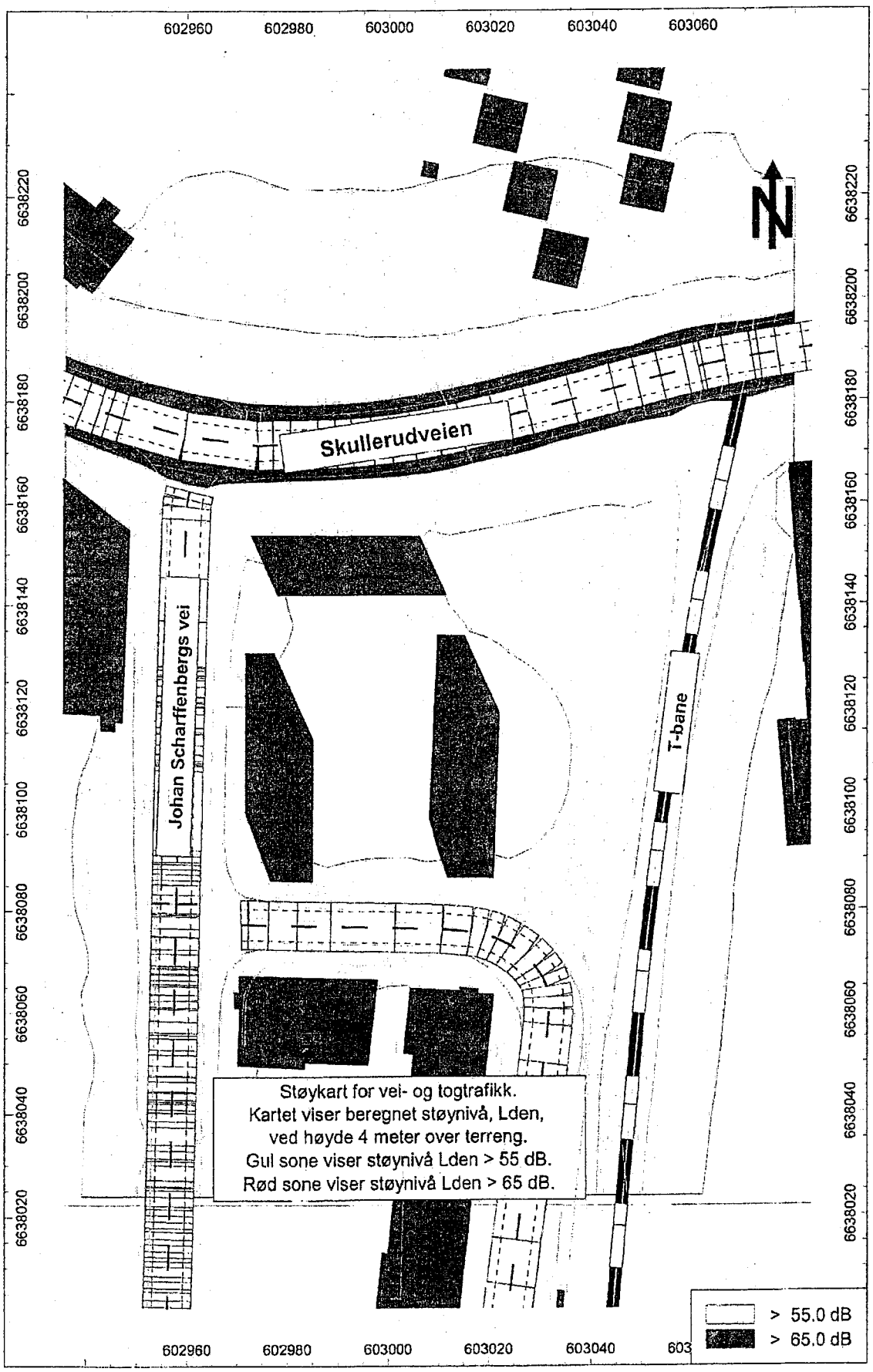
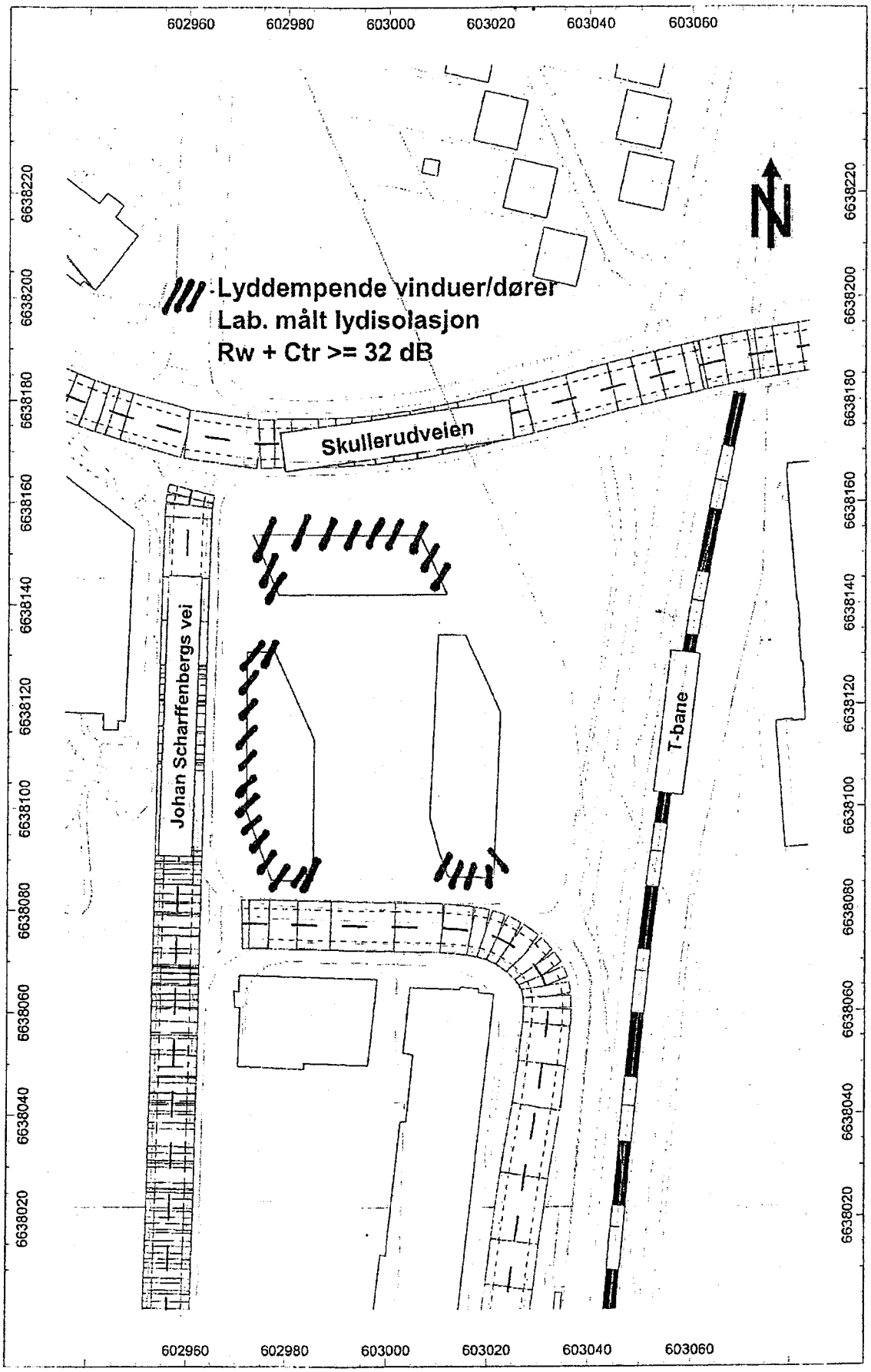
REINERTSEN

Vedlegg 1



Vedlegg 2

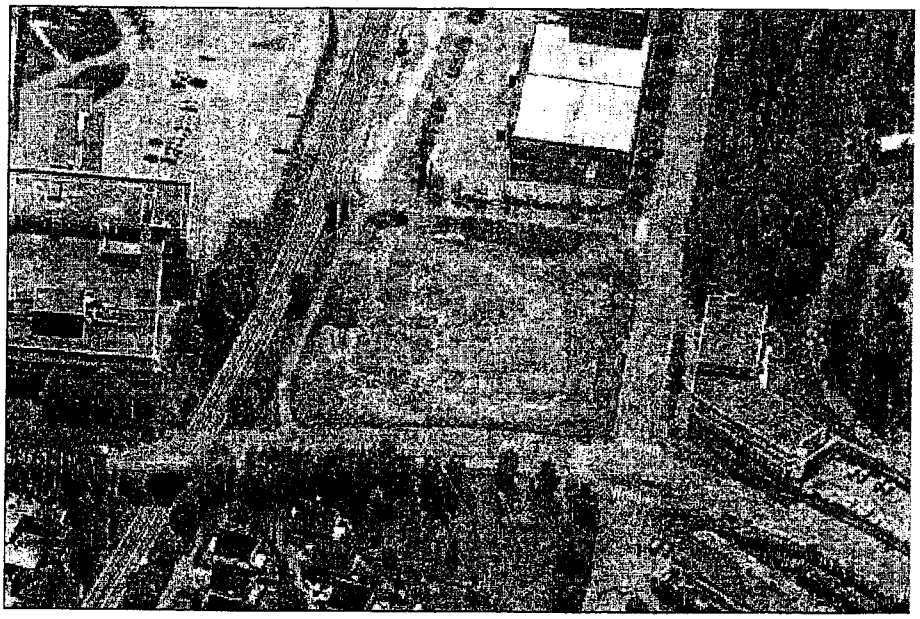
REINERTSEN



Millennium property II AS

Trafikkanalyse for Johan Scharffenbergsvei 75

Trafikale konsekvenser av foreslått utbygging



Juni 2008

Norconsult

PROSJEKTRAPPORT

Norconsult AS, Hovedkontor
Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika
Telefon: 67 57 10 00
Telefax: 67 54 45 76
E-post: firmapost@norconsult.no
www.norconsult.no
Bankgiro: 6219 05 51666
Foretaksreg.: NO 962392687 MVA

Prosjekt: 5009689	**Rapportdato:** 20.06.2008
Tittel: **Trafikkanalyse - for Johan Scharffenbergsvei 75**	
Forfatter: Knut M. Galta	**Rapport nr.:** 1
Oppdragsgiver:: Millennium property II AS co. Stor-Oslo Prosjekt As	**Kontaktperson/referanse:** Geir Johnsen

Sammendrag:

Stor Oslo prosjekt skal omregulere Johan Scharffenbergsvei 75 til bolig og forretning/næring. Området har i dag et meget godt utbygd kollektivnett og et veinett med kapasitetsreserver.

Det er beregnet en trafikkgenerering på ca. 1350 (ÅDT) kj.t. døgn for prosjektet..

I hht. PBE`s parkeringsnorm for den åpne byen er det skal det innarbeides mellom 109 og 124 p-plasser i planområdet. Planområdet ligger tett opp til et kollektivknutepunkt noe som tilsier at p-norm for den tette byen synes mer naturlig å anvende. I så fall vil krav til p-plasser bli mellom 76 og 91 plasser.

Plassering og utforming av avkjørsel til planområdet ier utarbeidet i samråd med Ruter AS og Samferdselsetaten.

Med utgangspunkt i en tidligere gjennomført trafikkanalyse, der det var aktuelt å bygge, en Lidl butikk på eiendommen, er kapasiteten på veinettet vurdert til å bli tilfredsstillende. Det samme gjelder for kollektivtrafikken såfremt avkjørsel til planområdet utformes slik som diskutert med Ruter AS og Samferdselsetaten.

Konsekvensene iav forslaget ifht. til trafikksikkerhet og gående og syklende er vurdert til å bli tilfredstillende.

En etablering av en rundkjøring i krysset Johan Scharffenbergsvei x Skullerudveien vil bedre trafikksikkerheten i dette punktet ogg gi bedre avviklingskapasitet. Erfaringsmessig er imidlertid Ruter AS skeptiske til å etablere rundkjøringer i busstraseer.

Emneord: Trafikkgenerering i dag og etter foreslått utbygging Trafikkavvikling Trafikksikkerhet Avkjørsel Parkering	**Fylke:** Oslo **Kommune:** Oslo

Trafikkanalyse - Trafikale konsekvenser av foreslått utbygging

Bakgrunn
Stor Oslo prosjekt skal omregulere Johan Scharffenbergsvei 75 til bolig og forretning/næring.

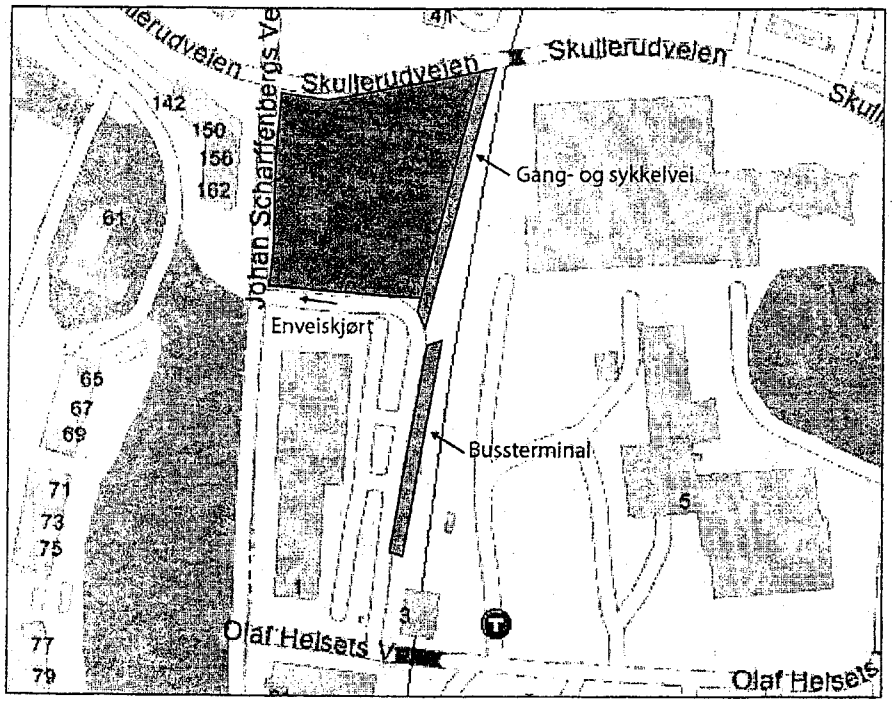
I skisseprosjektet er det vist 97 leiligheter, der ca. 30 prosent er 2 –roms, ca 45 er 3- roms og 25 % er 4- roms leiligheter. Det er avsatt ca. 700 m^2 til et næringsareal som skal ligge i 1. etasje.

Planområdet er i dag regulert til næringsformål.

Dagens bebyggelse, vei- og transportsystem
Tomten er et ubebygd og inngjerdet område som ikke brukes til noe i dag.

Planområdet er i krysset Johan Scharffenbergsvei x Skullerudveien. Området ligger like ved Skullerud bussterminal og Skullerud T-banestasjon (se neste avsnitt). Johan Scharffenbergsvei og Skullerudveien har en skiltet hastighet på 50 km/t. Veilenken like sør for planområdet, som benyttes av busstrafikk og trafikk til Olaf Helsetsvei 1, er enveiskjørt i nordlig retning.

Det er en gang- og sykkelvei mellom planområdet og T-banesporet.



Figur 1: Oversiktskart (planområdet merket med rødt).

Det er opparbeidet en adkomst til området ut i sistnevnte vei, men adkomsten er i dag stengt med gjerde. Det er en innsnevring i veibanen og et fotgjengerfelt over Johan Scharffenbergs vei, ved tomten.

Figur 2: Skråfoto av planområdet

Figur 3: Johan Scharffenbergsvei med innsnevring, fotgjengerovergang og bussholdeplass. Bildet er tatt mot nord, slik at planområdet ligger i høyre bildekant.

Kollektivtrafikk
Skullerud er en kollektivterminal som betjenes av både buss og T-bane. T-banelinje 3 mellom Mortensrud og Sognsvann har 15 minutters frekvens til og fra Skullerud. Mellom Skullerud og Oslo Sentrum (Oslo S) bruker banen 21 minutter. Det er en bussholdeplass på begge sider av Johan Scharffenbergsvei vest for tomten.

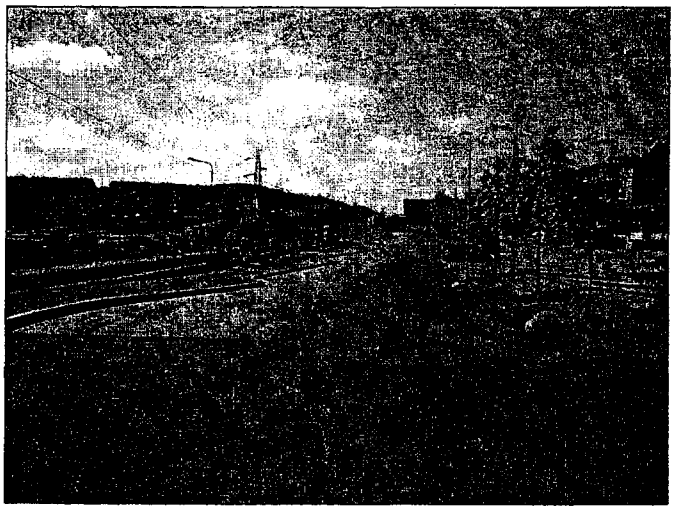
Skullerud bussterminal betjenes av følgende bussruter:

- 70 Skullerud - Vika (10 min. frekvens i rush og 15 min. utenom rush).
- 76 Helsfyr – Hauketo (30 min. frekvens).
- 79 Grorud – Holmlia (10 min. frekvens).
- 73 Bjørndal – Helsfyr (rute som kun går i morgen- og ettermiddagsrush med 15 min. frekvens).

Rute 70 bruker 20 minutter til Oslo sentrum mens rute 76 bruker 15 minutter til Hauketo stasjon. Summen av dette er et veldig godt kollektivtilbud med god kapasitet, høy frekvens og god flatedekning. Den gode kapasiteten kommer av at Skullerud (i morgenrushet) er en av de første holdeplassene på buss og T-banerutene. Det er derfor større sjanse for å få sitteplass fra Skullerud enn fra en holdeplass som er nærmere sentrum. På holdeplasser nærmere sentrum vil buss eller T-bane være fullt opp av reisende. Ettermiddagsrushet strekker seg over et lengre tidsrom noe som gjør at T-banevognene og bussene ikke er like fulle som i morgenrushet.

Tallene ovenfor viser at frekvensen til og fra området er veldig god.

Kollektivtilbudet fra Skullerud gjør at det en god betjening av mange reiserelasjoner (flatedekning); På Oslo S, hvor det går både buss og T-bane fra Skullerud, er det overgangsmuligheter til de fleste destinasjoner i Osloregionen. Busslinjene til knutepunktene Holmlia og Hauketo, som betjenes av buss og tog, muliggjør en rask overgang med buss eller tog mot sørlige destinasjoner. Med denne tilkoblingen slipper en å ta veien om Oslo S.
T-Banen går til knutepunktet Helsfyr, hvor det er mange overgangsmuligheter mot Oslo og Romerike. T-banen stopper også på Brynseng med kort avstand til Bryn togstasjon. Også her unngår en å ta veien om Oslo sentrum dersom destinasjon for eksempel er Romerike eller Oslo nord. For sistnevnte relasjon kan en ta overgang fra Helsfyr til Rute 24 som følger Ring 3.



Figur 2: Bussterminal, og T- banestopp i venstre bildekant.

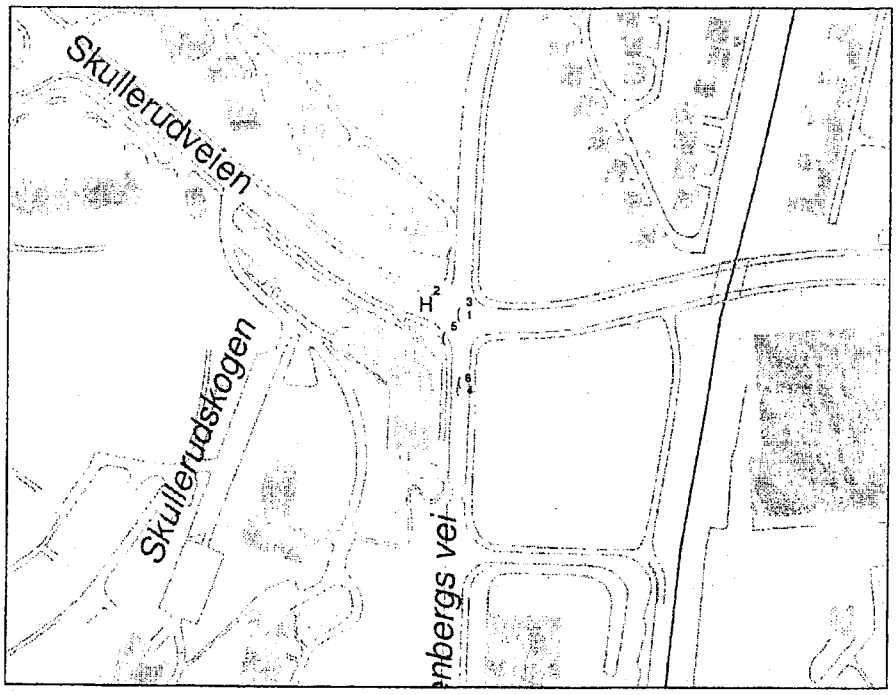
Trafikkbelastning
Den følgende beskrivelsen av dagens situasjon ifht. trafikkbelastning bygger på trafikkanalyse for Lidl Skullerud (Sweco Grøner, 26.04.2006). Lidl hadde tenkt å bygge ut planområdet i 2006, noe som ikke lenger er aktuelt. Det har ikke skjedd store arealbruksendringer i området siden april 2006. Trafikkberegningene vurderes derfor til å være et tilfredsstillende datagrunnlag også for dagens situasjon. Trafikktallene er imidlertid korrigert opp til 2008 situasjon, med en årlig trafikkøkning på 1,5 %.

I Sweco Grøners beregning var det i 2006 en beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2800 kj.t/ døgn i Johan Scharffenbergs vei ved Skullerudveien. Videre ble det beregnet en ÅDT på 1350 for Olav Helsetsvei som ligger like nord for planområdet. Det ble beregnet at ca 1000 ÅDT av denne trafikken vil gå i Johan Scharffenbergs vei. Beregnet trafikk i Johan Scharffenbergsvei, når trafikk til Olaf Helsetsvei var medregnet, ble ca. 3800 ÅDT i 2006 situasjon. Korrigert mot generell trafikkvekst blir ÅDT i Johan Scharffenbergsvei ved Skullerudkrysset beregnet til ca 3900 i 2008.

Trafikkgenereringen for Lidl ble beregnet til ca. 1400 ÅDT. Til sammen ga dette en beregnet ÅDT i Johan Scharffenbergsvei ved Skullerudkrysset på 5200.

Trafikkberegningen konkluderte med at det var ledig kapasitet til å ta imot denne trafikkveksten i det tilliggende veinettet og at avviklingsforholdene for kollektivtrafikken heller ikke ville bli påvirket av en Lidl -utbyggingen i særlig grad.

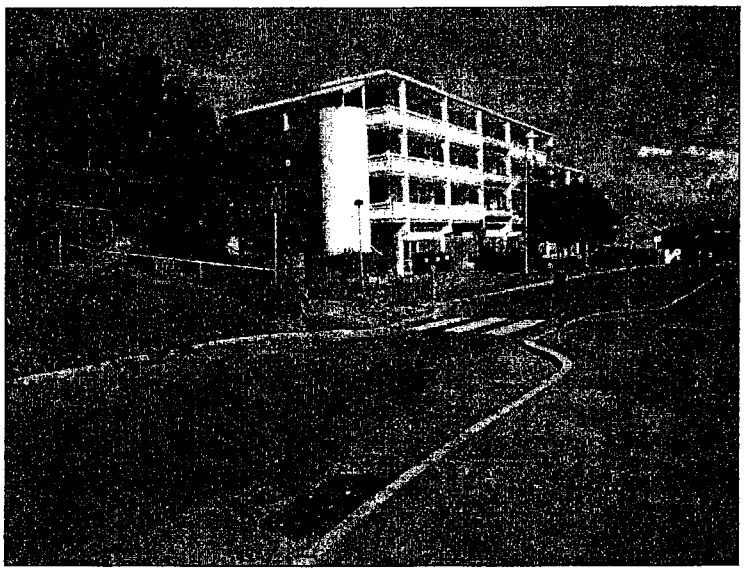
Foreliggende analyse vil bygge på kapasitetsvurderinger gjort i trafikkanalyse for Lidlprosjektet. Det vil si at generert trafikk fra planforslaget skal sammenlignes beregnet trafikk fra Lidl prosjektet og trafikale konsekvenser av dette.



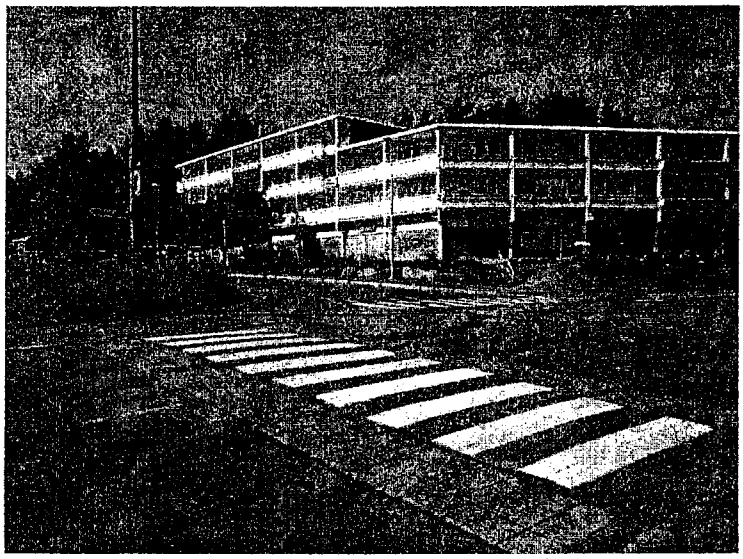
Figur 3: Ulykkessituasjon for planområdet i perioden 2000-2007

I perioden 2000-2007 ble det registrert 6 ulykker i krysset Johan Scharffenbergsvei x Skullerudveien, hvorav 5 av ulykkene involverte lettere personskader, mens en person ble alvorlig skadd i en av ulykkene.

Krysset vurderes til å ha en noe uheldig utforming i form av at det er utglidende og ikke har de beste siktforhold. En beboer i området har observert flere nestenulykker og trafikkfarlige situasjoner i krysset.



Figur 4: Innsnevring og fotgjengerkryssing over Johan Scharffenbergsvei 75



Figur 5: Opphøyd gangfelt i Skullerudveien

Skullerudveien er en skiltet sykkelrute. Det er også en gang- og sykkelvei like øst for planområdet (jf. figur1).

Johan Scharffenbergsvei og Skullerudveien er viktige fotgjengerakser p.g.a. den nærliggende kollektivterminalen og turområdene i nærheten (Skullerudstua). Veiene er skolevei for elever ved Rustad skole. Det er flere tiltak i område som gjenspeiler at det er et viktig fotgjenger og sykkelområde, deriblant innsnevring og fotgjengerovergang i Jihan Scharffenbergsgate og det opphøyde gangfeltet i Skullerudveien.

Innholdet i Planforslaget

Pr. i dag ligger følgende arealbruk inne i planforslaget:

	T-BRA	BRA-S		2R	3R	4R	SUM
8.etg.	144 m²	124 m²		1	1		2
7. etg.	152 m²	124 m²		1	1		2
6. etg.	537 m²	464 m²		1	1	3	5
5. etg.	1014 m²	879 m²		3	6	3	12
4. etg.	1245 m²	1109 m²		2	8	4	14
3. etg.	1634 m²	1356 m²		5	9	5	19
2. etg.	1754 m²	1531 m²		9	8	5	22
1. etg.	1678 m²	1313 m²		8	7	4	19
U.etg.	150 m²	124 m²		1	1		5
Kjeller							
Næring	700 m²						
	9008 m²	7024 m²		31	42	24	97
			fordeling	32 %	43 %	25 %	100 %

Beregnet trafikkgenerering
Det er tatt utgangspunkt i Prosamrapport 121 for å beregne trafikkgenerering for næringsdelen av prosjektet. I rapporten er det oppgitt at for butikker med mindre 1000 m² salgsareal genereres i gjennomsnitt 224 bilturer pr. virkedøgn (YDT) pr. 100 m².
I planforslaget er 700 m² er næring, hvorav ca 200 m² er lager, mens 500 m² er salgsareal. YDT omgjøres til ÅDT ved å redusere trafikken med 10 %. For å beregne trafikk fra lagerdelen benyttes Vegvesenets Veinormal 017, der genereringsfaktoren er satt til mellom 2 og 6 pr. 100 m². Det forutsettes at videre næringsarealet på tomten skal tiltrekke kunder fra lokalområdet og ikke ha et videre regionalt marked. Sistnevnte vil skape unødvendig mye transportarbeid.

Med disse forutsetningene blir beregnet trafikkgenerering fra næringsdelen:

500 / 100 x 224 x 0.9 = 1010 ÅDT

Også for boligdelen er det tatt utgangspunkt i Statens vegvesens veileder 017 der genereringsfaktoren er satt til 3,5 bilturer i døgnet pr. bolig. Det må presiseres at dette tallet antageligvis er for høyt siden planområdet inneholder mange mindre leiligheter, samt at det er veldig god kollektivdekning i planområdet.

Med disse forutsetningene blir beregnet trafikkgenerering fra næringsdelen:

97 x 3,5 = 340

Beregnet trafikk fra prosjektet blir således ca. ÅDT 1350, altså litt mindre enn det som ble beregnet fra Lidl prosjektet (ca. 1500 ÅDT).

Parkering - Ny situasjon
Krav til antall parkeringsplasser i prosjektet skal byggge på parkeringsnormer for boliger i Oslo. Veiledningshefte (Plan- og bygningsetaten, Rapport nr. 2-2003). I henhold til veiledningen faller planområdet inn under normene for; den åpne byen.
Planskissen for Johan Scharffenbergsvei 75 inneholder 31 2-roms leiligheter, 42 3-roms og og 24 4-roms leiligheter. I tillegg er det 700 kvadratmeter satt av til næring. Med PBE`s normer for den åpne byen innebærer det at følgende antall parkeringsplasser skal opparbeides på egen grunn:

PARKERING			
	2 Roms leilighet	3 Roms leilighet	4 Roms leilighet
Krav	0,8	1,1	1,2
Antall leiligheter	31	42	24
Næring	13-35pr. 1000 m2		
Sum plasser etter norm			min. max. 109 - 124

Tabell 1 Krav til antall parkeringsplasser i norm for den åpne byen

Det er imidlertid forhold ved planområdet, og overordnede føringer for transport og byutvikling, som tilsier at denne parkeringsdekningen er for høy.

Parkeringsnormene for Oslo er som nevnt inndelt i en norm for den tette byen og en annen for den åpne byen. I den åpne byen er det krav om flere parkeringsplasser enn i den tette byen. Det er imidlertid unntak: Enkelte områder som rent geografisk er klassifisert som den åpne byen har parkeringsnormer som for den tette byen (eksempelvis Hauketo, Sæter og Slemdal).

I veiledningen for normene argumenteres det for denne inndelingen på følgende måte:

"Grunnlaget for denne inndelingen er at ulike områder i byen har ulik dekning av kollektivtransport. Forutsetningene for å legge til rette for kollektivtransport varierer. Eldre, sentrale byområder, i indre by, er ofte bygget opp med en kvartalstruktur, relativ høy tetthet og stor arealutnyttelse. Forsteder og drabantbyer derimot, har gjerne lav utnyttelsesgrad og stor spredning av ulike funksjoner. Slike områder lar seg vanskeligere betjene kollektivt (...). Det finnes imidlertid områder i ytre by som planlegges som knutepunkter for utbygging og kollektivtrafikk, samt områder som er planlagt for bymessig utvikling. Disse områdene i ytre by er gitt samme norm som den tette byen".

Videre heter det:
"den tette byen har et vesentlig lavere bilholdstall enn den åpne byen. Det er også et klart skille mellom småhus og boligkomplekser (mer enn fire boenheter). På bakgrunn av dette er det ulike parkeringsnormer for den tette og den åpne byen".

Skullerud er ikke et område som regnes som et knutepunkt i parkeringsnormene. I PBE`s rapport om knutepunkt (Om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo) problematiseres knutepunktsdefinisjonen. PBE påpeker at ulike etater har forskjellig definisjon på hva et knutepunkt er. Oslo sporveier fokuserer naturligvis på kollektivknutepunkter mens PBE`s definisjon er mer omfattende:

"En stasjon på Jernbane eller T-bane med direkte tilknytning til ytterligere minst en linje for buss, trikk eller bane og til en variert senterdannelse med boliger, næring og fellesfunksjoner eller arealpotensial for utvikling av et slikt område".

Skullerud er i dag et velutviklet kollektivknutepunkt (jmf. beskrivelsen av kollektivtrafikken ovenfor). Området har også en relativt høy arealtetthet med potensial

for ytterligere utvikling som et knutepunkt for utbygging/bymessig utvikling. Planforslaget for Johan Scharffenbergsvei 75, viser at det satses på området som et knutepunkt også ifht. byutvikling.. Dette er i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal og transportplanlegging.

Pr. dag har Skullerud en overkapasitet på parkeringsplasser. PBE påpeker dette i en egen rapport (Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo) og dette bekreftes ved befaring til området (jmf. figur 6 nedenfor). I nevnte rapport foreslår Plan- og bygningsetaten at parkeringsbehov for bolig, næring og utfart i Marka samles i et sambruks- og flerbrukskonsept. Eier av Johan Scharffenbergs vei 75 eier også naboeiendommen Olaf Helsets vei 1. I den forbindelse er det også muligheter for å samkjøre parkeringsetterspørselen for de 2 eiendommene. Dersom det er overkapasitet av parkeringsplasser i det ene prosjketet er det muligheter for at beboere kan leie plasser i det andre. Dette tilsier også at parkeringskravet kan reduseres.

Figur 6 Ledig parkeringskapasitet ved Skullerud T-banestasjon (bildet er tatt kl. 0930 en hverdag).

I henhold til argumentene ovenfor bør Skullerud styrkes og videreutvikles som et kollektiv- og byutviklingsknutepunkt. Et viktig grep i så måte er å redusere antall parkeringsplasser i området generelt og for Johan Scharffenbergsvei 75 spesielt. En slik reduksjon vil gi en mer arealeffektiv løsning og vil medvirke til å bygge opp om stedets gode kollektivtilbud.

Utbyggingsmønsteret ved planområdet er slik at villparkering fra planområdet, til nærliggende boligområder ikke vurderes til å bli et problem. De nærliggende parkeringsplassene er avgiftsbelagt og både Johan Scharffenbergsvei, Skullerudveien og Olaf Helsets vei er samleveier der det er skiltet parkering forbudt.

En reduksjon i antall parkeringsplasser kan gjøres på flere måter. I normene fra PBE oppgis det at det er mulig å avvike fra parkeringsnormenes minimumsgrense på følgende måter:

- Unntak fra normene kan skje gjennom reguleringsplan der sterke byplanfaglige argumenter taler for det. Byplanfaglige argumenter kan være når det er snakk om sentral beliggenhet i forhold til kollektivtransport og servicefunksjoner.
- Bruk av tinglyst plass på annen eiendom i umiddelbar nærhet (500 m).
- Frikjøp
- Dispensasjon ved at det i byggesaken tillates færre plasser enn normen/reguleringsplanen tilsier.

Det er sterke byplanmessige argumenter at det gjøres et unntak fra parkeringsnormene. Som et eksisterende kollektivknutepunkt og som et område som er i ferd med å videreutvikles som et knutepunkt for utbygging, bør parkeringsnormen for den tette byen legges til grunn. Dersom en bruker normene for den tette byen vil regnestykket bli som følger:

PARKERING			
	2 Roms leilighet	3 Roms leilighet	4 Roms leilighet
Krav	0,5	0,7	0,9
Antall leiligheter	31	42	24
Næring	13-35pr. 1000 m2		
Sum plasser etter norm			min. max. 76 - 91

Tabell 2 Krav til antall parkeringsplasser i norm for den tette byen

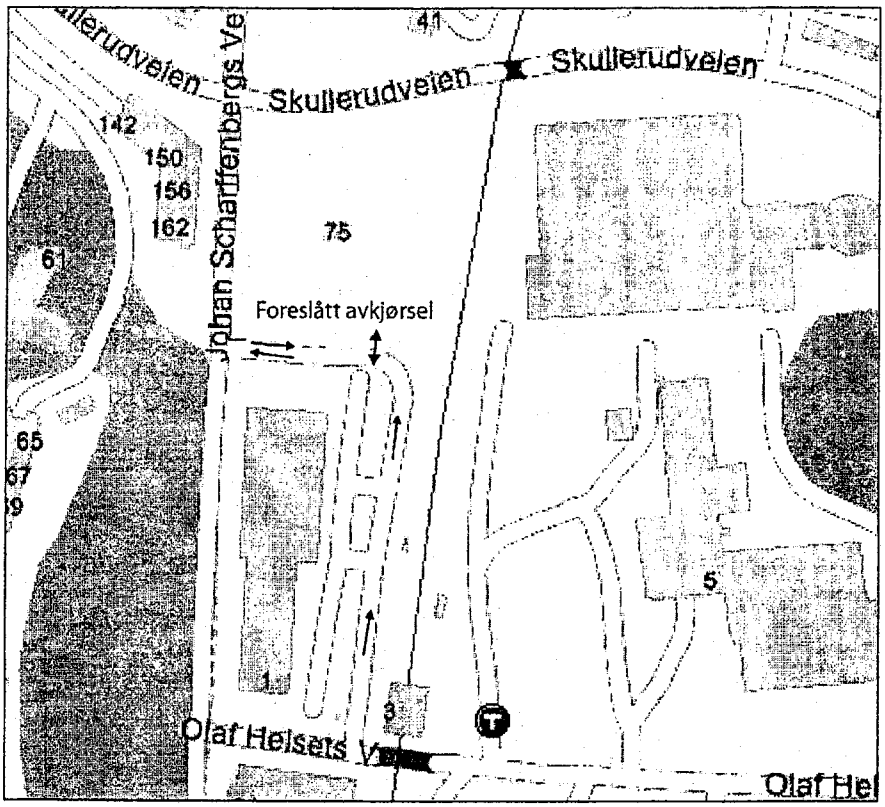
Det innebærer med andre ord en reduksjon på 33 plasser ifht. krav ved normer for åpen by.

Trafikale konsekvenser av prosjektet

Avkjørsel fra planområdet.
Forslagsstiller har hatt et møte med veiholder Samferdselsetaten og kollektivselskapet Ruter for å diskutere avkjørsel fra planområdet.

I møtet ble det enighet om å anlegge planområdet mot vei sør for planområdet, samt at denne veilenken endres fra enveiskjørt til toveiskjørt frem til avkjørsel. Avkjørselen anrettes slik at det ikke blir konflikt (forsinkelser) når privatbiler og buss møtes i punktet med busstrafikk. Utforming av en slik avkjørsel er skissert.

Vi mener at dette vil være en gunstig avkjørsel ifht. trafikkavvikling og tilrettelegging for alle trafikanter i området. Vi mener også at en løsning med å opprettholde dagens kjøremønster vil gi en god avkjørsel med tilfredsstillende kapasitet. Trafikk til planområdet må i så fall kjøre rundt Olav Helsets vei 1 og forbi bussterminalen, slik trafikk til Olav Helsets vei gjør i dag.



Figur 6: Forslag til avkjørsel og kjøremønster.

Avvikling og fremkommelighet på veinettet
Som beskrevet tidligere er det beregnet at tiltaket vil generere en ÅDT på ca. 1350. Et anslag som antageligvis er noe høyt p.g.a. leilighetsstørrelsen i prosjektet og den gode kollektivdekningen i området.

Uansett er trafikkøkningen lavere enn hva den ble beregnet til i Lidl prosjektet (ca 1500 ÅDT). Det tas også utgangspunkt i at retningsfordelingen på trafikken ikke vil bli vesentlig forskjellig fra dette prosjektet og Lidlprosjektet. Unntaket er at det vil bli noen lokale endringer som følge av forskjellig plassering av avkjørsel og omlegging fra enveis til tovei kjøring på adkomstvei.

I trafikkanalysen for Lidl eiendommen ble det konkludert med at avviklingen i krysset Skullerudveien x Johan Scharffenbergsvei 75 var tilfredsstillende og at det var kapasitetsreserver igjen. Kapasiteten i dette punktet vurderes også til å bli tilfredsstillende for dette planforslaget siden trafikkmengden er noe. mindre.

Det er imidlertid en forskjell gjennom atkomsten til tomten er endret fra Johan Scarffenbergsvei i Lidl prosjektet til veilenke sør for planområdet i foreliggende prosjekt. Den faktiske økningen her er beregnet til ca. 1100 ÅDT, utfra antagelsen om at store deler av trafikken til- og fra planområdet vil gå via Johan Scharffenbergsvei og Skullerudveien. Det innebærer følgelig at noe mer trafikk vil gå igjennom punktet ved innsnevring i Johan Scharffenbergsvei i rushperioder og i perioder med stor kryssende fotgjengertrafikk. Beregnet øking i trafikk her vil være ca. 130 biler (10 % av ÅDT) i rushperiodene, eller ca. 2 biler i minuttet.

Avviklingsforholdene vurderes til å bli uproblematisk også i dette punktet, selv om det tidvis vil bli litt tregere avvikling enn i dagens situasjon.

Konsekvenser for kollektivtrafikken
Ved en tilfredsstillende utforming av avkjørselen til planområdet vurderes forslaget til å påvirke fremkommeligheten til busstrafikken i området marginalt (jf. avsnitt ovenfor).

Tiltaket vil bidra til å skape økt etterspørsel etter det meget gode kollektivtilbudet i området.

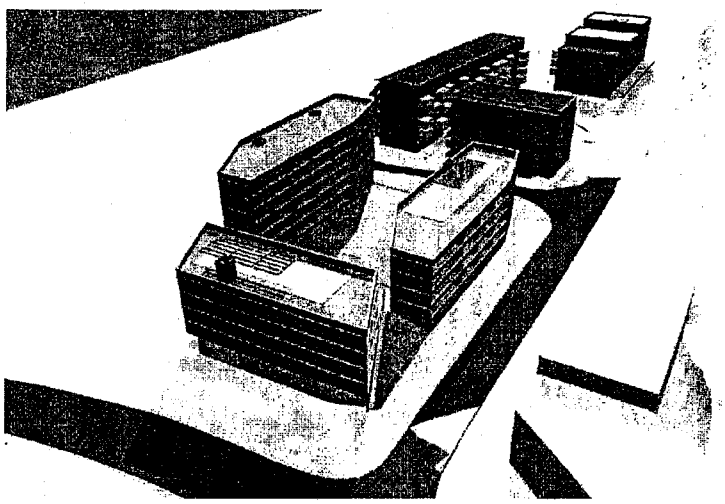
Trafikksikkerhet
Registrert trafikkulykkessituasjon viser at det tilliggende veinettet ikke er mer ulykkesutsatt enn normalt.

Utbyggingen vil føre til økt biltrafikk og økt gang- og sykkeltrafikk i området, noe som tilsier at også sannsynligheten for trafikkulykker i området øker. Det vil imidlertid ikke endre det faktum at veinettet ikke er mer ulykkesutsatt enn hva som er normalt for veier med samme trafikkmengde. Veinettet i planområdet er m.a.o. ikke særlig trafikkutsatt og tiltaket kan anbefales utfra trafikksikkerhetsmessige vurderinger.

Som tidligere nevnt har ikke krysset Johan Schaffenbergsvei x Skullerudveien en optimal utforming i fht. trafikksikkerhet. Opparbeidingen av en rundkjøring her vil være et effektivt trafikksikkerhetstiltak. Opparbeidelsen av en rundkjøring vil også gi økt trafikkavviklingskapasitet. Det må imidlertid påpekes at kollektivselskapet Ruter erfaringsmessig ikke ønsker rundkjøringer etablert i sine busstrasseer, fordi dette gir ubehag for passasjerer og sjåfør samt at det i en fremtidig situasjon vil gjøre det vanskelig med tiltak som prioriterer bussen.

Konsekvenser for gående og syklende
I skisseprosjketet legges det opp til etablering av tosidig fortau på veilenke sør for planområdet, der de i dag kun er fortau på nordsiden av veien. Dette vil bedre forholdet for gående i området.

For øvrig har forslaget marginale konsekvenser for gående og syklende i området.



Stor-Oslo Prosjekt AS

Skullerud nytt T-baneområde

Et potensial for utvikling for handel i Johan Scharffenbergsvei 75?

VISTA
ANALYSE

www.vista-analyse.no

Forord

Vista Analyse har på oppdrag for Stor-Oslo Prosjekt AS utarbeidet en forenklet handelsanalyse med mål om å utvikle for handel ved nye Skullerud Torg/Skullerud T-banestasjon i Johan Scharffenbergsvei 75.

Kontaktperson hos Felix Arkitekter AS er Ø. Mangset og hos Millenium Property II AS co/ Stor Oslo Prosjekt har vært G. Johnsen.

Hanne Toftdahl, Vista Analyse AS har vært prosjektleder.

September 2008

Hanne Toftdahl

Prosjektleder

Vista Analyse AS

Sammendrag

Om tiltaket og planområdet

Området er i dag under utvikling og beliggende ved Skullerud T-banestasjon i Østensjø bydel i Oslo.

Skullerud Torg, et boligkompleks med tilhørende serviceareal er under utvikling på naboeiendommen. Tiltaket i Johan Scharffenbergsvei 75 bidrar til en videreutvikling av Skullerud Torg nordover i stasjonsområdet.

Skullerud stasjon har T-bane og busstasjon ved bane. Stasjonen har høy transportfrekvens.

Tiltaket omfatter utvikling for boliger med en enkel tilrettelegging for dagligvarer i det nye boligområdet/stasjonsområdet. Skullerud har i dag ingen definisjon som handelssted i bydelen og det er heller ingen intensjon fra utbygger å utvikle for det. Men det er en intensjon å dekke opp for den nye etterspørselen fra nye beboere samt øke tilbudet for de som benytter Skullerud stasjon som kollektivt knutepunkt for buss og bane. Tiltaket vil styrke stasjonsområdet som et pulserende stasjonsområde.

Ferdig utbygget vil Skullerud Torg, Johan Scharffenbergsv 75 sammen med stasjonsområdet inneholde en dagligvareforretning, en kafe i tillegg til dagens kiosk og eksisterende dagligvare på 800kvm[1].

Målet er å tilby de om lag 400 nye beboerne, som etter utbygging vil være etablert på Skullerud, et godt nærtilbud innen dagligvare. Dagens tilbud er begrenset med en 800kvm enkel dagligvareforretning. En utvikling for mer dagligvare vil være viktig for å opprettholde et lokalt tilbud, redusere transportomfang ut av bydelen og samtidig tilrettelegge for tilbud der folk bor. Det er store avstander og flere T-banelinjer som deler Østensjø bydelen inn i flere deler.

Status i området er som følger:

- Eksisterende dagligvareforretning 800kvm
- Skullerud Torg planlegger for utvikling av kafe 400kvm (regulert for 2000kvm, med rammetillatelse for 400kvm – de øvrige 1600kvm skal ikke benyttes)
- Tiltaket i Johan Scharffenbergsv 75 – dagligvare 1400kvm inkl fellesareal

Manglerud senter er i dag en møteplass med bespisning, shopping og et godt tilbud i lokalmiljøet. Manglerud sammen med Bryn senter er de store handelsstedene i bydelen. Oppsal og Bøler har bydelssenterstatus (som er begrunnet i den gamle bydelsinndelingen) og fungerer som bydelssentre i sine nedslagsfelt (de gamle bydelene). Skullerud har ingen formell senterdefinisjon, men fungerer i praksis som et kollektivt knutepunkt og er i ferd med å utvikle boliger på ubenyttet areal.

Konklusjon

Skullerud stasjonsområde kan utvikles med tilbud av de mest grunnleggende behov i et omkringliggende boligområde. Men lang

[1] Kilde: PBE i brev 080901 til tiltakshaver

avstand til bydelssenteret, bør det utvikles et godt lokalt tilbud. Det har over tid vist seg å ikke være grunnlag for utvikling mot bydelssenters størrelse både på Bøler og Oppsal, noe markedet har vist. Til det har Manglerud og Bryn sentre blitt for dominerende. I stedet utvikles gode møteplasser med dagligvarehandel der folk bor. Disse bør ikke alene inneholde handel, men også noe service, møteplasser og kafeer. Stasjonsområdet bør ha et godt tilbud innen dagligvare samt kiosk og kafe. Det bør også vurderes behovet for noe mer utvikling av service når situasjonen har stabilisert seg.

Bosatte innen en radius av 500 meter var i 2001 2496 innbyggere. Med 400 nye beboere gir dette anslagsvis 3000 beboere i nærmiljøet. Med et forbruk på kr 20.000 per pers i dagligvarer[2] gir et beregnet fremtidig behov for dagligvarer (inkl non-food) på 2500kvm. Med 800 kvm som fratrekk, gir dette et beregnet behov lik 1700kvm nytt areal for dagligvarer. I et fremskrevet alternativ anslagsvis 2000kvm inkl ferskvare.

Skullerud stasjonsområde er et viktig kollektivt knutepunkt i bydelen og utviklingen av boliger gjør det naturlig å tilrettelegge for et kompakt og enkelt handelstilbud i området.

[2] Dette er et stipulert tall justert for mva i forbrukerundersøkelsene, non-food-andel i dagligvareforretninger og fratrekk for alkoholholdige drikke.

Innhold

FIGURLISTE 2
1 TILTAKET OG EKSISTERENDE RAMMEVILKÅR 3
1.1 BAKGRUNN 3
1.2 OVERORDNET PLANSITUASJON 4
1.3 KOMMUNDELPLAN FOR HANDEL OG SERVICE 5
1.4 PLANSTATUS 6
2 DAGENS SITUASJON 9
2.2 GENERELL FORBRUKSVEKST 12
3 HANDELSANALYSE MED BEREGNING AV DEKNINGSGRADER 14
3.1 METODE 14
3.2 DEKNINGSGRADER I OSLO 15
3.3 FRAMSKREVET VEKST 16
4 ANBEFALING OG KONKLUSJON 17
5 REFERANSER 19
6 VEDLEGG 20
6.1 BYDELSINNDELING I OSLO – GAMMEL OG NY – GRUNNLAG FOR ENDRET STATISTIKK 20
6.2 VAREHANDELSSTATISTIKK FOR BYDEL ØSTENSJØ 21
6.3 HANDELSSENTRE I OSLO YTRE BY. KDP FOR HANDEL OG SERVICE 22

Figurliste

1-1Bydelsinndeling i Oslo etter ny inndeling. Kilde Oslo kommune....4
1-2 Bydel Østensjø. Skullerud lengst i sør, Manglerud lengst i nord....6
1-3 Tiltaksområdet sammen med Skullerud Torg vis a vis bussterminalen. Handelsareal skravert. 7
1-4 Skullerud stasjonsområde. Dagens tilbud....8
1-5 Tiltaksområdet sett fra nord. Eksisterende handelstilbud....8
2-1 Omsetning på kjøpesentre i området Oslo syd-øst. Ekskl mva. Kilde Andhøy....9
2-2 Kjøpesenteromsetningen i bydelssentre som Skullerud hører til....10
2-3 Årlig endring i varehandelsomsetningen i bydeler ytre by. "005-07. I prosent....10
2-4 Omsetning per innbygger i de ulike bydelene. Snitt for indre by og snitt for byen....11
2-5 Utviklingen i det private forbruket i perioden 2000 til 2008 Kilde SSB....12
2-6Modell for handleadferd....13

1 Tiltaket og eksisterende rammevilkår

1.1 Bakgrunn

Tiltaket

Området er i dag under utvikling og beliggende ved Skullerud T-banestasjon i Østensjø bydel i Oslo.

Skullerud Torg, et boligkompleks med tilhørende serviceareal er under utvikling på naboeiendommen. Tiltaket i Johan Scharffenbergsvei 75 bidrar til en videreutvikling av Skullerud Torg nordover i stasjonsområdet.

Skullerud stasjon

Skullerud stasjon har T-bane og busstasjon ved bane. Stasjonen har høy transportfrekvens.

Området er direkte knyttet til marka med utgangspunkt i Skullerudstua og Rustad idrettsanlegg.

Tiltaket omfatter utvikling for boliger med en enkel tilrettelegging for dagligvarer i det nye boligområdet/stasjonsområdet. Skullerud har i dag ingen definisjon som handelssted i bydelen og det er heller ingen intensjon fra utbygger å utvikle for det. Men det er en intensjon å dekke opp for den nye etterspørselen fra nye beboere samt øke tilbudet for de som benytter Skullerud stasjon som kollektivt knutepunkt for buss og bane. Tiltaket vil styrke stasjonsområdet som et pulserende stasjonsområde.

Ferdig utbygget vil Skullerud Torg, Johan Scharffenbergsv 75 sammen med stasjonsområdet inneholde en dagligvareforretning, en kafe i tillegg til dagens kiosk og eksisterende dagligvare på 800kvm[3].

Målet er å tilby de om lag 400 nye beboerne, som etter utbygging vil være etablert på Skullerud, et godt nærtilbud innen dagligvare. Dagens tilbud er begrenset med en 800kvm enkel dagligvareforretning. En utvikling for mer dagligvare vil være viktig for å opprettholde et lokalt tilbud, redusere transportomfang ut av bydelen og samtidig tilrettelegge for tilbud der folk bor. Det er store avstander og flere T-banelinjer som deler Østensjø bydelen inn i flere deler.

Status i området er som følger:

- Eksisterende dagligvareforretning 800kvm
- Skullerud Torg planlegger for utvikling av kafe 400kvm (regulert for 2000kvm, med rammetillatelse for 400kvm – de øvrige 1600kvm skal ikke benyttes)
- Tiltaket i Johan Scharffenbergsv 75 – dagligvare 1400kvm inkl fellesareal

[3] Kilde: PBE i brev 080901 til tiltakshaver

Transformasjon

Området ved Skullerud T-banestasjon har i stor grad bestått av nærings- og kontorbebyggelse, men det pågår nå en fornyelse, utvikling og transformering til bolig- og næringsformål.

Bydelssenteret Manglerud

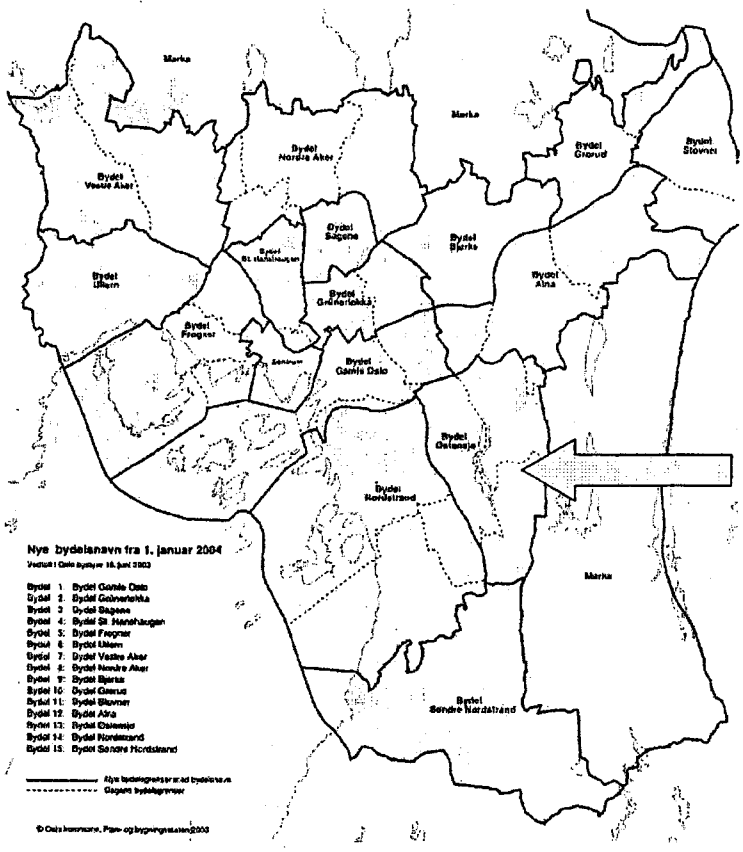
Bydelssenteret Manglerud har i dag et godt utviklet tilbud og fungerer som et pulserende handelssenter og møteplass for bydelen. Senteret ligger på Lambertseterbanen, mens Skullerud ligger på Mortensrudbanen. På denne strekningen er Bøler og Oppsal definert som bydelssentre. Disse har en vesentlig lavere besøksfrekvens og vurderes å fungere som nærsentre, ikke bydelssentre.

1.2 Overordnet plansituasjon

Ny bydelsinndeling

Bydel Østensjø utgjør en av de nye bydelene i Oslo syd. Østensjø med sitt viktige trafikale knutepunkt Ryen samt T-bane, Ring 3 og E6 utgjør en sentral bydel i Oslo. Bydelen grenser mot marka og har viktige rekreasjonsområder som Østensjøvannet og grense inn mot Marka (Skullerud). Det er viktige boligområder i bydelen.

Bydelskart for Oslo med navn
Gjelder fra 1. januar 2004



1-1Bydelsinndeling i Oslo etter ny inndeling. Kilde Oslo kommune

1.3 Kommundelplan for handel og service

Kommunedelsplan for lokalisering av varehandel

"Kommunedelsplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner" for Oslo utgjør de overordnete rammebetingelser for utvikling av varehandel i Oslo.

Kommunedelplanen er utarbeidet som konsekvens av Miljøverndepartementets rikspolitiske bestemmelser – RPB om kjøpesenteretableringer. De rikspolitiske bestemmelsene gjelder fortsatt, men departementet legger også til grunn fylkesdelsplanene etter hvert som de blir utarbeidet og vedtatt.

Planen har flere nivåer lagt inn i en senterstruktur. Disse er som følger;

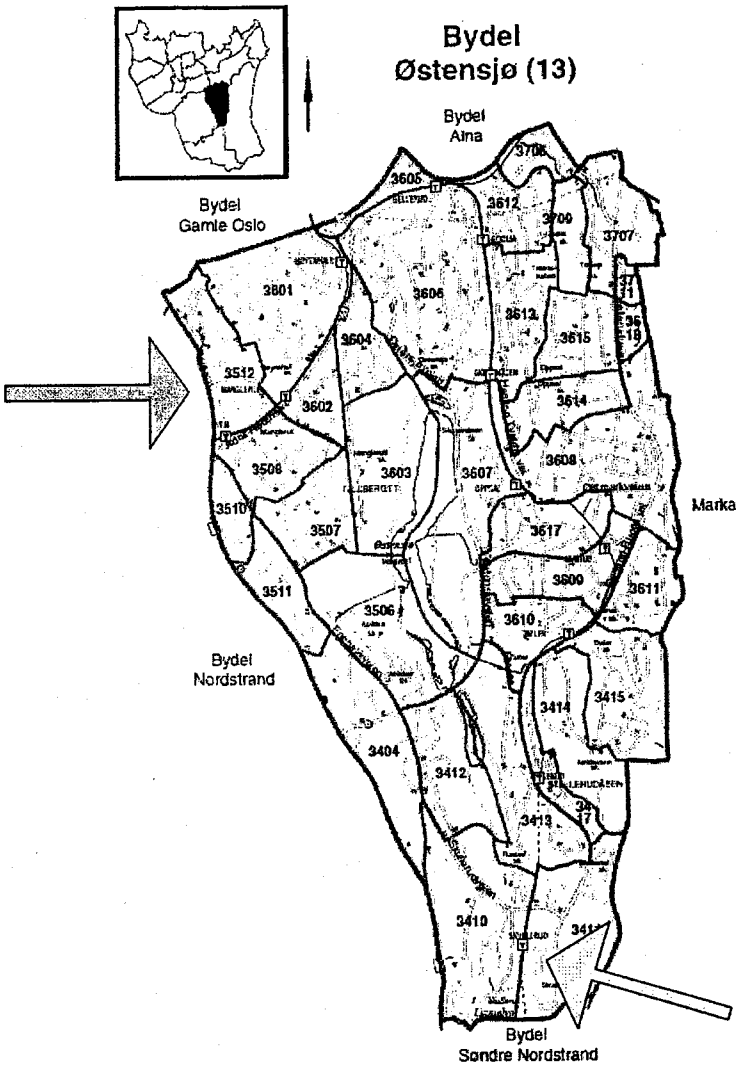
- Oslo sentrum som det dominerende regionale senter der detaljhandel har en fremtredende plass
- Strøksgate indre by
- Bydelssenter. Det skal legges til rette for en samlokalisering av kommunale tjenester og bydelens forretningssenter i et bydelssenter
- Lokalsenter
- Nærsentre og nærbutikker skal det tilrettelegges for i boligområdene
- Bransjesentre for plasskrevende og tunge vareslag kan etableres for å dekke behov og forhindre handelslekkasje

Mål om en bred handelsstruktur og et sterkt bysentrum

Det overordnete målet for Oslo er å bidra til en bærekraftig byutvikling med et konsentrert utbyggingsmønster og en samordnet areal- og transportutvikling. Med utgangspunkt i den rikspolitiske bestemmelsen for midlertidig etableringsstopp av kjøpesentre og kommuneplanens arealdel 2000 konkretiseres målene i fire punkter;

- Byens befolkning skal ha et godt og velfungerende handels- og servicetilbud i rimelig avstand fra boligen.
- Handelssentrene skal ha gang- og sykkeltilgjengelighet for flest mulig samt god tilknytning til kollektivsystemet.
- Oslo skal ha en robust senterstruktur som vektlegger utviklingen av livskraftige og attraktive handelssentre og møteplasser
- Oslo sentrum skal ha posisjon som det dominerende regionale senter.

Kommunedelplanen for handel og service er tilpasset gammel bydelsinndeling. Etter hvert som de nye bydelene samlokaliseres i det største bydelssenteret, som er tilfelle flere steder, blir det en nivåforskjell på ulike bydelssentre. Storo og Lambertseter er slike eksempler.



1-2 Bydel Østensjø. Skullerud lengst i sør, Manglerud lengst i nord.

Ny bydelsinndeling i Oslo syd

Med ny bydelsinndeling blir situasjonen annerledes for flere av bydelene. I Østensjø bydel er Manglerud det viktigste handelsstedet og fortsatt trekker kjøpesenteret der et stort kundeomland. Hierarkisk inndeling av senterfunksjoner i plankartet i vedlegg 3. Bydelssentre for Skullerud er Bøler og Oppsal. Skullerud er verken definert som lokalsenter eller nærsenter.

1.4 Planstatus

Kommunedelsplan

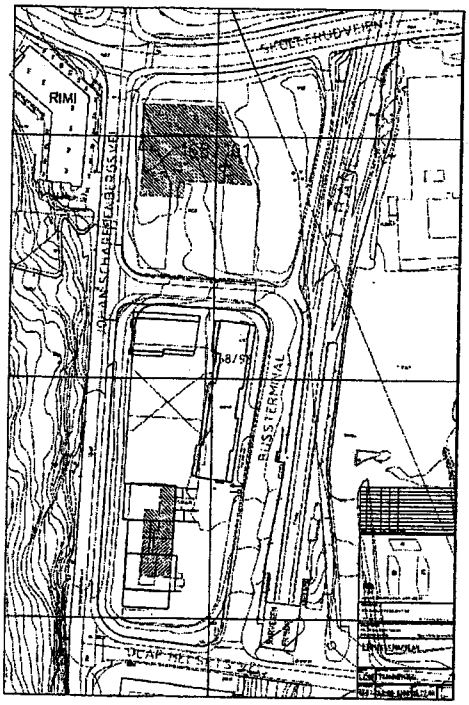
Oslo kommunes kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner har definert flere steder som bydelssentre. De ligger lokalisert langs T-banenettet. Målet er at bydelens varehandels- og servicetilbud skal lokaliseres i bydelen og tilbys i kort avstand fra bolig og godt tilgjengelig med kollektiv transport. Det er fortsatt et mål at en vesentlig andel av tilbudet skal utvikles og tilbys i Oslo sentrum. Relatert til den nye bydelsstrukturen, er både Bryn, Storo og

Lambertseter konkurrerende handelssteder til bydelens viktigste handelssted Manglerud, sammen med storvaretilbudet på Furuset og Alna.

Politiske rammevilkår De politiske rammebetingelsene er relativt klare; ingen utbygging for varehandel utenom de definerte handelsstedene. Rammevilkårene for Skullerud er bygget på den status området hadde da kommunedelplanen ble utarbeidet. Det var på det tidspunktet ikke planer for utvikling på Skullerud for blant annet 500 nye beboere ved T-banestasjonen. Skullerud T-banestasjon har vært en svært viktig stasjon for buss og bane, men har kun hatt en liten dagligvare og kiosk ved stasjonen. Da arbeidet med kommunedelplan for handel og service ble utarbeidet var det ingen senterstruktur i området.

Manglerud Senter Da Manglerud Senter ble etablert i 1966 var det betegnet som Norges største varesenter. Det ble sist bygget om i 2002. Senteret har i dag 65 butikker innenfor en forretningsflate på 123 000 kvm. og ligger sentralt i bydelen, med kort vei til buss og bane. Det er lokalisert tett mot Ring3 og innehar også ulike servicefunksjoner. Senteret omsatte for 763 mill kr i 2007.

Tiltaksområdet Tiltaket omfatter en utvikling for boliger og handel og utvikles som en videreføring av Skullerud Torg som er under oppføring. Tiltaksområdet ligger nord for stasjonsområdet.



1-3 Tiltaksområdet sammen med Skullerud Torg vis a vis bussterminalen. Handelsareal skravert.

1-4 Skullerud stasjonsområde. Dagens tilbud

Figur 1-5 Tiltaksområdet sett fra nord. Eksisterende handelstilbud.

2 Dagens situasjon

2.1.1 Tallgrunnlag – empirisk

2.1.2 Befolkning

Folketallet i Oslo

Folketallet Oslo forventes å øke for alle bydeler. Østensjø bydel har 44 036 innbyggere. Gitt et forventet forbruk per innbygger på kr 62 000 gir det en forventet omsetning på 2,7 milliarder kroner. Dagens omsetning ligger på 2 milliarder kroner. Etterspørselen er med andre ord større enn tilbudet.

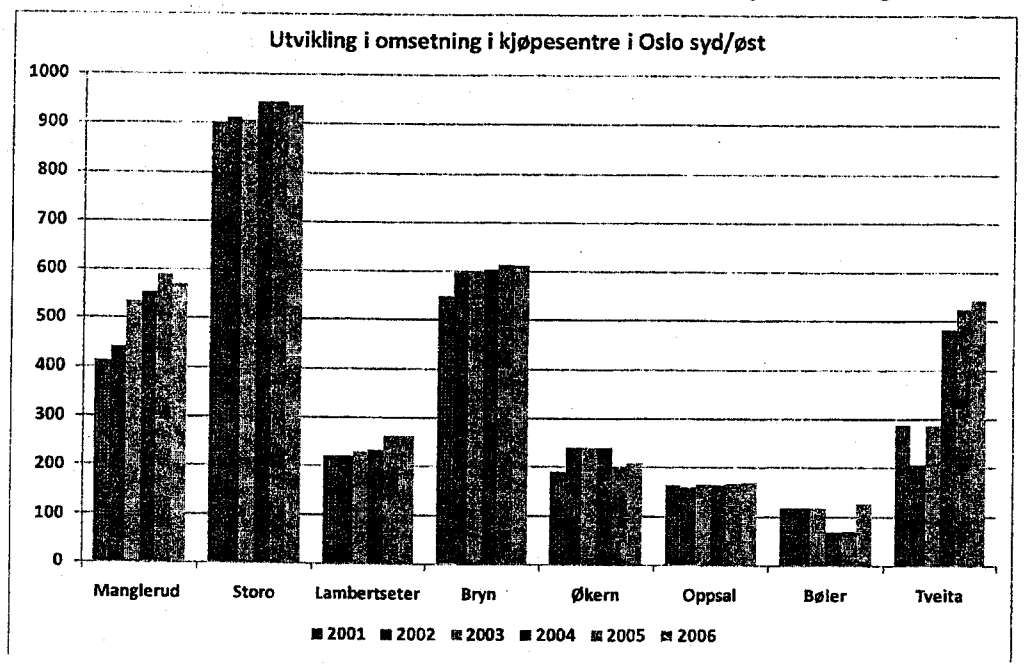
Legger en til grunn en vekst i befolkningen ved Skullerud på 500 personer, gir dette et tillegg på 30 millioner kroner. Denne veksten gir alene et grunnlag for 1000 kvm handelsflate i tillegg til dagens behov.

2.1.3 Omsetning

Varierende omsetning i bydelene

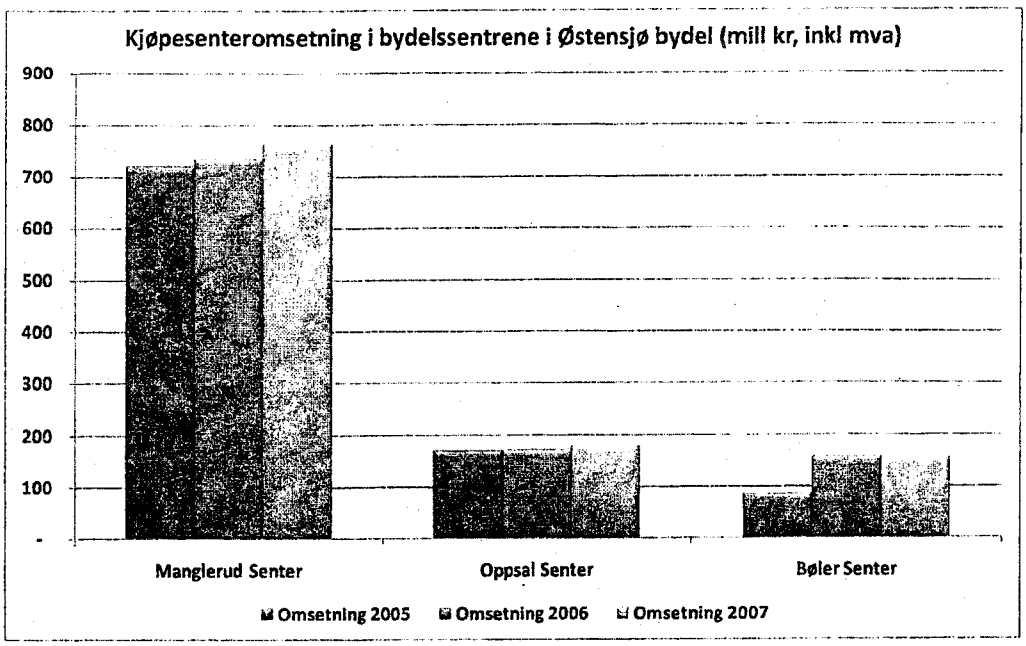
Omsetningen i varehandelen varierer i bydelene i Oslo. Omsetningen i kjøpsentrene varierer mye og avhenger ikke alene om kundegrunnlaget men henger sammen med tilbud og etterspørsel. Storo Storsenter har vært et mye besøkt senter, Manglerud har over tid blitt like viktig som Bryn senter, selv om de to sentrene har noe ulikt kundegrunnlag. Bryn trekker kunder med større kjøpekraft enn Manglerud.

Bøler og Oppsal fungerer i dag ikke som de største bydelssentre, men mer som nærsentre. Noe den lave omsetningen viser. Figur 2-2.

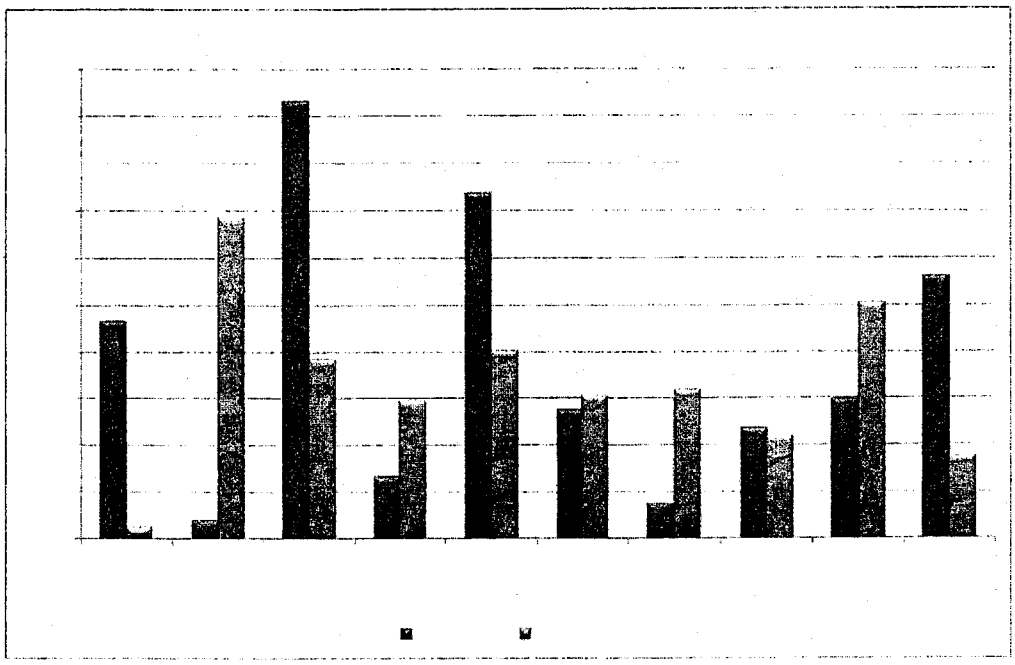


Figur 2-1 Omsetning på kjøpesentre[4] i området Oslo syd-øst. Ekskl mva. Kilde Andhøy

[4] Tall for 2006 er i statistikken satt opp inkl mva i motsetning til tidligere år. Mva varierer avhengig av andelen matvarer som er med halv mva. Den er justert etter sammenliknbare tall for 2005. Men feil kan forekomme for 2006.



2-2 Kjøpesenteromsetningen i bydelssentre som Skullerud hører til.



2-3 Årlig endring i varehandelsomsetningen i bydeler ytre by. "005-07. I prosent.

Omsetningen per innbygger

Omsetningen pr innbygger i bydelene (figur 2-4), illustrerer hvorvidt departementet målsetting om at hver enkelt bydel kun skal ha et tilbud som tilfredsstiller egen bydels befolknings behov, eller om de trekker kunder fra andre områder.

Stor forbruksvekst

En gjennomsnittlig husholdning i vil i dag forbruke varer for mellom 60 og 70 000 kroner. Forbruket øker med flere prosent i året. Snittet for

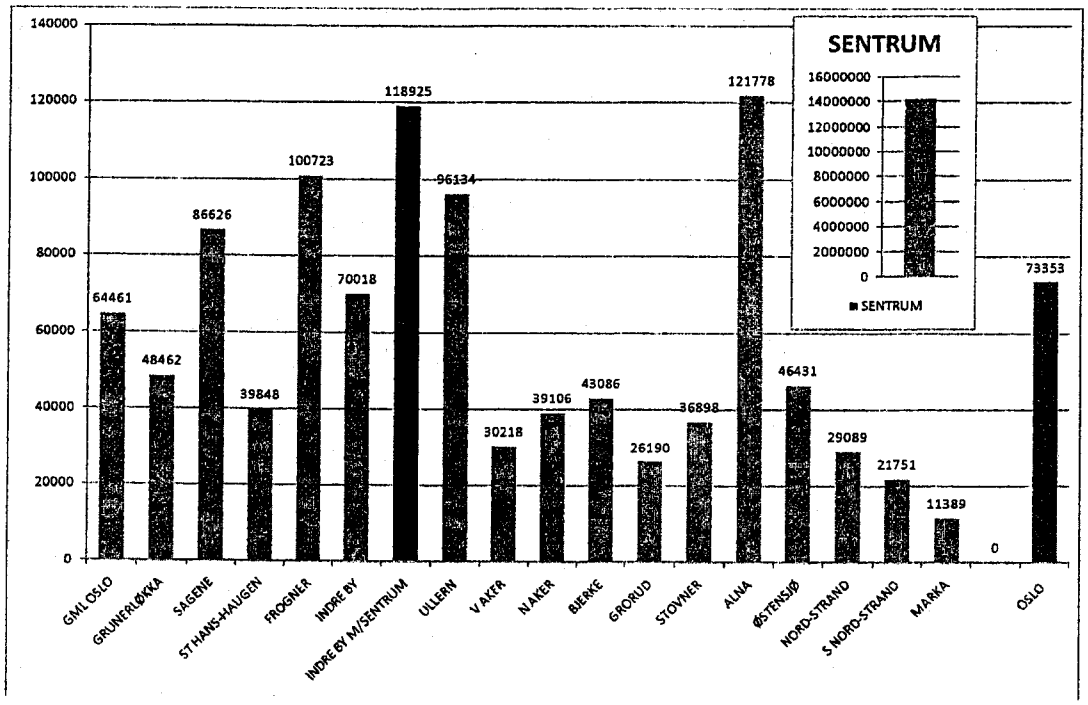
Oslo er 73 300 kroner. Men det kan påregnes import av kjøpekraft til hovedstaden.

De store kjøpesentrene øker mest, og dersom departementets mål om å stimulere folk til å handle der de bor skal innfri, må tilbudet i de enkelte bydeler være så bra at folk faktisk ønsker å handle der. Når det i dag foregår en relativt sett større handel i enkelte sentre, er det fordi de markedsmessig sett tilfredsstiller kundene mer enn andre sentre.

Bydelene

Bydelenes bydelssentre fungerer ulikt, og gjenspeiler tilbudet. Sentrum står i en særstilling primært på grunn av det lave antall innbyggere i bydelen, men også fordi sentrum fungerer som det viktigste handelsstedet med en omsetning på 9,1 milliarder kroner. Nest størst er Alna med 5,5 mld kr i omsetning.

Østensjø bydel har relativt lav omsetning per innbygger og har dermed en eksport av kjøpekraft ut av bydelen. Videre funger i dag mange mindre områder som lokalsentre og nærsentre. Men kun Manglerud fungerer som bydelssenter. Både Bryn og Lambertseter fungerer kanskje også for bydelen. Tilbudet er godt nok for større handel og shopping.



2-4 Omsetning per innbygger i de ulike bydelene. Snitt for indre by og snitt for byen.

Hvor vokser handelen?

Omsetningsveksten skjer både i sentrum og i randsonene av byer og tettsteder. Både strukturelle endringer i handelen og lokaliseringspolitikken har gitt utslag. Det skjer fortsatt store endringer og en ser flere steder at bydelene styrker sin posisjon. Folk reiser normalt så kort som mulig for å handle. Men tilbud og tilgjengelighet er viktige faktorer. Når det i løpet av et år handles for opp mot kr 70 000 per person sier det seg selv at det blir mange bæreposer/kartonger å frakte hjem. 20 000 av disse er dagligvarer, som også normalt handles der folk bor.

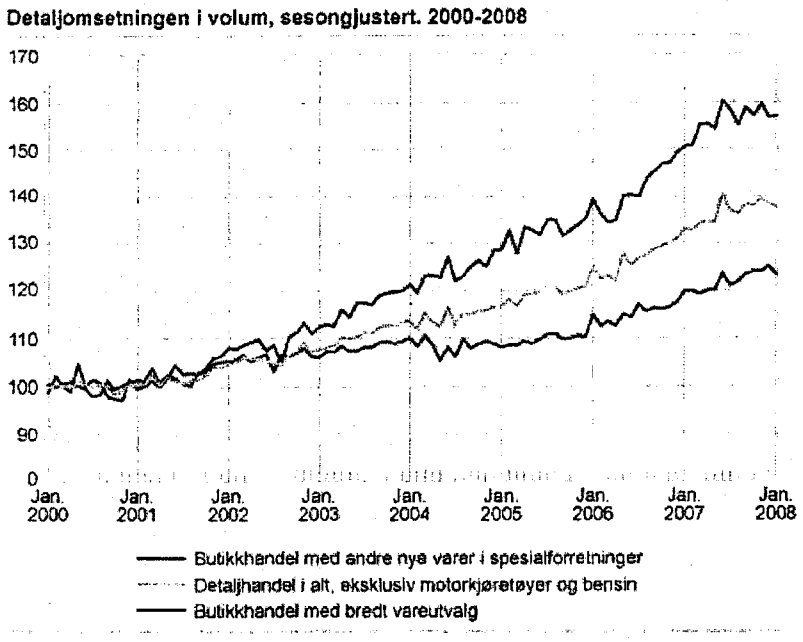
Kjøpesentrene har ulik karakter. Kjøpesentre har vist seg å være viktigere på mindre steder, fordi det gir en kompakt handelsstruktur og flere tilbud enn bare en dagligvare.

2.2 Generell forbruksvekst

Vekst i private forbruk

Forbruket har vist en jevn vekst de senere år, og forbruket forventes å øke i samme omfang de nærmeste årene. Figur 2-5. Forbruket øker med mange prosentpoeng årlig, og prognosene fra statistisk sentralbyrå indikerer en forventet vekst også for de nærmeste årene.

Det refereres i det følgende til hvilke forventet vekst som knyttes til de ulike vareslagene. Veksten er kun anslag og gjelder sånn sett kun som regneeksempler, men det ligger spesifikk drøfting bak tallene, med grunnlag i SSB's analyser.



Figur 2-5 Utviklingen i det private forbruket i perioden 2000 til 2008 Kilde SSB

2.2.1 Handleadferd

Folk handler rasjonelt og med stor fleksibilitet

Handleadferden – slik den faktisk fungerer – kan illustreres ved en modell (fig 2-6).

Denne modellen er brukt til å systematisere data fra en undersøkelse[5] foretatt i Oslo i 1999. Den viste at informantene handler halvparten av maten i supersentrene og halvparten i nærsenteret. Hva angår klær, foregikk over 50% av handleturene til regionale kjøpesentre eller bysenteret. Storvarer ble handlet i bransjesentrene og ur, optikk med mer ble handlet i de regionale kjøpesentrene eller i bysenteret.

De viktigste varegruppene for slike sentre er altså et godt utvalg av klær,

[5] Handelsanalyse for Oslo-området. BI. Omholt. 2000.

sko, og et bredt utvalg varer. I nærsenteret skal det være et tilbud innen småvarer i nær avstand fra bosted.

Stadig flere handler i kjøpesentre

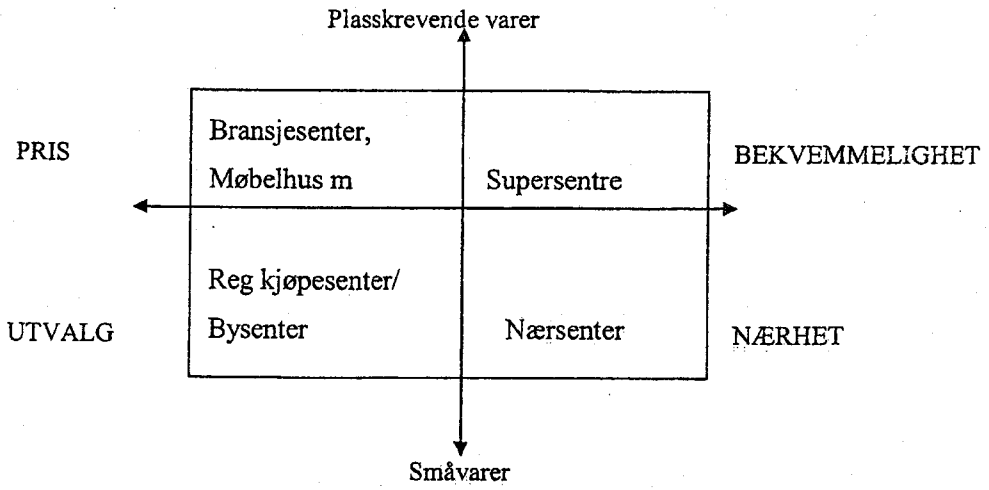
Det er en trend i samfunnet at folk handler en stadig større andel av varene sine i kjøpesentrene. Mens de største kjøpesentrene øker sin omsetning, taper de mindre forretningene. Kjøpesentrene overtar funksjon av et offentlig rom og sentrene endrer karakter avhengig av konsept.

Samtidig øker bruken av bydelstilbudene og nærmiljøtilbudet så sant tilbudet er tilpasset behovet. I nærmiljøene vil dagligvareforretninger, kiosk, baker, blomster mv være aktuelle. Innen dagligvarer er det de større forretningene med ferskvare som har vært vinneren de siste årene.

Skullerud

Skullerud har i dag en viktig funksjon som stasjon for buss og bane. Skullerud er kollektivterminal for buss og T-banelinje 3mellom Mortensrud og Sognsvann med 15 min frekvens fra Skullerud. Det er 21 min til Oslo sentrum.

Bussene går til Vika, Hauketo, Holmlia og Helsfyr. Dette gir er veldig godt kollektivtilbud med god kapasitet og høy frekvens. Busslinjene til Holmlia og Hauketo gir rask overgang til tog og buss mot sørlige destinasjoner, slik at en slipper å reise innom Oslo S. Via knutepunktet Helsfyr er det overgang til Romerike[6].



Figur 2-6Modell for handleadferd. [7]

[6] Kilde Norconsult. Trafikkanalyse. Juni 2008
[7] Kilde Handelsanalyse for Oslo området. Omholt. 2000

3 Handelsanalyse med beregning av dekningsgrader

3.1 Metode

3.1.1 Innledning

RPB for etablering av kjøpesentre

Denne rapporten er en forenklet handelsanalyse der beregning av dekningsgrader er sentral metode. Metoden følger føringer lagt i retningslinjene innarbeidet i de rikspolitiske bestemmelser for etablering av kjøpesentre. Metoden er videreutviklet av Vista Analyse. Beregningene omfatter en beskrivelse av dagens situasjon (med tilgjengelig statistikk for 2006) og en analyse av fremtidig situasjon - med det potensialet som vil eksistere fem år frem i tid – beregnet for 2011- uten utbygging, slik departementets veileder legger til grunn.

Beregningene er gjort med grunnlag i Statistisk Sentralbyrås tilgjengelige varehandelsstatistikk, befolkningstall og fremskrivning av folkemengde.

3.1.2 Miljøverndepartementet som premissgiver

Lokal tilpasning og lokal utvikling

Miljøverndepartementet har utviklet en egen metode/prosedyre for gjennomføring av handelsanalyser. Et omsøkt tiltak må tilpasses de lokale markedsforholdene i den forstand at detaljhandelsetableringen på stedet dimensjoneres slik at det kan dekke etterspørselen fra det omland som naturlig sogner til stedet. Miljøverndepartementet har beskrevet en framgangsmåte som kan gi grunnlag for å foreta vurderinger om hvorvidt et tiltak er tilpasset lokale markedsforhold. Metoden er beskrevet for analyser som er forutsatt utarbeidet i områder som omfattes av etableringsstoppen for kjøpesentre, men benyttes også i ordinære konsekvensutredninger for handel.

I beskrivelsen av metoden skriver departementet;

"Departementet har lagt vekt på at det skal være relativt enkelt å bruke metoden, og har derfor foretatt betydelige forenklinger. Dette kan gå på bekostning av nøyaktigheten, men hovedpoenget er å få fram tilstrekkelig gode anslag for å foreta vurderingene. Dersom det er ønskelig med mer detaljerte analyser og beregninger, finnes det i fagmiljøene kompetanse til å få gjennomført dette."

Det er fire hovedpoeng som *ikke* er spesifisert/behandlet i departementets metodikk:

1. Samlokalisering av like handelstilbud - det man før omtalte som "bankgater" og "møbelgater" mv i større byer - ut fra en markedsteori om at samlokalisering skaper større kundestrømmer til stedet og mer funksjonelt marked.
2. Hvordan og hvorvidt dekningsgrad bør variere fra vareslag til vareslag – ettersom behovet for ulike varer varierer geografisk og reelt.
3. Større arbeidsplasskonsentrasjoner (innpendlingsområder) – slik at antall personer som arbeider i kommunen tas med i beregningene, og ikke bare personer som bor i kommunen.

Inntektselastisitet – det er naturlig at i regioner med høyere inntekt er omfanget av forbruk større enn i områder med lavere inntekt.

3.1.3 Forbrukerundersøkelsene

Forbrukerundersøkelsene

Dekningsgrader beregnes ut fra tall i Forbrukerundersøkelsen. Forbruk av ulike vare- og tjenestegrupper er registrert blant annet i forhold til husholdningens inntekt. Det er ikke direkte samsvar mellom tall fra Forbrukerundersøkelsen og varehandelsstatistikken fra SSB.

Forbruket øker vesentlig fra år til år. Det private forbruket øker med flere prosentpoeng årlig. Varekonsumindeksen for august 2003 viser en vekst på om lag 28 prosent fra 1995.

. Forventet økning i forbruket er lagt inn i beregningene for fremskrevet situasjon. Det er gjort anslag for forventet økning ut fra empiriske data, vurdering av trender mv.

Veksten varierer med vareslag

Veksten i forbruket varierer med vare- og tjenestegruppe. Utgiftene, sett i relasjon til totalt forbruk i hver husholdning, varierer over tid.

Mer dynamisk modell

Modellen for beregning av dekningsgrader slik det fremgår av retningslinjene fra Miljøverndepartementet, er en statisk modell som ikke har lagt opp til markedsmessige og konjunkturmessige svingninger. I denne rapporten er metoden mindre statisk, men anslagene for vekst er like fullt lagt langt under det som kan forventes.

3.1.4 Inntektsjustert forbruk

Inntektsjustering

I beregninger av dekningsgrader benyttes gjennomsnittstall fra Forbrukerundersøkelsene. Dette er gjennomsnittstall for hele landet. Inntektsforskjellene er imidlertid betydelige. Det er en sammenheng mellom forbruksnivå og inntekt.

Det er forholdsvis store forskjeller i gjennomsnittlig personinntekt mellom ulike deler av Akershus - og enda sterkere forskjeller internt i Oslo. Inntektsjusteringer er lagt til grunn.

3.2 Dekningsgrader i Oslo

Dekningsgrad

For å finne ut om folk får tilfredsstilt sitt behov der de bor, benyttes dekningsgrad som begrep. En dekning lik 100, betyr at det er dekning, mens en dekning på eks vis 80, betyr at de som bor i bydelen handler 20 prosent av det de har behov for andre steder.

Det er ikke uvanlig at dekningsgraden på matvarer ligger nær opp til 100 i en kommune. Dersom den ligger under, kan det bety at enten foregår det egenproduksjon hos husholdningene (landbruk), eller arbeidsplassene ligger utenfor kommunen. Ligger den over, kan det hende det er mange sysselsatte der som bor i andre kommuner. Men stort sett handler folk mat der de bor.

Hva angår andre varer, kan situasjonen variere mye. En veldig lav dekningsgrad kan enten bety at tilbudet er lite på stedet eller at tilbudet er veldig stort et annet sted (et stort sentrum ligger eks vis lokalisert innen rimelig kjøreavstand).

Sentrum er nær uten innbyggere og med 30% av varehandelen

For Oslo er situasjonen slik at det er sentrum og de store kjøpesentrene som har størst dragkraft. Sentrum har 30 prosent av omsetningen i varehandelen. Utover dette er det størst omsetning i de bydeler som har det mest markedsrettede tilbudet. I varehandelssammenheng er det også det største tilbudet.

3.3 Framskrevet vekst

Situasjonen i dag og fem år frem i tid

Kjøpekraften for et gitt handelsomland skal i følge Miljøverndepartementet[8] beregnes for dagens situasjon og et framskrevet alternativ. Det framskrevne alternativet skal i følge retningslinjene til Miljøverndepartementet være 5 år fram i tid. Tilgjengelig statistikk for varehandel og forbrukerdata finnes for år 2006. Fremskrevet alternativ er da 2011.

Kjøpekraften er definert som antall innbyggere i området. Den kan også defineres som innbyggere samt arbeidstakere i området. Det er stor interaksjon mellom Akershus og Oslo-regionen. Det gjør det vanskelig å beregne handelsregionen uten en grundigere markedsanalyse.

Det beregnes dekningsgrader for:

1. Oslo - dagens situasjon
2. framskrevet situasjon – 5 år frem i tid

Framskrevet folketallet framskrivninger for bydelene foretatt av SSB. Store planer faller utenfor byråets ordinære modellframskrivninger.

Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus er betydelig.

3.3.1 Dekningsgrader bydelen

Dekningsgrader Østensjø

Bosatte innen en radius av 500 meter var i 2001 2496 innbyggere. Med 400 nye beboere gir dette anslagsvis 3000 beboere i nærmiljøet. Med et forbruk på kr 20.000 per pers i dagligvarer[9] gir et beregnet fremtidig behov for dagligvarer (inkl non-food) på 2500kvm. Med 800 kvm som fratrekk, gir dette et beregnet behov lik 1700kvm nytt areal for dagligvarer. I et fremskrevet alternativ anslagsvis 2000kvm inkl ferskvare.

[8] Utfyllende kommentarer og veiledning til rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder. Miljøverndepartementet. Udatert.
[9] Dette er et stipulert tall justert for mva i forbrukerundersøkelsene, non-food-andel i dagligvareforretninger og fratrekk for alkoholholdige drikke.

4 Anbefaling og konklusjon

Styrk lokalmiljøet

Skullerud stasjonsområde kan utvikles med tilbud av de mest grunnleggende behov i et omkringliggende boligområde. Men lang avstand til bydelssenteret, bør det utvikles et godt lokalt tilbud. Det har over tid vist seg å ikke være grunnlag for utvikling mot bydelssenters størrelse både på Bøler og Oppsal, noe markedet har vist. Til det har Manglerud og Bryn sentre blitt for dominerende. I stedet utvikles gode møteplasser med dagligvarehandel der folk bor. Disse bør ikke alene inneholde handel, men også noe service, møteplasser og kafeer. Stasjonsområdet bør ha et godt tilbud innen dagligvare samt kiosk og kafe. Det bør også vurderes behovet for noe mer utvikling av service når situasjonen har stabilisert seg.

Bosatte innen en radius av 500 meter var i 2001 2496 innbyggere. Med 400 nye beboere gir dette anslagsvis 3000 beboere i nærmiljøet. Med et forbruk på kr 20.000 per pers i dagligvarer[10] gir et beregnet fremtidig behov for dagligvarer (inkl non-food) på 2500kvm. Med 800 kvm som fratrekk, gir dette et beregnet behov lik 1700kvm nytt areal for dagligvarer. I et fremskrevet alternativ anslagsvis 2000kvm inkl ferskvare.

Skullerud stasjonsområde er et viktig kollektivt knutepunkt i bydelen og utviklingen av boliger gjør det naturlig å tilrettelegge for et kompakt og enkelt handelstilbud i området.

En utvikling i Østensjø bydel vil være viktig for å opprettholde et lokalt tilbud, redusere transportomfang ut av bydelen men samtidig tilrettelegge for tilbud der folk bor, selv om de må bruke bil for å handle dagligvarer der de bor. Det er store avstander og flere T-banelinjer som deler bydelen inn i flere deler og som dermed gjør nærmiljøtilbudet viktig.

Målet er å tilby de om lag 400 nye beboerne, som etter utbygging vil være etablert på Skullerud, et godt nærtilbud innen dagligvare. Dagens tilbud er begrenset med en 800kvm enkel dagligvareforretning. En utvikling for mer dagligvare vil være viktig for å opprettholde et lokalt tilbud, redusere transportomfang ut av bydelen og samtidig tilrettelegge for tilbud der folk bor. Det er store avstander og flere T-banelinjer som deler Østensjø bydelen inn i flere deler.

Status i området er som følger:

- Eksisterende dagligvareforretning 800kvm
- Skullerud Torg planlegger for utvikling av kafe 400kvm (regulert for 2000kvm, med rammetillatelse for 400kvm – de øvrige 1600kvm skal ikke benyttes)
- Tiltaket i Johan Scharffenbergsv 75 – dagligvare 1400kvm inkl fellesareal

[10] Dette er et stipulert tall justert for mva i forbrukerundersøkelsene, non-food-andel i dagligvareforretninger og fratrekk for alkoholholdige drikke.

Regulering for handel er verdiøkende

De er en tendens til at eiendomsutviklere i dag raskt søker om utvikling for handel innen gjeldene kvadratmetergrense, selv om det ikke foreligger planer om å benytte seg av muligheten. Dette ser vi nå flere steder i landet. En gjeldende regulering er verdiøkende, selv om den ikke er realisert. Når Skullerud Torg i dag bygges uten å benytte gjeldene reguleringsbestemmelse for handel, vil det være utviklingshemmende dersom det hindrer den vekst det er behov for.

Johan Scharffenbergsv 75 bør utvikles for dagligvare for 1700kvm, npr naboeiendommen ikke effektuerer sin mulighet.

5 Referanser

Miljøverndepartementet (1999) "Rikspolitiske bestemmelser etter §17-1 annet ledd i Plan- og bygningsloven om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder"

SSB Varehandelsstatistikk 2000 til 2006. Etter gammel og ny bydelsinndeling

Tilsvarende for Oslo kommune etter bydeler

Andhøy kjøpesenterregister

Statistisk årbok for Oslo

SSB Befolkningsstatistikk

Miljøverndepartementet; "Rikspolitiske bestemmelser om etableringsstopp for kjøpesentre"

"Erfaringstall-tommelfingerregler. Utfyllende kommentarer og veiledning til Rikspolitisk bestemmelse – vedlegg 2". Miljøverndepartementet.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner. Plan og bygningsetaten Oslo kommune 2003

Norconsult. Trafikkanalyse. Juni 2008

Handelsanalyse for Oslo-området. Handelshøyskolen BI. Norges varehandelshøyskole. 2000

Peter Austin. NOTAT 09.09.1999.

Ketil Kristiansen. Notat 28.09.99. Plan-og miljøvernavdelingen, Akershus fylkeskommune

Samtaler med Kjersti Granum, Oslo kommune

6 Vedlegg

6.1 Bydelsinndeling i Oslo – gammel og ny – grunnlag for endret statistikk

Gammel bydelsinndeling

1. Bygdøy-Frogner
2. Uranienborg-Majorstuen
3. St.Hanshaugen-Ullevål
4. Sagene-Torshov
5. Grünerløkka-Sofienberg
6. Gamle Oslo
7. Ekeberg-Bekkelaget
8. Nordstrand
9. Søndre Nordstrand
10. Lambertseter
11. Bøler
12. Manglerud
13. Østensjø
14. Helsfyr-Sinsen
15. Hellerud
16. Furuset
17. Stovner
18. Romsås
19. Grorud
20. Bjerke
21. Grefsen-Kjelsås
22. Sogn
23. Vinderen
24. Røa
25. Ullern
26. Sentrum
27. Marka

Ny bydelsinndeling

1. Gamle Oslo
2. Grünerløkka
3. Sagene
4. St. Hanshaugen
5. Frogner
6. Ullern
7. Vestre Aker
8. Nordre Aker
9. Bjerke
10. Grorud
11. Stovner
12. Alna
13. Østensjø
14. Nordstrand
15. Søndre Nordstrand
16. Sentrum
17. Marka

6.2 Varehandelsstatistikk for bydel Østensjø

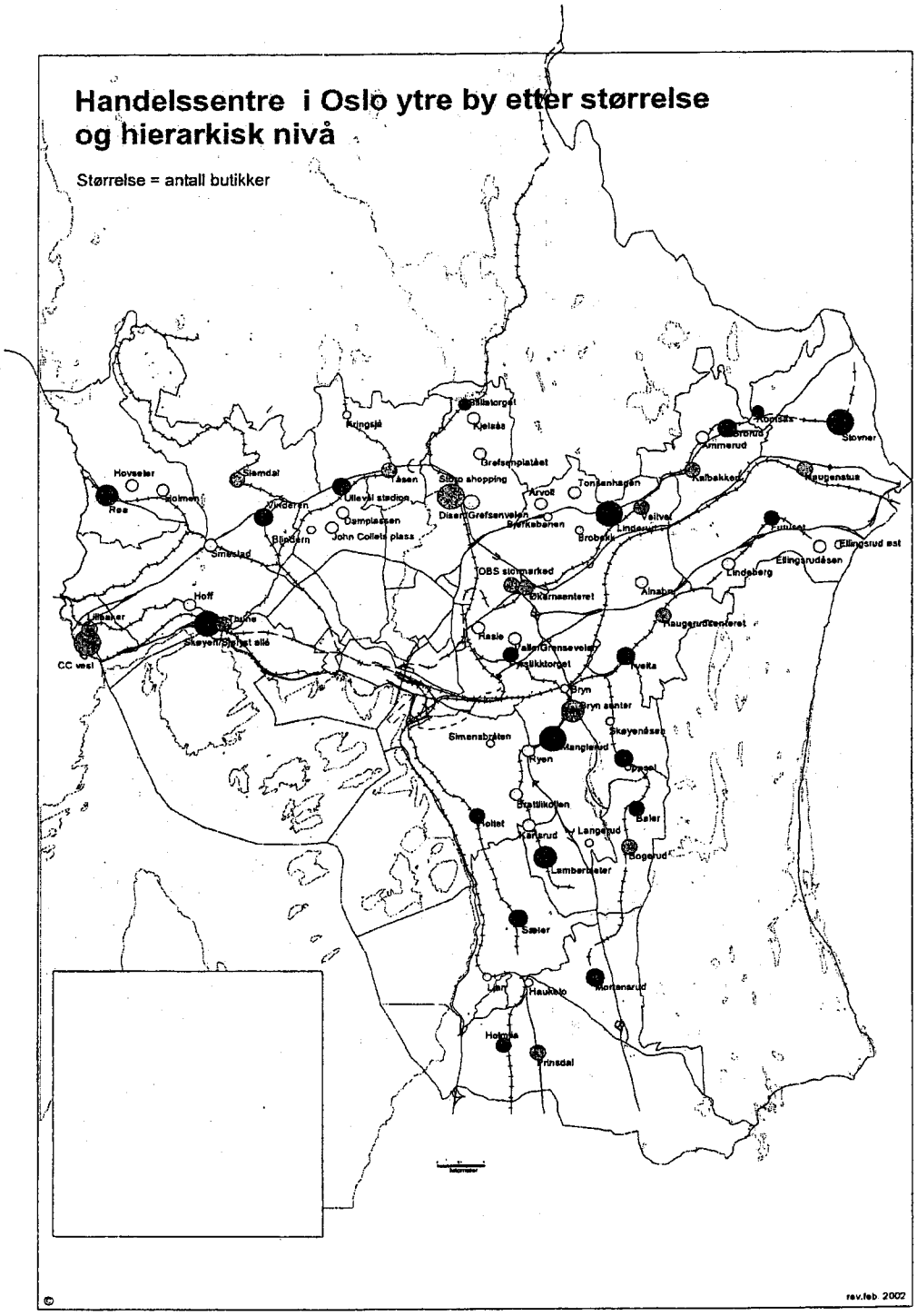
Postnummer: 13 Østensjø

Næring 50 og 52 for 2006

Tusen kroner

NACE		I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
50	**Motorkjøretøytjenester**	**580 447**	**87 665**	**100 659**	**103 803**	**93 751**	**98 351**	**96 218**
50.1	Handel med motorkjøretøyer	167 874	27 656	27 876	28 788	26 580	28 758	28 219
50.102	Detaljh. med motorkjøretøyer	167 874	27 656	27 876	28 788	26 580	28 758	28 219
50.2	Vedlikehold og reparasjon av motorkjøretøyer	67 459	9 170	11 744	11 890	9 295	12 096	13 265
50.5	Detaljh. med drivstoff til motorkjøretøyer og motorsykler	334 349	49 309	59 071	61 012	55 915	55 828	53 215
52	**Detaljh. og reparasjon av varer**	**2 044 639**	**295 359**	**323 545**	**361 619**	**302 280**	**341 272**	**420 565**
52.1	Butikkh. med bredt vareutvalg	1 032 174	161 165	173 881	172 395	152 963	171 246	200 544
52.11	Butikkh. med bredt vareutvalg med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler	962 959	148 270	162 981	162 135	143 112	160 967	185 495
52.12	Butikkh. med bredt vareutvalg ellers	69 215	12 896	10 880	10 261	9 850	10 279	15 049
52.2	Butikkh. med nærings- og nytelsesmidler i spesialforretninger	141 786	19 412	23 134	24 423	21 071	21 025	32 719
52.24	Butikkh. med bakervarer, konditorvarer, sjokolade og drops	9 197	1 356	1 434	1 434	1 471	1 700	1 802
52.241	Butikkh. med bakervarer og konditorvarer	9 197	1 356	1 434	1 434	1 471	1 700	1 802
52.27	Butikkh. med nærings- og nytelsesmidler ellers	:	1 856		1 781	1 571	1 834	1 955
52.271	Butikkh. med helsekost	:	1 856		1 781	1 571	1 834	1 955
52.3	Butikkh. med apotekvarer, sykepleieartikler, kosmetikk og toalettartikler	154 340	21 170	25 155	27 588	22 972	25 816	31 640
52.31	Butikkh. med apotekvarer	133 847	18 275	22 019	24 119	20 265	22 704	26 565
52.33	Butikkh. med kosmetikk og toalettartikler	20 393	2 895	3 136	3 469	2 707	3 112	5 075
52.4	Butikkh. med andre nye varer	650 912	83 951	90 758	126 750	95 465	111 093	142 896
52.41	Butikkh. med tekstiler og utstyrsvarer	:				:		:
52.42	Butikkh. med klær	195 223	26 859	28 703	34 865	26 915	35 592	42 289
52.43	Butikkh. med skotøy, reiseeffekter av læer og lærvarer	32 906	3 806	4 479	6 714	4 554	6 515	6 837
52.44	Butikkh. med belysningsutstyr, kjøkkenutstyr, møbler og innredningsartikler	108 869	17 192	14 359	14 730	14 903	21 707	25 977
52.441	Butikkh. med belysningsutstyr	:						:
52.442	Butikkh. med kjøkkenutstyr, glass og steintøy	:					:	
52.443	Butikkh. med møbler	:		12 343	12 718	13 332	19 977	23 286
52.45	Butikkh. med elektriske husholdningsapparater, radio, fjernsyn, plater, kassetter og musikkinstrumenter	:						
52.46	Butikkh. med jernvarer, fargevarer og andre byggevarer	33 901	4 445	4 700	6 437	5 254	5 784	7 282
52.461	Butikkh. med bredt utvalg av jernvarer, fargevarer og andre byggevarer	:				:		

6.3 Handelssentre i Oslo ytre by. KDP for handel og service



Paragraf 1 - 8S- 3164

REGULERINGSBESTEMMELSER.

Paragraf 1.

Det regulerte området er vist på planen med reguleringsgrense.

Paragraf 2.

Området reguleres til byggeområde for forretning/kontor/industri for felt A, byggeområde for kontor/industri for felt B og trafikkområde (kollektivterminal/sporveisområde. Regulert fareområde opprettholdes.

Paragraf 3.

Tomteutnyttelsen, TU, skal ikke overstige 85%. Bebyggelsen kan for felt A oppføres i inntil 4 etasjer hvor 4. etasje er tilbaketrukket, for felt B i inntil 4 etasjer.
Forretningsdelen på felt A skal ikke overstige 1000 m2.

Paragraf 4.

Det skal sikres en gangveiforbindelse over terminal/sporveisområdet mellom Skullerudveien og Ola Helsets vei. Denne skal være åpen for allmenn ferdsel.

Paragraf 5

Felt A skal ha atkomst fra og til Johan Scharffenbergs vei over terminalområdet.
Felt B skal ha enveiskjørt atkomst fra Olav Helsets vei over terminalområdet og ut til Johan Scharffensbergs vei.

Paragraf 6.

Parkering skal opparbeides etter de til enhver tid gjeldende normer for Oslo.

Paragraf 7.

Samtidig med søknad om byggetillatelse skal det innsendes plan for den ubebygde del av området i henhold til paragraf 69 i plan- og bygningsloven.

Paragraf 8.

Miljøverndepartementets retningslinjer for veitrafikkstøy, gitt i rundskriv T-8/79 skal følges.

Egengodkjent ved bystyrets vedtak av 28.03.90, sak 203
Oslo, den 09.04.90, Oslo kommune, Sentraladm. Byutviklingsavd.
Rådhuset 0037 Oslo 1. Didrik Johannessen (bem) (s)

Forslagstillers planbeskrivelse
Johan Scharffenbergs vei 75, gnr.168/bnr.101

PLANFORSLAG

Reguleringsplan

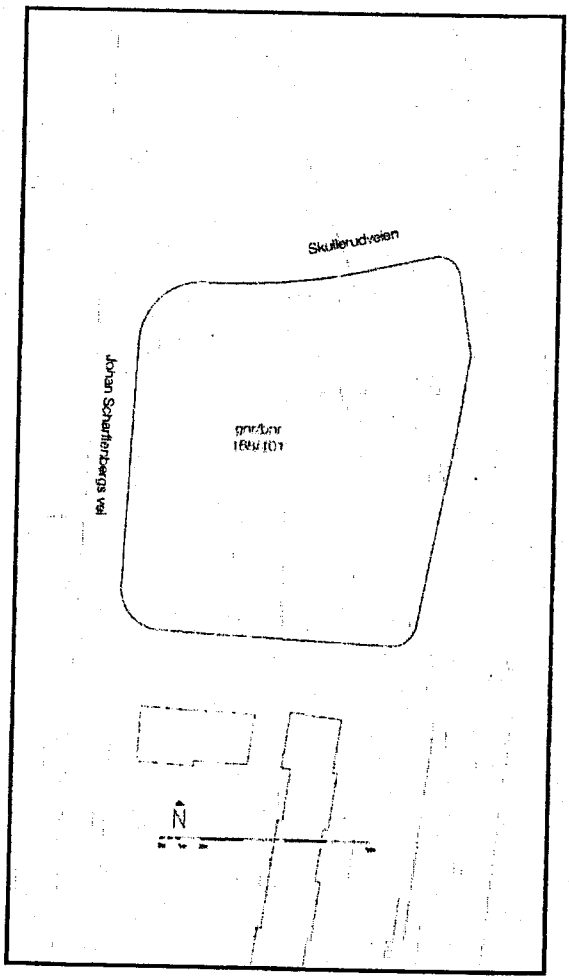
Utarbeidet av: Felix Arkitekter AS for Millennium Property II AS, c/o Stor-Oslo Prosjekt AS

Revidert:
28.07.2008
10.10.2008
04.11.2008
01.04.2009

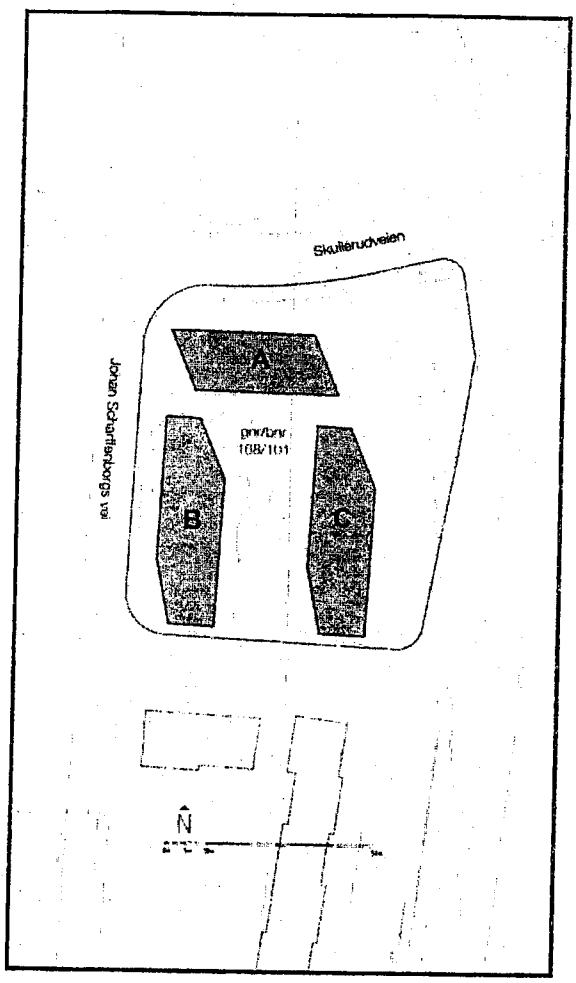
Innhold

PLANFORSLAG 1
Reguleringsplan 1
1. FORENKLET ILLUSTRASJON 3
1.1 Skisse – eksisterende situasjon 3
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon 3
2. BAKGRUNN 4
3. EKSISTERENDE FORHOLD 4
3.1 Lokalisering og bruk 4
3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer 4
4. PLANSTATUS 6
4.1 Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer 6
4.2 Gjeldende overordnede planer 6
4.3 Pågående planarbeid: 7
4.4 Gjeldende regulering: 7
5. MEDVIRKNING 7
5.1 Innspill ved kommunalt samråd 7
5.2 Kunngjøringsinnspill / forhåndsuttalelser 9
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE 12
6.1 Skisseprosjekt 1 12
6.2 Skisseprosjekt 2 13
6.3 Revidert skisseprosjekt med omsorgsboliger 14
6.4 Særskilte utredninger (se vedlegg) 14
7. PLANFORSLAGET 16
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET 21
9. ILLUSTRASJONER 23
Skisseprosjekt (vanlige boliger) 24
Skisseprosjekt omsorgsboliger 28
Sol og skygge 29
10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK 30

1. FORENKLET ILLUSTRASJON



1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon

2. BAKGRUNN

Lidl Norge NUF fikk 17.06.2005 rammetillatelse for et forretningsbygg i Johan Scharffenbergs vei 75. Byutviklingskomiteen avslo dispensasjonssøknaden som var en forutsetning for byggesøknaden, og nedla midlertidig bygge- og deleforbud. Byggegruben var utgravd da arbeidene ble stoppet. Byutviklingskomiteen har bedt Byrådet fremme ny reguleringsplan med formål bolig eller bolig/forretning.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet ligger mellom Skullerudveien, Johan Scharffenbergs vei, T-banelinje og kollektivterminal (buss). Gangavstand til Skullerud T-banesituasjon er ca 300 m.

Planområdet utgjør ca 6.450 m².

Den utgravde tomten ligger brakk pga byggestopp.

3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlag, verneinteresser

Planområdet består i det vesentlige av en utsprengt/utgravd byggetomt og representerer i seg selv ikke vesentlige verdier mht naturressurser eller biologisk mangfold. Byantikvarens uttalelse bekrefter at området ikke har potensial for kulturminner.

Landskap

Tomten antas å bestå av fjellgrunn, med relativt karrige grunnforhold. Tomten ligger på et høybrekk i en dalformasjon som åpner seg nordover mot Østensjøvannet. Nord for Skullerudveien går en grøntkorridor på tvers med forbindelse til marka i øst. Mellom området og E6 mot vest går et høydedrag med en del vegetasjon og nyere blokkbebyggelse. Mot øst/sydøst er det relativt flate områder med næringsbebyggelse, deretter marka.

Miljøfaglige forhold

Området har ingen store hovedveier som gir høye forekomster av luftforurensning, slik at verdiene kan antas å ligge under grenseverdiene. Tomta ligger hovedsakelig innenfor gul støysone hvor avbøtende tiltak kan gi tilfredsstillende støyforhold. Ut fra et miljøperspektiv tilsier nærheten til kollektivknutepunktet en særlig høy utnyttelse. Planområdet har gode solforhold. Fra området er det utsikt nordover mot Østensjøvannet.

Trafikkforhold

Området ligger inntil Skullerudveien som er en viktig forbindelse mellom Abildsøkrysset og Ytre ringvei. Området har gangveiforbindelse til T-bane og til boligområder i vest. Det går en viktig skoleveiforbindelse fra boligområdene via gangfelt med innsnevret kjørebane i Johan Scharffenbergs vei og opphøyd gangfelt i Skullerudveien, til Rustad skole nord for Skullerudveien.

Johan Scharffenbergs vei har før utbygging en beregnet ÅDT på ca 3900. Johan Scharffenbergs vei og Skullerudveien er skiltet med tillatt hastighet på 50 km/t.

Skullerud kollektivterminal betjenes både av buss og T-bane. T-banelinje 3 har 15 minutters frekvens til og fra Skullerud, med reisetid på 21 minutter til Oslo Sentrum. Skullerud bussterminal betjenes av bussrute 70 til Vika, rute 76 Helsfyr–Hauketo, rute 79 Grorud–Holmlia og rute 73 Bjørndal–Helsfyr. Til sammen utgjør dette et meget godt kollektivtilbud med stor kapasitet, høy frekvens og god flatedekning (dvs. god betjening av mange reiserelasjoner).

Risiko- og sårbarhet

Eksisterende 132 kV høyspentlinje over østre del av planområdet legger begrensninger på utnyttelsen. Regulert fareområde er 15+15=30m. Det vises til ROS-analyse som bekrefter at området kan bygges ut med boliger under gitte forutsetninger.

Sosial infrastruktur

Bydelssenteret ligger på Bøler, i 2-3 km avstand.

I nærområdet ligger Skullerud voksenopplæringssenter, og Langerud sykehjem.

Rustad barneskole med SFO ligger i ca 800m gangavstand nord for området. Skullerud ungdomsskole (General Ruges vei 100).

Nærmeste barnehager er Skullerudhøgda foreldrelagsbarnehage (Skullerudhøgda 61), Langerud barnehage (Skullerudvn 45), Rustad gård barnehage (Rustadgrenda 28), Rustadsaga barnehage (General Ruges v 94), Østensjøstua foreldrebarnehage (Paal Bergsvei 2), og Lopperud barnehage (Paal Bergsvei 165).

Handel og service

Området har et svakt handels- og servicetilbud.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløpsledninger ligger i umiddelbar nærhet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Ny overføringsledning fra Klemetsrud til Oslo sentrum vil gi fjernvarmedekning også for Skullerud-området.

Estetikk og byggeskikk

Nord for området (på den andre siden av Skullerudveien) ligger lavtliggende småhusbebyggelse (eneboliger, atriumshus). På høydedraget vest for området ligger nyere blokkbebyggelse i 3-5 etasjer, med en lineær bebyggelsesstruktur. Den høyeste blokken ligger på toppen av kollen. Ca 300m mot vest langs Skullerudveien ligger Langerud sykehjem i 6 etasjer. I syd ligger områder med næringsbebyggelse, som til dels er under utvikling ved ombygging og nybygg med boliger. På nabotomten i Olaf Helsets vei 1 er det nettopp gitt rammetillatelse for et boligprosjekt med byggehøyde på 4 til 6 etasjer. Lenger syd langs Johan Scharffenbergs vei og i Skullerudbakken finnes både småhus og blokker opp til 6 etasjer. Øst for planområdet (på den andre siden av T-banen) ligger næringsbebyggelse med store industri- og kontorbygg med massive volumer, bl.a. tidligere Tandberg/Norsk Data. Her er også store ubebygde områder som benyttes til parkering eller ligger som ubenyttede restarealer.

Form og struktur i eksisterende bebyggelse er lite enhetlig og gir ingen klare holdepunkter for videre utvikling.

Stedsutvikling

Det pågår en fortetting med boliger omkring Skullerud T-banestasjon, som på sikt kan bidra til transformasjon og bymessig utvikling. Rammetillatelsen som er gitt for Olaf Helsets vei 1 gjelder ombygging av eksisterende næringsbygg til bolig, dels nybygg. I Johan Scharffenbergs vei 91-93 er det nylig varslet en omregulering hvor andel boliger er uavklart.

Barns interesser

Planområdet omfatter ingen eksisterende leke- eller oppholdsarealer av betydning. Gangforbindelser for skolebarn går i nærheten av området og kan bli påvirket av utbyggingstiltak.

Universell utforming

Planområdet er relativt flatt og betyr ikke særskilte utfordringer for planlegging av god tilgjengelighet.

Juridiske forhold

Etter bygge- og deleforbudet som ble vedtatt 12.03.2008, har kommunen 2 års frist for å behandle ny reguleringsplan. For øvrig ingen kjente juridiske komplikasjoner.

Interessemotsetninger

Kolbjørnsrud borettslag har i en forhåndsuttalelse gjentatt sine bemerkninger om trafikkforholdene, framsatt i tidligere brev og i klage til fylkesmannen.

4. PLANSTATUS

4.1 Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

RPR for areal og transportplanlegging:

Planlegging av utbygging og transport bør samordnes slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør vektlegges korte avstander til daglige gjøremål, og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

RPR for barn og unge:

Arealer og anlegg som brukes av barn skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn og unge kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

- arealer er store nok og egner seg til lek og opphold
- arealer gir mulighet for ulike typer lek på ulike årstider
- arealer kan brukes av ulike aldersgrupper og gir mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne

4.2 Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008:

Stort sett videreføring av strategiene i 2004-planen, men med økt fokus på miljø- og bærekraftaspekter, sikring av areal til sosial infrastruktur/ idrett/ friarealer/ møteplasser. Energieffektiv bygningsmasse. Satsing på skoler og utdanning er videreført. Nybygging skal primært skje ved utvikling av knutepunkt og andre stasjonsnære områder og ved sterkere fortetting i sentrale bystrøk, dvs. en bærekraftig byutvikling. For å møte forventet vekst i transportetterspørselen frem mot 2025, har Oslo og Akershus vedtatt en ny finansieringsplan, Oslopakke 3. Med denne vil Oslo og Akershus kunne videreutvikle et moderne hovedveinett som sikrer god fremkommelighet for næringslivets transporter, skjermer nærmiljøer for luftforurensning og støy og utvikler kollektivtransporten.

Kommunedelplan for næringskorridor Oslo syd vedtatt 26.05.1993:

- næringsarealer med best tilgjengelighet fra transportnett, dvs. knutepunkter gis høyest utnyttelse
- tomten omfattes av "område 4 – Skullerud, felt N12 (Skullerud stasjonsområde)

KDP for lokalisering av varehandel og annen service

Skullerud er ikke avsatt som et eksisterende handelssenter i ytre by (Langerud er nærmeste nærsenter ca 1,2 km unna; Bogerud ca 1,4 km). En evt. utvikling til en ny senterdannelse skal ifølge KDP tilfredsstille 4 kriterier:

- kundegrunnlag/dekningsgrad
- tilgjengelighet
- samlokalisering av funksjoner
- styrke revitalisering

Dersom det samlede bruksareal overstiger 4000m^2, vil det kreves utredning.

Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo

Dokumentet er et ledd i Plan- og bygningsetatens oppfølging av arealbruksstrategien i Kommuneplan 2000, og videreført i Kommuneplan 2004 (KP 2004), vedtatt 26.05.04. Som ett av flere tiltak for å tilrettelegge for veksten i Osloregionen, er det ønskelig at noe av denne veksten legges til stasjonsnære områder. Et stasjonsnært område er et område innenfor en radius på 500 meter fra en stasjon langs jernbane eller T-banenettet som er egnet for stedsutvikling med et betydelig antall boliger og høy arealutnyttelse.

På Skullerud kan blant andre ubebygde arealer mot T-banestasjonen vurderes til ombygging, fortetting eller transformasjon. Området kan utvikles variert og mangfoldig med flere boliger. Ny boligbebyggelse kan bidra til en positiv stedsutvikling med blandet arealbruk. Den umiddelbare tilgangen til Marka kan skape et markert skille mellom bebyggelse med høy utnyttelse og tilstøtende naturområder. Ny bebyggelse bør bidra til tilrettelegging av offentlige rom i tilknytning til stasjonen.

4.3 Pågående planarbeid:

Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre

Miljøverndepartementet har sendt ut forslag på høring. Forslaget innebærer at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner. For områder som ikke omfattes av slik plan, er det ikke tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre med et bruksareal på mer enn 3.000m².

KDP torg og møteplasser

Området rundt Skullerud T-banestasjon er et transformasjons- og utviklingsområde, og det er lagt ned et prinsipp for et nytt torg/ en ny møteplass. Dette er fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanene her. Området vest for Johan Scharffenbergs vei er bestemt som et område med behov for torg/møteplasser.

4.4 Gjeldende regulering:

Byggeområde for forretning/kontor/industri, S-3164, 28.03.90. Tomteutnyttelsen, TU, skal ikke overstige 85%. Bebyggelsen kan oppføres i inntil 4 etasjer hvor 4. etasje er tilbaketrukket. Forretningsdelen skal ikke overstige 1000 m². Feltet skal ha atkomst fra og til Johan Scharffenbergs vei over terminalområde. Det er vedtatt midlertidig dele- og byggestopp på eiendommen (se under).

Nabotomten i sør er regulert til byggeområde for bolig/forretning/kontor/lager, S-4270, 27.09.2007. Maks TU er 164%, mens maksimalgrensen for forretning er 2000m² og 3200m² for bolig.

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Kommunalt samråd er et prøveprosjekt der enkelte etater kan gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg.

Liste over samrådsinnspill

1. Gravferdsetaten	03.03.2008
2. Trafikketaten	10.03.2008
3. Samferdselsetaten	10.03.2008
4. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	udat., mars 2008
5. Byantikvaren	13.03.2008
6. Vann- og avløpsetaten	14.03.2008; revidert kart 17.03.2008
7. Omsorgsbygg Oslo KF	13.03.2008
8. Ruter AS	04.03.2008
9. Bydel Østensjø	13.03.2008
10. Rustadfaret tomteselskap AS	14.03.2008
11. Rustad skole FAU	14.03.2008

12. Rustad skole 14.03.2008
13. Sameiet Skullerudgrenda Vel 14.03.2008

Sammendrag av samrådsinnspill

Gravferdsetaten: Ingen kjente forhold av betydning for planinitiativ i dette området.

Trafikketaten: Trafikketaten har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

Samferdselsetaten: Anbefaler at reguleringsplanen fastsetter maksimalt omfang på tillatte antall m² forretningsareal. Trafikkanalyse må utføres for å kartlegge hvilken betydning den foreslåtte utnyttelsen vil ha mht. trafikkavvikling og trafikksikkerhet på det nærliggende offentlige veinettet. En må belyse dagens situasjon, fremtidig arealbruk og trafikkforhold. I utgangspunktet maks én avkjørsel til offentlig vei, Skullerudveien uaktuell. Valg av aktuell plassering av avkjørsel til eiendommen må baseres på en nærmere vurdering av trafikale konsekvenser. Parkering i henhold til P-norm.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten: EBY har registrert bruksretter på eiendom gnr. 168, bnr. 101. Det forutsettes at forslagsstiller er kjent med disse og at de tas hensyn til i det videre planarbeidet. EBY kjenner ellers ikke til forhold som har betydning for planinitiativet.

Byantikvaren: Byantikvaren krever en arkeologisk registrering av planområdet, jf lov om kulturminner § 9 – undersøkelsesplikten, før det kan gis en endelig uttalelse i saken. (Kravet er senere frafalt.)

Vann- og avløpsetaten: VAV har liggende hovedledninger (500 VL, 230 OV) over den sørvestre delen av eiendommen. I forbindelse med utbyggingen av naboeiendommen må det utføres tiltak på disse hovedledningene.

Omsorgsbygg Oslo KF: Har ingen kommentar til planinitiativet.

Ruter AS: Er positive til høy utnyttelse av arealer nær knutepunkt for kollektivtransporten. Legger vekt på at trafikk til og fra området ikke må komme i konflikt med kollektivtransporten, og at det videre legges til rette for kollektivtrafikk og lav parkeringsdekning. Bebyggelse/utgraving nærmere enn 30 meter fra T-banespor krever dispensasjon fra Kollektivtransportproduksjon AS.

Bydel Østensjø: Mener at det bør nedlegges et midlertidig dele- og byggeforbud for hele området slik at helhetlig planlegging og senere utbygging av Skullerudområdet blir mulig.

Rustadfaret tomteselskap AS: Den planlagte forretningstypen vil måtte henvende seg til et stort kunde- og markedsområde utenfor denne delen av byen og vil følgelig tiltrekke seg en stor trafikkøkning inn i boområdet. Krever at dette argumentet fortsatt vektlegges og ivaretas.

Rustad skole FAU: Bekymret for sterkt økende trafikkbelastning. Tenker særlig på trafikksikkerhetsforhold for skolebarn. Ber om at det stilles krav til utbygger om at det både er plass til, og at utbygger også bør bekoste, en undergang ved det opphøyde gangfeltet over Skullerudveien, enten i vest eller i syd.

Rustad skole: Planlagt utbygging vil sannsynligvis medføre økt trafikk. Skolen mener derfor at det nå er nødvendig å finne bedre løsninger på trafikkforholdene. Dette gjelder særlig krysset Skullerudveien – Johan Scharffenbergs vei.

Sameiet Skullerudgrenda Vel: Ønsker trafikksikkerhets- og trafikkanalyse. Mener skisser og tegninger for planlagte bygg bryter fullstendig med størrelse, form/utforming og høyder på eksisterende bebyggelse. Bekymret for mulige konsekvenser planinitiativet kan få for kollektivtransporten i området.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Vedr. Samferdselsetatens merknad:

Forretningsarealet er på 1000 m² butikkareal pluss lager. En revidert trafikkanalyse utarbeides, se vedlegg. Det er avholdt møte med Samferdselsetaten og Ruter AS for avklaring av avkjørselspunkt.

Vedr. EBYs uttalelse:

Bruksretter på 168/101 gjelder etter det vi får opplyst, ledningsføringer over eiendommen som neppe har vesentlig betydning for plansaken.

Vedr. Byantikvarens uttalelse

Det er vanskelig å se behovet for arkeologisk registrering på en tomt som allerede er utgravd i henhold til gitt igangsettingstillatelse. (Byantikvaren har senere frafalt kravet).

Vedr. VAVs uttalelse:

Planlagt bebyggelse er justert slik at den ikke kommer i konflikt med hovedledninger.

Vedr. uttalelse fra Ruter AS:

Avkjørsel avklares i fellesmøte med Ruter AS og Samferdselsetaten.
Iflg Jernbanelovens § 10 kan det ikke oppføres bygning nærmere enn 30 meter fra jernbanesporets midtlinje dersom ikke annet følger av reguleringsplan. Byggegrense vil i dette tilfellet bli fastsatt i reguleringsplanen. Jernbaneverket er adressat for en eventuell dispensasjonssøknad, men vi antar at en slik søknad ikke vil bli aktuell.

Vedr. uttalelse fra Bydel Østensjø:

Ingen kommentar

Vedr. uttalelse fra Rustadfaret tomteselskap AS:

Den planlagte forretningen er av begrenset størrelse og vil først og fremst henvende seg til et lokalt marked.

Vedr. uttalelse fra Rustad skole og fra Rustad skole FAU:

Trafikksikkerhet for skolebarn drøftes med Samferdselsetaten ifm planlegging av avkjørsel til eiendommen og fortau/gangveisystem omkring.

Vedr. uttalelse fra Sameiet Skullerudgrenda Vel:

Det vises til trafikkanalyse. Når det gjelder bebyggelsens størrelse, form og høyder vises til planbeskrivelsen. Eventuelle konsekvenser for kollektivtransporten i området drøftes med Ruter AS.

5.2 Kunngjøringsinnspill / forhåndsuttalelser

Innkomne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt sammen med forhåndsuttalelser.

Liste over kunngjøringsinnspill og forhåndsuttalelser

1.	Eiendoms- og byfornyelsesetaten	18.06.2008
2.	Fylkesmannen i Oslo og Akershus	18.06.2008
3.	Østensjøvannets Venner	28.01.2008
4.	Undervisningsbygg Oslo KF	27.06.2008 og 11.08.2008
5.	Hafslund Fjernvarme AS	09.06.2008
6.	Vann- og avløpsetaten	08.07.2008
7.	Brann- og redningsetaten	03.07.2008
8.	Kolbjørnsrud borettslag	14.07.2008
9.	Omsorgsbygg Oslo KF	30.07.2008
10.	Byantikvaren i Oslo	05.09.2008

Sammendrag av uttalelsene

Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Eiendoms- og byfornyelsesetaten viser til tidligere uttalelse og tilføyer at all grunn som omslutter 188/101 tilhører bykassen i Oslo kommune. Av gjeldende reguleringskart framgår det at eiendoms-

grenser og grenser for reguleringsformål ikke stemmer overens. Om eieren av 188/101 ikke ønsker å erverve stripene med regulert byggeområde (ca 160 m²) av kommunens naboeiendom 168/44, ønsker kommunen at det som del av plansaken, sørges for at eiendomsgrenser og formålsgrenser blir sammenfallende.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

peker på en rekke nasjonale og regionale føringer og retningslinjer som må vurderes og ivaretas i planen:

- samordnet areal- og transportplanlegging
- klima- og energihensyn
- grønnstruktur, biologisk mangfold/viktige naturtyper, landskap, jordvern, vassdrag (fisk), vilt, friluftsliv, vann- og luftforurensning
- barn og unges interesser
- støy i hht Miljøverndepartementets retningslinje T-1442
- universell utforming/universell tilgjengelighet

Fylkesmannen opplyser om høringsforslag til Rikspolitisk bestemmelse (RPB) hvor det foreslås at det ikke skal være tillatt å etablere kjøpesentre på over 3000 m². For Oslo gjelder i følge kommunedelplan en grense på 4000 m². Fylkesmannen varsler innsigelse dersom dette planforslaget ved offentlig ettersyn viser seg å være strid med kommunedelplan og/eller forslaget til RPB for kjøpesentre.

Fylkesmannen minner om kravet til risiko- og sårbarhetsanalyse.

Østensjøvannets Venner skriver:

Det planlagte utbyggingsområdet ligger innenfor nedbørfeltet til det fredete Østensjøvannet. Foreningen er opptatt av at alle byggeprosjekter i nedbørfeltet utformes på en bærekraftig måte. Venneforeningen ønsker på sikt å reetablere Rustadbekkens sørligste tilløp som opprinnelig kom fra området mellom Skullerudveien og planområdet, og foreslår at overvann i planområdet håndteres slik at det på sikt kan ledes ut i Østensjøvannet via synkekummer og separat overvannsledning.

Venneforeningen peker på faren for utslipp av farlige stoffer i anleggsperioden og foreslår særskilte reguleringsbestemmelser om dette.

Undervisningsbygg Oslo KF

har kun generelle kommentarer og avventer nærmere opplysninger.

Hafslund Fjernvarme:

Opplyser at tiltaket utløser krav om tilknytning til fjernvarmeanlegg, og at det må foreligge avtale om fjernvarmetilknytning før igangsettingstillatelse, eventuelt en bekreftelse på at tiltaket ikke kreves tilknyttet.

Vann- og avløpsetaten:

Utfyllende kommentarer, jfr tidligere samrådsuttalelse

Brann- og redningsetaten:

Orientering om generelle retningslinjer for brannsikring, bl.a. anbefaling om sprinkleranlegg.

Kolbjørnsrud borettslag:

Borettslaget opprettholder tidligere bemerkninger i brev til PBL av 15.04.04 og klage til fylkesmannen av 18.07.05. Borettslaget finner det merkverdig at man møter et bygge- og deleforbud med en enda mer omfattende byggesak. Varsel er sendt ut i ferietiden og til feil adresse.

I rammetillatelse av 17.06.2005 for Lidl Norges forretningsbygg er borettslagets brev av 15.04.04 referert slik: *"Borettslaget har vært klar over hvilken regulering aktuell tomt hadde, og så for seg en eller annen form for kontor- eller industrivirksomhet på tomten. Men at det skulle være aktuelt med en form for kjøpesenter hadde ikke borettslaget sett for seg. Det naturlige i en slik sak ville være at utbygger pålegges å styrke trafikksikkerheten i området ved å anlegge trafikklyssignal eller minimum et signallysregulert fotgjengerfelt i krysset mellom Skullerudveien og Johan Scharffenbergs vei. Spesielt*

viktig vil dette være for skolebarna i området. Etter borettslagets mening bør derfor arealet omreguleres og planen rulleres på kommunens bekostning. Borettslaget er videre bekymret for fremmedparkering da det kan være vanskelig å finne frem til parkeringskjelleren. Angående reklame mener borettslaget at veimyndighetene bør sørge for begrenset skilting."

Borettslagets brev til fylkesmannen er referert i klagesaken: *"Klager viser til at dokumentene ikke er kommet styret i hende grunnet ferieavvikling. Klagen er i utgangspunktet kommet inn for sent, men Plan- og bygningsetaten tar den til behandling i medhold av forvaltningslovens § 31, siden klager ikke kan lastes for å ha oversittet fristen. Klager anfører at det er tatt alt for lite hensyn til de trafikale hensyn i saken og det klages på at trafikk- og støytiltak ikke er ansett nødvendig."*

Omsorgsbygg Oslo KF:

Konstaterer at planområdet ligger i søndre del av bydel Østensjø som har relativt god barnehagedekning. Eiendommen er lite egnet til barnehage, men da boligene vil utløse behov for barnehager bør planbeskrivelsen vise hvordan behovet er tenkt løst.

Byantikvaren i Oslo:

Kravet om arkeologisk registrering frafalles.

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene

Vedr. brev fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Forslagsstiller ser ikke behov for erverv av tilleggsareal, og gjeldende eiendomsgrense legges derfor til grunn i planforslaget. Da gang-/sykkelveien øst for tomta ikke er opparbeidet i samsvar med gjeldende regulering, foreslås en mindre justering av reguleringsformål slik at ny plan stemmer med den faktiske situasjon.

Vedr. brev fra fylkesmannen i Oslo og Akershus

Planområdet ligger ved Skullerud som er et viktig kollektivknutepunkt for T-bane og buss. Med forslaget om konsentrert boligutbygging bygger planforslaget opp under målsetningen om samordnet areal- og transportplanlegging.

Temaene klima- og energihensyn, miljøhensyn, barn og unges interesser, støy, universell utforming samt risiko- og sårbarhetsanalyse omtales i planbeskrivelsen.

Planforslaget omfatter en dagligvarebutikk av begrenset størrelse som vil ligge langt under de arealgrenser som nevnes. Det vises for øvrig til planbeskrivelsen.

Vedr. merknad fra Østensjøvannets Venner:

Vi antar at man så langt som mulig bør følge prinsippet om lokal håndtering og fordrøyning av overvann. Dette vil ikke være i konflikt med en eventuell framtidig reetablering av bekkeløp mot Østensjøvannet.

Forslag om tiltak mot utslipp i anleggsperioden tas til etterretning og implementeres i utbyggingens HMS-beskrivelse og -plan. Da dette er krav som følger av gjeldende lovverk bør de ikke tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Vedr. brev fra Hafslund Fjernvarme AS:

Forslagsstiller vil tilrettelegge prosjektet for tilknytning til fjernvarme.

Vann- og avløpsetaten:

Hensyn er ivaretatt, jfr kommentar til samrådsuttalelse

Brann- og redningsetaten:

Brannvesenets anbefalinger tas til etterretning for den kommende byggesaken.

Kolbjørnsrud borettslag:

Borettslaget finner det merkelig at et bygge- og deleforbud etterfølges av en "enda mer omfattende byggesak".

Så vidt vi kan se, er dette planforslaget en direkte oppfølging av byutviklingskomiteens ønske slik det er formulert i vedtaket om bygge- og deleforbud.

Med det angitte forretningsarealet er den planlagte butikken pr. definisjon ikke et kjøpesenter.

Det er utarbeidet en trafikkanalyse der tiltaket anbefales ut fra trafikksikkerhetsmessige vurderinger. Løsningene er gjennomgått i møte med Samferdselsetaten og Ruter AS.

Varsel til Kolbjørnsrud borettslag er sendt til den adresse som oppgis fra tilgjengelig offentlig kilde. Borettslagets merknader blir for øvrig innarbeidet i plansaken og ettersendt til plan- og bygningsetaten.

Vedr. Omsorgsbygg Oslo KF:

Det vises til pkt. 7 Planforslaget - Sosial infrastruktur, hvor det er redegjort for bl.a. kapasitet på eksisterende barnehager.

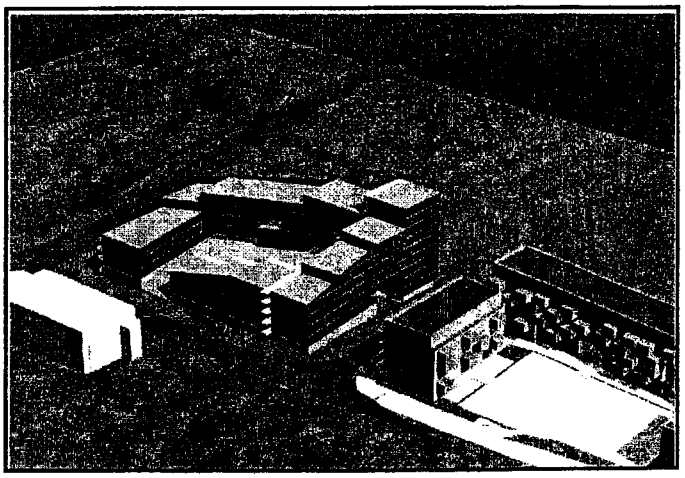
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Planområdet ligger inntil et kollektivknutepunkt. Regulering til boligformål med høy utnyttelse vil derfor være fornuftig ut fra areal- og transportøkonomiske hensyn. Forretningen i underetasjen er dimensjonert ut fra situasjonen og det lokale kundegrunnlaget. Foreslått reguleringsformål og utnyttelse vil bidra til å konsolidere Skullerud som lokalsentrum. Det planlagte næringsarealet vil ikke generere noen betydelig trafikk utenfra.

Den foreslåtte bebyggelsen er en videreføring av det planlagte prosjekt på nabotomten i syd. Blokkene orienteres mot sydvest og syd, gruppert omkring et skjermet fellesareal. Den høyeste blokken mot øst danner en rygg mot eksisterende høyspentledning. Bebyggelsen utgjør et halvåpent kvartal med passasjer mot syd, vest og øst. Fellesarealet ligger over forretningsetasjen, på grunn av høydeforskjellen noe skjermet fra omgivelsene, men med skråplan mot vest og syd som gir god tilgjengelighet. Forretningen adskilles fra boligene ved at den henvender seg mot nord og øst, og med parkeringsplass under høyspentledningen.

6.1 Skisseprosjekt 1

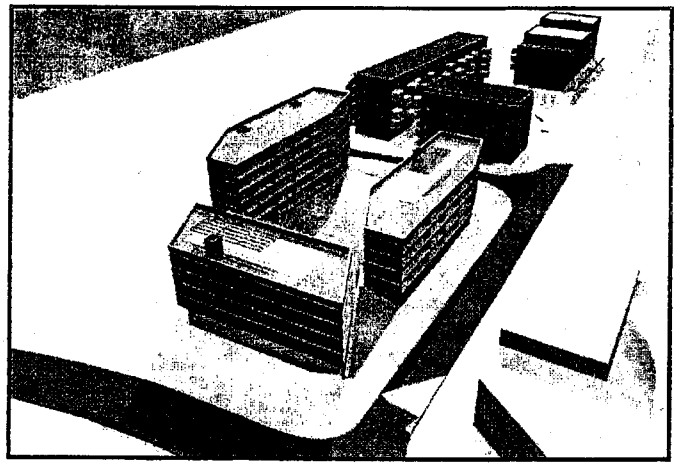
Planinitiativet fra februar 2008 viste et prosjekt i tilnærmet karréform med avtrapping mot nord og vest. Karréen er perforert med passasjer og gjennomgående terrasser som gir bygningsvolumet en lettere virkning, og samtidig lysinnslipp og utsikt for boligene. Avtrappingen gir mulighet for store takterrasser som kan anvendes både som felles uteoppholdsareal og til privat bruk.



Konseptskisse fra planinitiativ

Plan- og bygningsetatens kommentar til utkastet var at den foreslåtte bebyggelsen "*bryter med områdets nåværende karakter. Dette gjelder særlig bygningens tetthet, høyde og struktur. Ny bebyggelse må i større grad ta hensyn til nærmiljøets karakter*". Etaten mente også at den skisserte utnyttelsen var for høy.

6.2 Skisseprosjekt 2



Nytt skisseforslag med 3 frittstående blokker i 4 til 6 etasjer

Etter forslagsstillers oppfatning har den eksisterende bebyggelsen i omgivelsene en svært lite enhetlig karakter og gir uklare holdepunkter for videre utvikling. Her finnes eneboliger og atriumhus, blokkområder med utpreget lineær struktur, og industri- og kontorbygg i varierende skala og formspråk.

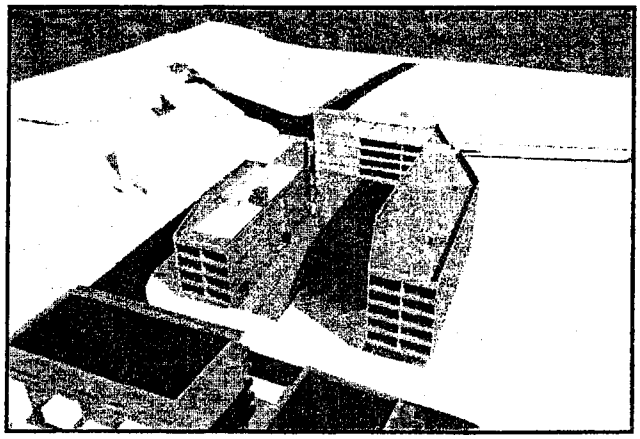
På bakgrunn av etatens tilbakemelding etter planinitiativet er det utarbeidet et nytt konsept, og dette konseptet er videreutviklet etter planskissefasen. Løsningen er mer i tråd med strukturen på den nærmeste nabotomten i syd, der den planlagte bebyggelsen er splittet opp i frittstående lameller. Mellom blokkene dannes to sammenhengende uterom med åpen forbindelse til omgivelsene.

I utgangspunktet var det for Johan Scharffenbergs vei 75 lagt fram utkast med svalganger eller en kombinasjon av svalganger og trappeoppganger. Plan- og bygningsetaten er negative til svalgangsløsninger, og så vidt vi forstår er dette et prinsipielt standpunkt. Forslagsstiller er ikke enig i dette. Etter vår oppfatning kan det pekes på en rekke gode boligprosjekter med svalgangsløsninger både her hjemme og i utlandet. Casinetto er ett av mange gode eksempler. I denne plansaken vil ikke Plan- og bygningsetaten tillate svalganger som betjener mer enn 3 boligenheter pr etasje. Da sier det seg selv at svalgangsprinsippet blir uinteressant. Forslagsstiller tar konsekvensen av dette, og prosjektet er nå omarbeidet til rene trappeoppgangsløsninger.

Forslagsstiller har lagt til grunn at denne tomten som har nær tilknytning til et kollektivknutepunkt, bør bygges ut med høy utnyttelse og lav parkeringsdekning. Så vidt vi kan se, følger dette av målsetningene i kommuneplanen, og det er i tråd med rikspolitiske retningslinjer om samordning av areal- og transportplanlegging.

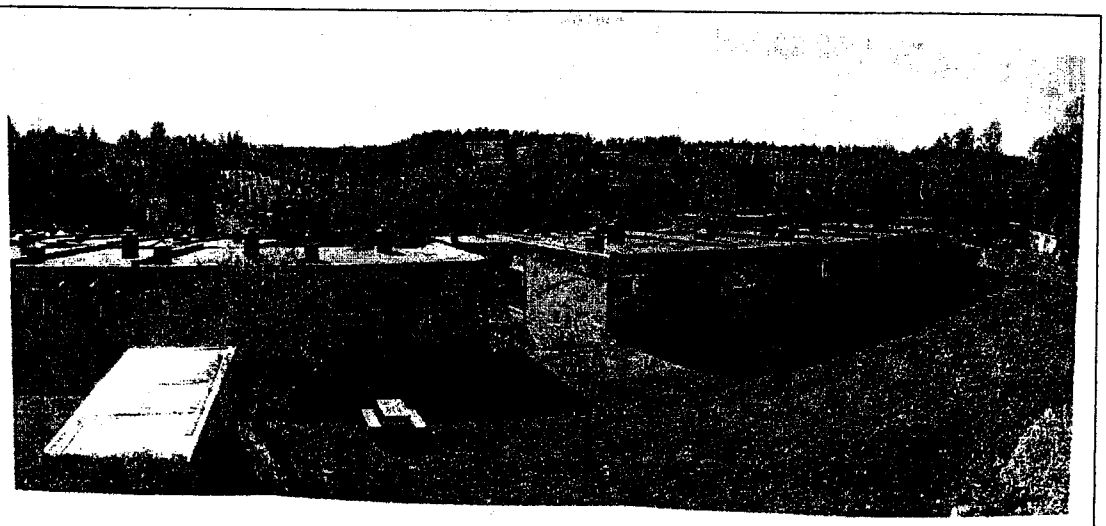
Det er også slik vi har oppfattet Plan- og bygningsetatens anbefalinger i byrådssak 17/08 om bygge- og deleforbud for Johan Scharffenbergs vei 75. "*Plan- og bygningsetaten ser det som viktig at denne tomten som ligger i nær tilknytning til kollektivtrafikkterminalen på Skullerud får en arealbruk og utnyttelse som ivaretar denne sentraliteten. Regulering til bolig eller bolig/forretning vil bidra til å oppfylle kommuneplanens målsetting om fortetting i stasjonsnære områder og er også i tråd med den uttalelse Rådet for byarkitektur kom med til byggesaken 08.06.2004.*" I PBEs rapport "*Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo*" er det pekt på at sambruk, flerbruk og effektivisering av parkering er et sentralt punkt i utvikling på Skullerud.

Vi mener at det på denne tomten med sin sentrale beliggenhet kan forsvares et markeringsbygg med en viss høyde, og har i utgangspunktet foreslått 6 etasjer på hus C mot sydøst. PBE har uttalt at bebyggelsen ikke bør være på mer enn 4 etasjer. I det reviderte prosjektet reduserer vi det høyeste bygget fra 6 til 5 etasjer, som betyr lavere gesimshøyde enn nabobebyggelsen i syd. Landskapet tåler godt denne høyden. Terrengsnittene illustrerer prosjektets beliggenhet mellom høydedraget og den massive næringsbebyggelsen i øst, og avtrappingen fra syd mot den lavere småhusbebyggelsen nord for Skullerudveien.



Skisseprosjekt redusert til maks 5 etasjer

Fotomontasjer av fjernvirkningen bekrefter at bebyggelsen vil være lite synlig i landskapet.



Fjernvirkning sett fra nordøst, standpunkt i Welding Olsens vei. Avstand ca 430m.

6.3 Revidert skisseprosjekt med omsorgsboliger

Oslo kommune ved Helse og velferdsetaten ønsker å leie omsorgsboliger med servicearealer i byggeprosjekter tilpasset OmsorgPluss-konseptet. Forslagsstiller mener dette prosjektet ligger godt til rette for omsorgsboliger, og at Helse- og velferdsetatens romprogram med fordel kan innpasses i de skisserte bygningsvolumene. Prosjektet ligger tett ved et kollektivknutepunkt, og i området er det stort behov for boliger med universell utforming og heis. Noen tall fra befolkningsstatistikken er også verd å merke seg: Størst andel bosatte eldre 67 år eller mer ved siste årsskifte hadde de to bydelene Østensjø (13) og Nordstrand (14) med henholdsvis 16,1 og 14,3 prosent av befolkningen pr. 1. januar 2009. Disse bydelene hadde også flest bosatte eldre 67 år og mer i absolutte tall med henholdsvis 7.237 og 6.536 personer.

6.4 Særskilte utredninger (se vedlegg)

Trafikkanalyse

En trafikkanalyse datert 20.06.08 er utført av Norconsult. Konsulentens vurdering er at beliggenheten tett inntil et kollektivknutepunkt gjør det naturlig å benytte parkeringsnorm for "den tette byen". Skullerud er ikke definert som et knutepunkt i parkeringsnormene, men reelt sett er det et velutviklet kollektivknutepunkt, og området har også en høy arealtetthet med potensial for ytterligere utvikling som knutepunkt for utbygging og bymessig utvikling. En slik utvikling vil være i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging. Skullerud har i dag en overkapasitet på parkeringsplasser.

Analysen tilsier at Skullerud bør styrkes og videreutvikles som kollektiv- og byutviklingsknutepunkt. Et viktig grep i så måte er å redusere antall parkeringsplasser i området generelt og for Johan Scharffenbergs vei 75 spesielt. En slik reduksjon vil gi en mer arealeffektiv løsning og vil medvirke til å bygge opp om stedets gode kollektivtilbud.

Plan- og bygningsetaten har ingen kommentar til denne argumentasjonen, men fastholder at parkering skal følge normen for åpen by. Forslagsstiller mener kommunens parkeringsnorm er veiledende, og at det konkrete kravet skal vurderes i den enkelte plan. Vi ønsker derfor å opprettholde forslaget om lav parkeringsdekning.

Kapasiteten på veinettet vurderes av konsulenten som tilfredsstillende i forhold til beregnet trafikkmengde. Det samme gjelder for kollektivtrafikken såfremt avkjørsel til planområdet utformes som diskutert med Ruter AS og Samferdselsetaten. Konsekvenser i forhold til trafikksikkerhet og for gående og syklende vurderes som tilfredsstillende.

Arkeologisk registrering

Ved samråd ble det stilt krav om arkeologisk registrering av planområdet. Av senere brev fra Byantikvaren framgår det at dette kravet er frafalt.

ROS-analyse

I ROS-analyse fra Norconsult datert 20.06.2008 er mulige konsekvenser av høyspentlinjen vurdert. Utredningen viser at det foreligger en akseptabel risiko med hensyn til magnetfelt fra kraftlinjen. Anbefalte risikoreduserende tiltak er å legge bygningene lengst mulig fra kraftlinjen og å plassere oppholdsrom slik at de i størst mulig grad vender bort fra kraftlinjen. Disse tiltakene er innarbeidet i planforslaget.

Støyanalyse

Støyutredning datert 12.06 2008, rev. 23.10.2008 fra Reinertsen Engineering konkluderer slik:

Vurdert i forhold til luftoverført støy vil tomta hovedsakelig ligge innenfor gul støysone, som er en vurderingssone der støyfølsom bebyggelse kan oppføres forutsatt visse avbøtende tiltak.

Når det gjelder uteplasser, vil området mellom bygningene få lave støynivåer og det vil ikke være behov for spesielle avbøtende tiltak. Eventuelle balkonger på nordfasaden mot Skullerudveien og på vestfasaden mot Johan Scharffenbergs vei må utføres med tett balkongrekkverk samt lydabsorberende plater i himling. På takterrasser vil det være behov for tett rekkverk i ca 1m høyde, mot nord og vest.

Innendørs må det på visse fasader benyttes vinduer med moderate krav til lydisolasjon samt lyddempende ventiler. (Utbygger planlegger å benytte balansert ventilasjon med varmegjenvinning.)

Samlet forretningsareal; handelsanalyse

I følge PBEs rapport *"Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo"* (bystyresak 211/2007) bør en utbygging på Skullerud integrere et nærservicetilbud. I tillegg til kundegrunnlag fra eksisterende og eventuelt ny boligutvikling, er det mange arbeidsplasser i området som bidrar til et kundegrunnlag.

Plan- og bygningsetaten har stilt spørsmål ved samlet forretningsareal i området avgrenset av Skullerudskogen, Skullerudveien, T-banelinjen og Olaf Helsets vei. Dersom dette forretningsarealet inkludert påtenkte forretninger overskrider 4000 m^2, er det stilt krav om en enkel handelsanalyse.

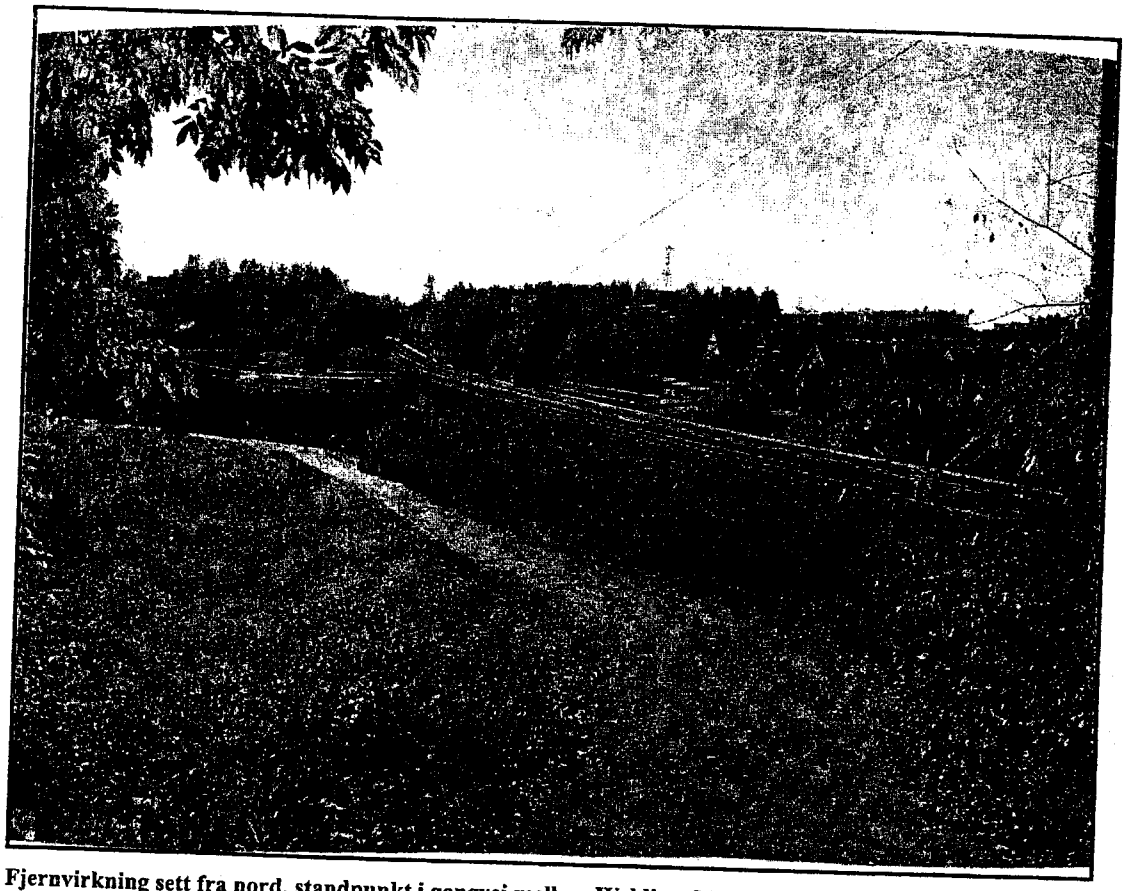
Eksisterende dagligvareforretning i Johan Scharffenbergs vei 116-118 er på ca 800 m^2 BRA. Planlagt forretningsareal i Skullerud Torg (Olaf Helsets vei 1) er i følge godkjent rammetillatelse, 400 m^2. Til dette kommer det planlagte forretningsarealet i Johan Scharffenbergs vei 75 på ca 1400 m^2 BRA, som resulterer i et samlet forretningsareal i det angitte området på ca 2600 m^2 BRA.

Plan- og bygningsetaten har innvendt at man i regnestykket må medta de 2000 m^2 forretningsareal som er tillatt i følge reguleringsbestemmelsene for Olaf Helsets vei, og ikke bare de 400 m^2 som er godkjent og planlegges bygget i henhold til rammetillatelsen. Samlet forretningsareal i området vil da komme opp i 4200 m^2.

Vista Analyse AS har utført en handelsanalyse datert september 2008. Denne konkluderer med at Skullerud stasjonsområde kan utvikles med tilbud av de mest grunnleggende behov i et omkringliggende boligområde. Med lang avstand til bydelssenteret bør det utvikles et godt lokalt tilbud. Det har over tid vist seg ikke å være grunnlag for utvikling mot bydelssenters størrelse både på Bøler og Oppsal, til det er Manglerud og Bryn sentre blitt for dominerende. I stedet utvikles gode møteplasser med dagligvarehandel der folk bor. Disse bør ikke alene inneholde handel, men også service, møteplasser og kaféer. Stasjonsområdet bør ha et godt tilbud innen dagligvare samt kiosk og kafé. Det bør også vurderes noe mer utvikling av service når situasjonen har stabilisert seg.

Bosatte innen en radius av 500 meter var 2496 innbyggere i 2001. Med 400 nye beboere gir dette anslagsvis 3000 beboere i nærmiljøet. Med et forbruk på kr 20.000 per pers. i dagligvarer gir det et beregnet fremtidig behov for dagligvarer (inkludert non-food) på 2500 m². Med 800 m² i fratrekk (eksisterende butikk), gir dette et beregnet behov lik 1700 m² nytt areal for dagligvarer, og i et fremskrevet perspektiv anslagsvis 2000 m² inkl. ferskvare.

Skullerud stasjonsområde er et viktig kollektivt knutepunkt i bydelen, og utviklingen av boliger og kontor gjør det naturlig å tilrettelegge for et kompakt og enkelt handelstilbud i området.



Fjernvirkning sett fra nord, standpunkt i gangvei mellom Welding Olsens vei og T-banen, avstand ca 340m. Den planlagte bebyggelsen er så vidt synlig.

7. PLANFORSLAGET

Hensikten med planforslaget er å regulere området til byggeområde for boliger og forretning.

Området omkring består av blandet nærings- og boligbebyggelse i varierende utforming og skala. Tomta ligger i en svak nordhelling, og på motsatt side av Skullerudveien er det lavereliggende villabebyggelse.

En høyspentlinje over østre del av tomta legger begrensninger på utnyttelsen.

Nærhet til T-bane og kollektivknutepunkt tilsier en relativt høy utnyttelse.

Prosjektet omfatter boliger i 4-5 etasjer pluss underetasje, og en dagligvareforretning som ligger delvis under terreng. Bebyggelsen er organisert i lameller med størst byggehøyde i områdets sydøstre hjørne, og avtrapping mot vest og nord.

Skisseprosjektet er beregnet til ca 8.900 m² BRA, i følge de måleregler som er foreslått i reguleringsbestemmelsene.

Planområdets avgrensning

Planforslaget dekker i hovedsak felt A i gjeldende plan. Mot øst foreslås byggeområdet justert slik at formålsgrensen følger gjeldende eiendomsgrense mellom 168/101 og 168/44; 168/45.

Reguleringsformål

- Byggeområde for bolig, allmennyttig formål og forretning, med underformålene institusjon, kontor, helse, bevertning og aktivitetssenter
- Fareområde høyspenningsanlegg
- Offentlig trafikkområde / sporveisområde (gangvei)

Grad av utnytting og høyder

Som maksimalt tillatt BRA er angitt 9.550 m².

Plan som ligger helt eller delvis under terreng medregnes i bruksarealet med 50% når himlingen er lavere enn 1,5m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen. Plan som har himling lavere enn 0,5m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes ikke med i bruksarealet. Forretning medregnes i sin helhet. Slik skisseprosjektet er utformet, vil det si at bruksareal i underetasje regnes fullt ut. Overdekket, utvendig areal langs inntrukket sokkeletasje regnes ikke med. For særskilt høye rom over 4,9m skal det regnes "teoretiske plan" for hver 3,0m. Slike romhøyder er imidlertid ikke forutsatt i skisseprosjektet.

Regnet i forhold til netto tomteareal for boligformål eksklusive fareområdet, 4.506 m², er den beregnede tomteutnyttelsen BRA=212%. Medregnet hele tomten (inkludert fareområdet) på ca 6.450m² vil den beregnede tomteutnyttelsen være BRA=148%.

Maksimale gesimshøyder er angitt med kote på plankartet. Blokk mot Skullerudveien i nord foreslås i 4 boligetasjer pluss underetasje (forretning). Blokk mot vest foreslås i 4 boligetasjer + kjeller med garasje/boder. Blokk mot øst foreslås i 5 etasjer + underetasje forretning/bolig/boder, og garasjekjeller.

Forretningsetasjen er i skisseprosjektet lagt på kote 134, dvs på nivå med parkeringsplassen i øst og ca 2m lavere enn Skullerudveien.

Normaletasje for boliger er forutsatt 2,85m, mens etasjehøyden for forretning i underetasje er 5,10m.

Bebyggelsens plassering og utforming

Planlagt bebyggelse består av tre boligblokker omkring et felles gårdsrom, og i underetasje/kjeller en dagligvareforretning, garasjer og sportsboder. Bygningsvolumene er slanke, og avsmalnende mot enden. Balkonger går i hele leilighetenes bredde og er integrert i bygningsvolumet.

Den høyeste blokken mot øst danner en rygg mot parkeringsplassen og høyspentledningen. Tillatt gesimshøyde er 0,5m lavere enn nabobebyggelsen i syd. Mot vest er bebyggelsen trappet ned til 4 etasjer, for å slippe inn ettermiddagssol til boligene og i gårdsrommet. Her er gesimshøyden ca 3m lavere enn på nabotomten i syd. Også mot nord er bebyggelsen foreslått i 4 etasjer for å følge landskapsprofilen og gi en avtrapping mot småhusbebyggelsen på motsatt side av Skullerudveien. De tre blokkene definerer et halvåpent, men skjermet gårdsrom. Avstanden mellom hus B og C er 21,5 m.

OmsorgPluss eller vanlige boliger

Planforslaget legger til rette for utbygging *enten* med omsorgsboliger etter konseptet Omsorg+, *eller* med vanlige boliger, *eller* en kombinasjon.

Skisseprosjektet for Omsorg+ er basert på romprogram fra Helse- og velferdsetaten. Et aktivitetssenter med tilhørende kafé, kjøkken og kontorer foreslås lagt i underetasjen som vender ut mot tverrveien mellom bussterminalen og Johan Scharffenbergs vei. Her er også personalbasen for hjemmebaserte tjenester plassert. Romprogrammet omfatter også næringslokaler for private serviceytere som frisør, hudpleie, fotpleie mv. Disse lokalene er forslagsvis plassert i første etasje henvendt mot gårdsrommet, men med både inn- og utvendig gangforbindelse til servicesenteret i underetasjen. Næringsaktivitet som kun retter seg mot institusjonens brukere, vil falle inn under formålet allmennyttige formål med underformål.

OmsorgPluss-konseptet er i utgangspunktet begrenset til blokk B og C, mens blokk A inneholder vanlige omsorgsboliger, alternativt vanlige 2-, 3- og 4-romsboliger. Løsningen er robust slik at den kan tilpasses ulike ønsker om arealfordeling mellom de ulike funksjonene. Løsningen gir også mulighet for å etablere et anlegg der omsorgs- og servicenivået for eldre beboere graderes etter behov. Den såkalte "Omsorgstrappa" illustrerer at mennesker som har behov for omsorgstjenester ikke er like. Den enkelte må vurderes individuelt, og tjenestetilbudet må tilpasses den enkelte.

Utbygging med omsorgsboliger forutsetter medvirkning fra kommunen, noe som ikke er avklart på tidspunktet for innsending av planforslaget. Alternativet er en utbygging med vanlige 2-, 3- og 4-romsboliger, fordelt som vist i tabell nedenfor.

Boligkvalitet, boligsammensetning og arealfordeling

Boligblokkene er organisert med trapperom. Leilighetene er som hovedprinsipp gjennomgående eller hjørneplassert.

Skisseprosjektet for den rene boligløsningen viser følgende leilighetsfordeling:

	2R	3R	4R	SUM
antall:	25	30	24	79
%	32 %	38 %	30 %	100 %
areal:	48-50 m² BRA	59-76 m² BRA	86-101 m² BRA	

Gjennomsnittlig areal pr bolig er ca 70 m² BRA.

Skisseprosjektet for omsorgsboliger med tilhørende servicesenter gir mulighet for ca 94 boliger med et gjennomsnittlig bruksareal pr. bolig på ca. 45m². I følge programmet skal disse overveiende bestå av toromsboliger på ca 40 m² for én person, og for to personer noen kvadratmeter større med et større soverom, alternativt to soverom. I tillegg kommer aktivitetssenter, personalbase og næringsareal tilknyttet servicesenteret på til sammen ca 1400 m².

Næringsareal

På kjellerplan planlegges en dagligvareforretning som er forutsatt å ha samme areal i begge alternativ, ca 1400 m².

Deler av næringsaktiviteten som er skissert i Helse- og velferdsetatens romprogram, kan tenkes å bli mer utadrettet slik at den vil gå utover reguleringsformålet "allmennyttig formål med underformål". Plan- og bygningsetaten har tidligere vært skeptisk til en stor forretningsutvidelse i planområdet, og det ble under planprosessen satt en grense ved 1.400 m². På den annen side konkluderer handelsanalysen med et fremtidig behov på ca 1.700 m², og i et fremskrevet perspektiv anslagsvis 2000 m² forretningsareal.

Det foreslås at den eventuelle økningen av næringsareal gjøres avhengig av en rekkefølgebestemmelse knyttet til realisering av omsorgsboligene.

Uteareal for boliger

Tilgjengelig uteoppholdsareal for boligene vil være fellesarealene i gårdsrommet, arealene vest og syd for blokkene, og private terrasser og balkonger. I tillegg legges til rette for felles takterrasser på blokk A og B. Gårdsrommet som forutsettes opparbeidet med god kvalitet på overflater og beplantning, vil være skjermet og får en halvprivat karakter. Mot syd og vest utformes dekke/terreng delvis som skråplan som gir tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Ved utbygging med omsorgsboliger erstattes skråplanet mot syd med en underetasjeløsning der servicesenteret er plassert. I åpningen mot øst forutsettes trappeforbindelse ned til forretningsområdet. Det vises til skissemessig utomhusplan for prosjektet.

Det er kort gangavstand (ca 0,7 km) til Skullerudstua med idrettsanlegg og friområder. Planområdet har god tilgjengelighet både til Østmarka og til rekreasjonsområdene omkring Østensjøvannet.

I følge rapporten "Boligutvikling i stasjonsnære områder" kan det ved særlig god atkomst til nærliggende friområder lempes noe på arealstørrelsen. Plan- og bygningsetaten har i dette prosjektet stilt et høyt krav til uteoppholdsareal, på 50 m² pr bolig. Av dette skal 25 m² tilfredsstille støykrav. Tilgjenge-

lig uteoppholdsareal i gårdsrom og på terreng er beregnet til 2.587 m². Til dette kommer felles takterrasser på hus A og B, samt balkonger. Summen av uteoppholdsareal i skisseprosjektet er beregnet til 4.336 m², dvs ca 55 m² pr bolig forutsatt at det bygges 79 vanlige boliger. I følge støyanalysen vil areal i gårdsrom, på balkonger og på takterrasse kunne utformes slik at det tilfredsstiller støykravene. Dette utgjør 3.262 m² eller ca ¾ av det samlede tilgjengelige uteoppholdsarealet.

Ved bygging av omsorgsboliger kan prosjektet komme opp i et antall på ca 94 mindre boliger. Det foreslås at krav til uteoppholdsareal (MUA) for omsorgsboliger settes til 40 m².

Miljøfaglige forhold

For solforhold vises til egen illustrasjon.

Vedr. trafikkstøy vises til rapport.

Øvrige miljøfaglige forhold tilsier ikke særskilte tiltak i planfasen.

Landskap

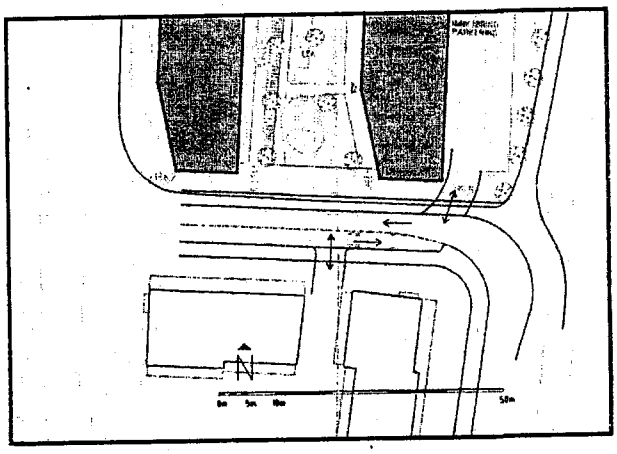
Prosjektet ligger inntil T-banelinjen i bunnen av en slak dalformasjon. I retning øst/vest avgrenses denne av et høydedrag med blokkbebyggelse mot vest, og en slak stigning mot øst med tung, massiv næringsbebyggelse, før terrenget stiger bratt mot Østmarka. I retning nord/syd markerer tomten høybrekket i dalformasjonen som åpner seg nordover mot Østensjøvannet.

Denne landskapsformen kan tåle markeringsbygg med en viss høyde. Omgivelsene med de massive næringsbyggene mot øst, og åsen på motsatt side, bygger opp mot et naturlig høydepunkt omkring T-banestasjonen som et framtidig, urbant lokalsenter. Planlagt/godkjent bebyggelse i Olaf Helsets vei går opp til 6 etasjer. I planforslaget for Johan Scharffenbergs vei 75 foreslås et bygg på 5 etasjer mot sørøst og nærmest nabotomten i Olaf Helsets vei. Mot vest og nord trappes bebyggelsen ned til 4 etasjer av hensyn til solinnfall i gårdsrommet og for å gi en avtrapping mot Skullerudveien og til den lavere bebyggelsen på nordsiden av denne.

Ved befaringer i omgivelsene er det vanskelig å finne standpunkt der området og den planlagte bebyggelsen vil bli synlig og gi fjernvirkning. Det vedlegges fotomontasjer av prosjektet sett fra nord og nordøst. Ut fra dette er det ingen grunn til å anta at prosjektet, med de byggehøyder som er foreslått vil gi fjernvirkning av vesentlig betydning.

Trafikkforhold

Adkomst foreslås (som i gjeldende plan) via kollektivtrafikkterminalen i tomtens sydøstre hjørne. Tverrveien mellom Johan Scharffenbergs vei og kollektivterminalen foreslås skiltet for toveistrafikk fram til avkjørselspunktet, som vist på skissen. Detaljløsningen er avklart i fellesmøte med Ruter AS og Samferdselsetaten.



Tverrvei og avkjørsel

Innkjøring til parkeringsplass, garasjekjeller og varelevering skjer fra østsiden. Området under høyspentledningen benyttes til markparkering. Hafslund Nett AS bekrefter i epost av 03.11.2008 at området under kraftledningen kan benyttes til markparkering, på nærmere angitte vilkår, og forutsatt at hjemmelshaver inngår en formell avtale om dette.

Områdets nære tilknytning til kollektivtrafikkterminalen tilsier et prosjekt med høy utnyttelse, kombinert med lav parkeringsdekning. Forslagsstiller har derfor lagt parkeringsnormen for "tett by" til grunn for reguleringsbestemmelsene. Dette er også i tråd med trafikkanalysens anbefaling. Ved utbygging med omsorgsboliger kreves i følge parkeringsnormen halvparten så mange plasser pr bolig som for vanlige boliger.

Risiko- og sårbarhet

ROS-analysen viser at det foreligger en akseptabel risiko med hensyn til magnetfelt fra kraftlinjen. Anbefalte risikoreduserende tiltak er å legge bygningene lengst mulig fra kraftlinjen og å plassere oppholdsrom slik at de i størst mulig grad vender bort fra kraftlinjen. Disse tiltakene er innarbeidet i planforslaget.

Sosial infrastruktur

Det vises til beskrivelse under *3. Eksisterende forhold.*

Skolekapasitet

Området sokner til Rustad barneskole, 800 m nord for Skullerudveien.

Ved rullering av skolebehovsplanen 2007 - 2016, byrådssak 214/07 er situasjonen for region sør-øst, herunder bydel Østensjø, vurdert slik at "*området forventes, totalt sett, å ha tilfredsstillende kapasitet i planperioden, men det kan bli kapasitetsproblemer ved skoler på Nordstrandsplatået*".

Legger man i dette prosjektet til grunn en andel av beboerne på 1% barn pr årskull, bør man med et gjennomsnittlig antall på 1,8 beboere pr leilighet, maksimalt kunne regne med 1,5 barn pr skoleklasse. Dette vil neppe slå vesentlig ut i forhold til skolebehovsplanens prognoser.

Barnehage

Området foreslås regulert til boliger og forretning ut fra de føringer som er gitt av byutviklingskomiteen. En eventuell barnehage ville i en slik situasjon måtte integreres i boligbebyggelsen, for eksempel i første etasje eller en underetasje. Omsorgsbygg og bydelen anser ikke tomta som egnet til barnehageformål. Bydelen opplyser dessuten at det er mer aktuelt å erverve hele eiendommer til barnehageformål enn å lage kombinerte løsninger.

Omsorgsbygg opplyser i en uttalelse 30.07.2008 (se vedlegg) at søndre del av Østensjø har relativt god barnehagedekning. I følge en oversikt over nye barnehageprosjekter i Bydel Østensjø (august 2008) [1] har ikke Oslo kommune konkrete planer om nye utbyggingsprosjekter ved eller omkring Skullerud.

Nærmeste barnehager er:

- Skullerudhøgda foreldrelagsbarnehage (Skullerudhøgda 61), privat barnehage på Skullerud med to småbarnsavdelinger, 1 - 3, år og to avdelinger for de største, 3 - 6 år.
- Langerud barnehage (Skullerudveien 45): kommunal barnehage med 38 barn i alderen 1-6 år fordelt på tre avdelinger, to små avdelinger og en stor.
- Lille Langerud barnehage (Langerudhaugen 10): kommunal barnehage. Utvidet 1-avdelings barnehage med 25 barn, 20 heldagsplasser og 5 korttidsplasser.
- Rustadsaga barnehage (General Ruges vei 94). Barnehagen har plass til rundt 50 barn i alderen 0-6 år, fordelt på 3 avdelinger.
- Rustad gård barnehage, Rustadgrenda 28, 0693 Oslo. Kommunal barnehage for alder 0-6 år; 2 avdelinger med inntil 28 barnehageplasser.
- Østensjøstua foreldrebarnehage (privat), Paal Bergs vei 2, 0694 Oslo (ved Bogerud stasjon). Alder: 0-6 år, plass for 48 barn fordelt på tre avdelinger.
- Lopperud barnehage, Paal Bergs vei 165 (ved Rustad skole). Midlertidige paviljonger med 4 avdelinger, hvorav 3 avdelinger med 9 barn under 3 år og 1 avdeling med 18 barn over 3 år. Når den

[1] http://www.bydel-ostensjo.oslo.kommune.no/barn_og_unge/barnehager_parker/kommunale_barnehager/

nye barnehagen står ferdig i 2008/2009, vil den være tilrettelagt for baseløsninger/ aktivitetsinndeling.

Planforslaget for Johan Scharffenbergs vei 75 legger til rette for en variert boligsammensetning, med jevn fordeling mellom 2roms-, 3roms- og 4romsboliger. Boligene vil for så vidt bli tilrettelagt for barnefamilier, men lokalisering og utforming gir ikke grunn til å anta at dette vil være den viktigste målgruppen. Legger man likevel til grunn en andel av beboerne på 1% barn pr årskull, bør man med et gjennomsnittlig antall på 1,8 beboere pr leilighet maksimalt kunne forvente ca 1,5 barn pr årskull, dvs 7-8 barn i barnehagealder.

Barns interesser

Planforslaget gir mulighet for opparbeidelse av en skjermet lekeplass for småbarn i felles gårdsrom.

Universell utforming

Planforslaget legger til rette for at uteoppholdsarealene utformes slik at de blir tilgjengelige for alle. Boligene forutsettes utformet i henhold til tilgjengelighetskravene i Teknisk forskrift.

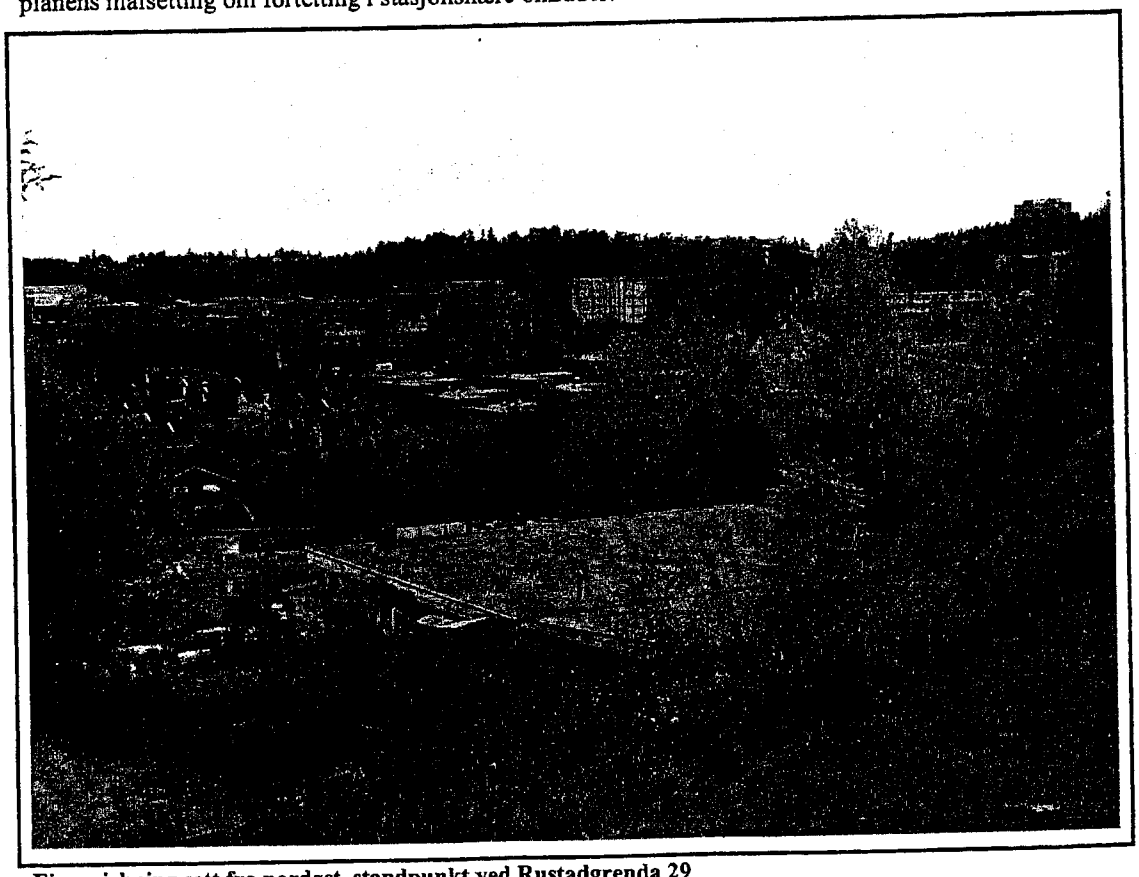
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget antas ikke å være i konflikt med overordnede planer og mål.

Forslaget er i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging, ved at prosjektet vil gi fortetting omkring et kollektivknutepunkt og dermed bidra til at transportbehovet begrenses.

Forslaget om regulering til boliger og forretning med høy utnyttelse vil bidra til å oppfylle kommuneplanens målsetting om fortetting i stasjonsnære områder.



Fjernvirkning sett fra nordøst, standpunkt ved Rustadgrenda 29

Landskap

Ut fra landskapsstudier og befaringer i omgivelsene er det ikke grunn til å anta at prosjektet vil gi fjernvirkning av vesentlig betydning. Det vises til fotomontasjer.

Verneinteresser

Tiltaket antas ikke å få nevneverdige konsekvenser for naturverdier eller kulturminner.

Miljøfaglige forhold

Tiltaket vil ikke ha negativ virkning på områder med biologisk mangfold.

Tiltaket vil ikke medføre vesentlige konsekvenser i form av luftforurensning, trafikkstøy eller lokalklimatiske endringer i omgivelsene.

Konsekvenser for sol- og skyggeforhold i omgivelsene som er illustrert i vedlagt diagram, anses uvesentlige.

Trafikkforhold

Trafikkøkningen som prosjektet vil medføre, ligger innenfor kapasiteten på eksisterende veinett, jfr trafikkanalyse.

Risiko- og sårbarhet

Det vises til ROS-analyse vedrørende høyspentledningen.

Planforslaget har i seg selv ingen konsekvenser for omgivelsene som tilsier ytterligere analyser.

Sosial infrastruktur

Tiltaket vil neppe få vesentlige konsekvenser for skolekapasitet i området, se beskrivelse under pkt. 7. Planforslaget.

Tiltaket kan medføre en økning på anslagsvis maks 5-10 barn med behov for barnehageplass. Ut fra Omsorgsbyggs vurdering av barnehagesituasjonen i søndre del av Østensjø bydel som relativt god, må det antas at det ikke er grunnlag for særskilte krav knyttet til dette prosjektet.

Teknisk infrastruktur

Utover en viss belastning på nettet vil tiltaket neppe ha vesentlig betydning for teknisk infrastruktur knyttet til området.

Stedsutvikling

Foreslått reguleringsformål og utnyttelse bidrar til konsolidering av Skullerud som lokalsentrum.

Barns interesser

Planforslaget har ikke negative konsekvenser for lekearealer eller andre eksisterende anlegg og områder som benyttes av barn og unge.

Tiltaket har ikke vesentlige konsekvenser for barns skolevei, jfr trafikkanalysen.

Universell utforming

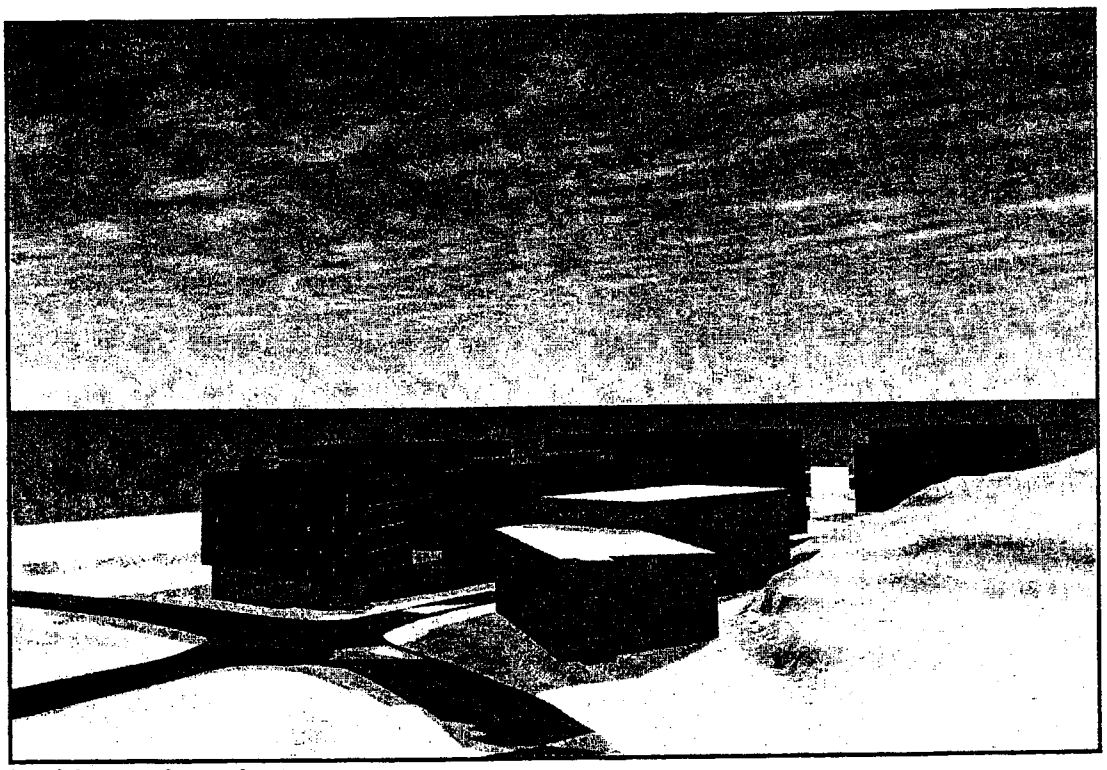
Planforslaget har ikke vesentlige konsekvenser for funksjons- eller bevegelseshemmede.

Juridiske forhold; interessemotsetninger

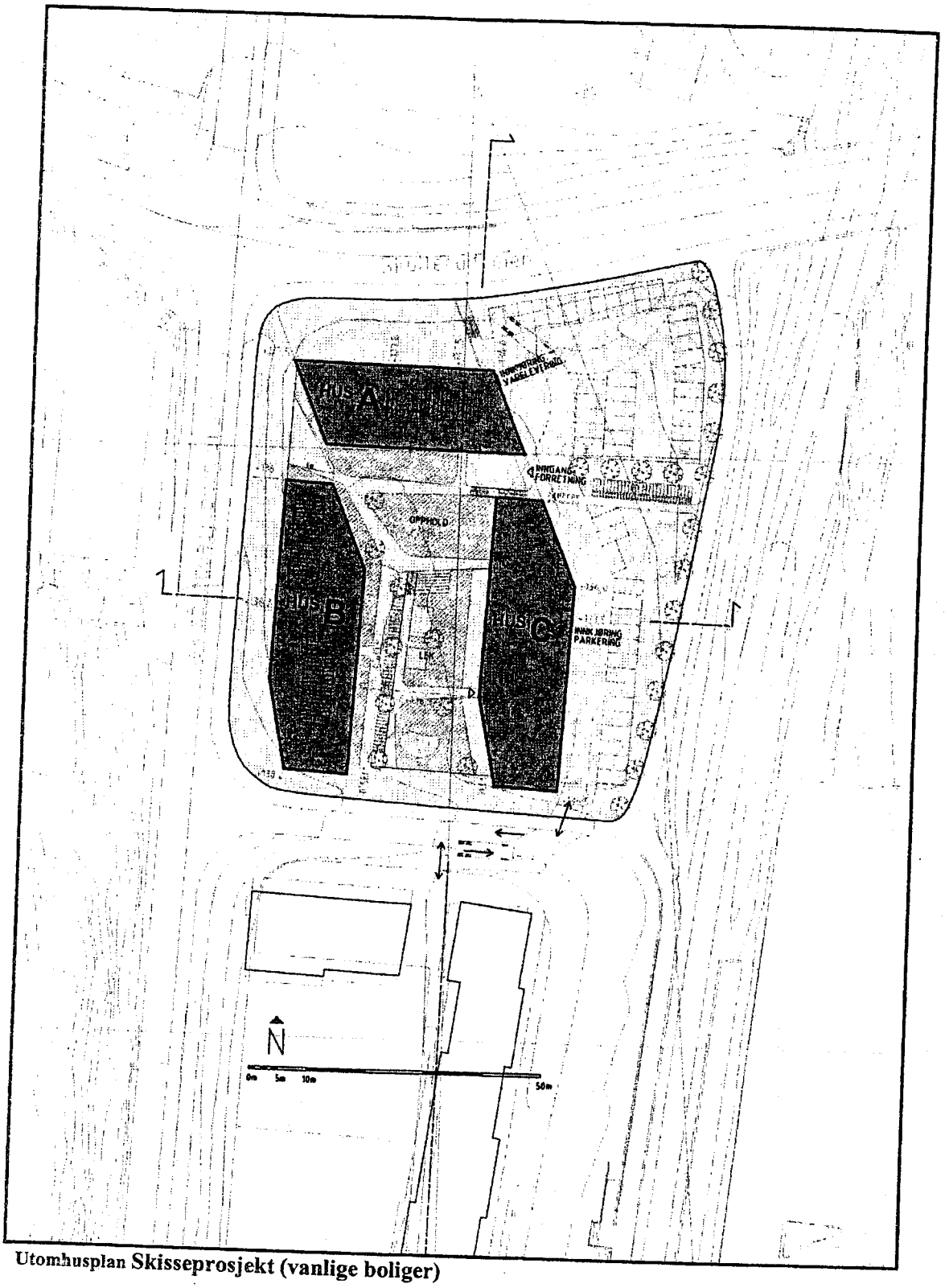
Ingen kjente forhold

9. ILLUSTRASJONER

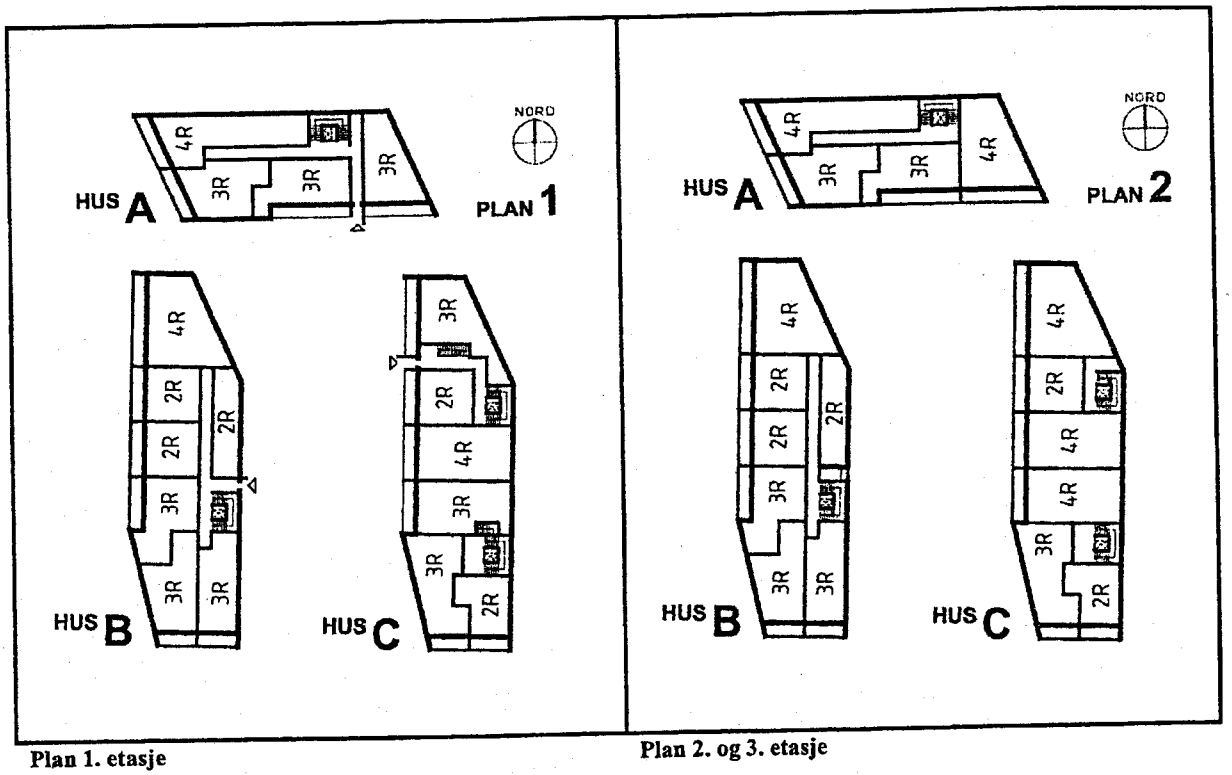
Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.



Prosjektet sett fra nordvest

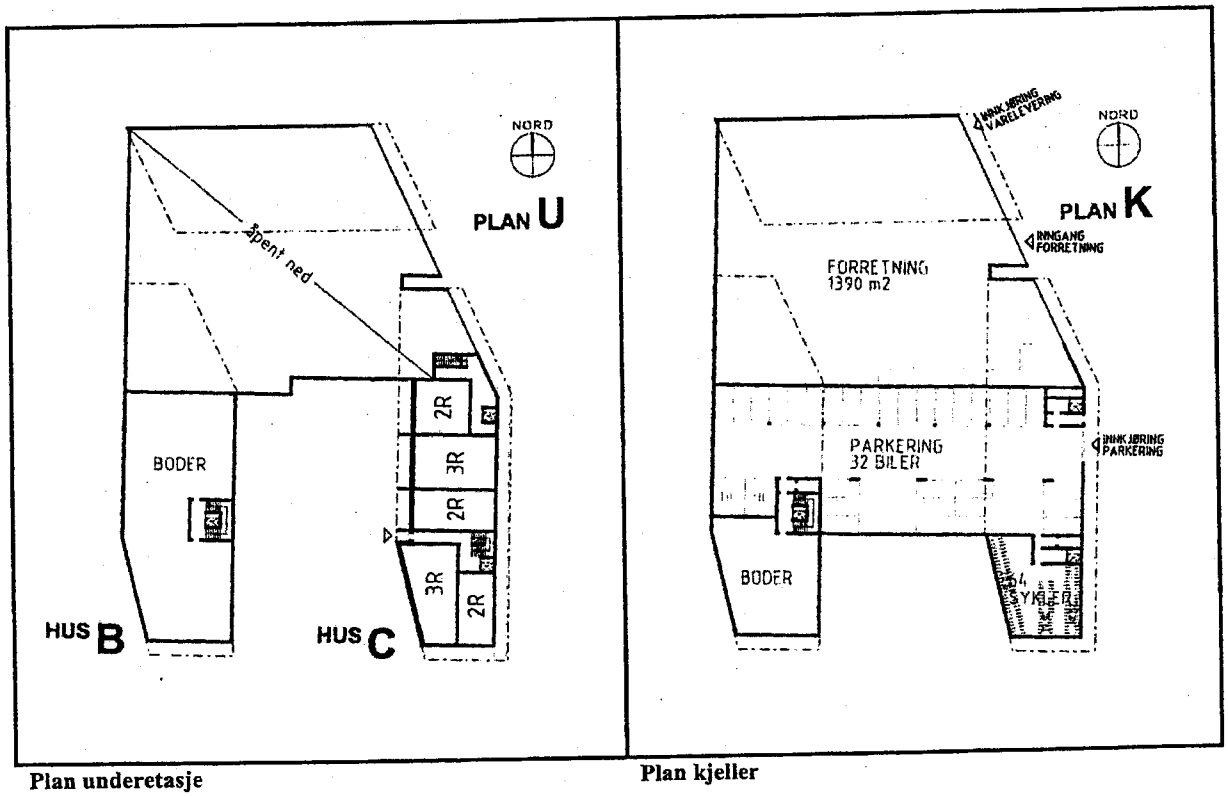


Utomhusplan Skisseprosjekt (vanlige boliger)



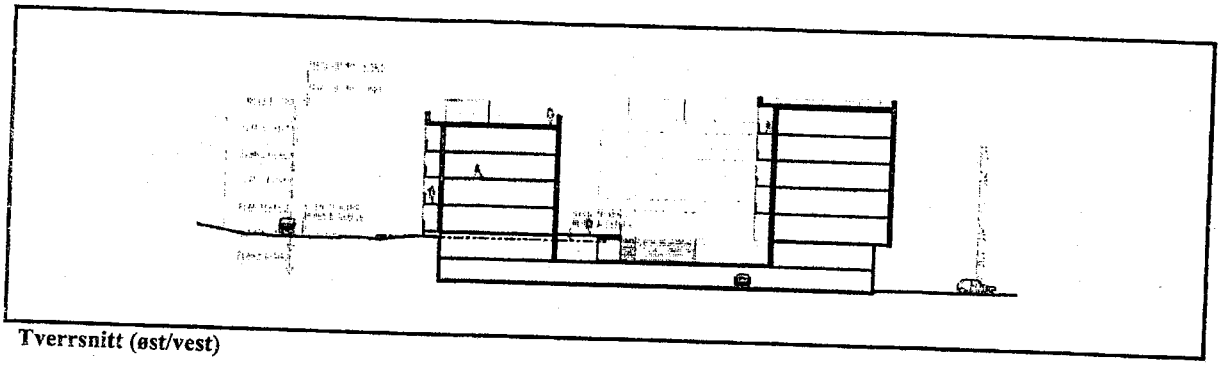
Plan 1. etasje

Plan 2. og 3. etasje

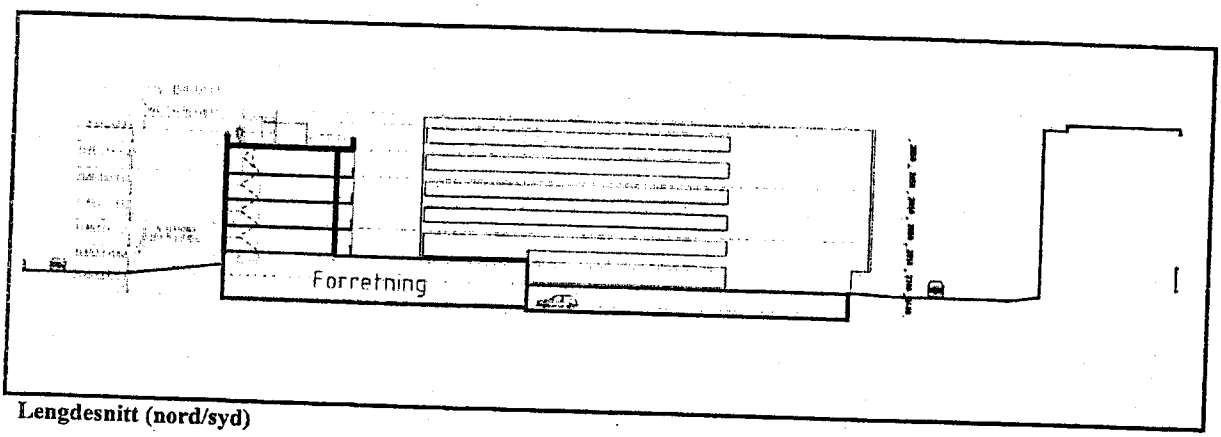


Plan underetasje

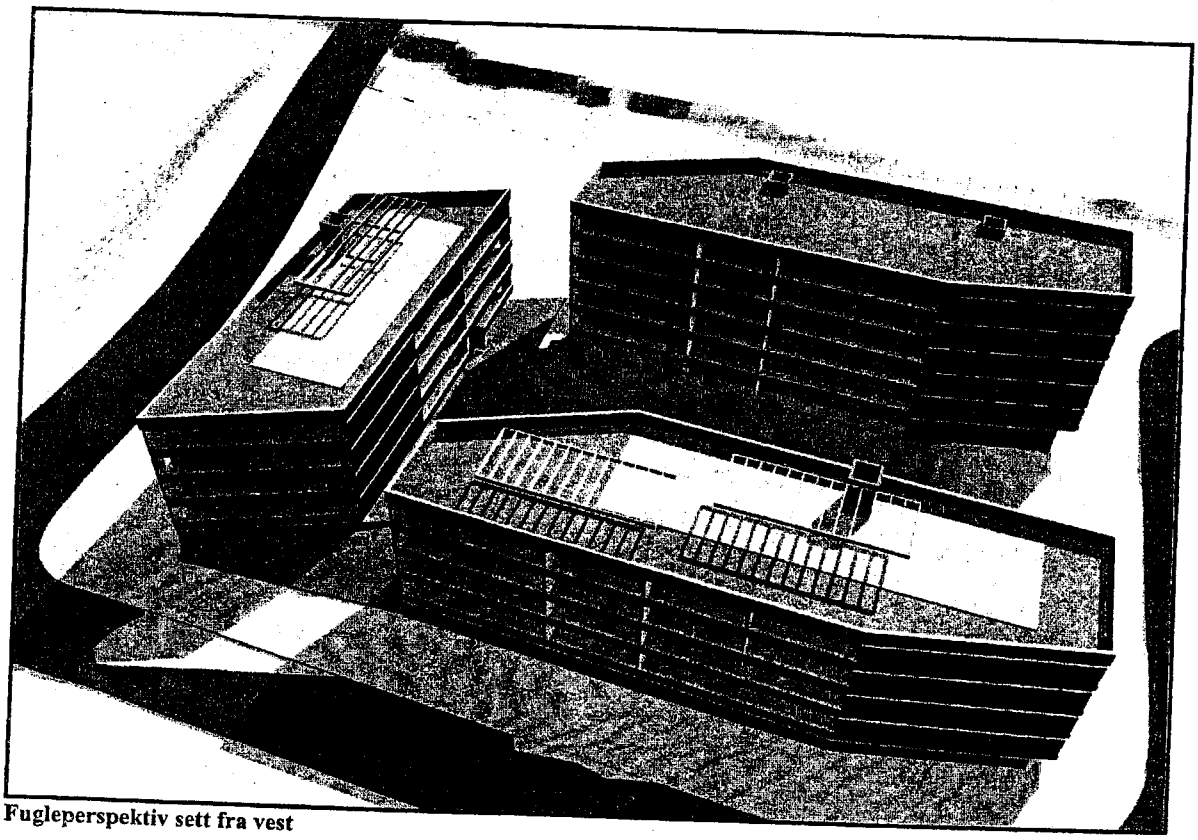
Plan kjeller



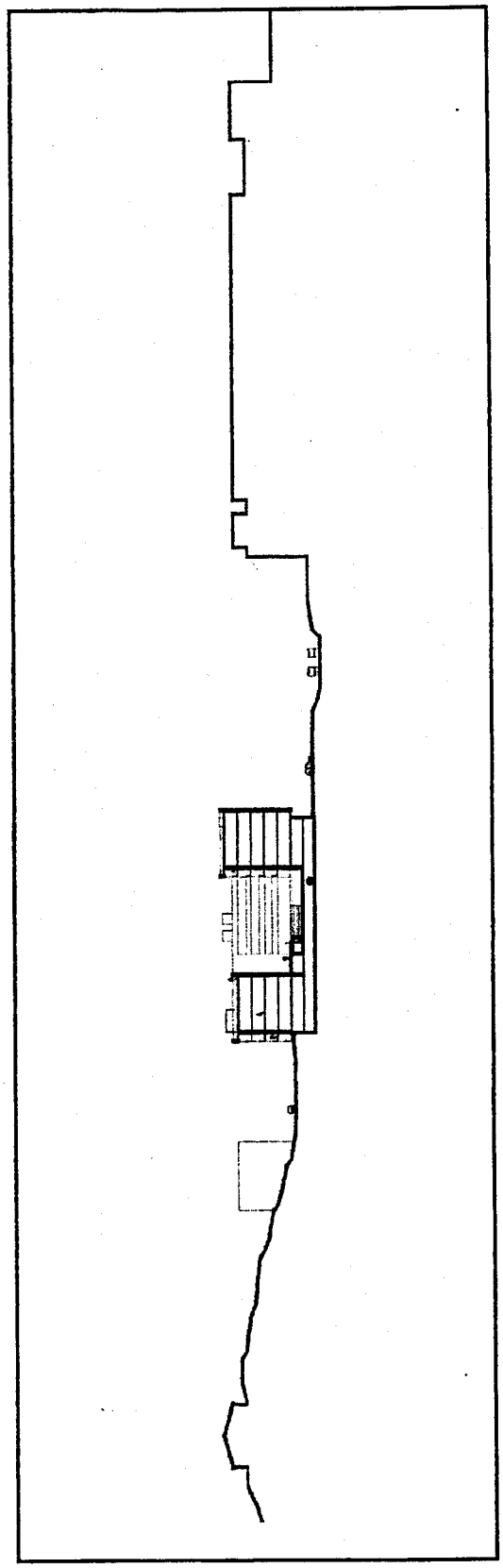
Tverrsnitt (øst/vest)



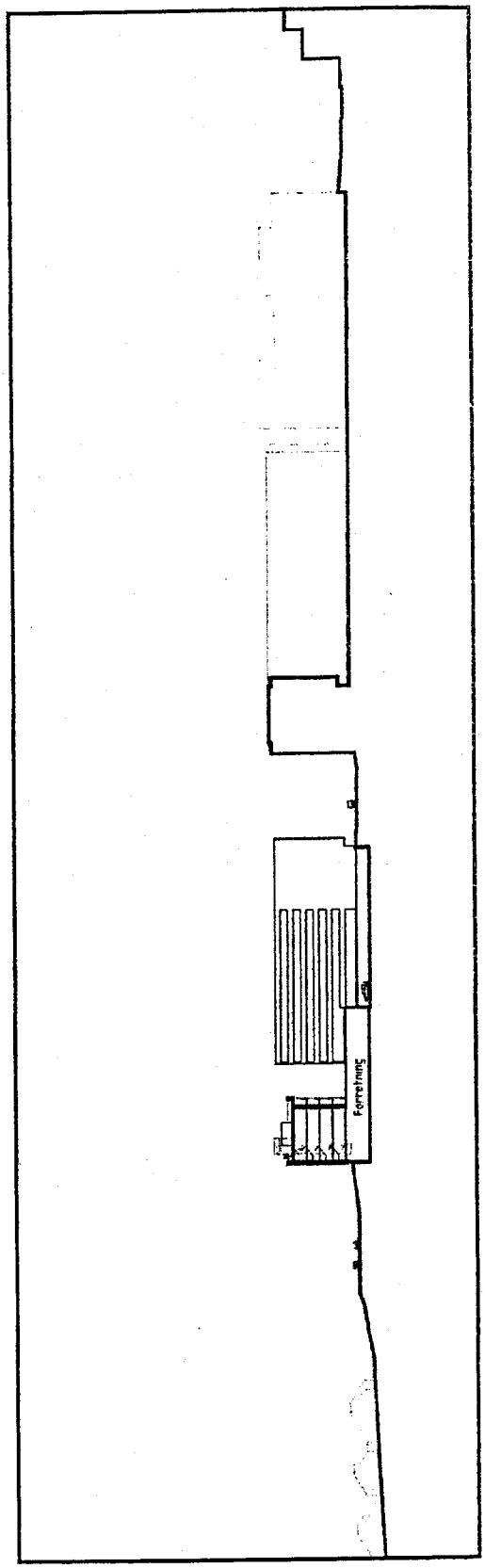
Lengdesnitt (nord/syd)



Fugleperspektiv sett fra vest

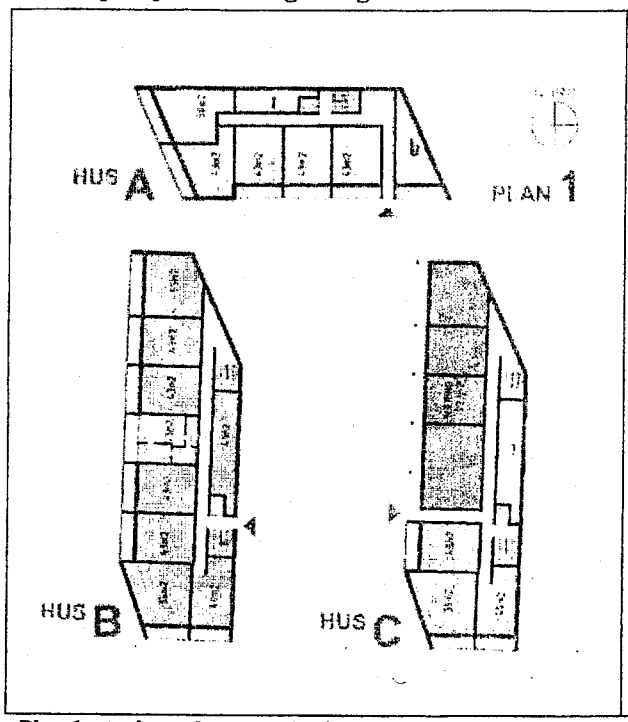


Tverrsnitt øst/vest

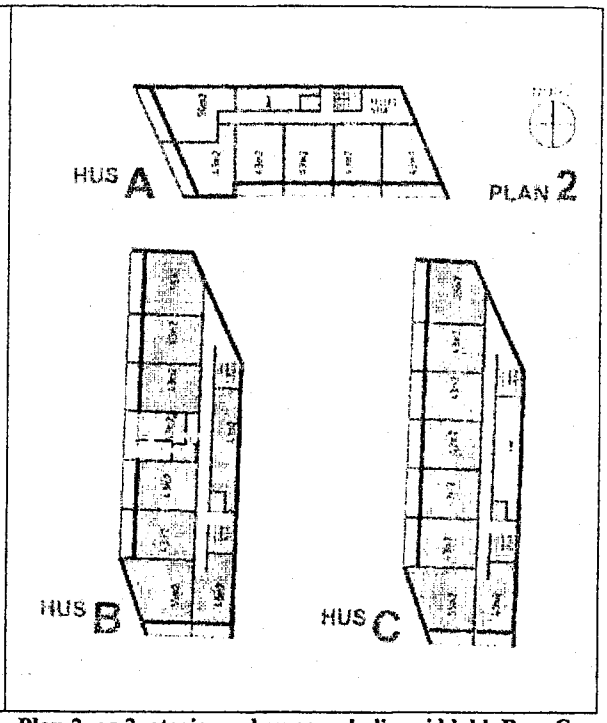


Lengdesnitt nord/syd

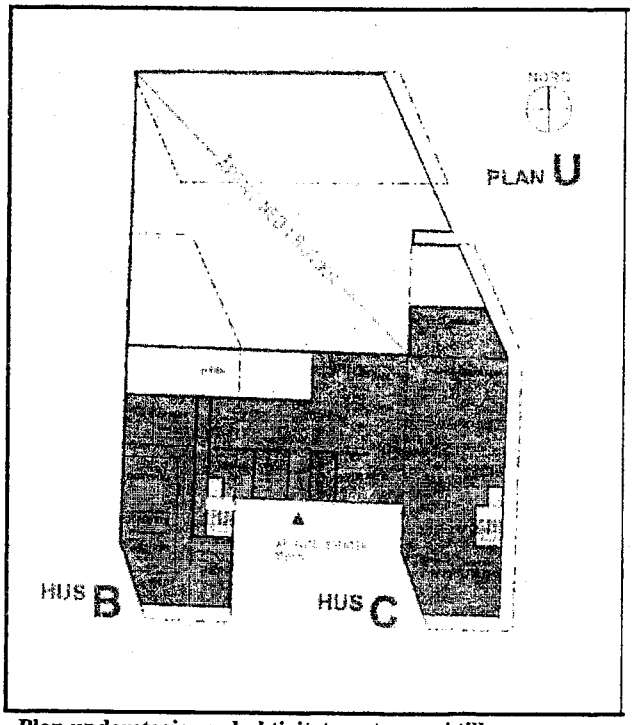
Skisseprosjekt omsorgsboliger



Plan 1. etasje med omsorgsboliger og tilknyttet næring i blokk B og C; vanlige boliger i blokk A.

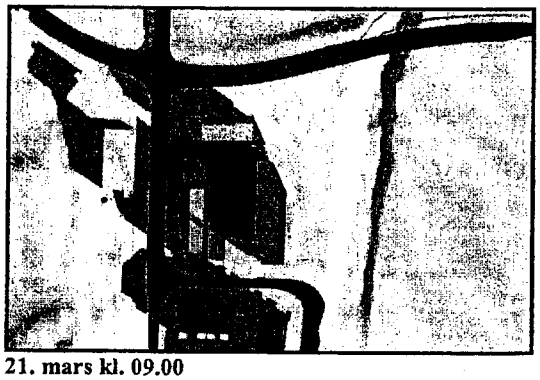


Plan 2. og 3. etasje med omsorgsboliger i blokk B og C; vanlige boliger i blokk A.

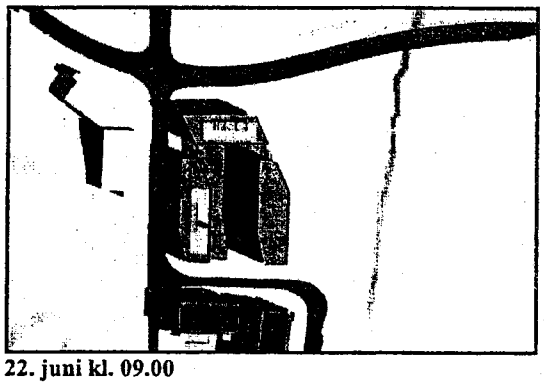


Plan underetasje med aktivitetssenter, og i tillegg personalbase for hjemmebaserte tjenester

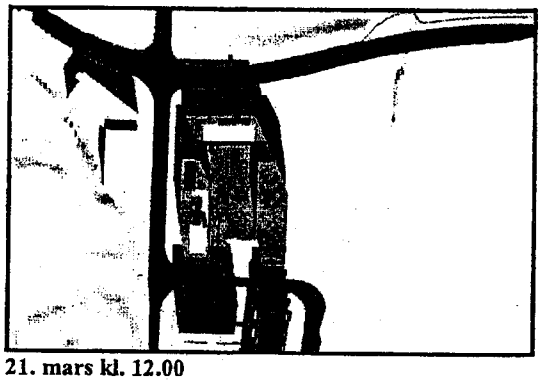
Sol og skygge



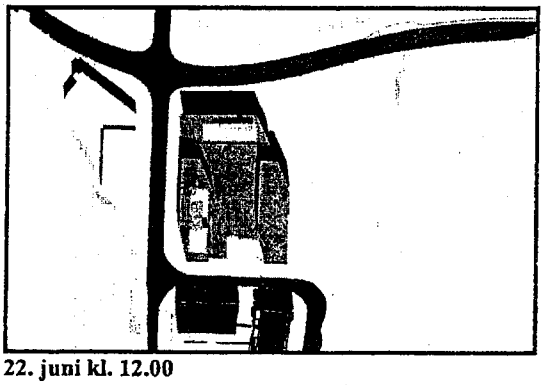
21. mars kl. 09.00



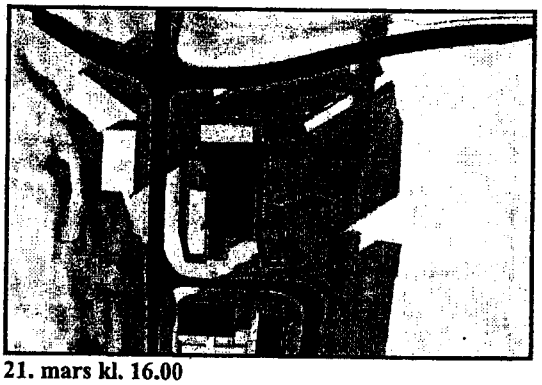
22. juni kl. 09.00



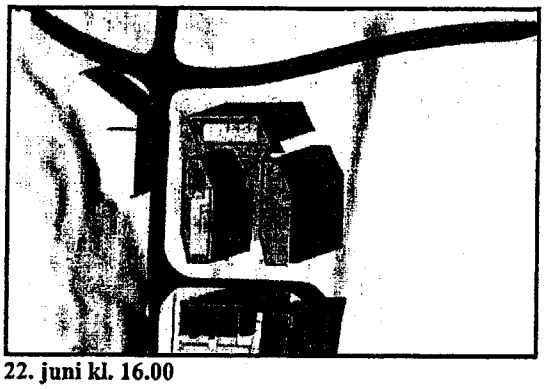
21. mars kl. 12.00



22. juni kl. 12.00

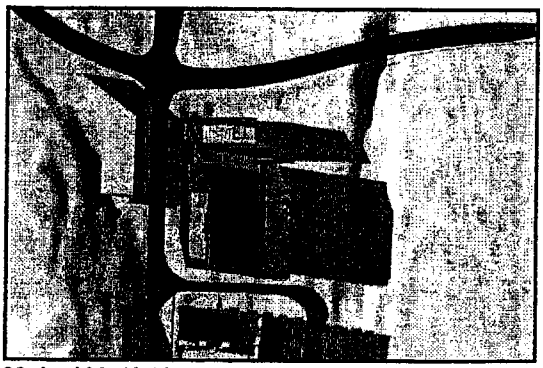


21. mars kl. 16.00



22. juni kl. 16.00

21. mars kl. 18.00



22. juni kl. 18.00

Illustrasjonene viser at skyggevirkningen på de fleste av de valgte tidspunktene er begrenset til Skullerudveien i nord. Ved vårjevndøgn klokka 18 framgår det at det er relativt lite sol på den sekstiende breddegrad.

10. TIDLIGERE POLITISKE VEDTAK

Det vises til byutviklingskomiteens behandling i møte 12/03/2008 av Sak 60 Johan Scharffenbergs vei 75 - Midlertidig forbud mot deling og byggearbeid - Bydel Østensjø - Byrådsak 17 av 07.02.2008. Byutviklingskomiteen vedtok enstemmig med hjemmel i plan- og bygningslovens § 33, 1. ledd midlertidig forbud mot deling og byggearbeid for eiendommen Johan Scharffenbergs vei 75, gnr. 168 bnr. 101.

--- ||| ---

141/09

Oslo kommune
Næringsetaten

OSLO KOMMUNE
BYDEL ØSTENSJØ
10 AUG 2009
SAKNR. 200400084-76
AVD.
SAKSBEH.: JAK 9455

Bydel Østensjø
Postboks 157 Manglerud
0612 OSLO

Dato: 10.08.2009

Deres ref.:	Vår ref:	Saksbeh:	Arkivkode:
		Evy Mala	53877-01/0004

SØKNAD OM BEVILLING

Det vises til vedlagte detaljskjema vedrørende søknad fra Godlia Grill DA om serverings-og alminnelig skjenkebevilling for alkoholholdig drikk med høyst 4,7 volumprosent alkohol / ny bevilling inne og ute ved Godlia Grill, Damfaret 27.

I h.h.t. alkohollovens § 1-7 a kan kommunen ved vurderingen av om bevilling bør gis bl.a. legge vekt på antallet salgs- og skjenkesteder, stedets karakter, beliggenhet, målgruppe, trafikk- og ordensmessige forhold, næringspolitiske hensyn og hensynet til lokalmiljøet for øvrig.

Med bakgrunn i det ovenstående ber vi om at bydelsutvalget så snart som mulig og senest **2 uker** innen mottakelsen av dette brev avgir en uttalelse i forhold til søknaden.

Der bydelsutvalget anbefaler søknaden **avslått** ber etaten om at det vedlegges kopi av **saksprotokollen, eventuelt bydelsutvalgets begrunnelse** hvor den ikke fremkommer av protokollen.

Med hilsen

Evy Mala
konsulent

Tollbugt. 27, 3. etg
inng. Øvre Slottsgate
0157 Oslo
Org.nr.: 979 594 887

www.nae.oslo.kommune.no
postmottak@nae.oslo.kommune.no

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 46 00 50/60

Oslo kommune
Næringsetaten

DETALJER OM SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING INNE OG UTE VED FORESPØRSEL OM SOSIALTJENESTEN / BYDELSUTVALGETS UTTALELSE

Saksnr:	53877-01

1. BEVILLINGSSTEDET		
Stedets navn **Godlia Grill**		Telefon **95998036**
Gateadresse **Damfaret 27**	Postnr. **0671**	Bydel **b13**

2. SØKER			
Firma/organisasjon/navn **Godlia Grill DA**	Organisasjonsnr/Personnr søker **993847364**		Selskapsform **da**
Postadresse **Damfaret 27**	Postnr. **0671**	Poststed **OSLO**	Telefon

3. SØKNADSDETALJER			
Søknad om **Serverings-og alminnelig skjenkebevilling for alkoholholdig drikk med høyst 4,7 volumprosent alkohol**			Beskrivelse **Ny bevilling inne og ute**
Åpningstid inne **2300**	Skjenketid inne **2230**	Åpningstid ute **2200**	Skjenketid ute **2130**

Plantegning for lokalene / serveringsområdet ettersendes så snart det foreligger

Tollbugt. 27, 3. etg
inng. Øvre Slottsgate
0157 Oslo
Org.nr.: 979 594 887

www.nae.oslo.kommune.no
postmottak@nae.oslo.kommune.no

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 46 00 50/60