



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

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

Oslo kommune Bydel Grünerløkka
22 FEB 2010
Saksnr.: 200900647-4
Arkivbet.: 512

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200713989-44 Saksbeh: Magnus Boysen
Oppgis alltid ved henvendelse

Dato: 18.02.2010

Arkivkode: 512.1

PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN - HASLEVEIEN 10 - DETALJREGULERING

Plan- og bygningsetaten har 10.02.2010, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, lagt ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sendt det på høring.

Området foreslås regulert til bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse, forretning og kontor med 58 boliger, ca 3050 m² BRA forretning og ca 2180 m² BRA kontor. Eksisterende industribygg mot Hasleveien: Hasleveien 10, bevares og benyttes til forretning, kontor. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med forbehold og vil ta stilling til eget alternativ etter offentlig ettersyn.

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

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahlgate 1. Planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og
- Opplysningstjenesten i bydel Grünerløkka, Markveien 57, inngang Korsgata.

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest 14.04.2010**. Vennligst oppgi saksnummer.

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



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

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

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøringer på etatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Sign.
Heike Knoll, kundekonsulent



Hasleveien 10 Planforslag til offentlig ettersyn Reguleringsplan

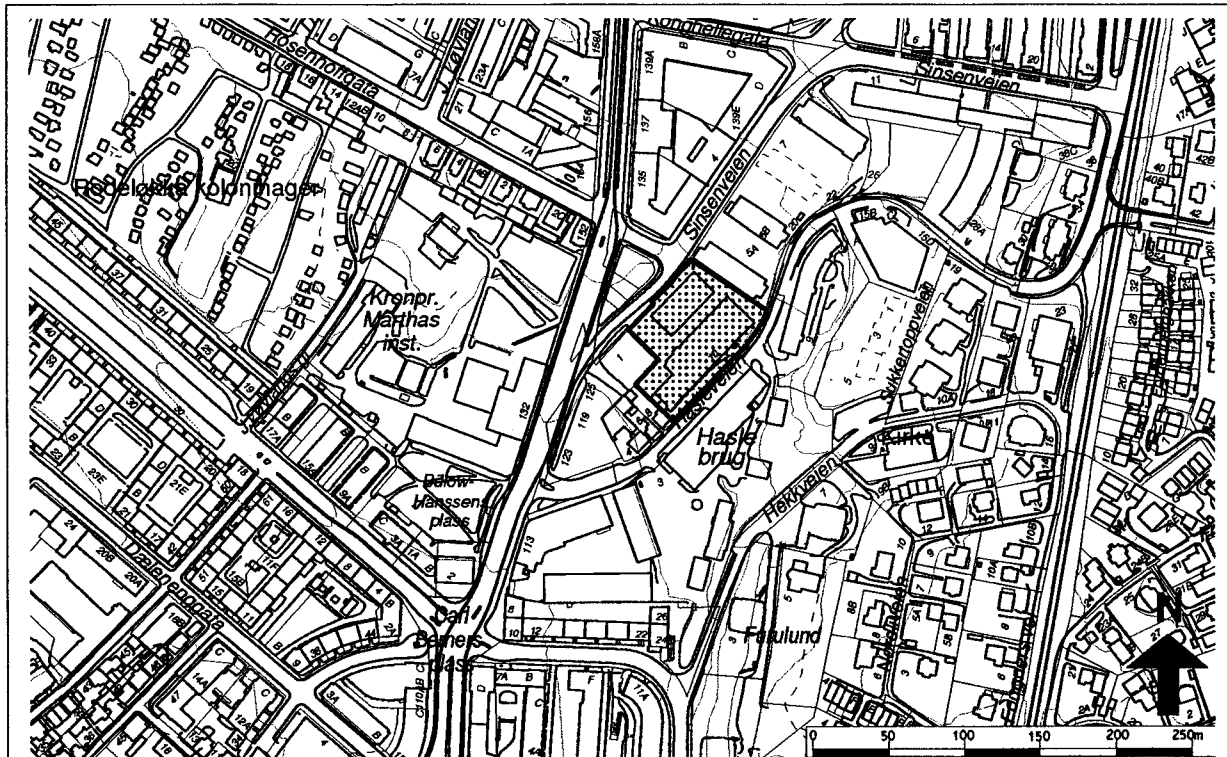
Området foreslås regulert til bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse, forretning og kontor med 58 boliger, ca 3050 m² BRA forretning og ca 2180 m² BRA kontor. Eksisterende industribygg mot Hasleveien: Hasleveien 10, bevares og benyttes til forretning, kontor. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget med forbehold og vil ta stilling til eget alternativ etter offentlig ettersyn.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden fra: ~~22.02.10~~ til: ~~14.04.10~~...

Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser må sendes innen fristen

Utarbeidet av: Meinich Arkitekter AS, Briskebyveien 74, 0259 Oslo v/ Are Meinich, for Hasle Næringstun AS ved Norgesgruppen Eiendomsdrift AS, boks 300 Skøyen, 0213 Oslo v/Trond Enger

Oversiktskart



Bydel: Grünerløkka
Gnr./bnr.: 126/4

Saksnummer: 200713989
Dokumentnummer: 41
Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

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

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

INNHold**Plan- og bygningsetatens saksfremstilling**

Faktaark	side	3
Saksgang	side	4
Sammendrag	side	5
Plan- og bygningsetatens kommentarer til bemerkninger	side	11
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	12
Forminsket plankart	side	17
Planbestemmelser	side	18
Vedtak om offentlig ettersyn	side	21

Trykte vedlegg

1. Forslagsstillers planbeskrivelse
2. Bemerkninger til tidligere offentlig ettersyn
3. Asplan Viak: Trafikkanalyse
4. " ROS-analyse
5. " Forurenset grunn
6. " Støy og vibrasjonsforhold

Utrykte vedlegg

1. Plankart i målestokk 1:500 .

FAKTAARK

Forslagsstiller: Hasle Næringstun AS ved Norgesgruppen Eiendomsdrift AS, boks 300 Skøyen, 0213 Oslo. v. Trond Enger, tel. 918 20 200, mob. 47 60 15 15, e-post: trond.enger@norgesgruppen.no

Konsulent: Meinich Arkitekter AS, Briskebyveien 74, 0259 Oslo.
v/ Are Meinich, tlf 22 54 24 22, mob. 920 30 222, e-post: are@meinich.no

Eieropplysninger

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

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 5505 m²

- herav hensynssone 927 m²

Areal for hvert formål:

Bolig, forretning, kontor	:	4763 m ²
- herav forretning, kontor		927 m ²
Fortau, gang-/sykkelveg, annen veggrunn		742 m ²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over kote +58 (fra første etasje): BRA= 8083 m²

Under terreng: BRA= 5367 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA= 3051 m²

Utnyttelse m. m.

Bebygg areal	BYA= 3258 m ² eks. bevaringsregulert bebyggelse
	BYA= 4198 m ² inkl. bevaringsregulert bebyggelse
Prosent bebygg areal:	% - BYA= 59 % eks. bevaringsregulert bebyggelse
	% - BYA= 76 % inkl. bevaringsregulert bebyggelse
Bruksareal bolig	BRA= 4968 m ² inkl. fellesarealer over terreng
Bruksareal næring	BRA= 5227 m ² totalt over kote + 58,5
	BRA= 3049 m ² forretningsareal
	BRA= 2178 m ² kontorareal
Bruksareal p-anlegg	BRA= 4332 m ² under cote + 58,5 (inkl. parkering bolig/næring)
Bruksareal p-anlegg	BRA= 939 m ² over cote + 58,5 (innkjøring, rampe og varemottak)
Antatt antall boligenheter:	58 stk.
Antatt boligtype:	blokk
Antatt leilighetsfordeling:	16% 40-50m ² (9 stk), 34% 50-80m ² (20 stk), 50% >80m ² (29 stk).

Parkering

Parkering skal være som følger:

Plasser under terreng: 135 stk.

Plasser på terreng: 0 stk.

Plasser for sykkelparkering: = 151 plasser

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel 14 "Konsekvensutredninger" med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling/ Offentlig ettersyn

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 18.02.05 i Aftenposten og Dagsavisen.

Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 16.02.05

Saken lå ute til offentlig ettersyn i tiden 27.04.2009 til 27.05.2009.

Planforslaget er vesentlig bearbeidet, og derfor legges det ut på offentlig ettersyn på nytt.

SAKSGANG

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

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Sommer 2004 fremmet Pollux AS planinitiativ for eiendommene Trondheimsveien 119 mfl. i forbindelse med oppkjøp av eiendommen. Sammen med eier av Hasleveien 10 Hasle Næringstun AS eid av Norgesgruppen AS, tok man sikte på å fremme en felles reguleringsplan på grunnlag av behandling av planinitiativ i 2004. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 18.02.2005.

Sommer 2006 ble de to eierne imidlertid enige om å fremme hver sin plan. Eiergruppen ønsker primært å etablere en stor dagligvarebutikk som erstatning for Kiwibutikken som i dag er på eiendommen og Menybutikken som ligger i Progress-sentret. Kontrakten med Progressentret går ut i 2011.

I tillegg er målet å etablere boliger over butikken for å bidra til fortetting og flere boliger i området i henhold til målsettinger i overordnede planer.

Dette planforslaget er resultat av en prosess som Hasle Næringstun AS har gjennomført for sin eiendom, Hasleveien 10. Det er i dag Norgesgruppen gjennom NG Eiendom Øst AS som er 100 %-eier av Hasle Næringstun AS.

Beskrivelse av planområdet

Gjeldende regulering for planområdet er S-2255 av 28.07.1977 med formål byggeområde for industri. Planområdet ligger mellom Hasleveien og Sinsenveien ca 250 m nord for Carl Berners plass i Bydel Grünerløkka. Planområdet avgrenses av Hasleveien i Øst, Hasleveien 8 og Sinsenveien 1 i sør, grøntarealet mellom Sinsenveien, Trondheimsveien og Rosenhoffgata i vest og den nye Startbobebyggelsen i nord. Planområdet er 5505 m² stort og ligger i et markert bylandskapsrom avgrenset av Sophies Minde vest for Trondheimsveien, David Andersen bygget og Startbobebyggelsen mot nord. Skrenten mot Sukkertoppen danner vegg mot øst. Grenseveien med blokkene her avgrenser bylandskap mot syd. Det aktuelle planområde utgjør et relativt flatt nivå inn mot en mer markert stigning mot nord og øst ved skrenten mot Sukkertoppen. Området stiger med ca 2 m fra cote + 57 til cote + 59. Området ligger godt eksponert for ettermiddagsol.

Planområdet har noe støybelastning og luftforurensing fra trafikken i Trondheimsveien. Tilsvarende belastning fra Sinsenveien og Hasleveien er marginal. Det går luftstrømmer nedover langs Trondheimsveien og Sinsenveien og også noe i Hasleveien som er viktige for utluftingen av forurenset luft på Carl Berners Plass og områdene nedenfor. Det er ikke kjente forurensninger i grunnen. Det opprinnelige industribygget fra 1920 har verneverdi og bygget står nå på Byantikvarens gule liste (fra november 2007). Industribygget fra 1950-årene har ingen verneverdi.

Planområdet har atkomst fra Trondheimsveien til Hasleveien og Sinsenveien. Verken Sinsenveien eller Hasleveien er utbygd i full regulert bredde og er i dag 5-7 meter bred. Det er 35 parkeringsplasser som leies på eiendommen Sinsenveien 1 til kundeparkering for Kiwibutikken og med atkomst fra Sinsenveien. På grunn av de pågående arbeidene ved Carl Berner, er det usikkerhet knyttet til dagens trafikkmengder i Trondheimsveien. Nasjonal vegdatabank angir trafikkmengden i Trondheimsveien ved Carl Berner til å være i størrelsesorden 16.000 ÅDT, mens Ring 2 oppgis å ha en trafikkmengde på 13.000 ÅDT i samme område. Det er ca. 250 meters gangavstand fra planområdet til Carl Berners plass og 150 meter til nærmeste bussholdeplasser Trondheimsveien. Planområdet ligger ca 300 meter fra T-banenedgang til Carl Berners plass i Grenseveien via gangatkomst langs via Carl Berners Plass (se vedlegg 1 Trafikkanalyse).

Det går en bekk i rør delvis under planområdet (Sinsensbekken). Det har vært metallbearbeidende industri på eiendommen med miljøfarlige materialer i produksjonen. Det at dette har vært brukt på stedet over lang tid, tilsier at det er en rimelig grunn til mistanke om forurensing i grunnen. Det må utarbeides tiltaksplan før utbygging som redegjør for hvordan forurenset grunn skal ivaretas. Spesielt nødvendig er å undersøke

evt nedgravd asbest. ROS-analysen peker ikke på forhold med høy risiko, men presiserer enn viss risiko (gul) for trafikkulykker som kan minimaliseres dersom krysningspunkter mellom gående, syklende og kjørende defineres klarere. Det påpekes spesielt et farlig punkt knyttet til syklistene som kommer ned Sinsenveien i forhold til utkjøring fra garasjen. Dette gjelder spesielt dersom syklistene sykler på fortauet. Syklistene får god hastighet langs Sinsenveien.



Område sett fra vest krysset Rodenhoffgata/ Trondheimsveien



Område sett fra nord i Trondheimsveien

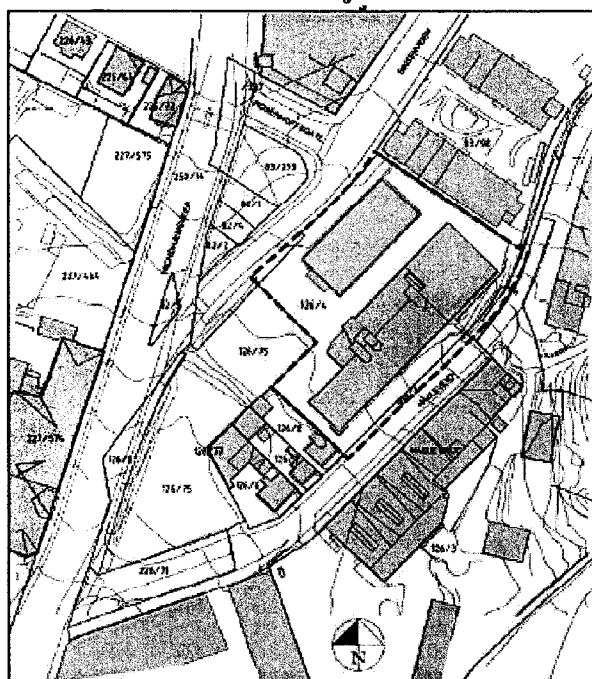


Opprinnelig industribygg fra 1920

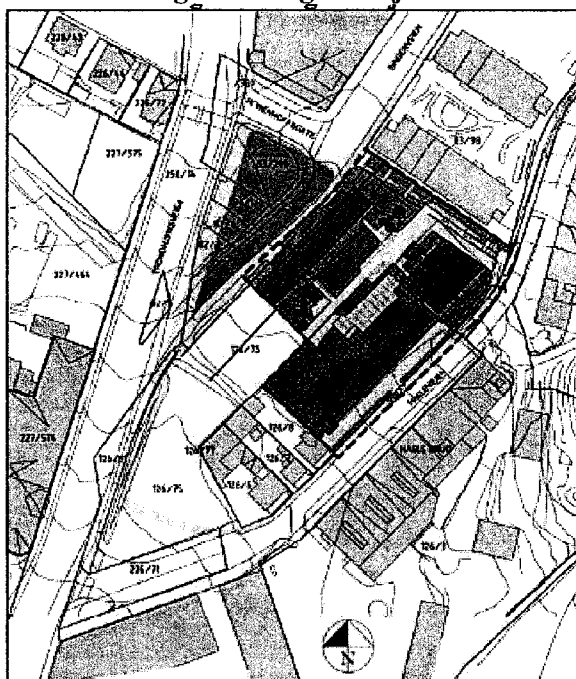


Område sett fra Hasleveien 8 - bevaringsverdig industribygning til høyre.

Skisse – eksisterende situasjon



Skisse - mulig fremtidig situasjon



Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er ca 5505m². Eksisterende bygningers areal er ca 3050 m² BRA der mesteparten brukes til forretning og kontor. Fabrikbygningen foreslås rehabilitert og brukt til forretningsformål i kombinasjon med nybygg for forretning. Bygningen er oppført på Byantikvarens gule liste.

Reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert i henhold til følgende formål:

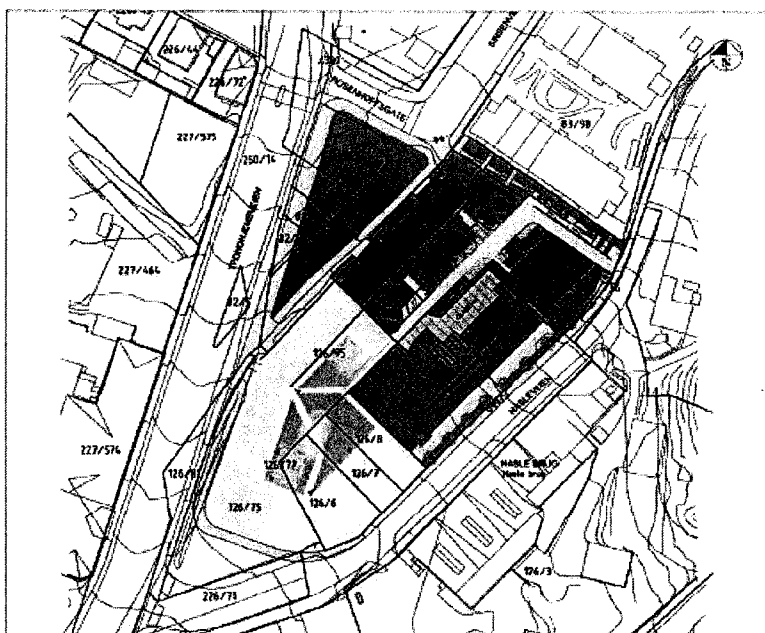
- Bebyggelse og anlegg: - bolig, forretninger, kontor.
 - forretning, kontor
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: gang-/sykkelveg/annen veggrunn, fortau, annen veggrunn.
- Hensynssone : - bevaring av bygning

Grad av utnyttning og høyder

Maksimalt tillatt utnyttelse innenfor planområdet skal være $BRA = 11.500 \text{ m}^2$, hvorav max 3.300 m^2 kan nyttes til forretninger i bebyggelsens første etasje. Bruksareal under terrengkote + 58,5 foreslås ikke medregnet i grad av utnyttelse. Bebyggelsen mot Sinsenveien foreslås med 5 boligetasjer over en forretningsetasje og har en maks gesimshøyde på kote + 79,2. Ny bebyggelse mot Hasleveien foreslås med 4 etasjer over en forretningsetasje og har en maks kotehøyde på 76,4. Utendørs oppholdsarealer i tilknytning til boligene utgjør min 35 m^2 pr. bolig og ligger i hovedsak i indre gårdsrom på kote + 64,0.

Bebyggelsens plassering og utforming og bylandskap

Bebyggelsen skal ligge innenfor de byggegrenser, maksimale gesimshøyder og grenser for underjordisk parkeringsanlegg som er vist på plankartet. Balkonger og karnapper tillates utkraget over byggegrense med inntil 2,5 m ved minimum 4,5 m fri høyde over gategrunn. Bebyggelsen utformes som en 4-5 etasjes randbebyggelse med boliger rundt et indre gårdsrom på lokk over en gjennomgående forretningsetasje. Bebyggelsen utformes med flate tak. Bebyggelsesstrukturen er foreslått i sammenheng med planforslag for Trondheimsveien 119 mfl som er under reguleringsbehandling.



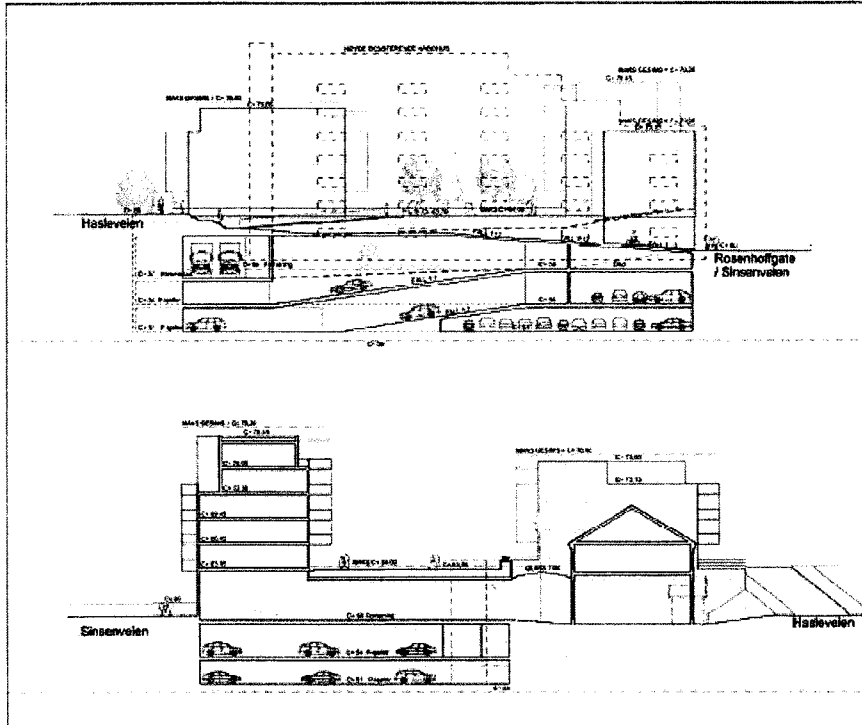
Bebyggelsesstruktur i forslaget kompletterer bebyggelse i planforslag for Trondheimsveien 119 (gult)

Landskapsmessig tar bygningsmassen opp i seg og formidler det stedlige terrengfall bla. med en foreslått gjennomgående gang-/sykkelvei mellom Hasleveien og den lavereliggende Sinsenveien. Uteareal for boligene over forretningen ligger planfritt med den høyereliggende Hasleveien, og forretningsetasjen ligger mot Sinsenveiens nivå i naturlig høyde.

Prosjektet foreslås med boliger med form og etasjehøyder som et kvartal sammen med plan for nabo-eiendommen Trondheimsveien 119mfl slik at det dannes et indre skjermet gårdsrom for lek og opphold. Verneinteresser som ivaretas i planen består i at industribygget fra 1920 reguleres til bevaring. De nye forretningslokalene i samspill med den eldre bevaringsverdige industribebyggelsen vil forandre den tidligere industritomten til et sentralt og attraktivt sted i bydelen. Prosjektet inneholder 58 boliger av varierende størrelse i henhold til vedtak om leilighetsfordeling. Bebyggelsen på 5 boligetasjer mot Sinsenveien utgjør 3.256 m^2 BRA fordelt på 38 leiligheter. Blokken på 4 boligetasjer mot Hasleveien består av 1.640 m^2 BRA fordelt på 20 leiligheter. Blokken mot Sinsenveien har inntrukne toppetasjer mot gate og gårdsrom. Alle boliger har i denne delen minst ett oppholdsrom mot stille side.

Planforslaget gir et skjermet sammenhengende gårdsrom og gir derfor en helt annen situasjon for beboernes utearealer enn tidligere planforslag. Støy ved fasade forekommer i hovedsak mot Sinsenveien, jfr vedlagt støyrapport fra Asplan Viak.

Forslaget har avkjørsel for varetransport fra forretningsdel med innkjøring fra svingen mellom Sinsenveien/Rosenhoffs gate. Avkjørsel for parkering til boliger og besøksparkering foreslås til samme sted.



Snitt

Parkering.

Øverste kjeller er avsatt til parkering for forretningenes kunder, mens nederste p-kjeller reserveres for beboernes biler og boder. Det forutsettes 135 parkeringsplasser i prosjektet, 85 stk i øvre kjeller og 50 stk i nedre kjeller. Atkomst fra Hasleveien for brannbiler, ambulanse, flyttebil skjer fra Hasleveien i nivå med dekket over første etasje og over forretningsdelen.

Forhåndsuttalelser til tidligere forslag

Foreliggende reguleringsforslag til nytt offentlig ettersyn erstatter tidligere forslag. Tidligere forslag lagt ut fra 27.04.2009 til 27.05.2009, besto av en boligblokk på 11 etasjer over forretningsareal innenfor tomten. Forslaget ble trukket.

Bydel Grünerløkka ved Teknisk- og miljøkomiteen fremmet forslag om bebyggelse med kvartalsoppsluttende karakter i stedet for singulær høyblokk på taket av forretning.

Byantikvaren er i mot høybygg ut fra sammenheng med tilliggende topografi og eksisterende bebyggelsesstruktur. Foreslått høybygg egner seg lite i kombinasjon med bevaring av industribygget på Hasleveien 10. Byantikvaren anbefaler også at tilbygg mot vest og nord (maskinhall) bevares, men at nyere frittstående bygg fra ca 1950 kan rives.

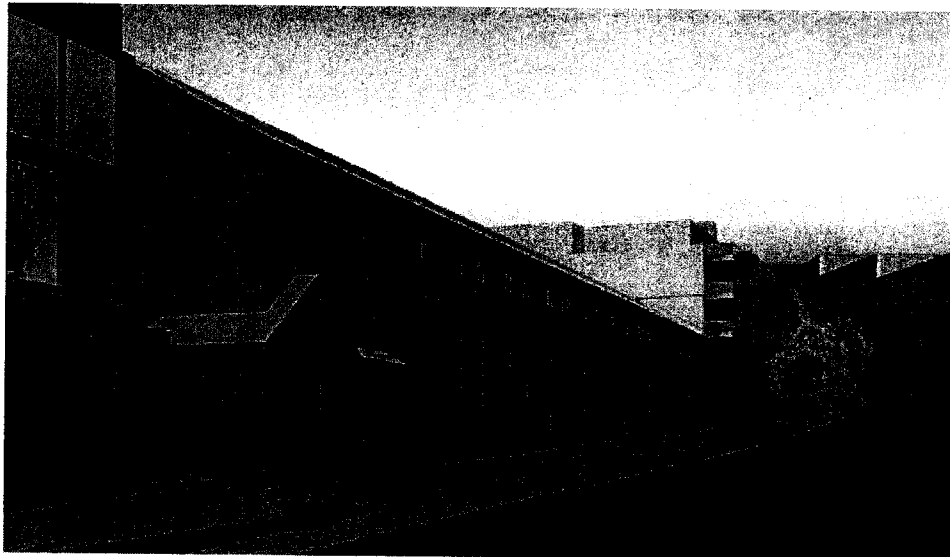
Samferdselsetaten kan ikke akseptere at Sinsenveien legges ut til offentlig trafikkareal, men må sikres for trafiksikker gjennomgangsmulighet for fotgjengere. *Samferdselsetaten* er i mot langsgående trafikkareal eller parkering på siden av Hasleveien. Det må være avkjørselsmulighet for varetransport med omsnuing på egen grunn. Etterlyser vurderinger av trafikale konsekvenser.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus krever at støyforskrift T-1442 ivaretas.

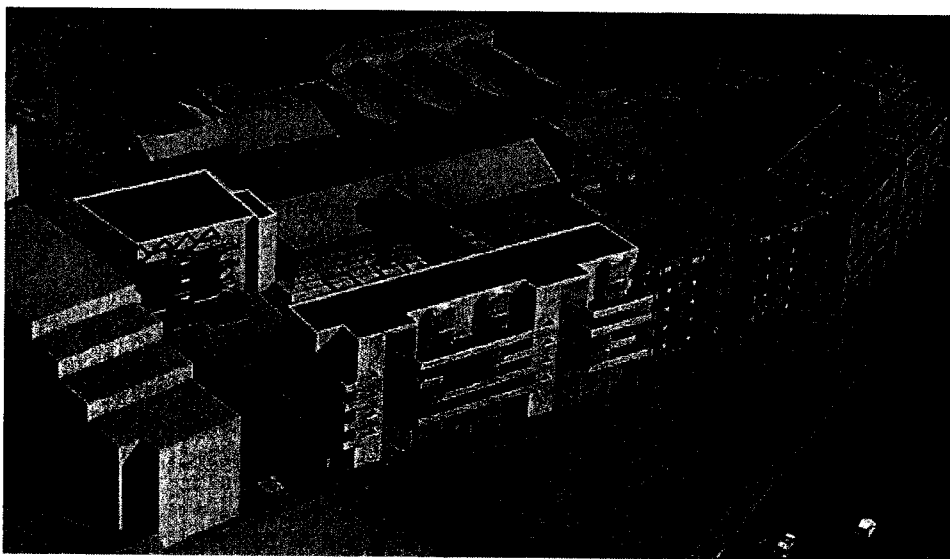
Borettslaget Carl Berner Terrasser går sterkt i mot forslaget som forringer bokvalitet for deres boliger.

Fernley Finans i Trondheimsveien 135 (David Andersenbygget) og *Sinsen Arbeidersamfunn* uttaler at høybygget blir for fremtredene og passer ikke inn sammen med øvrig bebyggelse langs Trondheimsveien.

Statens vegvesen har ikke mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Trafikale løsninger burde vært bedre utredet før høring.



Sett opp langs Hasleveien



Sett fra nord

Bemerkninger ved tidligere offentlig ettersyn 27.04. – 27.05.2009

Innkommne bemerkninger se forslagstillers planbeskrivelse.

1. Bydel Grünerløkka 08.06.2009
2. Samferdselsetaten 02.05.2009
3. Byantikvaren 27.05.2009
4. Vann- og avløpsetaten 07.05.2009
5. Hafslund 04.05.2009
6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus 26.05.2009
7. Statens vegvesen 11.06.2009
8. Sinsen Arbeidersamfunn 18.05.2009

Sammendrag av bemerkninger ved tidligere offentlig ettersyn

Bydelen viser til forhåndsuttalelse og ønsker en tradisjonell omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer i Carl Berner-området. Komiteen går fortsatt mot det foreslåtte punkthuset da forslaget ikke sikrer barns interesser mht uteområder. Komiteen ønsker et felles reguleringsforslag for Hasleveien 10 og Trondheimsveien 119. Byutviklingskomiteen i bydelen anbefaler ikke forslaget.

Samferdselsetaten kan ikke akseptere kjøreatkomst fra Hasleveien til eiendommen. Foreslått løsning for vareatkomst fra Hasleveien er uheldig i forhold til trafikksikkerhet og sikt. Atkomst fra Hasleveien til eiendommen bør løses sammen med reguleringsforslag på Trondheimsveien 119. Skal torgområdet reguleres i nord, må planen inkludere Sinsenveien fra Trondheimsveien til foreslått torgområde som må sikres allmenhetens atkomstrett. Fortauet i Sinsenveien må knyttes til Rosenhoffsgate for å få et sammenhengende gangveinett.

Byantikvaren fraråder planforslaget. Det understrekes at hele industrianlegget står på den gule liste og at også maskinhallen bør bevares. Vesentlig at det eldre industribygget kan oppleves som et frittstående element og råder til å trekke byggelinjen bort fra den eldre industribygningens fasader.

Byantikvaren ønsker en alternativ plan der hele industribebygget fra 1920- og 30-tallet reguleres til spesialområde bevaring. Går inn for en byggelinje som trekkes bort fra eksisterende bevaringsverdige bebyggelse og en redusert høydeutnyttelse av ny bebyggelse.

Vann- og avløpsetaten har hovedledninger liggende i Sinsenveien, kfr. kart. I planforslaget er ny reguleringsgrense lagt i VAV's ledningstrase.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus ber om at forskriftens kap. 2, *Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid* tas inn i bestemmelsene for å sikre håndtering av mulig forurensete masser.

Statens vegvesen har ikke mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Trafikale løsninger burde vært bedre utredet før høring. Slutter seg til PBE som ikke kan anbefale planforslaget.

Sinsen Arbeidersamfunn aksepterer regulering til forretning/ bolig inkludert dagligvare, men protesterer mot høyblokk i 11 etasjer, både pga blokkens høyde og utforming.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGER

Siden foreliggende forslag er helt endret, vil tidligere bemerkninger ha mer generell enn konkret interesse til reguleringsforslaget. Kommentarene gir imidlertid viktige kommentarer vedrørende bysammenheng, bylandskap og sammenheng mellom eksisterende bebyggelse langs Trondheimsveien og de nye boligprosjektene mot nordøst langs Hasleveien. Kommentarene belyser også infrastruktur og trafikkmønster i området som følge av ny regulering av Trondheimsveien ved Carl Berners plass.

Foreliggende forslag er derfor ikke tidligere blitt kommentert direkte.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Forslaget bidrar til knutepunktsutvikling ved Carl Berners plass der utbyggingsmønster og transportsystem skal gi mer miljøvennlig transport mellom boliger og handel. Transportbehovet vil da begrenses ved god kollektivdekning og tilknytning til hovedvei, gang- og sykkelveinett og grøntstruktur. Planforslaget ivaretar kulturminner og kulturmiljø ved bevaring av industribygning på Hasleveien 10. Denne bygningen ivaretar bevaring av den eldre industribyggstrukturen langs Hasleveien ved å bli tatt i bruk som del av forretningsssentret. Forslagets utforming sammen med naboforslaget på Trondheimsveien 119 mfl vil gi barn og unge avskjermete utearealer mot trafikk og støy langs Trondheimsveien og Hasleveien.

Forslaget støtter opp om Kommuneplanens visjon for Oslo der byutviklingen skal skje i samsvar med by-økologiske prinsipper ved økning av boligmassen og ivaretaking av bevaringsverdige objekter og miljø. Blågrønn profil innebærer at grøntarealer i byggesonen ikke skal nedbygges. Prosjektet betyr konsentrert boligbygging kombinert med at kundegrunnlaget til kollektivtransporten rundt Carl Berner nord forsterkes. Planforslaget bidrar til at sentrale områder med eldre industri/næringsvirksomhet fortettes og transformeres til boligområder i nærheten av kommunikasjonsknutepunktet Carl Berner.

Planen bidrar til funksjonsblanding og med næringsarealer i kombinasjon med boligene. Planforslaget vil styrke det eksisterende handlemiljøet ved Carl Berners plass som vil motvirke søkning mot bilorienterte eksterne sentra utenfor bykjernen. Trondheimsveien og Carl Berners Plass er en viktig strøgsgate i Oslo indre øst der kollektivdekningen er god og hvor det er lokalt kundegrunnlag med mange tusen boliger innen gangavstand fra boliger og arbeidsplasser og reisende.

Planforslaget har som premiss at trekantplassen mot Trondheimsveien blir utviklet som et grønt torg.

Natur- og ressursgrunnlaget

Det er ikke noe biologisk mangfold på planområdet. Undersøkelser av forurensing i grunnen er foretatt. Planområdet har tidligere vært benyttet til industri, forretning og parkering.

Barn og unges interesser

Den kvartalsoppsluttende bygningsstrukturen sammen med planforslag på Trondheimsveien 119 mfl. sikrer god avskjerming for leke- og oppholdsarealer for boligene. Utearealene i de to planforslagene må få en sterkere sammenkopling for å oppnå enn bedre sammenheng enn beskrevet rampe som sannsynligvis ikke oppfyller krav til universell tilgjengelighet. Reguleringsmessige forutsetninger for kopling mellom de to utearealnivåene må avklares før politisk behandling. For øvrig viser soldigrammer i forslaget at utearealene ser ut til å få gunstige solforhold.

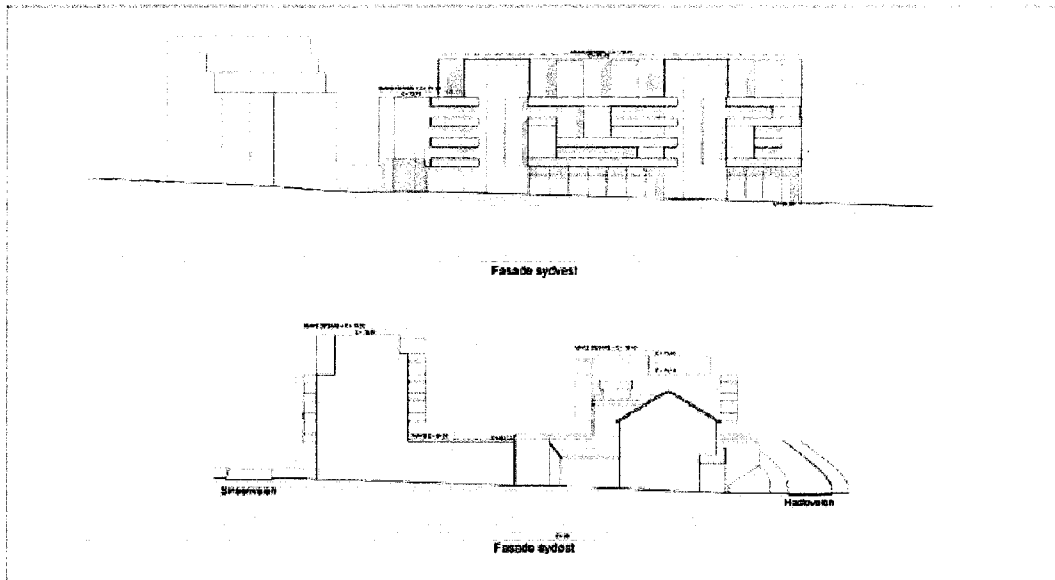
Bylandskap

Området rundt Carl Berners plass har en variert bebyggelsesstruktur. Etaten vil vurdere dette planforslaget i forhold til utbyggingsforslag på naboeiendommene Trondheimsveien 113 og 119. Ved behandling av planforslagene for disse eiendommene anbefalte etaten at valg av strukturer og volum på bebyggelsen ble gjort på grunnlag av en byformanalyse. Gatene Hasleveien og Trondheimsveien er hovedforbindelse fra Carl Berner mot nye byområder ved Løren og Ensjø. Betydningen av gatene som fremtidige strøgsgater er av stor betydning ved valg av volumer og utforming av bebyggelsesstrukturen for planforslaget og for naboplanene på Trondheimsveien 113 og 119 mfl.

Estetikk og byggeskikk

Karrédannelsen som er foreslått for planforslaget på Trondheimsveien 119 blir komplettert og slutført ved dette planforslaget på Hasleveien 10. Hasleveien 10 og Trondheimsveien 119 har samsvarende høyder og likeartede bygningsvolumer som samlet utgjør et kvartal som del av urbant bystrøk i utvikling langs

Trondheimsveien og Hasleveien. Forslaget gir en klar innramming og fondvirkning mot trekantplassen ut mot Trondheimsveien. Etaten mener den foreslåtte bygningshøyde ut mot plassen her er for dominerende i forhold til plassens størrelse. Øverste etasje (6. etasje) bør være tilbaketrukket og reduseres, og mulige takterrasser bør her ligge på 6. etasjenivå. Vertikalvirkningen av tårnmotivene i fasadene mot trekantplassen vist på illustrasjonsplanen bør reduseres. Avstanden mellom eksisterende boligbygg på Sinsenveien 3 (Startbo) og foreslåtte nybygg mot trekantplassen må økes for å gi mer rommelighet. For øvrig mener etaten volumene i hovedsak er godt samstemt med høyder og volumer som er foreslått i planforslaget for Trondheimsveien 119 mfl



Fasader

Verneinteresser

Etaten mener at ved transformasjonen i området vil bevaring av verneverdige bygninger og annen historisk og kulturell kapital være viktig for å oppnå et urbant, mangfoldig og sammensatt bystrøk med tidsdybde. Det er derfor viktig å bevare det helhetlige miljøet av industribygninger langs Hasleveien, spesielt Hasleveien 10. Etaten slutter seg til forslag om å rive tilbygd industrihall fra 30-årene mot parken til Trondheimsveien. Nytt forretningsareal er foreslått sammenbygd med industribygget Hasleveien 10 med glassoverbygg. Etaten ser ikke prinsipielle innvendinger mot det dersom industribyggets vegg blir eksponert som del av forretningsinteriøret. Detaljering og konstruksjoner må utformes i samarbeid med Byantikvaren.

Stedsutvikling

Trondheimsveien/Carl Berners plass er definert som en viktig strøksgate i indre by. utfordringene for strøksgatene blir å ta vare på det mangfoldet de ulike byområdene representerer. Det er viktig å ta hensyn til disse strøkernes betydelige roller som sosiale arenaer for bydelens innbyggere. Samtidig bør en sørge for å opprettholde et tilstrekkelig servicenivå i nærheten av boligområdene i indre by. Det ligger i de sentrale byområdenes fortrinn at de har en sentral plassering i forhold til servicetilbud. Etter etatens vurdering vil befolkningsøkningen i det lokale handelsområdet kunne gi dekning for et økt salgsareal over ca 5000 m². Planforslaget sikrer forretningsarealer lokalt samtidig som man oppnår en god bymessig arkitektur og kombinerte løsninger mellom boliger, forretning og andre bymessige funksjoner. Forretningsarealet i forslaget kan anbefales forutsatt at dette bidrar til en bymessig utvikling av gatestrøk i Carl Bernerområdet, Trondheimsveien og Hasleveien. Forslaget forutsetter en gang/sykkelforbindelse i nordøst på

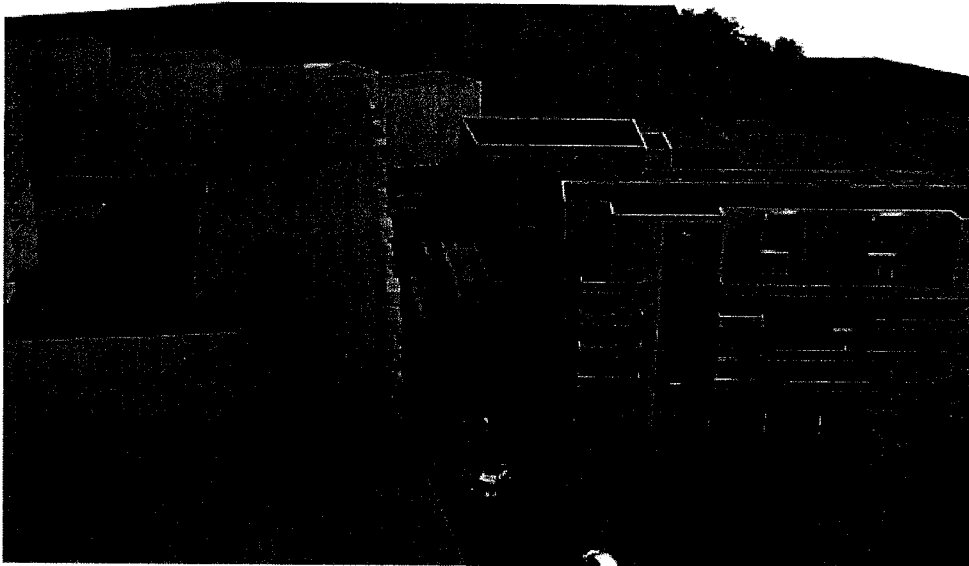
tomten som en del av gangforbindelse mellom T-banestasjon Carl Berner og Trondheimsveien til trekant-plassen. Dette er en viktig forbindelse begrunnet i knutepunktstrategien som betyr å forene høy tetthet og flerfunksjonell bymiks av boliger og handel med nærhet til kollektivknutepunktet Carl Berner.

Bokvalitet

Etaten mener at bygningsvolumene som foreslås i nord har for liten avstand til Sinsenveien 3 (Startbo). Avstanden her må bli større for å gi lys og luft på sydside og balkongside av dette boligbygget der leilighetene er ensidig belyst (midtkorridor). Det antas at hensikten med "ekstra" utbygg i 3 etasjer over lokk mot Startbobygget er å skjerme mot støy fra Trondheimsveien og mot støy fra avkjørselen under utbygget. Etaten mener hensyn til lys og rommelighet mot leiligheter i Startbobygget må prioriteres høyere, og man bør finne andre avbøtende støytiltak på dette stedet.

Utearealer på lokk er knappe. Etaten vil anbefale å legge sykkelparkering under lokk. Forslagstiller foreslår balkongdybder opp til 2,5 meter. Etaten anbefaler maksimum 1,8 meter balkongdybde for å unngå mørke leiligheter og fordi stor balkongdybde vil redusere rommelighet i utearealet over lokk. Etaten vil vurdere å fremme et alternativ etter offentlig ettersyn som sikrer tilfredsstillende avstand til boligblokk på Sinsenveien 3 og noe reduserte balkongdybder.

Områdeprogrammet for Carl Berner nord – Hasle – Sinsen peker på behovet for åpne arealer i tilknytning til nedre del av Hasleveien/Sinsenveien, og likeså at det er behov for åpne plasser i tilknytning til de mange utbygde boligene på Sukkertoppen, Startboblokkene langs Sinsenveien og Urbaniums boliger. Det er få friområder igjen etter de siste ti årenes store innslag med boliger i strøket. Den eksisterende trekantete parken regulert til friområde mot Trondheimsveien kan derfor ikke erstatte uteareal for boliger som må etableres innenfor reguleringsområdet. Etaten mener at bebyggelsesstrukturen bidrar til å skape utearealer med god kvalitet for beboerne med gode solforhold på egen grunn. Forslagstiller oppgir at det er ca 30m² utearealer/pr leilighet inkludert balkonger og andre private utearealer. Etaten vil sikre i bestemmelser at det er minimum 15% felles utearealer på terreng/lokk der utearealene tilfredsstillende krav til uteoppholdsarealer.



Ser inn i mellom eksisterende bygning og ny bebyggelse fra vest

Miljøfaglige forhold

Støy og vibrasjonsrapport påviser at støynivået mot fasader er akseptable, men at mindre støyskjermings-tiltak på fasader eller evt innglassing av balkonger kan være nødvendig i forhold til planforslaget. Sikring av støylekkasje fra Trondheimsveien inn mot del av utearealet opp mot startbobygget på Sinsenveien 3

må avklares i forhold til bygningsvolumer og avbøtende tiltak. Forurenset grunn er kartlagt i følge vedlagt rapport og må renskes i henhold til en tiltaksplan før det gis igangsettingstillatelse. Selve planområdet har vært industritomt og har ligget under asfalt og inneholder lite biologisk mangfold.

Trafikkforhold

Biltrafikken i området vil ikke øke nevneverdig på grunn av en økning av 50–60 boliger og tilkjøring til forretningsareal i dette prosjektet. Kombinasjon av boliger i dette planforslaget og 80-100 boliger i Trondheimsveien 119, samt biltrafikk til forretningene, kan skape uheldige trafikale situasjoner som følge av oppstalling mot Trondheimsveien i følge vedlagt trafikkanalyse fra Sweco. I Hasleveien kan dette bli kritisk i kombinasjon med levering/ henting av barn i barnehagen i Hasleveien 3 – 5. Etaten anbefalte én samlet varetransportavkjørsel for Trondheimsveien 119 mfl og Hasleveien 10 ved tidligere offentlig ettersyn. Bakgrunn for dette var ønsket om bare én avkjørsel til Hasleveien for varetransport for hele kvartalet og fordi tidligere forslag til avkjørsel fra Hasleveien 10 var problematisk med rygging langs Hasleveien. Forslag om en felles avkjørsel for varetransport innebar at et større areal parallelt med Hasleveien langs eksisterende industribygning måtte etableres som felles avkjørsel. Etaten mener dette ville forringe Hasleveiens muligheter som fremtidig strøksgate og ville sperre en viktig gangforbindelse fra Hasleveien sør for sydgavl på industribygget Hasleveien 10 til butikker og videre til torget mot Trondheimsveien.

Parkering og varelevering

Parkering må etableres for boliger i underjordisk parkeringsanlegg i hht parkeringsnorm for Indre by. Parkering for forretning, kontor må være innenfor parkeringsnormens maksimumsnormer. Foreliggende planforslag viser en løsning der varetransport og avkjørsel for parkering samles ut mot Sinsenveien/ Rosenhoffs gate. Etaten mener dette gjør det mulig å etablere en delt varetransportløsning i forhold til naboeiendom Trondheimsveien 119mfl. uten å belaste Hasleveien med to vareavkjørsler.

Gangforbindelser

Det foreslås gangforbindelse fra Carl Berner T-banestasjon på oversiden av barnehagen i Hasleveien 3-5 via nordenden av tomten og som videreføres til trekantparken og nordover mot Sophies Minde, der det skal etableres en større barnehage.

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalysen vedlagt (ROS-analyse) redegjør for sårbarhet ved varetransport og trafikk og i forhold til barnehage i Hasleveien 3-5, og i forhold til eksisterende verneverdige bygninger og ved gangatkomster gjennom området. Etaten vurderer at ROS-analysen viser et komplett risikobilde. Støynivå mot fasader mot Trondheimsveien er i gul støysone, men nært rød støysone, og dette kan løses ved støytiltak i fasader etc. Det må gjennomføres tiltak for håndtering av forurensing i grunnen som følge av tidligere industrivirksomhet. Det må sikres mot mindre sannsynlig, men alvorlig ulykkestrussel ved syklist på fortau langs Sinsenveien forbi avkjørsel for varetransport og personbiler.

Sosial infrastruktur

Reguleringsplan for barnehage på Hasleveien 3-5 (Hasle Brug) er vedtatt. Avkjørsel og trafikkforhold i umiddelbar nærhet til barnehagen vil være uheldig. Det er ikke redegjort for barnehage i forslaget. Etter etatens vurdering og i følge innspill fra tverretattlig gruppe for barnehageutbygging i Oslo kommune ansees det ikke nødvendig å innpasse barnehage i dette planforslaget eller i planforslaget for Trondheimsveien 119 på grunn av barnehagedekning ellers i nærheten (Sophies Minde og Hasleveien 3-5). Leilighetsfordeling og størrelser skal være i henhold til bystyrevedtak av 26.09.2007.

Teknisk infrastruktur

Overvann må håndteres på egen grunn. Det vises til bemerkninger fra Vann- og avløpsetaten. Søppelhåndtering bør planlegges med separat varetransport for dette planforslaget og naboforslaget i Trondheimsveien 119mfl.

Universell utforming

Det skal sikres universell tilgjengelighet til alle boliger og til forretningsarealer. Det er spesielt viktig at utearealer for planforslaget og uteareal for planforslag på Trondheimsveien 119 mfl. kan koples sammen med universell tilgjengelighet mellom uteområdene. Dette må redegjøres nærmere for før politisk behandling av begge planforslagene.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Juridiske forhold

Gangforbindelse fra T-banestasjon Carl Berner over Hasleveien øverst i planområdet må sikres videreført til trekantparken og Sinsenveien. Allmennhetens tilgang sikres i bestemmelsene. Uteareal på lokk over butikk må sikres ved vekstlag og solide nok konstruksjoner for å bære vekstlag. Utomhusplan skal godkjennes før det gis rammetillatelse. Arealene skal være ferdig opparbeidete før det gis midlertidig brukstillatelse. Sammenkopling av utearealer til Trondheimsveien 119 skal sikres med i utomhusplanene og eventuelt ved rekkefølgebestemmelser.

Foreløpig konklusjon

Planforslaget viser en god multifunksjonell løsning på kombinasjon av boliger, forretning, nybygg og bevaring av eksisterende industribygg og viser et riktig valg av kvartalsoppluttende bebyggelsesstruktur som harmonerer med planforslag på nabotomten Trondheimsveien 119 m fl. Sammenheng mellom utearealene i de to planene må sikres bedre enn med rampeløsning antydnet i illustrasjonene. Foreslått sykkelparkering bør ikke ta opp plass på utearealet. Etaten anbefaler foreslått varetransport- og parkeringsavkjørsel som vist i forslaget og slik at planforslaget Trondheimsveien 119 også kan få separat avkjørsel for varetransport. Det er foreslått i alt 135 parkeringsplasser under terreng, mens parkeringsnormen fastsetter maksimum 105 p-plasser for denne type bolig- og forretningsknutepunkt.

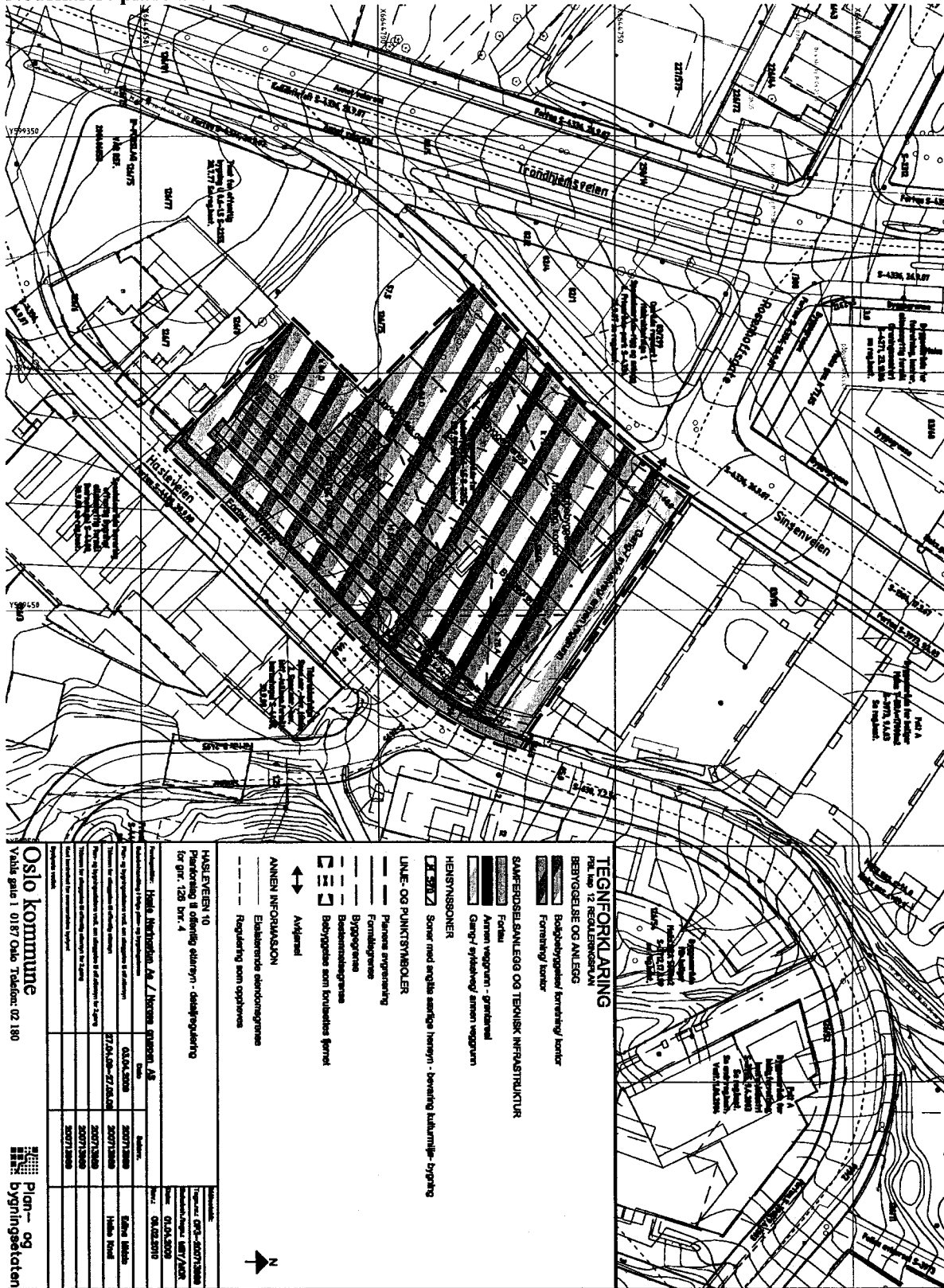
De foreslåtte avstandene mellom gavler på nybygg i planforslaget og boligbygg på Sinsenveien 3 er for små. Mellomrommene mellom bygg mot Trondheimsveien og mot Hasleveien må gi rommelighet og tilfredsstillende lysinnfall mot Sinsenveien 3. Det må avklares hvilke avbøtende tiltak som må tas mot støy fra Trondheimsveien og fra avkjørsel ut mot Sinsenveien.

Høyde på fasade mot trekantplassen og Trondheimsveien bør reduseres. Etaten vil vurdere å fremme alternativ ved enten å senke høyden med en etasje eller ved at 6.etasje tilbaketrekkes med en lavere gesimshøyde mot plassen, og slik at eventuelle takterrasser legges på dette etasjenivået.

Etaten vil etter offentlig ettersyn vurdere å fremme eget alternativ som sikrer tilstrekkelig rommelighet mot Sinsenveien 3, justering av volum og høyder på bygg mot Trondheimsveien med balkongdybde maks 1,8 meter og sikre sammenhengen mellom utearealene på lokk mellom Trondheimsveien 119 mfl. og planforslaget for Hasleveien 10. Etaten anbefaler at gjeldende maksimumsnormer for parkering oppfylles.

Med disse forbehold vil etaten anbefale forslaget.

Nedskalert plankart



TEGNFORKLARING

- Felles 12 REGULERINGSPLAN
- BEBYGGELSE OG ANLEGG
- Forretningssenter
- Boligbebyggelse/forretningssenter
- Forretningssenter

- SAMFERDSLESMÅLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
- Forretningssenter
- Annen veg/vognvei - grøntnett
- Gang-/sykkelveg/ annen veggrunn

- HENSNYSSONER
- Soner med enkelte særlige hensyn - bevaring kulturmiljø - bygning

- LANE- OG PUNKTSTREKLER
- Planlagt engstevning
- Formidlingsgrense
- Byggegrense
- Bevaringsgrense
- Byggedato som forutsettes fremst
- Avvikret

- ANNEN INFORMASJON
- Eksisterende delområdegrense
- Regulering som oppheves

HÅSLEVEIEN 10
Planering II offentlig delring - detaljregulering
for gr. 128 vnr. 4

Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208
Prosjektleder	Helle, Hildegunn, AS / Helle, GORAN, AS	Dato	20071208

Oslo kommune
Vahløe gate 1 0187 Oslo Tlf: 02 180

Plan- og
bygningsetaten

**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR:
HASLEVEIEN 10**

Gnr.126, bnr.4

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer OP3-200713989 og datert 06.02.2010

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål:
 - bolig, forretning, kontor
 - forretning, kontor

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg - fortau
 - annen veggrunn
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur, 2.800
 - gang-/sykkelveg/annen veggrunn

Sone med angitte særlige hensyn:

- Sone med angitte særlig hensyn - bevaring kulturmiljø, bygning H570

§ 3 Generelle bestemmelser

Utnyttelse

Tillatt bruksareal skal ikke overstige BRA = 11.500 m². Det tillates en forretningsandel på maksimum 3.300 m² BRA til forretninger. Arealer med himling over kote +59.0 skal medregnes i utnyttelsen.

Bruksareal med himling under kote + 59.0 inngår ikke i beregning av BRA.

Eventuelle parkeringsplasser på terreng medregnes med 18 m² BRA pr parkeringsplass.

§4 Bebyggelse og anlegg - kombinert bolig/forretning/kontor

4.1 Plassering og høyder

Bebyggelsen skal ligge innenfor byggegrenser, maksimale kotehøyder og bestemmelsesgrense for underjordisk anlegg som vist på plankartet.

4.2 Utforming

Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og skal behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Tekniske anlegg, oppbygg for heis og trapp kan overskride maksimal kotehøyde med inntil 3.0 meter og integreres i den arkitektoniske utformingen og skal utformes i harmoni med bebyggelsen for øvrig. Tekniske anlegg på tak, eksklusive takterrasser, kan utgjøre inntil 20 % av samlet takflate. Rekkverk i forbindelse med takterrasser kan overskride maksimal kotehøyde med inntil 1,5 meter. Lange bygningsfasader skal varieres med vertikale elementer /oppdeling. Balkonger og karnapper tillates utkraget over byggegrense med inntil 2,5 meter med minimum 4,5 m fri høyde over gategrunn og gårdsrom. Innganger til boliger skal være atskilt fra næringslokalene.

Forretninger tillates i første etasje av bebyggelsen. Forretningsfasadene må gis en publikumsrettet fasade mot Trondheimsveien. Innganger til boliger skal være atskilt fra næringslokalene.

Bebyggelsen som grenser inn mot bevaringsverdig bygning på Hasleveien 10, skal tilpasses bevaringskrav ved plassering, høyder, fasadeutforming og materialvalg. Det skal innhentes uttalelse fra Byantikvaren om tilpasningsløsningsløsninger.

4.3 Leilighetsfordeling.

Leilighetsfordeling skal være: maksimum 20 % leiligheter med 40 – 50 m² BRA; minimum 30 % leiligheter med 50 – 80 m² BRA; minimum 50 % leiligheter med over 80 m² BRA. Leiligheter mindre enn 40m² og ensidige nord- eller østvendte leiligheter tillates ikke. Hoveddelen av leiligheter skal være gjennomgående eller belyst på to sider. Alle leiligheter skal ha en stille side.

4.4 Krav til uteareal

Gårdsrom skal utformes og opparbeides til utendørs oppholdsareal for boligene. Områdene skal være tilgjengelige for orienterings og bevegelsehemmede. Gårdrommet skal være til beboernes disposisjon. Øvre gårdsrom skal knyttes sammen med gårdsrom i Trondheimsveien 119 med rampe i min. 2,0 meters bredde. Utendørs oppholdsarealer i tilknytning til boliger skal utgjøre min. 35 m² BRA pr.bolig. Takterrasser, balkonger og gårdsrom inngår som grunnlag for beregning av uteoppholdsareal.

§5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

5.1 Fortau

Det skal opparbeides fortau minimum 2.5 meter langs Hasleveien

5.2 Annen veggrunn

Annet vegareal med 1 m bredde skal anlegges langs fortau til Hasleveien.

5.3 Gang- sykkelveg/annen veggrunn

Gang-/sykkelveg skal ha bredde minimum 2,5 m og skal anlegges langs eiendommen nordgrense. Gang-/sykkelvegen skal være offentlig tilgjengelig. Nivå for gangveg skal stige gradvis og tilpasses til de to tilstøtende gater og fortau. Overkant skal i en avstand på 4 meter ikke ligge høyere enn balkongdekker på nabobebyggelse mot nord. Annen veggrunn anlegges ved siden av gang/sykkelveg mot nabobebyggelse mot nord.

§6 Sone med særlige hensyn - bevaring kulturmiljø: Industribygning på Hasleveien 10

Sone med særlige hensyn gjelder bevaring av industribygning mot Hasleveien.

Alle eksteriørmessige søknads- eller meldepliktige arbeider skal forelegges Byantikvaren til uttalelse. Ved utbedring av bevaringsverdig bebyggelse skal det opprinnelige eksteriøret bevares, bygningenes form med hensyn til proporsjoner, materialer og farger skal bevares eller tilbakeføres til opprinnelig utførelse. Eksisterende bygningselementer skal i størst mulig grad istandsettes og bevares i sin opprinnelige sammenheng. Bygningene skal holdes i en slik stand at verneverdiene ikke settes i fare. Dersom bevaringsverdig bebyggelse eller andre elementer må erstattes på grunn av brann eller liknende, tillates nybygg med samme dimensjoner.

§ 7 Utomhusplan

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det innsendes utomhusplan i målestokk 1:200 for planområdet.

Planen skal vise terreng og høydeforhold, beplantning, gangarealer, oppholdsarealer, lekearealer, gjerder, materialbruk, belysning og eventuell støyskjerming på terreng. Det skal sikres tilstrekkelig vekstgrunnlag for et grøntanlegg på oversiden av lokket. 20% av utearealet skal ha minst 0,6 meter vekstlag for trær. Planen skal vise sammenheng med uteareal for Trondheimsveien 119 mfl. Planen skal vise håndtering av overflatevann og takvann.

§8 Overvannshåndtering

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og utforming av prosjektet. Det skal redegjøres for behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drens vann ved søknad om rammetillatelse. Overvann skal håndteres på egen grunn. Uteareal skal utformes i sammenheng med utearealene for Trondheimsveien 119 mfl for å sikre forbindelse og felles bruk.

§ 9 Parkering, varelevering og avkjørsel

All parkering skal anordnes i parkeringsanlegg under terreng. Parkeringsdekningen for boliger skal være i henhold til enhver tid gjeldende parkeringsnorm. Det skal anordnes minimum 30 sykkelparkeringsplasser for boliger og minimum 33 sykkelparkeringsplasser for forretning og kontor. Minimum. 5 % av p-plassene skal tilrettelegges for funksjonshemmede. Avkjørselpunkt for parkeringskjellere og vare- og økonomitrafikk skal innpasses mot Sinsenveien/Rosenhoffgata som vist med piler på plankartet.

§ 10 Støy

Støytiltak skal utføres i henhold til Miljøverndepartementets rundskriv T-1442, tabell 2, eller senere retningslinjer som erstatter denne. Dersom retningslinjens grenseverdier overskrides som følge av trafikkstøy, må støyreducerende tiltak iverksettes. Bebyggelsen skal utformes slik at det oppnås stille side for alle boenheter. Alle boliger skal ha minst ett soverom mot stille side. Det skal benyttes balansert mekanisk ventilasjon for rom med støyfølsom bruk hvor grenseverdiene for støy overskrides på fasaden. Til grunn for avbøtende tiltak skal det foreligge en støyfaglig utredning som skal ligge ved søknad om rammetillatelse. Støyreducerende tiltak skal vises på utomhusplanen og være godkjent før det gis rammetillatelse. Støyreducerende tiltak skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse.

§ 11 Rekkefølgebestemmelser

11.1 Opparbeidelse av fortau og annen veggrunn

Fortau og annen veggrunn langs eiendomsgrense mot Hasleveien skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for boligene.

11.2 Opparbeidelse av gang-/sykkelveg/annen veggrunn

Gang- sykkelveg/annen veggrunn skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for boligene.

11.3 Opparbeidelse av uteoppholdsareal for gårdsrom.

Gårdsrommet skal være ferdig opparbeidet i samsvar med godkjent utomhusplan, før brukstillatelse til boliger innenfor planområdet gis.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

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

Forslag til detaljregulering med reguleringsbestemmelser for Hasleveien 10, som omreguleres fra formål industri til bolig, forretning og kontor som foreslått av Hasle Næringstun AS/Norgesgruppen, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, OP3-200713989, datert 06.02.2010.

Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert bebyggelse og anleggsformål:
 - bolig/forretning/kontor
 - forretning/kontor

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:


- fortau
- annen veggrunn
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur
 - gang-/sykkelveg/annen veggrunn


Sone med angitte særlige hensyn:

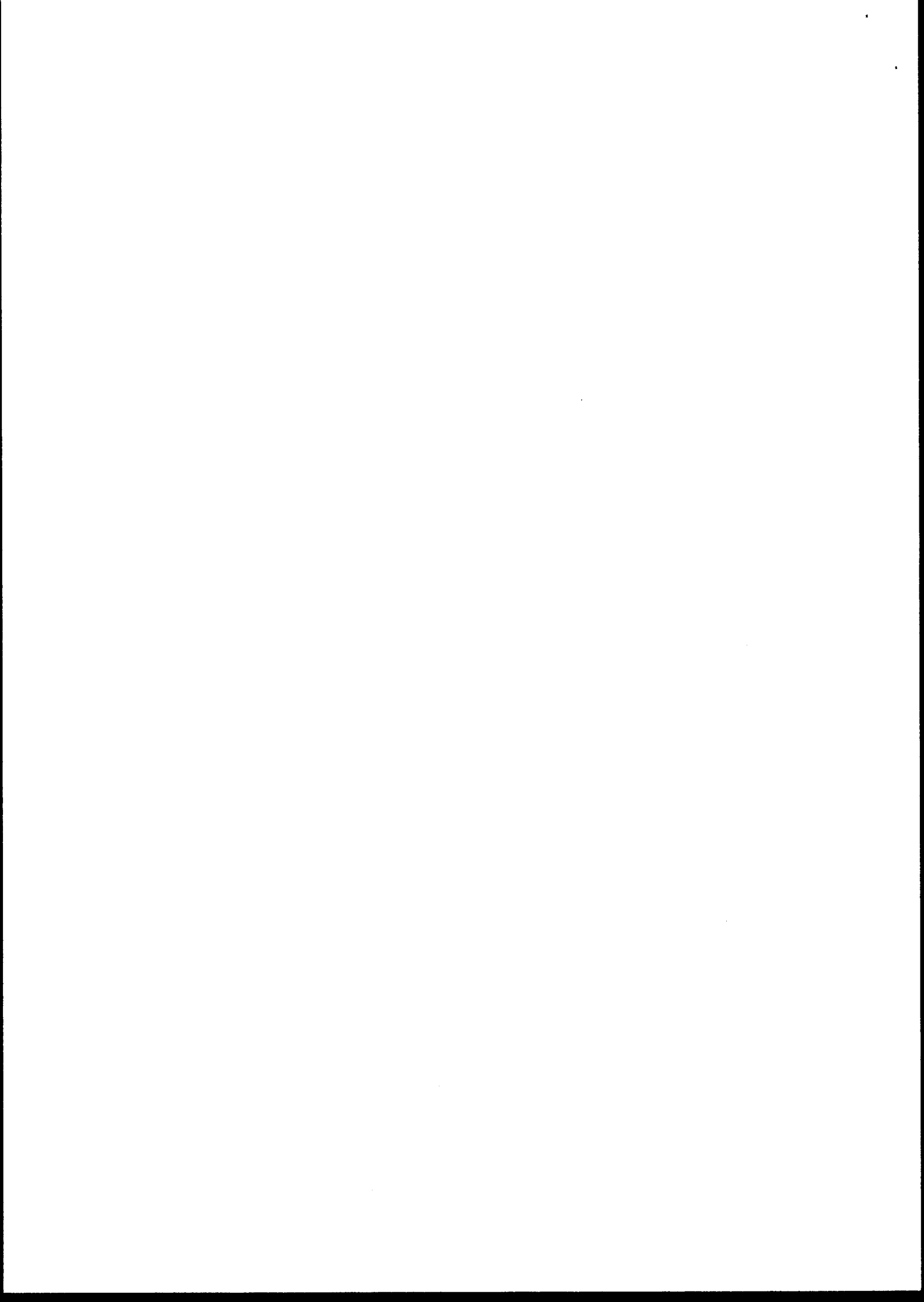
- Sone med angitte særlig hensyn - bevaring kulturmiljø, bygning H570

PLAN- OG BYGNINGSETATEN, DEN

10 / 02 - 2010


Edina Midzic
enhetsleder


Magnus Boysen
seniorarkitekt



Forslagsstillers planbeskrivelse
Hasleveien 10 mm.
Reguleringsforslag til offentlig ettersyn

Utarbeidet av: Meinich Arkitekter AS for Hasle Næringsstun AS v/Norgesgruppen Eiendomsdrift AS.

Oslo, 17.11.09

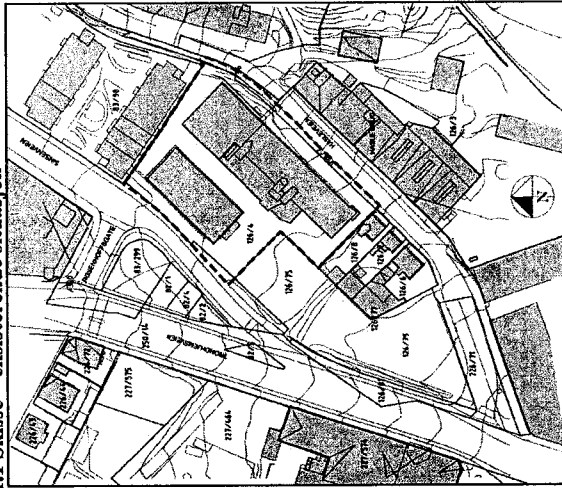
Innhold

1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon.....	2
2. BAKGRUNN.....	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	3
3.1 Lokalisering og bruk.....	3
3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer.....	3
4. PLANSTATUS.....	7
5. MEDVIRKNING.....	9
5.1 Innspill ved kommunalt samråd.....	9
5.2 Kunngjøringsinnspill.....	9
5.3 Forhåndsuttalelser.....	10
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE.....	15
7. PLANFORSLAGET.....	18
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET.....	21
9. ILLUSTRASJONER.....	23

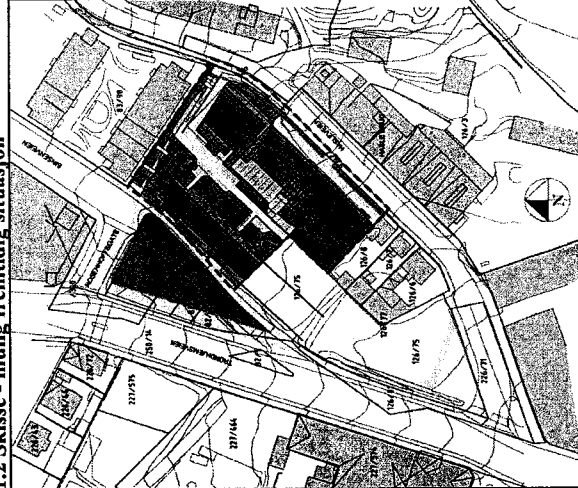
Vedlegg: Utredninger fra Asplan Viaak datert 26.09.08, revidert 16.11.09

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



2. BAKGRUNN

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

Dette planforslaget er resultat av en prosess som Hasle Næringsstun AS har gjennomført for sin eiendom, Hasleveien 10. Det er idag Norgesgruppen gjennom NG Eiendom Øst AS som er 100 %-eier av Hasle Næringsstun AS. Eiendommens primære mål er å etablere en stor dagligvarebutikk på eiendommen som erstatning for både Kiwi-butikken som idag er på eiendommen og Meny-butikken som er i Progress-senteret, når leiekontrakten her går ut i 2011. I tillegg er det et mål å etablere hensiktsmessige boliger over butikken for å bidra til kommunens målsetting om fortetning og flere boliger i området.

Dette utløser krav om reguleringsendring.

PBE har akseptert at de foreberedende arbeidene som ble utført i 2004 og 2005, kan danne grunnlag for den videre planprosessen.

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet ligger mellom Hasleveien og Sinsveien ca. 250 meter nord for Carl Berners Plass i Bydel Grünerløkka. Planområdet begrenses av Hasleveien i øst, Hasleveien 8 og Sinsveien 1 i sør, grøntareal mellom Sinsveien, Trondheimsveien og Rosenhoffgata i vest og den nye Startbo-bebyggelsen i nord. Planområdet er ca. 5.770 m² stort. Carl Berners Plass har T-banestasjon og er knutepunkt for flere buss- og trikkeruter. Dagens arealbruk i planområdet er detaljhandel og kontor.

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Natur- og ressursgrunnlaget

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

Landskap

Planområdet ligger i et markert bylandskapstrøm. David Andersen-bygget og Startboprosjektet er begrensningen mot nord, skrenten mot Sukkertoppen er veggen mot øst, Grenseveien med blokkbebyggelse er sydveggen og Trondheimsveien med parken og Sophies Minde er veggen mot vest. Hele byrommet skråner ned mot Trondheimsveien og Carl Berners Plass. Skråningen binder området opp mot Sinsveien og den karakteristiske lamellbebyggelsen der.

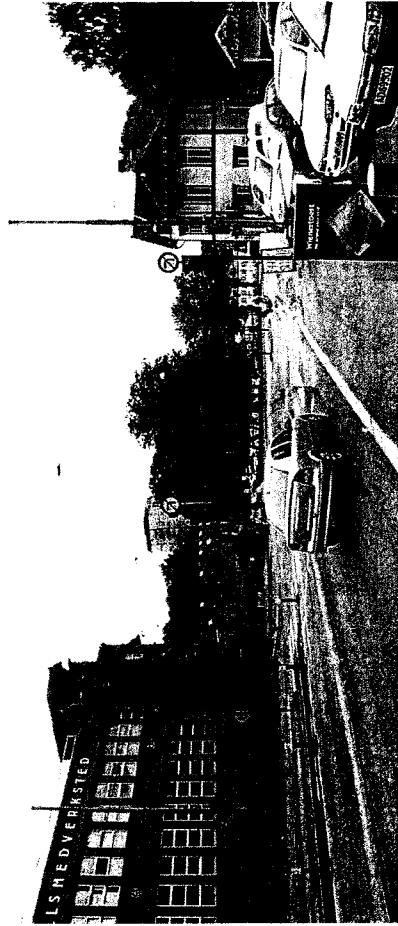
Det aktuelle planområde utgjør et relativt flatt nivå inn mot en mer markert stigning mot nord og øst ved skrenten mot Sukkertoppen. Området stiger med ca 2 m fra cote + 57 til cote + 59. Området ligger godt eksponert for ettermiddagssol.

Lærneressesser

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



Det opprinnelige industribygget fra 1920 har verneverdi, kfr. Byantikvarens gule liste sept 2009. Tilbyggene har mer tvilsom verneverdi og industribygget fra 1950-årene har ingen verneverdi.



Område set fra nord i Trondheimsveien

Miljøfaglige forhold

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

Trafikkforhold

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

På grunn at de pågående arbeidene ved Carl Berner, er det usikkerhet knyttet til dagens trafikkmengder i Trondheimsveien. Nasjonal vegdatabank angir trafikkmengden i Trondheimsveien ved Carl Berner til å være i størrelsesorden 16.000 ÅDT, mens Ring 2 oppgis å ha en trafikkmengde på 13.000 ÅDT i samme område.

Fra området er det ca. 250 meters gangavstand til selve Carl Berners plass og ca. 150 meter til bussholdeplassene i Trondheimsveien. Dagens T-banenedgang i Grenseveien ligger med ca. 300 meters gangavstand fra området via Carl Berners Plass.

Risiko- og sårbarhet

Det går en bekk i nær delvis under planområde (Sinsenbekken). Det er ikke kjente forekomster av radon.

Sosial infrastruktur

Rundt Carl Berners Plass er det et stort tilbud av butikker, privat service og postkontor. Offentlig service forøvrig er lite utbygd i nærområdet. Tøyen-parken med offentlig bad og kultur- og museums tilbud ligger i gangavstand. Tøyenparken med Ola Narr og Torshovdalen er nærmeste større park- og grøntområde. Nærmeste grunnskole er Sinsen skole (1-10) som har god kapasitet. Fra område er det ca 800 meters gangvei langs lokale boligater til skolen. Ny ungdomsskole på Løren planlegges ferdigstilt 3. kvartal 2011. I skolebehovsplanen foreslås Hasle skole utredet mht. utbygging/ombygging med ferdigstillelse 2. kvartal 2015. Videre foreslås ny skole på Teglværkstoma beregnet ferdigstillelse 1. kvartal 2015.

Barnhagedekningen i området er ikke tilfredsstillende, men det planlegges flere større barnehager i bydelen, bl.a. på eiendommen Hasleveien 3-5 rett på andre siden av Hasleveien. Dette blir en stor barnehage. Prosjektet viser plass til 15 baser med foreløpig plan om ferdigstillelse i løpet av 2011. På Sophies Minde rett på andre siden av Trondheimsveien jobbes det for å ta i bruk nordre del av området (våningshuset "Sorgenfri" m.m.) som barnehage. Bystyret har vedtatt reguleringsplan med 16 avdelinger.

Teknisk infrastruktur

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



Område sett fra vest krysset Rosenhoffgata / Trondheimsveien

Det ligger vann- og avløpsledninger samt sterkstrøm og bredbånd både i Hasleveien og Sinsenveien. Det ligger en netstasjon (trafo) på gateplan i Hasleveien. Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, og det ligger fjernvarmer ca. 250 meter fra området i Fougners vei. Det er planlagt videre framføring i Sinsenveien i 2010, noe som vil gi enda kortere tilknytningsavstand.

Estetik og byggeskikk

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

Stedsutvikling

Området nord for Carl Berners Plass ligger i en overgangssone mellom flere enhetlige byområder. I nord «Sinsen-byen» fra 1930-tallet, i øst villabebyggelsen fra 1930- og 40-tallet (Frydenberg), i syd lammellbebyggelsen fra etterkrigstiden, i sør-vest bevaringsområdet Rodeløkka med små trehus fra 1860-70-årene og i nord-vest Rosenhoff-området fra 1920-tallet. I tillegg ligger tre markante punkthus på 11-12 etasjer fra 1950-tallet tett inntill på sør-øst-siden og et nybygd punkthus på 12 etasjer 150 meter mot nord. Rett nord og nord-øst for området, mellom Sinsenveien og Hasleveien og på og rundt Sukkertoppen har det i de siste årene vært gjennomført en omfattende boligutbygging. Det aktuelle planforslaget utgjør en sentral del av overgangssonen som vi kaller Carl Berner Nord (dette uttrykket er også brukt i Kommuneplan 2000).

Barns interesser

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

Universell utforming

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

Juridiske forhold

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

Interesseomsesninger

Det eksisterer ingen kjente interesseomsesninger knyttet til området.



Område sett fra Hasleveien 8 - bevaringsverdig industribygning til høyre.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

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

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

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal eller dersom omdisponering av areal egnet for lek og opphold fører til at hensyn i forhold til at det finnes arealer i nærmiljøet som er store nok og egner seg for lek og opphold ikke kan ivaretas i forhold til dagens eller fremtidens behov. Vedtatt 01.09.89

Gjeldende overordnede planer

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

Byøkologisk program. Viktige punkter er: Opprydding i gamle fyllinger, miljøkartlegging og miljøoppfølgingsprogram, redusere klimagassutslipp og luftforurensning ved å øke kollektive transportmidler, fjernvarmetilknytning og passive varmekilder, godt fungerende vannkretsløp, lokal håndtering av overvann og umyting av naturens selvrensingsevne og åpning av tørlagte bekkker. Vedtatt av Bystyret 1998.

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

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (KDP 14 – 2002). Planens siktemål er generelt å styrke de eksisterende lokalsentra og handlemiljø for å motvirke søkningen mot bilorienterte eksterne sentra utenfor bykjernen med det ekstra transportbehov som da oppstår. Trondheimsveien/Carl Berners Plass er en av fem viktige strøkgater i Oslo indre øst. KPD 14 ble vedtatt 27.11.2002.

Kommunedelplan for torg og møteplasser. (KDP 17, vedtatt 22.04.2009).

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

Gjeldende regulering

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

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

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

Reguleringsplan for Trondheimsveien 132 Sophies Minde. S-4370, vedtatt 14.05.08.

Planen innebærer en større boligbygging med boliger i 6 til 7 etasjer langs Trondheimsveien, men allérekken ut mot Trondheimsveien vil bli bevart.

Områdeanalyse

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

boligbyggingen. Analysen peker på at det eksisterer mange barrierer i område som detaljplanene bør søke å overvinne.

Pågående planarbeid

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

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

Planforslag til offentlig ettersyn innsendt 12.09.09. Forslaget viser boliger i 5 - 8 etasjer som følger gateløpene over en stor Elkjøpbutikk.

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

5. MEDVIRKNING

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Invitasjon til samråd, område og prosessavklaring ble sendt 02.07.04.

Liste over samrådsinnspill

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

Sammendrag av samrådsinnspill

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

Friluftsetaten har ingen anmerkninger. Byantikvaren har ikke registrert forminner / kulturminner.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Forslagsstiller har ønsket en større plan for område, men av forskjellig grunner har dette ikke vært mulig å oppnå. Helse- og velferdsetaens innspill vil bli fulgt opp.

5.2 Kunngjøringsinnspill

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Aftenposten og Dagsavisen 18.02.05

Liste over kunngjøringsinnspill

Bent W Johansen - Akershus Eiendomsmegling AS 25.02.05

Sammendrag av kunngjøringsinnspill

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

Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

Tegninger og øvrige opplysninger vil bli sendt.

5.3 Forhåndsuttalelser

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

Liste over 1. runde forhåndsuttalelser

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

Sammenfatning av forhåndsuttalelsene

1. Bydel Grønnetlekås 06.09.07 etter møte i Teknisk- og miljøkomitéen 03.09.07 (sak 44/07).
Bydelsdirektøren forslag til vedtak anbefalte videre arbeid med planen. Ut fra miljømessige forhold er løsningen med tak over parkeringsnedkjøring og vareområde god. Løsningen for leke- og oppholdsareal er også god. Bydelsdirektøren mener også at det er viktig at den bevaringsverdige bebyggelsen får et godt reguleringsmessig vern. Teknisk- og miljøkomitéens flertall fremmet et annet forslag hvor det blir anbefalt å videreføre den tradisjonelle omsluttede bebyggelsen i 4-6 etasjer, samtidig som de går i mot punkthuset og vil ikke anbefale at det arbeides videre med den foreslåtte løsningen. Mindretallet stemte for bydelsdirektøren forslag.

2. Byantikvaren 16.10.07 saknr. 07/1033.

Byantikvaren gjennomgår historien både til Hasleveien 10 og til området rundt og konkluderer med at industribygningen har bevaringsverdi i seg selv og som del av et kulturmiljø nederst i Hasleveien. I utgangspunktet vil BYA anbefale at hovedbygningen fra ca. 1920 blir bevart, også med tilbyggene både mot vest og mot nord (maskinhallen fra 1930-årene). For at BYA skal kunne ta stilling til riving av tilbyggene, bør det utarbeides en teknisk tilstandsrapport. BYA har ingen merknader til riving av det nyere fritstående næringsbygget fra ca. 1950. BYA finner det positivt at punkthuset får en skulpturell form med en smal front, men mener at eiendommen er lite egnet for plassering av punkbygg, fordi bygget etter BYAs vurdering vil redusere opplevelsen av topografien i området og få en dominerende virkning på opplevelsen av kulturmiljøene. BYA vurderer også basisbyggets tilknytning til det verneverdige industribygget som konfliktrikt. BYA konkluderer med å fraråde planskissen. Utvikling av eiendommen bør etter BYAs mening ta større hensyn til industribygningen.

Forslagsstillerens kommentarer til forhåndsuttalelsene

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liste over 2. runde forhåndsuttalelser

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

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

Sammenfatning av forhåndsuttalelsene

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

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

Forslagsvillers kommentar til forhåndsuttalelsene

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

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

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

5.4. Bemerkninger ved offentlig ettersyn

Inkomne bemerkninger følger som eget vedlegg.

Liste over bemerkninger ved offentlig ettersyn

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 1. Bydel Grünerløkka | 08.06.2009 |
| 2. Samferdselsetaten | 02.05.2009 |
| 3. Byantikvaren | 27.05.2009 |
| 4. Vann- og avløpsetaten | 07.05.2009 |
| 5. Høflund | 04.05.2009 |
| 6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus | 26.05.2009 |
| 7. Statens vegvesen | 11.06.2009 |
| 8. Sinsen Arbeidersamfunn | 18.05.2009 |

Sammenheng av bemerkninger ved offentlig ettersyn

Bydelen viser til forhåndsuttalelse og ønsker en tradisjonell omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer i Carl Berner-området. Planforslaget tar ikke hensyn til dette eller Byantikvarens innsigelser. Komiteen går fortsatt mot det foreslåtte punkthuset da forslaget ikke sikrer barns interesser mit utområder. Det planlagte antall leiligheter er alt for høyt. Komiteen ønsker et felles reguleringsforslag for Hasleveien 10 og Trondheimsveien 119 slik at utviklingen av området kan ses i helhet. På bakgrunn av ovenstående vil Byutviklingskomiteen ikke anbefale forslaget til reguleringsplan.

Samferdselsetaten kan ikke akseptere kjøreatkomst fra Hasleveien til eiendommen. Samtidig er foreslått løsning for vareatkomst fra Hasleveien uheldig i forhold til trafiksikkerhet og sikt. Atkomst fra Hasleveien til eiendommen må løses sammen med Trondheimsvn 119, det ønskes en felles løsning. Planområdet må utvides slik at fortauet i Hasleveien reguleres i 2,5 m bredde med fysisk grønt skille på ca 1,0 m mellom fortau og eiendom. Ikke gateparkering langs Hasleveien. Skal torgområdet reguleres i nord, må planen inkludere Sinsenveien fra Trondheimsveien til foreslått torgområde. Bestemmelsene for torgområdet må sikre allmenhetens rett. Fortauet i Sinsenveien må knyttes til Rosenhoffgata for å få et sammenhengende gangveinett. Fortau forbi avkjørsler skal være gjennomgående med nedsenket kantstein. Avkjørselen i nord må flyttes slik at det oppnås gode siktforhold i forhold til naboeiendommen.

Byantikvaren frarådet forslaget tidligere. Uttalelsene er ikke hensyntatt og etaten fraråder derfor planforslaget slik det foreligger. Etaten er fortsatt skeptisk til umyntelsen av felt A der bebyggelsen kan få en høyde på 11 etasjer, et skalabrudd i området. Det understrekes at hele industrianlegget står på den gule liste og at også maskinhallen bør bevares. Vesentlig at det eldre industribygget kan oppleves som et fritstående element og råder til å trekke byggelinjen bort fra den eldre industribygningens fasader. Byantikvaren fraråder forslaget og ønsker en alternativ plan der hele industribygget fra 1920- og 30-tallet reguleres til spesialområde bevaring. Går inn for en byggelinje i felt A som trekkes bort fra eksisterende bevaringsverdige bebyggelse og en redusert høydeumnyttelse av ny bebyggelse. Byantikvaren ønsker dialog med PBE om utbyggingsrammene i felt A og håper at etatens alternativ kan utarbeides videre.

Vann- og avløpsetaten har hovedledninger liggende i Sinsenveien, kfr. kart. I planforslaget er ny reguleringsgrense lagt i VAV's ledningsstrase. Parkeringskjelleren i 2 etasjer er foreslått helt ut til hovedledningene. Hvis forslaget vedtas må hovedledningene legges om, dette er lite ønskelig. Foreslår at eksisterende reguleringslinje beholdes.

Hafsund. Tiltaket utløser tilkynningskrav til fjernvarme, vedlegger kartutsnitt. Avtale må foreligge før igangsettingstillatelse kan gis, evt bekrefteelse fra Hafsund på at tiltaket ikke kreves tilknyttet.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus ber om at forskriftens kap.2, *Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid* tas inn i bestemmelsene for å sikre håndtering av mulig forurensete masser.

Statens vegvesen har ikke mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Trafikale løsninger burde vært bedre utredet før høring. Slutter seg til PBE som ikke kan anbefale planforslaget.

Sinsen Arbeidersamfunn aksepterer regulering til forretning/ bolig inkludert dagligvare, men protesterer mot høyblokk i 11 etasjer, både pga blokkens høyde og utforming. Kjøring til/fra vareinniak i nord vil øke støybelastning og luftforurensning fra Trondheimsveien, for nærliggende bebyggelse som studentboligene og bebyggelsen på sukkertoppen.

Kdp 13 har føringer om at fornyelse og forbedring skal tilføre kvaliteter som styrker områdets attraktivitet og understøtter et godt oppvekstmiljø. K-planen legger også opp til forankring i en godt dokumentert byformanalyse. Analyse foreligger, men det er ikke tatt tilstrekkelig hensyn til innvendinger fremkommet fra flere hold.

Plasseringen av det ny punkthuset tar ikke hensyn til de tre eksisterende og forslaget vil forhindre en harmonisk utbygging istedenfor å gjøre området urbant og bymessig. Det anbefales å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer istedenfor det foreslåtte punkthuset.

Byantikvarens uttalelse om at eiendommen er lite egnet for plassering av et punktbygg støttes, fordi bygget vil redusere opplevelsen av topografien i området og få en dominerende virkning på kulturmiljøene.

Bemerkningen støtter PBE's foreløpige vurdering og konkluderer med at etaten oppsummerer arbeidersamfunnets egne innvendinger på en god måte. Boligpotensialet i forslaget bør formes til en kvartalsopsluttende struktur slik at det kan etableres avskjermede utearealer i kombinasjon med utearealene i Trondheimsveien 119, med trafikktrygg atkomst til parken ved Trondheimsveien. Arbeidersamfunnet ser det som en av sine viktigste oppgaver å bidra til en balansert god byutvikling i området, med bedring av trafikkforholdene og et godt bomiljø i harmonisk blanding med næringsvirksomhet, grøntarealer og kulturlokaler. Foreliggende forslag om et 11-etasjes punkthus bidrar ikke til dette.

Forslagsstilleres kommentarer til bemerkningene

Grunneier har på bakgrunn av innkomne uttalelser, besluttet å revidere planforslaget. Punkthuset er fjernet og erstattet med en omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer. Forslaget har indre, trafikk sikre utearealer for barn over en næringsetasje. Kjøreatkomst til 2 parkeringskjellere og overdekket varelevering foreslås fra Sinsenveien/Rosenhoffigata. Forslaget er samordnet med planene for Trondheimsveien 119.

Kjøreatkomst fra Hasleveien er forlatt. Atkomst for boligparkering og varelevering foreslås fra Sinsenveien / Rosenhoffigata. Gangveien fra Carl Berner T-banestasjon føres over eiendommens nordlige del ut til fortauet i Sinsenveien. Avkjørselen med nedsenket kantstein i nord er flyttet 8 m fra nabobygningen.

Punkthuset er erstattet med omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer over en forretningsetasje. Industribygget fra 1920 foreslås bevart. Den nyere maskinhallen foreslås revet til fordel for boliger, varemottak og parkeringskjeller. Bestemmelsene er til dels endret i tråd med byantikvarens forslag.

Ny reguleringsgrense i vest er trukket vekk fra VA V's ledningsstrase.

Hafsunds krav om fjernvarme tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Bestemmelsene er revidert for å ivareta opprydding i evt. forurenset grunn.

Nytt reguleringsforslag som har vært forelagt Statens vegvesen, har all kjøreatkomst fra Sinsenveien / Rosenhoffgata.

Reguleringsforslaget er endret til en omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer med trafikkisire, indre utearealer. All kjøreatkomst til parkeringsgarasjer og varelevering fra Sinsenveien / Rosenhoffgata er overdekket.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Reguleringsforslagets utforming er et resultat av innkomne bemerkninger til det tidligere planforslaget med punkt/ høyhus som ikke ble anbefalt av bydelsutvalget og PBE. Forslagsstiller har tatt høyhuset ut av planen. Planforslaget er omarbeidet i tråd med signaler og innkomne bemerkninger om en ønsket karrebebyggelse og en samordning med tilsvarende bebyggelse i foreliggende planforslag for Trondheimsveien 119.

På Hasleveien 10 foreslås en 5 etasjes boligbebyggelse langs Sinsenveien og en 4 etasjes blokk langs Hasleveiens nordre del, begge med et sammenhengende forretningsareal i sokkeletasjen. Skjermet uteareal for beboerne etableres i gårdsrommet mellom blokkene, på taket av forretningsetasjen. Gårdsrommet som forusettes detaljprosjektert, kan via rampe, eller trinnavis utforming, kobles sammen med utearealet i Trondheimsveien 119 og derfra med rampe til nedre uterom på Haslevn 10.

All kjøreatkomst til to parkeringskjellere under bebyggelsen og varelevering under ny blokk mot Hasleveien foreslås fra Sinsenveien / Rosenhoffgata. Langs Hasleveien etableres fortau og grønbelte som kun tillater atkomst for gående. Vareottaket er løst på en slik måte at dersom kommunen krever det, kan alternativ vareatkomst etableres felles med Trondheimsveien 119 ved enveis gjennomkjøring langs fasaden mot Hasleveien, videre inn under "lokket" og ut i Sinsenveien/Rosenhoffgata.

Det store verneverdige industribygget fra 1920 bevares, mens de senere tilbygg foreslås revet. Den gjennomgående forretningsetasjen kobles til den bevaringsverdige bygningen med et glassoverdekket areal langs fasaden mot gårdsrommet for å oppnå en god utnyttelse og en funksjonell forretningsetasje. Byantikvaren har i sin forhåndsuttalelse vært negativ til denne løsningen, men forslagsstiller anser denne sammenkoblingen som helt avgjørende for å fremme planforslaget.

Langs eiendomsgrensen i nord fra Sinsenveien/Rosenhoffgata til Hasleveien etableres gang-/sykkelvei som sikrer ferdsel gjennom kvararealet, bla til Tøyen T-banestasjon. Gang- /sykkelveien foreslås som regulert som privat areal, som følge av at det under denne bygges bygning med nedkjøringsramper og parkering, men med reguleringsbestemmelse om fri offentlig ferdsel / gjennomgang.

Nord for eiendommen ligger en 8 etasjes boligblokk med maks avstand på 1,6 m fra eiendomsgrensen til fasade og med balkongforkanter 30 cm fra grensen. Dette er en uforståelig plansituasjon, da det ikke foreligger heftelser på noen av eiendommene. Forslagsstiller har lagt til grunn minsteavstand 8m mellom ytterveggene, samt noe mer for plassering av bebyggelsen mot Hasleveien 10. Prosjektet har for å vise hensyn ikke henvendelse med større vinduer mot nord, kun noen evt. bvinduer i gavlfasadene. På samme måte trappes volumet langs Sinsenveien ned med to etasjer nærmest naboeiendommen for å sikre bedre lysforhold for disse, slik at 5 og 6 etasje er ca. 14 meter fra nabobygningen. Prosjektet og gang- /sykkelveiens stigning mot Hasleveien er tilpasset de laveste balkongene på den eksisterende boligblokken ved at det etableres både trappe og tilbakeført rampe i den østligste delen.

Prosjektet viderefører eksisterende fasadelinjer /gaterom i området. Gesimshøyder er også i hovedtrekk videreført med maks gesimshøyde på cote +79.95 mot Sinsenveien og cote +76.85 mot Hasleveien.

HASLEVEIEN 10

Dato: 17.11.09

Type	Den lette byen				Krav pr. felt			På tegn.			
	Antall (ei)	Krav		Sum antall	Sykkel	Bil	Areal (1,4 m ²)	Antall	Areal (25 m ²)	Bil	
		Sykkel	Bil								Sykkel
2 rom	9	1,30	0,50	12	5						
3 rom	20	1,60	0,70	32	14						
4 rom eller større	28	2,50	0,90	73	28						
Sum P.krav bolig	58			118	44,6			116	163	1115	58

Virksomhet	*Enhet	Antall (se*)	Den lette byen				Sum antall
			Krav (medium)		Sykkel	Bil	
			Sykkel	Bil			
Forreting/detaljhandel	1000 m ²	3300	6	12	20	40	
Handelscenter	1000 m ²	6	6	12	0	0	
Kontor (anslag)	1000 m ²	2200	7	5	15	11	
Woonsikaler	1000 m ²	4	4	5	0	0	
Sum P.krav næring			35	49	50,8	1285	
Partering på lærerog							0
Sum P.krav totalt for hele utbyggingen							135

Sjøpplandtering for forretningsdelen skjer ved containere plassert ved rampene for varemottak, mens beboerne benytter disponibelt areal ved utkjøringen fra garasjekjellerne.

Støy. Planforslaget gir et skjermet sammenhengende gårdsrom og gir derfor en helt annen situasjon for beboernes utearealer enn tidligere planforslag. Støy ved fasade forkommer i hovedsak mot Sinsenveien, kfr vedlagt støyrapport fra Asplan Viak. Alle boliger har i denne delen minst ett oppholdsrom mot stille side.

Prosjektet forutsettes utført med variasjon i materialene. Fasaden tenkes utført i murverk, pusset murverk eller et puss-system, med innslag av treverk eller kunststoffplater med yttersjikt i tre. I utomhus og sokkel tenkes innslag av naturstein. Metallspiler og glassrekkeverk på balkonger. Det forutsettes nøytrale farger som hvite og grå på større flater, men med varme innslag i oker og treverk i detaljering og felter.

Analysar

AsplanViak har utarbeidet følgende analyser som følger saken:

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

Konklusjonene fra de respektive analysene er tatt inn i kapittel 8: Konsekvenser av forslaget.

Sol/skygge

Det er utarbeidet sol/skygge-illustrasjoner som vedlegges i kapittel 8.

7. PLANFORSLAGET

Reguleringsformål

Planområdet reguleres i henhold til plan- og bygningslovens:

- § 12-5.1.- Bebyggelse og anlegg: - boligbebyggelse, forretninger, kontor.
- § 12.5.2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: - gang-/sykkelveg, fortau.
- § 12.6. - Hensynssoner i reguleringsplan: - bevaring av bygning

Grad av utnyttning og høyder

Maksimalt tillatt utnyttelse innenfor planområdet skal være BRA = 11.500 m², hvorav max 3.300 m² kan nyttes til forretninger i bebyggelsens første etasje. Bruksareal under terrengcote + 58,5 skal ikke medregnes i grad av utnyttelse. Bebyggelsen mot Sinsenveien er på 5 boligetasjer over en forretningsetasje og har en maks gesimshøyde på cote + 79,2. Ny bebyggelse mot Hasleveien er på 4 etasjer over en forretningsetasje og har en maks cotehøyde på 76,4.

Boligetasje har en brutto høyde på 2,8 m, og forretningsetasjen 5,8 m.

Utendørs oppholdsarealer i tilknytning til boligene utgjør min 35 m² pr.bolig og ligger i hovedsak i indre gårdsrom på cote + 64,0.

Bebyggelsens plassering

Bebyggelsen skal ligge innenfor de byggegrenser, maksimale gesimshøyder og grenser for underjordisk parkeringsanlegg som er vist på plankartet. Balkonger og kamapper tillates utraget over byggegrense med inntil 2,5 m ved minimum 4,5 m fri høyde over gategrunn.

Bebyggelsens utforming

Prosjektet forutsettes utført som en 4-5 etasjes randbebyggelse med boliger rundt et indre gårdsrom, beliggende på taket av en gjennomgående forretningsetasje. Bebyggelsen utformes med flate tak.

Landskap

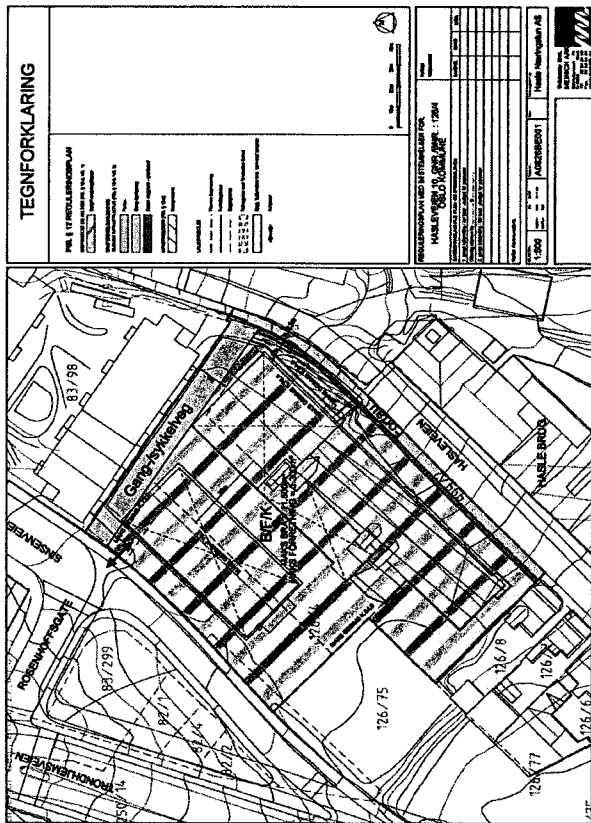
Bygningsmassen tar opp i seg og formidler det stedlige terrengfall bla. med den gjennomgående gang-/sykkelveien mellom Hasleveien og den lavreliggende Sinsenveien. Uteareal for boligene over forretningsbygningen ligger planfritt med den høyere liggende Hasleveien, og forretningsetasjen ligger i naturlig høyde mot Sinsenveiens nivå.

Stedsutvikling

Prosjektet viderefører Oslos tradisjonelle kvartalsbebyggelse gjennom form og etasjehøyder og danner med omliggende bebyggelse og planene for resten av kvartalet et indre skjermet gårdsrom for lek og opphold.

Verneinteresser

Den opprinnelige industribygget fra 1920 inngår i planen og reguleres til bevaring.



8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

- Planforslaget oppfyller i all hovedsak kommunens overordnede planer og føringer ved
- generelt bidrag til foretting og konsentrasjon i nærheten av kollektivtrafikk
 - generell oppgradering og bedring av allment tilgjengelig utearealer
 - bedre kvalitet på leke- og oppholdsareal for barn og unge
 - bedre trafiksikkerhet
 - bedre reguleringsmessig vern av bevaringsverdig bebyggelse

Landskap

Bylandskapet oppgraderes ved at en eldre industriomt, delvis i bruk til parkering, bygges med bolig- og næringsbebyggelse med et tidsmessig uttrykk.

Verneinteresser

Det karakteristiske industribygg fra 1920-tallet reguleres til hensynssone /bevaring. Byantikvaren har bedt om at også nordre tilbygg fra 30-tallet bevares. For å oppnå en god og funksjonell tomteutnyttelse viser planforslaget riving av denne maskinhallen. I tråd med byantikvarens sekundære løsning foreslås en lett, transparent sammenbinding mot det eldre industribyggets vestfasade.

Miljøfaglige forhold

Sjøyberegningene fra Asplan Viak viser at noen boenheter blir liggende i rød sone for vegtrafikkstøy.

Det er likevel mulig å tilfredsstille krav til støynivå innvendig ved riktig dimensjonering i alle boenheter. Detaljbeskrivelse av tiltak er avhengig av at endelige romløsninger kan legges til grunn for beregning av tiltakene.

Støy på uteplasser i ly av bygningene er tilfredsstillende i nivå og omfang i hht T 1442.

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

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

Forurenses grunn

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

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

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

Trafikkforhold

Asplan Viak-rapporten viser at utbyggingen av Hasleveien 10 vil gi en beregnet trafikkvekst på ca 390 biler pr døgn (ÅDT) og ca 70 biler i dimensjonerende ettermiddagstime (sum begge retninger).

Trafikkøkningen i Trondheimsveien som følge av Hasleveien 10 er 110 biler per årsdøgn (nord for Sinsenveien) og 180 biler pr årsdøgn (sør for Sinsenveien). Disse trafikkmengdene tilsvarer et års generell trafikkvekst i de to samme snittene.

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

Trafikkavviklingen i krysset Trondheimsveien X Sinsenveien X Rosenhofgata bli bedre i 2018 enn i dag, med unntak av armen fra Sinsenveien som får noe dårligere avvikling. Dette forutsetter at tilfartskontroll til Carl Berners plass og at denne virker iht. forutsetningene.

Parkeringsbehovet for etter planlagt utbygging er beregnet til 119 bilplasser på virkedager. For handel er behovet beregnet til 50 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 105 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til.

Risiko- og sårbarhet

ROS-analysen utarbeidet av Asplan Viak, har avdekket at følgende uønskede hendelser havner i gul risiko-klasse i tillegg til momenter omtalt under støy og forurenses grunn.

Brannbiler må ha tilgang til ny bebyggelse fra alle sider av bygget. Det er viktig at deler av dekket på utomhusområdet mellom bebyggelsen dimensjoneres for slike kjøretøy slik at brannbiler kan få tilgang til bygget fra alle sider.

- Det er to farlige punkt knyttet til syklistene som kommer ned Sinsenveien og ut fra den nye gang-sykkelveien i forhold til utkjøring fra parkeringsgarasjen. Dette gjelder spesielt dersom syklistene sykler på fortauet. Syklistene får god hastighet nedover Sinsenveien og det er viktig med god friskt fra utkjøringen fra parkeringsskjelleren mot Sinsenveien nord og mot utløpet av gang-/sykkelveien.

- Videre kan det oppstå konflikter mellom syklistene som kommer ned ny gang - / sykkelveg mot Sinsenveien og syklistene nedover langs Sinsenveien. Eksisterende boligblokk i Sinsenveien 54 hindrer frsikien. Dette kan avbøtes med oppmerking på bakken og skilting som varsler syklistene om situasjonen.

Anleggsfasen er lite avklart på dette planstadiet, men det er klart at anleggsfasen vil medføre ulemper for eksisterende bebyggelse både i forhold til anleggstrafikk og selve anleggsgjennomføringen. Man vet ikke hvor dypt det er til fjell, og dette må undersøkes og deretter vil fundamenteringsmetode fastlegges. Evt. begrensninger i fnt anleggstrafikk blir avklart i seinere planfaser.

Teknisk infrastruktur

Bebyggelsen knyttes til eksisterende infrastruktur i gatene rundt eiendommen og til fjernvarmen som kommer i Sinsenveien i 2010.

Estetik og byggeskikk

Gjennom en bebyggelse med oppsluttende karakter i volum og høyder og et tidsmessig uttrykk i form og materialer, samspiller forslaget med strøkets øvrige bebyggelse og målestokk og bidrar til å heve byområdets kvalitet, miljø og standard.

Stedsutvikling

Prosjektets 58 leiligheter med all parkering under bakken og de nye forretningslokale i samspill med den eldre bevaringsverdige industribebyggelsen, vil forandre den tidligere industritomten til et sentralt og attraktivt sted i bydelen.

Barns interesser

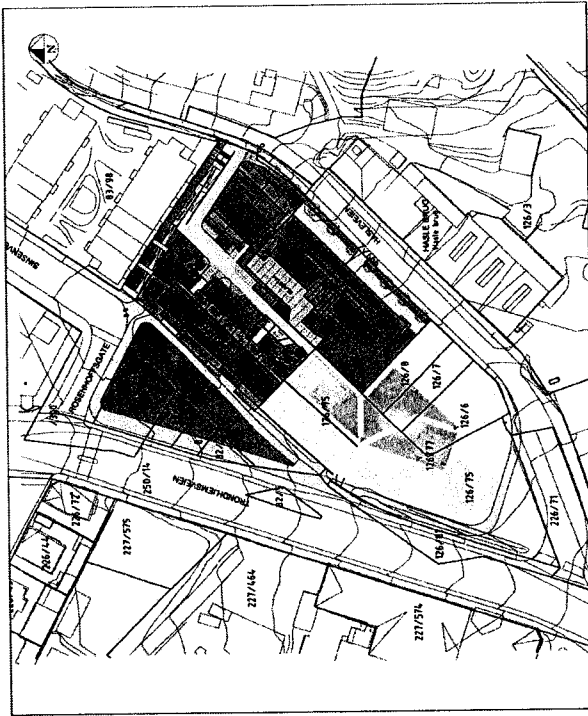
Leke- og oppholdsarealer for barn og unge får en god og solrik beliggenhet i det støyskjermete og trafikksikre gårdstområdet mellom blokkene.

Universell utforming

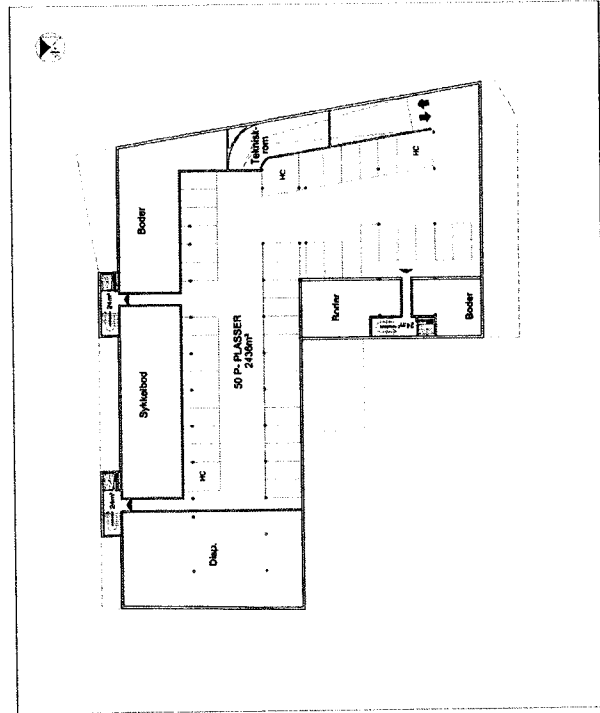
Den nye bebyggelsen blir utformet med universell tilgjengelighet for bevegelseshemmede og rullestolbrukere både ute og inne i alle etasjer.

9. ILLUSTRASJONER

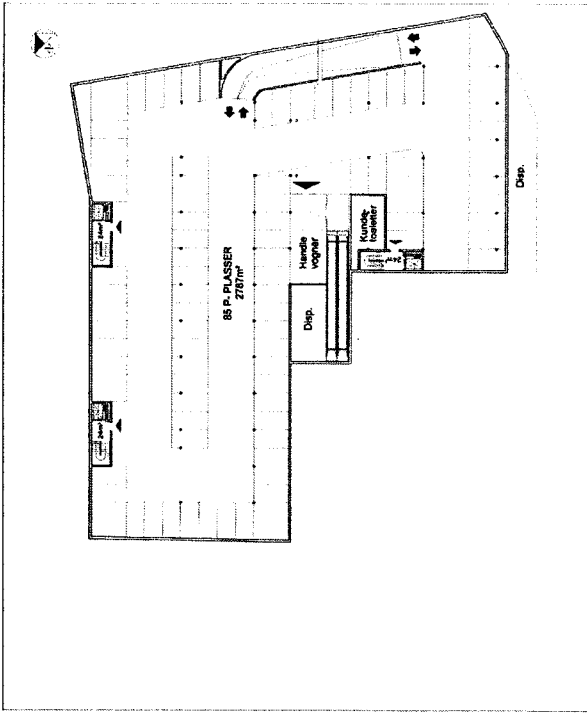
Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.



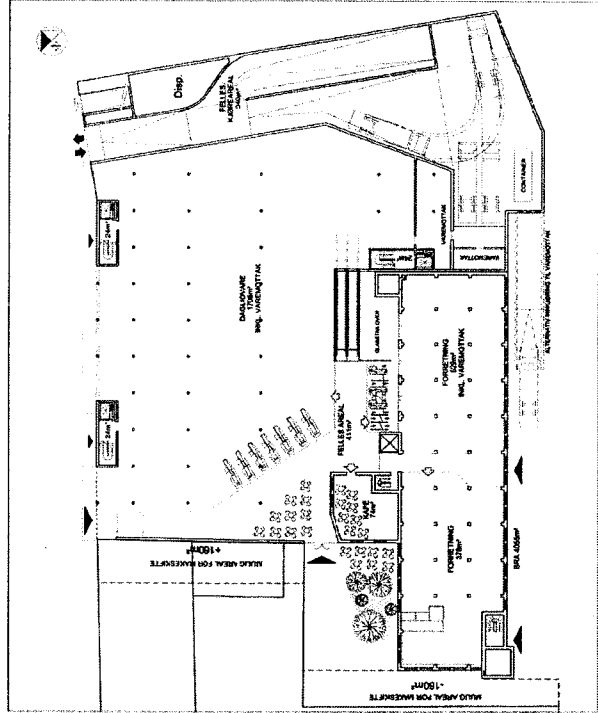
Situasjonsplan



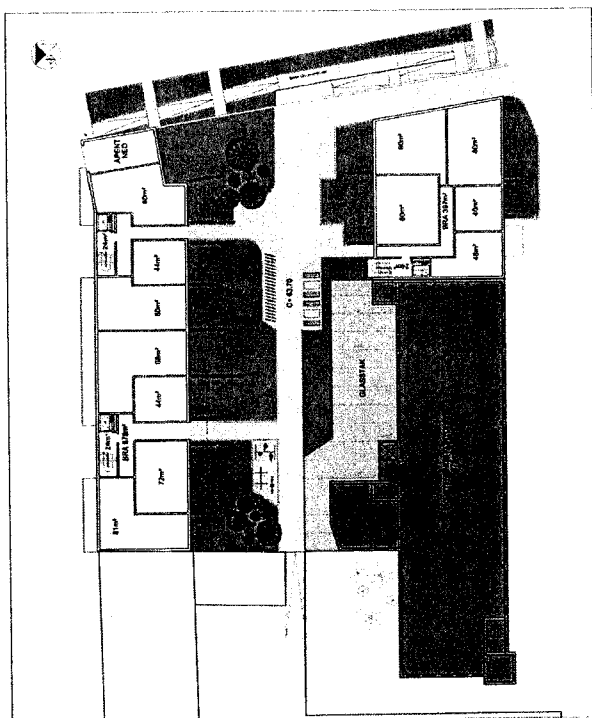
Plan 2U kjeller



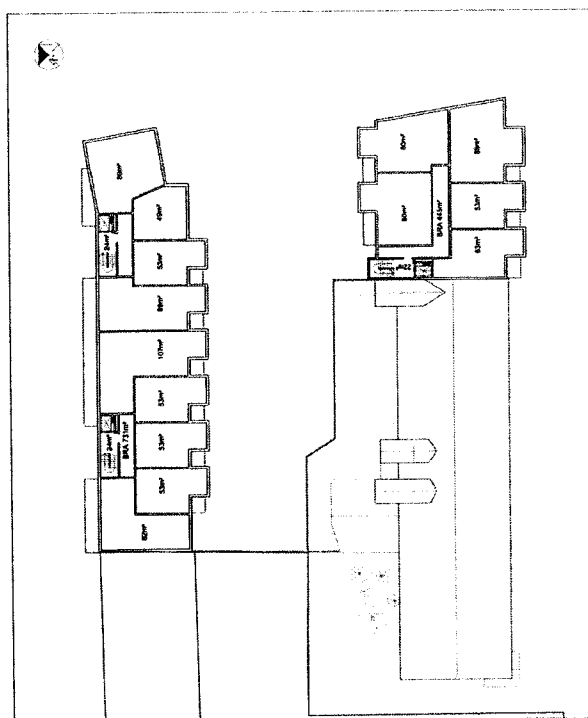
Plan 1U kjeller



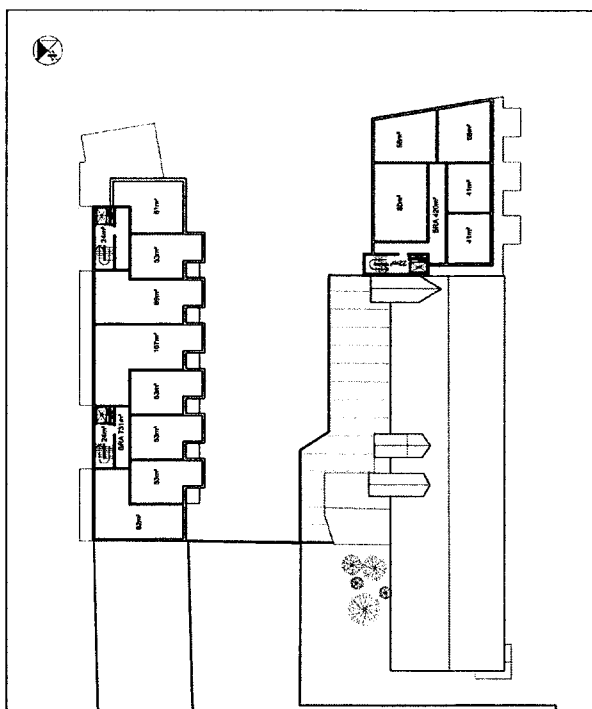
Plan 1. Etasje



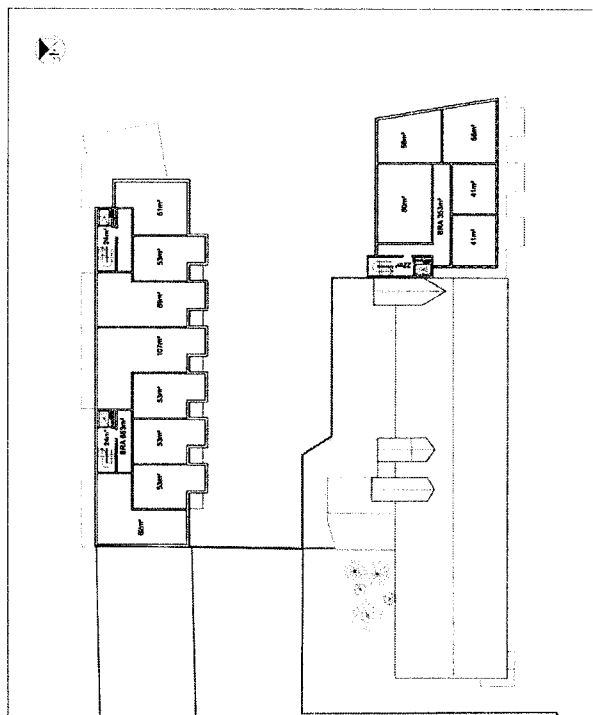
Plan 2. etasje



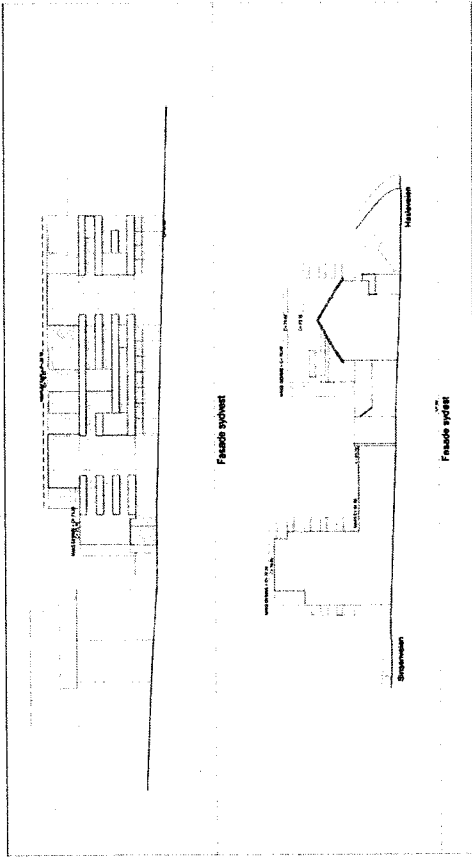
Plan 3-4. etasje



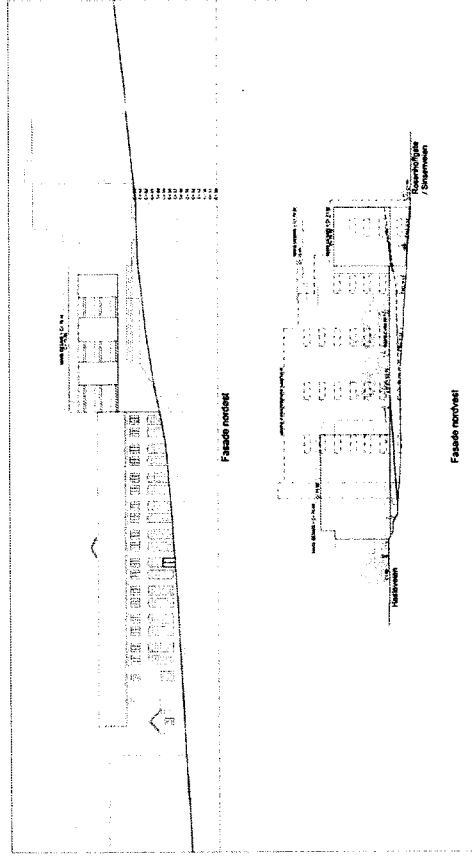
Plan 5. etasje



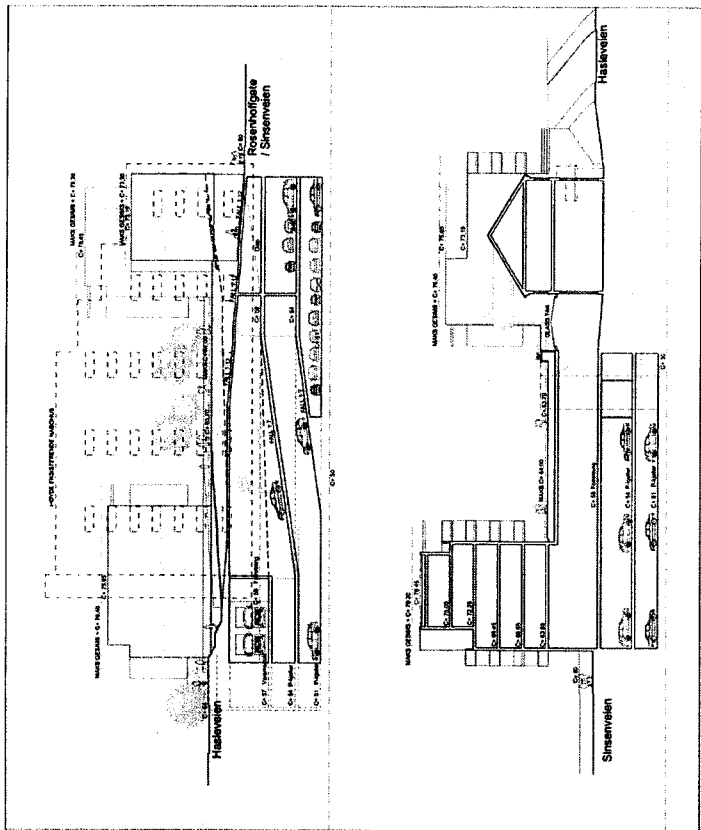
Plan 6. Etasje



Fasader



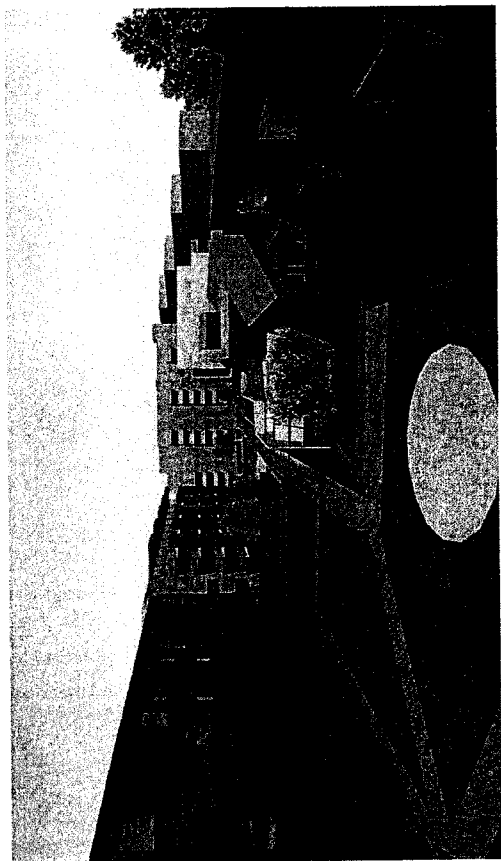
Fasader



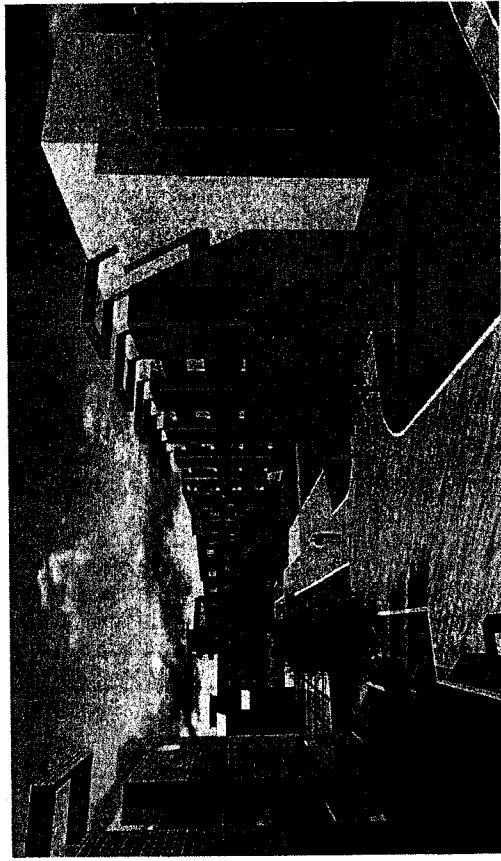
Snitt



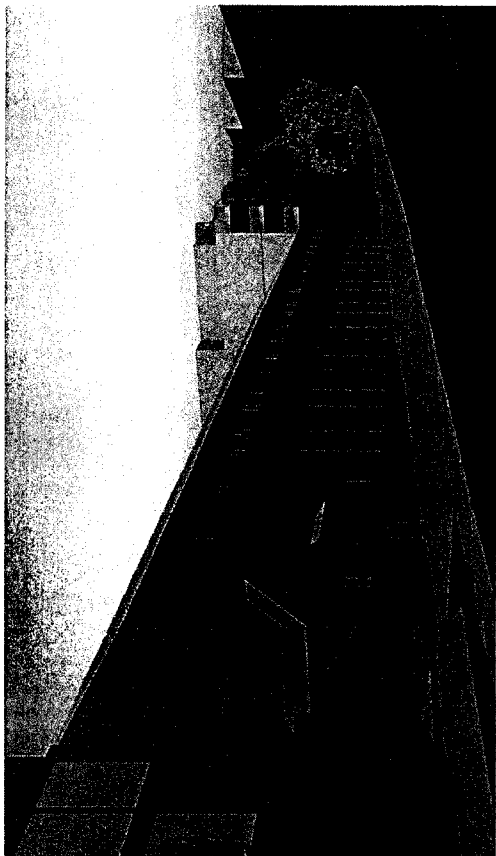
Sett fra Trondhjemsveien opp mot Sinsensveien / Rosenhoffgata



Gårdsrom sett fra sydvest og nabobebyggelse



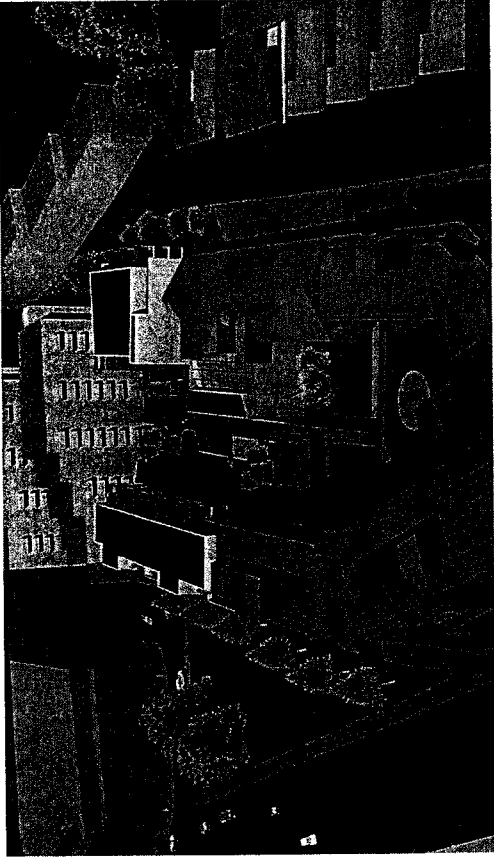
Gårdsrom sett fra nordøst og nabobebyggelse



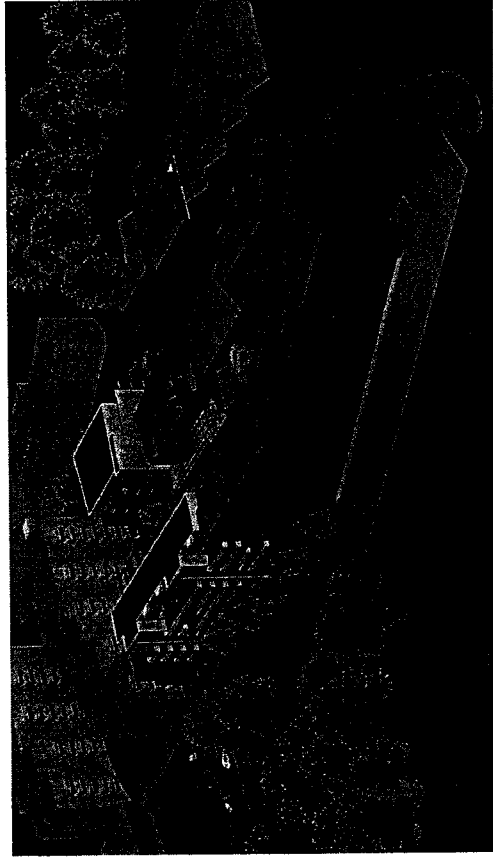
Sett opp langs Hasleveien



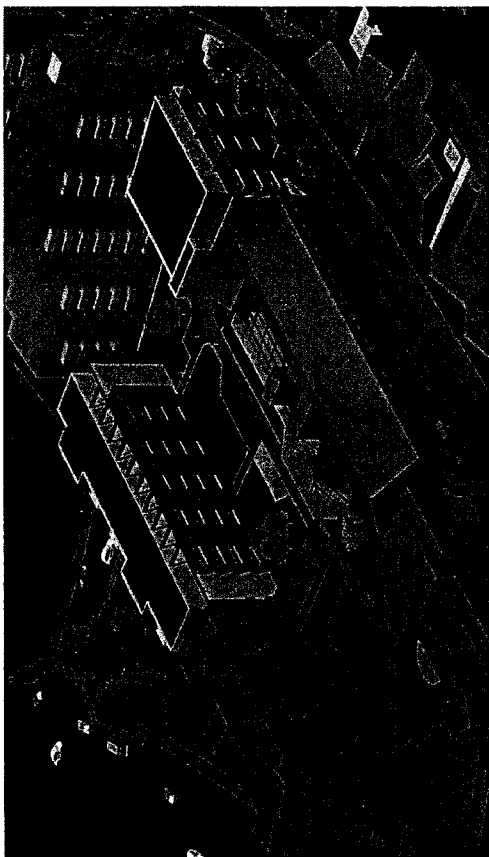
Sett fra nord



Sett fra syd



Sett fra vest

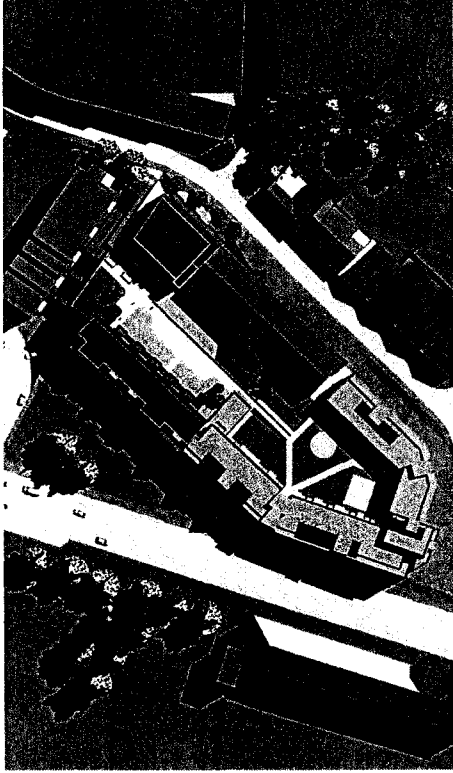


Sett fra øst

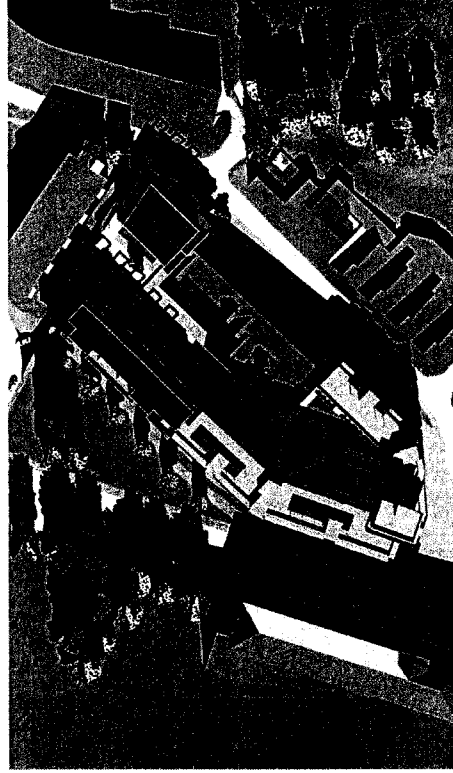


Ser inn i mellom eksisterende bygning og ny bebyggelse fra vest

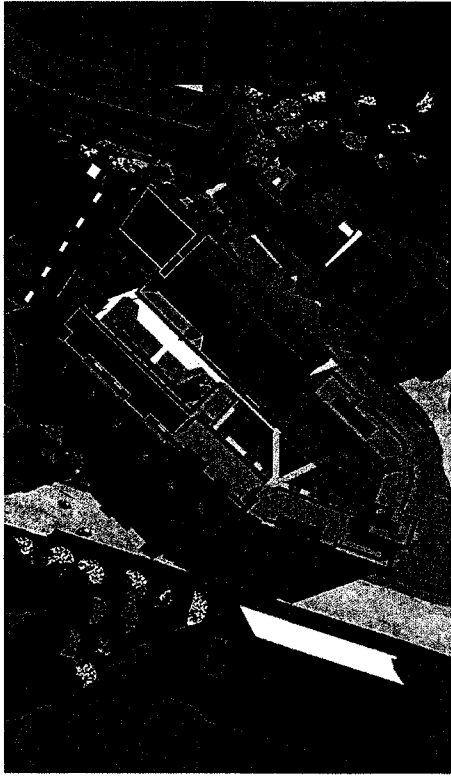
SOLSTUDIET



Sommersolverv 23. juni kl. 1.200



Sommersolverv 23. juni kl. 1.800



Vår- og høstjævndøgn 21. mars og september kl.1200



Vår- og høstjævndøgn 21. mars og september kl.1800



5.4. Bemerkninger ved offentlig ettersyn

Innkommne bemerkninger følger som eget vedlegg.

Liste over bemerkninger ved offentlig ettersyn

1. Bydel Grünerløkka	08.06.2009
2. Samferdselsetaten	02.05.2009
3. Byantikvaren	27.05.2009
4. Vann- og avløpsetaten	07.05.2009
5. Hafslund	04.05.2009
6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	26.05.2009
7. Statens vegvesen	11.06.2009
8. Sinsen Arbeidersammfunn	18.05.2009

Sammenheng av bemerkninger ved offentlig ettersyn

Bydelen viser til forhåndsuttalelse og ønsker en tradisjonell omsluttende bebyggelsen i 4-6 etasjer i Carl Berner-området. Planforslaget tar ikke hensyn til dette eller Byantikvarens innsigelser. Komiteen går forsett mot det foreslåtte punkthuset da forslaget ikke sikrer barns interesser mht utområder. Det planlagte antall leiligheter er alt for høyt. Komiteen ønsker et felles reguleringsforslag for Hasleveien 10 og Trondheimsveien 119 slik at utviklingen av området kan ses i helhet. På bakgrunn av ovenstående vil Byutviklingskomiteen ikke anbefale forslaget til reguleringsplan.

Samferdselsetaten kan ikke akseptere kjøreatkomst fra Hasleveien til eiendommen. Samtidig er foreslått løsning for vareatkomst fra Hasleveien uehdig i forhold til trafiksikkerhet og sikt. Atkomst fra Hasleveien til eiendommen må leses sammen med Trondheimsvn 119, det ønskes en felles løsning. Planområdet må utvides slik at fortauet i Hasleveien reguleres i 2,5 m bredde med fysisk grønt skille på ca 1,0 m mellom fortau og eiendom. Ikke gateparkering langs Hasleveien. Skal torgområdet reguleres i nord, må planen inkludere Sinsenveien fra Trondheimsveien til foreslått torgområde. Bestemmelsene for torgområdet må sikre allmenhetens rett. Fortauet i Sinsenveien må knyttes til Rosenhoffgata for å få et sammenhengende gangveinnett. Fortau forbi avkjørsler skal være gjennomgående med nedsenket kantstein. Avkjørselen i nord må flyttes slik at det oppnås gode siktforhold i forhold til naboeiendommen.

Byantikvaren frarådet forslaget tidligere. Uttalelsene er ikke hensyntatt og etaten fraråder derfor planforslaget slik det foreligger. Etaten er fortsatt skeptisk til umytelsen av felt A der bebyggelsen kan få en høyde på 11 etasjer, et skalaubrudd i området.

Det understrekes at hele industrianlegget står på den gule liste og at også maskinhallen bør bevares. Vesentlig at det eldre industribygget kan oppleves som et frittstående element og råder til å trekke byggeplanen bort fra den eldre industribygningens fasader.

Byantikvaren fraråder forslaget og ønsker en alternativ plan der hele industribygget fra 1920- og 30-tallet reguleres til spesialområde bevaring. Går inn for en byggeplan i felt A som trekkes bort fra eksisterende bevaringsverdige bebyggelse og en redusert høydeutnyttelse av ny bebyggelse.

Byantikvaren ønsker dialog med PBE om utbyggingsrammene i felt A og håper at etatens alternativ kan utarbeides videre.

Vann- og avløpsetaten har hovedledninger liggende i Sinsenveien, kfr. kart. I planforslaget er ny reguleringsgrense lagt i VAV's ledningsstrase. Parkeringskjelleren i 2 etasjer er foreslått helt ut til

hovedledningene. Hvis forslaget vedtas må hovedledningen legges om, dette er lite ønskelig. Foreslår at eksisterende reguleringslinje beholdes.

Hafslund. Tiltaket utløser tilknytningskrav til fjernvarme, vedlegger kartutsnitt. Avtale må foreligge før igangsettingsstillatelse kan gis, evt. bekrefteelse fra Hafslund på at tiltaket ikke kreves tilknyttet.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus ber om at forskriftens kap.2, *Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid* tas inn i bestemmelsene for å sikre håndtering av mulig forurensete masser.

Statens vegvesen har ikke mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Trafikale løsninger burde vært bedre utredet før høring. Slutter seg til PBE som ikke kan anbefale planforslaget.

Simsen Arbeidersamfunn aksepterer regulering til forreting/ bolig inkludert dagligvare, men protesterer mot høyblokk i 11 etasjer, både pga blokkens høyde og utforming. Kjøring til/fra vareinntak i nord vil øke støybelastning og luftforurensning fra Trondheimsveien, for nærliggende bebyggelse som studentboligene og bebyggelsen på sukker toppen.

Kdp 13 har føringer om at formyelse og forbedring skal tilføre kvaliteter som styrker områdets attraktivitet og understøtter et godt oppvekstmiljø. K-planen legger også opp til forankring i en godt dokumentert byformanalyse. Analyse foreligger, men det er ikke tatt tilstrekkelig hensyn til innvendinger fremkommet fra flere hold.

Plasseringen av det nye punkthuset tar ikke hensyn til de tre eksisterende og forslaget vil forandre en harmonisk utbygging istedenfor å gjøre området urbant og bymessig. Det anbefales å videreføre den tradisjonelle omsluttende bebyggelse i 4-6 etasjer istedenfor det foreslåtte punkthuset.

Byantikvarens uttalelse om at eiendommen er lite egnet for plassering av et punktbygg støttes, fordi bygget vil redusere opplevelsen av topografien i området og få en dominerende virkning på kulturminnene.

Bemerkningen støtter PBE's foreløpige vurdering og konkluderer med at etaten oppsummerer arbeidersamfunnets egne innvendinger på en god måte. Boligpotensialet i forslaget bør formes til en kvartalsoppsluttende struktur slik at det kan etableres avskjermede utearealer i kombinasjon med utearealene i Trondheimsveien 119, med trafikktrygg atkomst til parken ved Trondheimsveien. Arbeidersamfunnet ser det som en av sine viktigste oppgaver å bidra til en balansert god byutvikling i området, med bedring av trafikkforholdene og et godt bomiljø i harmonisk blanding med næringsvirksomhet, grøntarealer og kulturlokaler. Foreliggende forslag om et 11-etasjes punkthus bidrar ikke til dette.

Forslagsstillerens kommentarer til bemerkningene

Grunneier har på bakgrunn av innkomne uttalelser, besluttet å revidere planforslaget. Punkthuset er fjernet og erstattet med en omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer. Forslaget har indre, trafikk sikre utearealer for barn over en næringsetasje. Kjøreatkomst til 2 parkeringskjellere og overdekket varelevering foreslås fra Sinsenveien /Rosenhoffgata. Forslaget er samordnet med planene for Trondheimsveien 119.

Kjøreatkomst fra Hasleveien er forlatt. Atkomst for boligparkering og varelevering foreslås fra Sinsenveien / Rosenhoffgata. Gangveien fra Carl Berner T-banestasjon føres over eiendommens nordlige del ut til fortauet i Sinsenveien. Avkjørselen med nedsenket kantstein i nord er flyttet 8 m fra nabobygningen.

Punkthuset er erstattet med omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer over en forretningsetasje. Industribygget fra 1920 foreslås bevart. Den nyere maskinhallen foreslås revet til fordel for boliger, vareromtak og parkeringskjeller. Ny bebyggelse er trukket vekk fra industribyggets vestfasade. Bestemmelsene er endret i tråd med byantikvarens forslag.

Ny reguleringsgrense i vest er trukket vekk fra VAV's ledningstrase.

Hafslunds krav om fjernvarme tas til orientering.

FAKTAARK

Forslagsstiller: Hasle Næringsstun AS ved Norgesgruppen Eiendomsdrift AS, boks 300 Skøyen, 0213 Oslo, v. Trond Enger, tel. 918 20 200, mob. 47 60 15 15, e-post: trond.enger@norgesgruppen.no

Konsulent: Meinich Arkitekter AS, Briskebyveien 74, 0259 Oslo.
w/ Are Meinich, tlf 22 54 24 22, mob. 920 30 222, e-post: are@meinich.no

Eieropplysninger

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

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 5505 m²
- herav hensynsone 927 m²

Areal for hvert formål:

Bolig, forretning, kontor: 4763 m²
Fortau, gang-/sykkelveg, annen veggrunn 742 m²

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over kote +58 (fra første etasje): BRA= 8083 m²
Under terreng: BRA= 5367 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA= 3051 m²

Utnyttelse m. m.

Bebygd areal

BYA= 3258 m² eks. bevaringsregulert bebyggelse
BYA= 4198 m² inkl. bevaringsregulert bebyggelse
% - BYA= 59 % eks. bevaringsregulert bebyggelse
% - BYA= 76 % inkl. bevaringsregulert bebyggelse
BRA= 4968 m² inkl. fellesarealer over terreng
BRA= 5227 m² totalt over kote + 58,5
BRA= 3049 m² forretningsareal

Prosent bebygd areal:

BRA= 2178 m² kontorareal
BRA= 4332 m² under kote + 58,5 (inkl. parkering bolig/næring)
BRA= 939 m² over kote + 58,5 (innkjøring, rampe og varemottak)

Bruksareal bolig

Bruksareal næring

Bruksareal p-anlegg

Bruksareal p-anlegg

Antatt antall boligenheter: 58 stk.

Antatt boligtype: blokk

Antatt leilighetsfordeling: 16% 40-50m2 (9 stk), 34% 50-80m2 (20 stk), 50% >80m2 (29 stk).

Parkering

Parkering skal være som følger:

Plasser under terreng: 135 stk.

Plasser på terreng: 0 stk.

Plasser for sykkelparkering: = 151 plasser

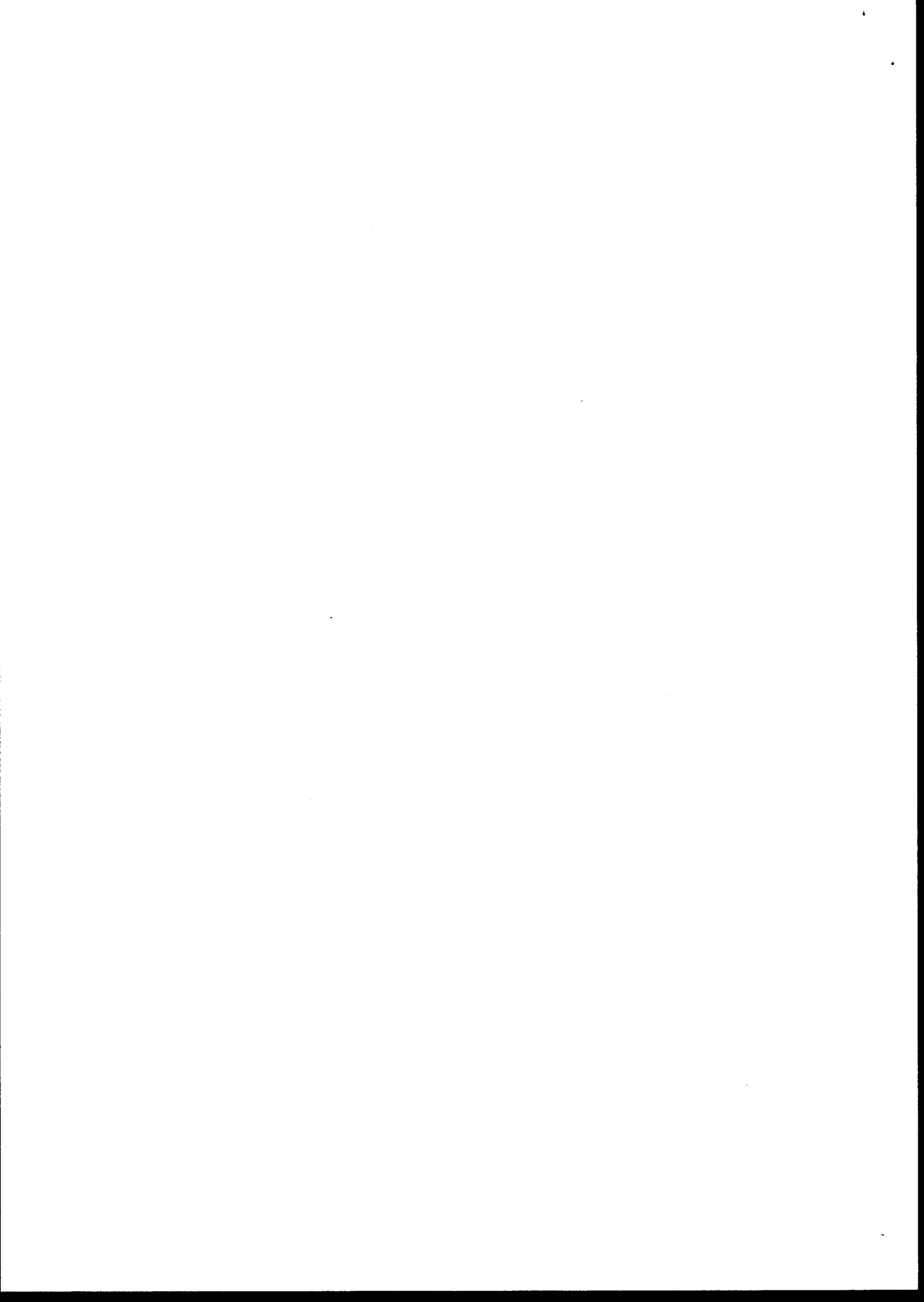
Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningslovens kapittel 14. Konsekvensutredninger med tilhørende forskrift. Planforslaget faller ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes.

Kunngjøring og varsling/Varsling/Offentlig ettersyn

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

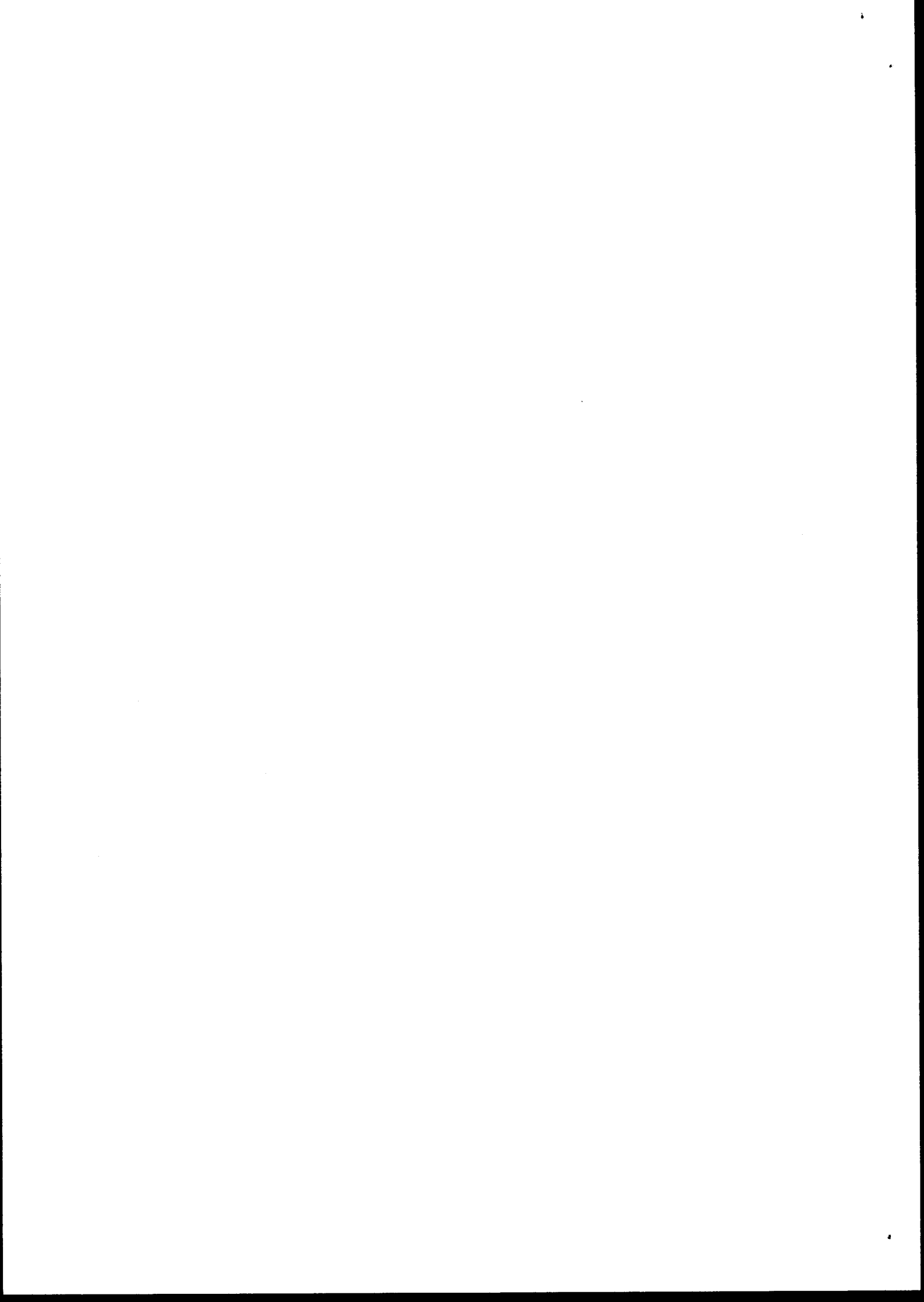
Saken lå ute til offentlig ettersyn i tiden 27.04.2009 til 27.05.2009.



Bestemmelsene er revidert for å ivareta opprydding i evt. forurenset grunn.

Nytt reguleringsforslag som har vært forelagt Statens vegvesen, har all kjøreakkomst fra Sinsenveien / Rosenhoffgata.

Reguleringsforslaget er endret til en omsluttende boligbebyggelse i 5 etasjer med trafikkikre, indre utearealer. All kjøreakkomst til parkeringsgarasjer og varelevering fra Sinsenveien /Rosenhoffgata er overdekket.





NorgesGruppen Eiendomsdrift AS
Reguleringsplan for Hasleveien 10- Utredninger
Revisjon høst 2009

Utgave: 02
Dato: 2009-11-16

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: NorgesGruppen Eiendomsdrift AS
Rapportnavn: Reguleringsplan for Hasleveien 10- Utredninger. Revisjon oktober 2009
Utgave/dato:
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 522850 – Hasleveien 10, trafikk, støy, forurenset grunn og ROS.
Oppdragsbeskrivelse: Rapport med tema-utredninger for trafikk, støy/vibrasjoner, forurenset grunn og ROS-analyse. Revisjon på grunn av endring i planforslaget.

Oppdragsleder: Kristin Strand Amundsen
Fag: Utredning
Tema: By- og tettstedsutvikling; Forurensning; Støy / akkustikk; Trafikk / transport
Leveranse: Rapport / utredning

Skrevet av: Kristin Strand Amundsen
Kvalitetskontroll: Randi Birgitte Svånå

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

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

I forbindelse med innsendelse av planskisse ba Plan- og bygningsetaten om at følgende utredninger skulle gjennomføres:

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

Asplan Viak har vært engasjert av Norgesgruppen AS for å gjennomføre de disse fire delutredningene. Utredningene forelå første gang i september 2009.

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

Et tidligere planforslag med høyhus har vært ute til offentlig ettersyn og i ettertid er det gjort endringer i planforslaget som medfører at temautredningene må revideres.

Endringer i planforslaget har medført følgende justeringer / endringer i trafikkanalysen.

Trafikkanalysen: Det nye planforslaget medfører noe mindre trafikk enn planforslaget fra høsten 2008 (100 færre biler per døgn, og 10 færre biler i dimensjonerende time ettermiddag).

Grunnforhold: ingen endring i temautredningen.

Støy: det er gjennomført helt nye støyberegninger siden det nye planforslaget har en helt annerledes struktur en planforslaget fra 2008. I tillegg har planleggingen av bebyggelsen på nabotomten (Trondheimsveien 119) kommet lengre, slik at man har kunnet ta hensyn til denne bebyggelsen i støyberegningene. Kap 3 viser støyberegninger for Hasleveien 10 med og uten planlagt bebyggelse på Trondheimsveien 119.

ROS-analysen: Det er kun foretatt mindre justeringer/tilpassinger av ROS-analysen.

Trond Enger har vært oppdragsgivers kontaktperson for oppdraget. Sven W. Meinich hos Meinich Consult AS har ansvar for planforslaget og har bidratt med informasjon om tiltaket.

Temautredningene er utført av følgende medarbeidere hos Asplan Viak: Trond Noren, støyberegninger, Hans Ola Fritzen, trafikkanalyse og Ola Nordal forurenset grunn. Kristin Strand Amundsen har vært Asplan Viaks oppdragsleder har gjennomført ROS-analysen.

Sandvika, 16.11.2009

Kristin Strand Amundsen
Oppdragsleder

Randi Svånå
Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	7
1 Innledning.....	9
1.1 Beskrivelse av dagens situasjon.....	9
1.2 Planforslaget.....	10
2 Trafikkanalyse	13
2.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	13
2.2 Dagens situasjon	14
2.3 Trafikk som følge av planforslaget.....	15
2.4 Kapasitet i kryss.....	19
2.5 Oppsummering og konklusjon	22
3 Støy og vibrasjoner	23
3.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	23
3.2 Støyretningslinjer	23
3.3 Beregningsresultater.....	24
3.4 Oppsummering og konklusjon	30
4 Forurenset grunn.....	31
4.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale	31
4.2 Dagens situasjon	33
4.3 Konsekvenser av planforslaget.....	33
4.4 Oppsummering og konklusjon	34
5 ROS-analyse.....	35
5.1 Metode.....	35
5.2 Uønskete hendelser, konsekvenser og tiltak	36
VEDLEGG A: Beregningsresultater Veitrafikk.....	47
VEDLEGG B: Beregningsresultater Trikk.....	54

SAMMENDRAG

Planforslaget innebærer etablering av en dagligvarebutikk (Meny) med 1730 m² salgsareal. Videre innebærer planforslaget ca. 290 m² lager / varemottak, 650 m² annen detaljhandel og mulighet for å etablere et Vinmonopol på ca 550 m². Planforslaget inneholder også 4400 m² BRA til boligformål (4-5 etasjer), ca 70 leiligheter.

Trafikkanalysen:

Utbygging av Hasleveien 10 vil gi en beregnet trafikkvekst på ca 390 biler pr døgn (ÅDT) og ca 70 biler i dimensjonerende ettermiddagstime (sum begge retninger). Trafikkøkningen i Trondheimsveien som følge av Hasleveien 10 er 110 biler per årsdøgn (nord for Sinsenveien) og 180 biler pr årsdøgn (sør for Sinsenveien.) Disse trafikkmengdene tilsvarer et års generell trafikkvekst i de to samme snittene.

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

Trafikkavviklingen i krysset Trondheimsveien X Sinsenveien X Rosenhofgata bli bedre i 2018 enn i dag, med unntak av armen fra Sinsenveien som får noe dårligere avvikling. Dette forutsetter at tilfartskontroll til Carl Berners plass og at denne virker iht. forutsetningene.

Parkeringsbehovet for etter planlagt utbygging er beregnet til 119 bilplasser på virkedager. For handel er behovet beregnet til 50 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 105 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til.

Støyanalyse:

Støyberegningene viser at noen boenheter blir liggende i rød sone for vegtrafikkstøy.

Det er likevel mulig å tilfredsstille krav til støynivå innvendig ved riktig dimensjonering i alle boenhetene. Detaljbeskrivelse av tiltak er avhengig av at endelige romløsninger kan legges til grunn for beregning av tiltakene.

Støy på uteplasser i ly av bygningene er tilfredsstillende i nivå i hht T 1442 og omfang.

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

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

Forurenset grunn:

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

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

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

ROS-analysen:

ROS-analysen har avdekket at følgende uønskede hendelser havner i gul risiko-klasse i tillegg til momenter omtalt under støy og forurenset grunn.

Konsekvenser for kulturminne/kulturmiljø?

Karakteristisk industribygg fra 1920-tallet reguleres til bevaring. Byantikvaren har bedt om at nordre tilbygg fra 30-tallet også skal bevares. Planforslaget viser riving av denne maskinhallen.

Kan planen få konsekvenser for brann/politi/sivilforsvar?

Brannbiler må ha tilgang til ny bebyggelse fra alle sider av bygget. Det er viktig at deler av dekket på utomhusområdet mellom bebyggelsen dimensjoneres for slike kjøretøy slik at brannbiler kan få tilgang til bygget fra alle sider.

Er det risiko for ulykke med gående /syklende?

Det er to farlige punkt knyttet til syklister som kommer ned Sinsenveien:

- i forhold til utkjøring fra parkeringsgarasjen. Dette gjelder spesielt dersom syklistene sykler på fortauet. Syklister får god hastighet nedover Sinsenveien og det er viktig med god friskt fra utkjøringen fra parkeringskjelleren mot Sinsenveien nord.
- Videre kan det oppstå konflikter mellom syklister som kommer ned ny gang - / sykkelveg mot Sinsenveien og syklister nedover langs Sinsenveien. Eksisterende boligblokk i Sinsenveien 54 hindre friskten. Dette kan avbøtes med oppmerking på bakken og skilting som varsler syklister om situasjonen.

Anleggsperioden (anleggstrafikk, grunnforhold og rystelser ved sprengning)

Anleggsfasen er lite avklart på dette planstadiet, men det er klart at anleggsfasen vil medføre ulemper for eksisterende bebyggelse både i forhold til anleggstrafikk og selve anleggsgjennomføringen. Man vet ikke hvor dypt det er til fjell, og dette må undersøkes og deretter vil fundamenteringsmetode fastlegges. Evt. begrensninger i fht anleggstrafikk blir avklart i seinere planfaser.

1 INNLEDNING

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

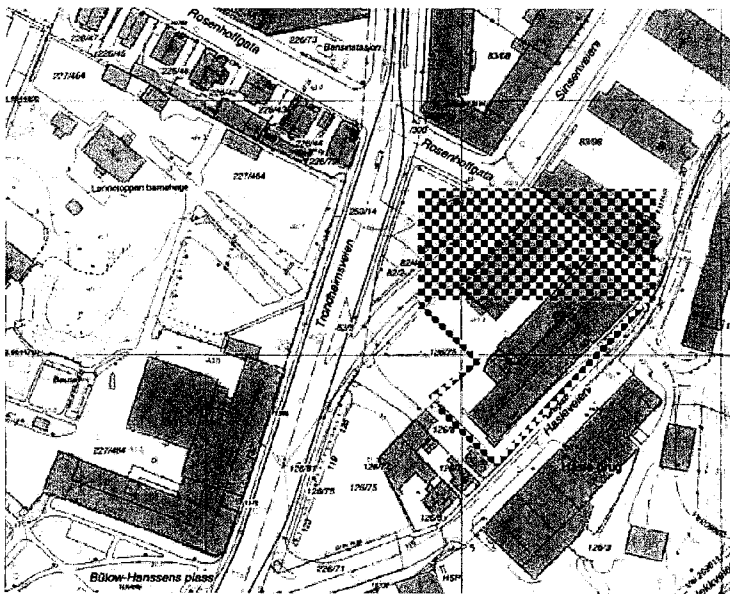
I tillegg er det en målsetting å etablere hensiktsmessige boliger på eiendommen, for å bidra til fortetting og flere boliger i området i hht overordnede planer. Eksisterende industribygg fra 1920-tallet vil foreslås regulert til bevaring.



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

1.1 Beskrivelse av dagens situasjon

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



Figur 1-2: Planområdet, lokalisering og avgrensning.

Dagens arealbruk innenfor planområdet kan oppsummeres som følger:

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

1.2 Planforslaget

Planforslaget innebærer etablering av dagligvarebutikk (Meny) med ca 1730 m² salgsareal. Videre innebærer planforslaget ca.270 m² lager/varemottak og ca 650 m² til annen detaljhandel (småbutikker).

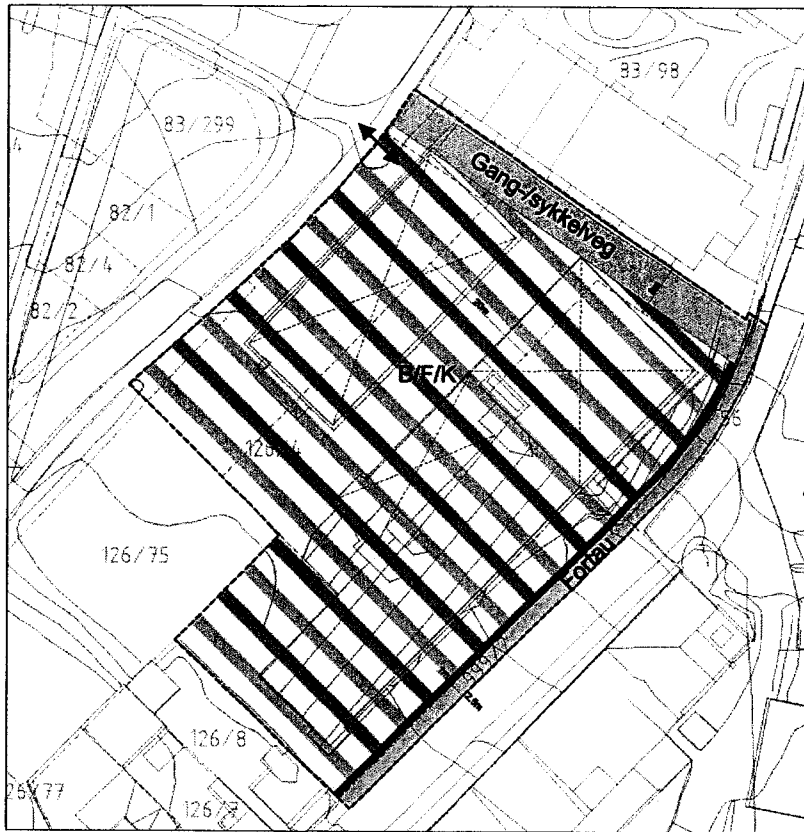
Videre legges til grunn et areal til for eksempel Vinmonopol på ca. 600 m²,inkl. lager.

Boligdelen av prosjektet er på til sammen 4400 m² BRA fordelt på til sammen 4-5 etasjer og boder i underetasje. Det planlegges tilsammen ca. 70 boliger.

Videre legger planforslaget opp til totalt 135 parkeringsplasser i 2 underetasjer.

Kjøreatkomst til eiendommen blir via Sinsenveien via en rampe ned til parkeringshuset. Varelevering (2 plasser) er planlagt fra samme sted.

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



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

2 TRAFIKKANALYSE

2.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Dagens situasjon

Det er i dag følgende virksomhet på eiendommen Hasleveien 10.

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

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

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

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

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

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

2.3 Trafikk som følge av planforslaget

Planforslaget innebærer mulighet for å etablere følgende virksomhet på eiendommen Hasleveien 10. Tallene i parentes viser arealbruk i planforslag som var ute til offentlig ettersyn i 2008/2009.

Dagligvarebutikk	1730 m ²	(1730 m ²)
Andre varer	450 m ²	(650 m ²)
Vinmonopolet	550 m ²	(600 m ²)
Lager	590 m ²	(270 m ²)
Boliger	4.400 m ²	(4.400 m ²)

Figur 2-3 viser beregningen av biltrafikk til-fra Hasleveien 10 på virkedager (VDT) og for årsdøgn (ÅDT). Kaptittel 2.1 viser hvilken turproduksjon som er benyttet for de ulike arealtypeene. Her ser man at Vinmonopol har høy turproduksjon sammenlignet med andre varer (230 personturer per 100 m² mot 120 personturer per 100 m²). Det er ikke sikkert at Vinmonopolet vil etablere seg her, og da må beregnet turproduksjon anses som "worst case". I omregningen fra personturer med bil til biltrafikk (VDT og ÅDT) er det benyttet antall personer per bil som vist i figur 2-1. Trafikken til-fra Hasleveien 10 er beregnet til ca **5.430 personturer** på virkedager, 4.800 av disse er til-fra handelsvirksomhet, ca 640 personturer er til-fra boliger. Antall ansatte i framtidig situasjon er beregnet til ca 53 personer.

Det er benyttet samme reisemiddelfordeling som dagens situasjon, basert på Prosam-rapport 152, RVU Oslo / Akershus 2005. Beregnet behov for antall parkeringsplasser er basert på bilandel Indre by fra nevnte rapport. Antall parkeringsplasser basert på P-norm er basert på parkeringsnorm for Oslo Indre by (maksimumsverdi).

Hasleveien 10 Fremtidig situasjon	Arealer m ²	Ansatte Bosatte	Personturer virkedøgn				Biltrafikk			Parkeringsplasser	
			G/S	Koll	Bil	Sum	VDT	ÅDT	E-time	Behov	P-norm
Dagligvarer	1 730	35	2 422	450	588	3 460	484	439	70	35	26
Andre varer	45	1	38	7	9	54	8	7	1	1	1
Vinmonopol	550	11	886	164	215	1 265	177	158	25	13	8
Lager	590	6	3	7	5	15	4	3	1	2	1
Boliger	4 400	179	318	152	165	635	127	109	18	69	69
Sum	7 315	232	3 666	781	982	5 429	800	716	115	119	105

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

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

at trafikkmengder (ÅDT) angitt i Nasjonal vegdatabank gjennomgående er noe lavere enn trafikktallene som er beregnet i rapporten fra september 2004.

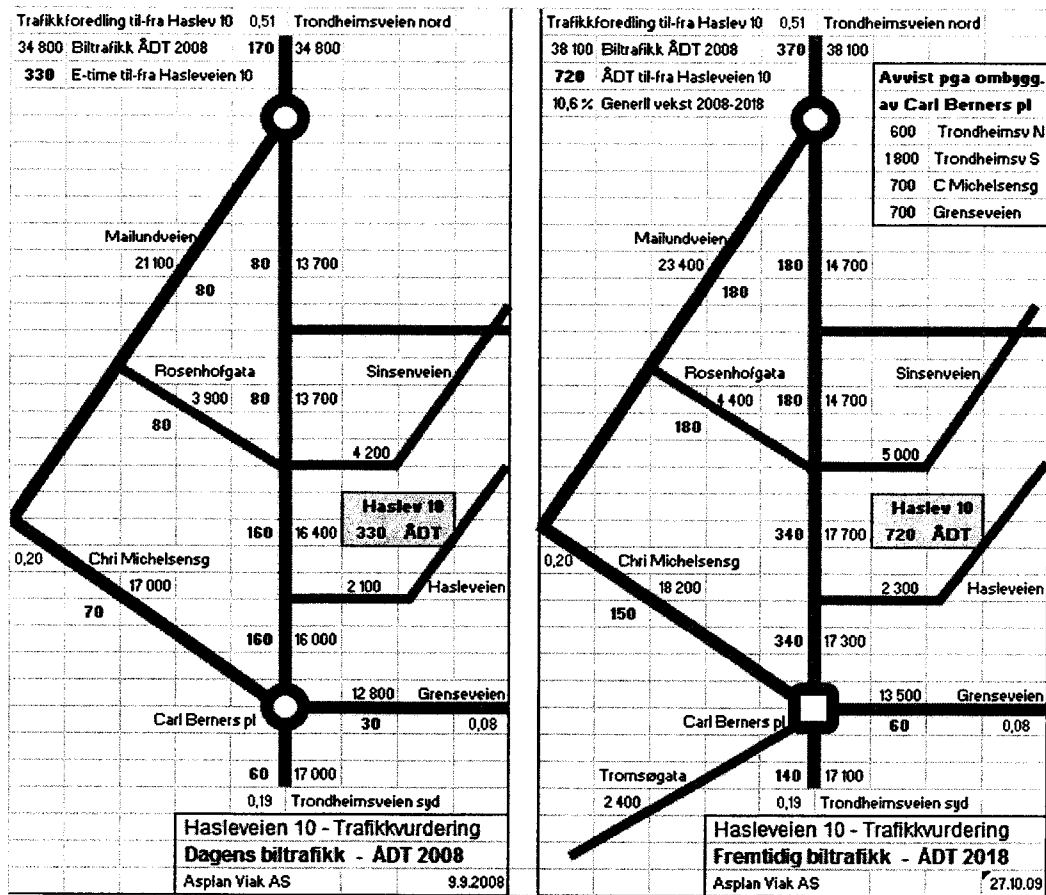
Carl Berners plass er nå under utbygging fra et stort signalkryss til en trafikkplass med rundkjøring. Denne endringen av utforming, og prioritering av kollektivtrafikken på Carl Berners plass, vil redusere biltrafikken i og utenom rushtid. I ovennevnte trafikkrapport om Carl Berners plass, er det beregnet at døgntrafikken vil bli redusert med ca 1.800 biler i Trondheimsveien syd, med ca 700 biler i Christian Michelsens gate, det samme i Grenseveien, og med ca 600 biler i Trondheimsveien nord. Ombyggingen av krysset innebærer blant annet at antall kjørefelt i Trondheimsveien reduseres fra fire til to felt. Dette vil medføre at biltrafikken velger andre kjøreruter. Tellingene foretatt i anleggsperioden viser også at biltrafikken har valgt andre veier. Beregnede tall i trafikkanalysen i forbindelse med reguleringsplan for Carl Berner, er altså lagt til grunn for trafikkanalysen for Hasleveien 10.

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

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

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

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



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

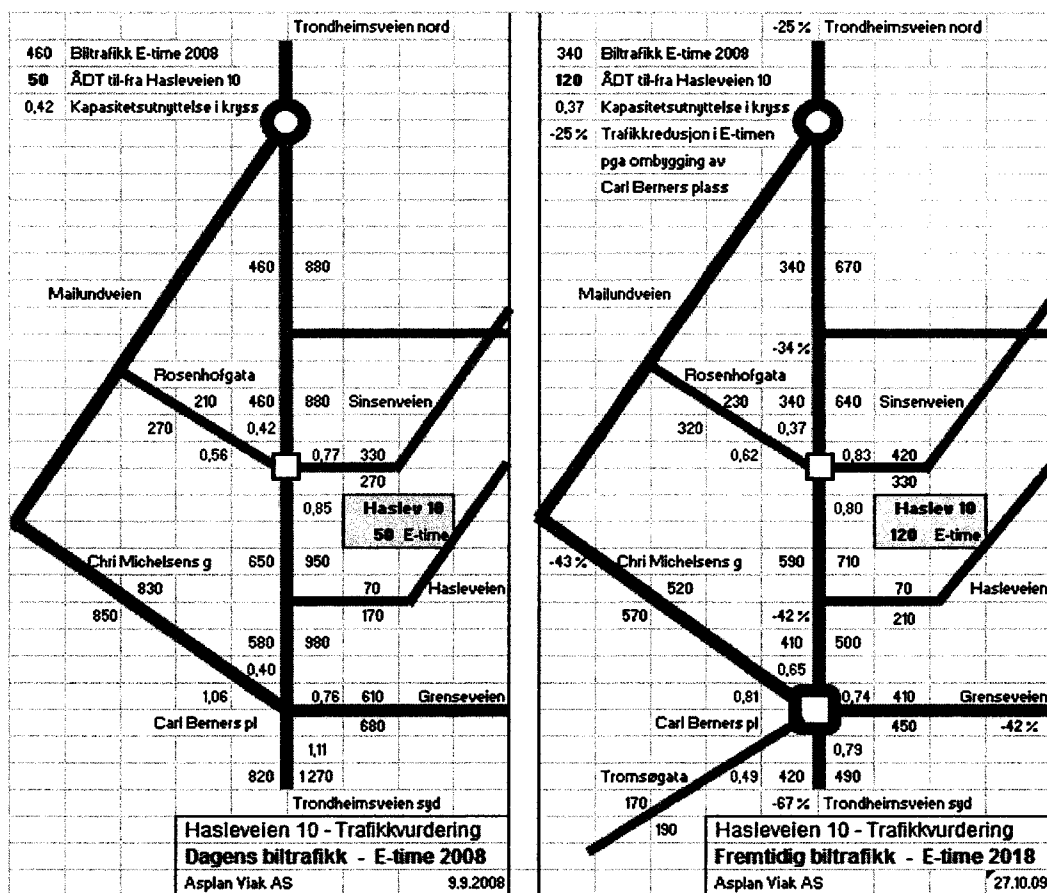
Den generelle trafikkøkningen fra 2008 til 2018 er meget liten, pga begrenset kapasitet og dermed avvisning av trafikk fra Carl Berners plass. Avhengig av hvordan trafikkavviklingen på Carl Berners plass blir etter ombyggingen, kan trafikken i 2018 faktisk bli lavere enn beregnet ADT 2008, som er vist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

Figur 2-4 viser at planlagt utbygging av Hasleveien 10 medfører en trafikkøkning på 390 biler per døgn (720 minus 330). Denne trafikkøkningen fordeler seg med 110 ekstra biler per døgn i Trondheimsveien nord for Sinseneien, og 180 biler i Trondheimsveien sør for Sinseneien. Beregningene viser at utbyggingen i Hasleveien 10 bidrar med om lag 340 biler av de totalt 17.700 bilene per døgn som er beregnet ADT i Trondheimsveien mellom Sinseneien og Hasleveien. Den økte trafikken på grunn av en utbygging i Hasleveien 10 betyr lite for de totale trafikkmengdene på Trondheimsveien.

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

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

Dagens timetraffikk på veinettet er basert på trafikk tall fra rapportene "Carl Berners plass – Trafikkrapport" fra september 2004. Vi har antatt at timetraffikken i 2008 er som angitt i trafikkrapporten fra september 2004. ÅDT i 2008 er gjennomgående noe lavere enn i 2004 (iht. vegdatabanken). Figur 2.5 viser beregnet biltraffikk i atkomstgatene til Hasleveien 10 i dimensjonerende ettermiddagstime, for 2008 og 2018. Dersom Vinmonopolet ikke blir etablert her vil antall biler i høyeste ettermiddagstime bli noen færre, i størrelsesorden 12 biler og dette har ingen betydning for kapasitetsberegning og trafikkavvikling. De viste beregningene er likevel å anse som "worst case" siden arealbrukskategorien Andre varer har halvparten så stor turproduksjon som Vinmonopol (jfr. kap 2.1). Grunnen til at forskjellen i biltraffikk blir så liten, er at det er lav bilandel for handel i dette området (17%).



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

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

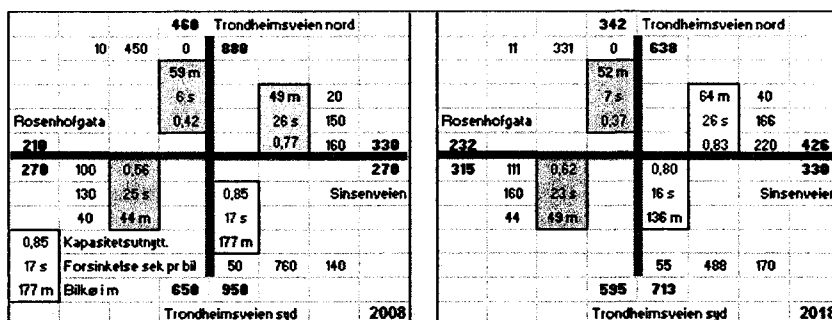
Parkeringsbehovet for etter planlagt utbygging er beregnet til **119 bilplasser** på virkedager. For handel er behovet beregnet til 50 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 105 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til. I planforslaget er det vist 135 parkeringsplasser fordelt på 2 parkeringsplan. Planlagt antall parkeringsplasser er altså ca 30 flere enn hva Oslo kommunes parkeringsnorm tilsier at man kan etablere som en del av denne planen.

2.4 Kapasitet i kryss

I vurderingen av avvikling i kryss, har man sett på nærmere på krysset Sinsenveien – Rosenhofgata – Trondheimsveien fordi dette er dette krysset som i størst grad blir berørt av en eventuell utbygging i Hasleveien 10. Videre er det også gjort vurderinger av kapasiteten på Carl Berner, fordi denne har stor betydning for hvor mye trafikk som vil gå nordover langs Trondheimsveien bla gjennom krysset Sinsenveien – Rosenhofgata. *I forbindelse med revisjon av trafikkanalysen i oktober 2009 er det ikke gjort nye krysskapasitetsberegninge med SIDRA. Dette skyldes at forskjellen i trafikk til/fra Hasleveien 10 mellom forrige planforslag og nytt planforslag er 10 biler i dimensjonerende time (ettermiddag). Beregningsresultater og konklusjoner i de ettefølgende avsnittene er derfor uendret i forhold til trafikkanalysen utført i september 2009.*

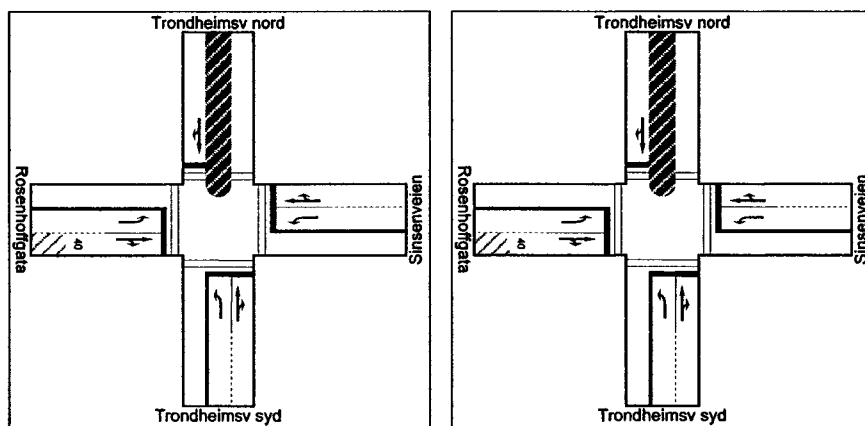
Kapasitetsutnyttelsen er beregnet i 2008, med dagens utforming og 2018, etter utbygging av Hasleveien 10, i krysset Sinsenveien – Rosenhofgata og i krysset på Carl Berners plass. Beregningene er gjort med programmet SIDRA versjon 3.2.

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



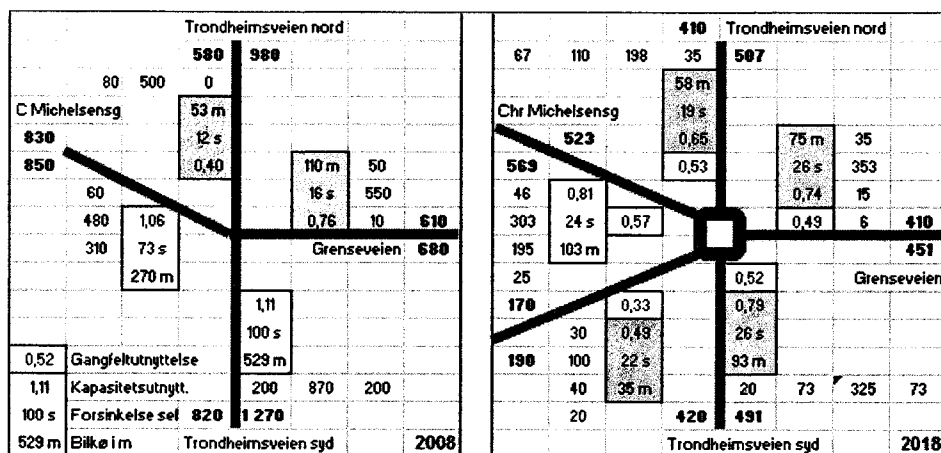
Figur 2-6: Krysset Trondheimsveien, Sinsenveien og Rosenhofgata Beregnet kapasitetsutnyttelse (0,42) og forsinkelse(6 s) og kølengde (59m) i ettermiddagstime 2008 og i 2018.

I 2018 er det beregnet høyest kapasitetsutnyttelse og forsinkelse fra Sinsenveien, med henholdsvis 0,83 og 26 sek pr bil. Avviklingen fra denne veiarmen blir dårligere enn i 2008, og avviklingen i dette krysset nærmer seg kapasitetsgrensen i 2018. I Trondheimsveien fra syd er beregnet kapasitetsutnyttelse blitt lavere enn i 2008 (reduisert til 0,80) og beregnet bilkø er 136 m. Figur 2-6 viser hvilke utforming som er lagt til grunn for kapasitetsberegningene i 2008 og i 2018.



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

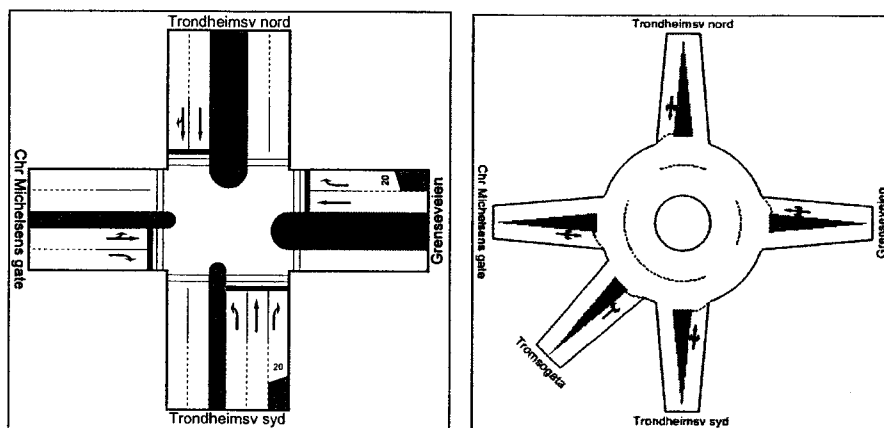
Krysset på Carl Berners plass er i dag sterkt overbelastet fra Trondheimsveien syd og fra Chr. Michelsens gate. På begge disse tilfartene er det kapasitetsutnyttelse over 1,0, stor forsinkelse og lange køer. Figuren nedenfor viser beregnet kapasitetsutnyttelse, forsinkelse og bilkø i 2008 (med dagens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



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

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

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



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

2.5 Oppsummering og konklusjon

Parkeringsbehovet for planlagt utbygging er beregnet til **119 bilplasser** på virkedager (basert på RVU for Oslo/Akershus 2005). For handel er behovet beregnet til 50 bilplasser, og for boliger 69 bilplasser. I henhold til Oslo kommunes parkeringsnorm, kan man etablere 105 parkeringsplasser med den arealbruk som planforslaget legger opp til. I planforslaget er det vist 135 parkeringsplasser fordelt på 2 parkeringsplan. 85 parkeringsplasser på øvre plan (næring) og 50 parkeringsplasser på nedre plan (ansatte og boliger). Planlagt antall parkeringsplasser er altså ca 30 flere enn hva Oslo kommunes parkeringsnorm tilsier at man kan etablere som en del av denne planen.

Utbygging av Hasleveien 10 vil gi en beregnet trafikkvekst på ca 390 biler pr årsdøgn og ca 70 biler i dimensjonerende ettermiddagstime (sum begge retninger). Trafikkøkningen i Trondheimsveien som følge av Hasleveien 10 er 110 og 180 biler pr årsdøgn, i Trondheimsveien rett nord for og rett sør for Sinsenveien. Disse trafikkmengdene tilsvarer et års generell trafikkvekst i de to samme snittene.

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

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

3 STØY OG VIBRASJONER

3.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

Trafikktallene som er benyttet i støyanalysen er basert på trafikkanalysen i kapittel 2. Trafikkmengdene i Sinsenveien og Hasleveien er såpass høye at det er riktig å foreta en vurdering av samlet trafikkbelastning fra disse veiene samt Trondheimsveien.

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

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

Veitrafikkstøy og støy fra trikk er beregnet ved hjelp av programmet NoMeS V. 4.0.

Beregningsmetodikken er i tråd med den SFT spesifiserer for støy for veitrafikk og trikk.

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

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

Metoden forutsetter utbredelse av lyd i medvind og regner lavere skjermdemping enn for nøytrale meteorologiske forhold.

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

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

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

3.2 Støyretningslinjer

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

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

L_{DEN} er A-veiet ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg på natt / kveld. Tidspunktene for periodene dag, kveld og natt er slik:
Dag: kl 07-19, kveld: kl 19-23 og natt: kl 23-07.

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

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

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

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

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

Tabell 3-2: Kriterier for soneinndeling for veitrafikkstøy.

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

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

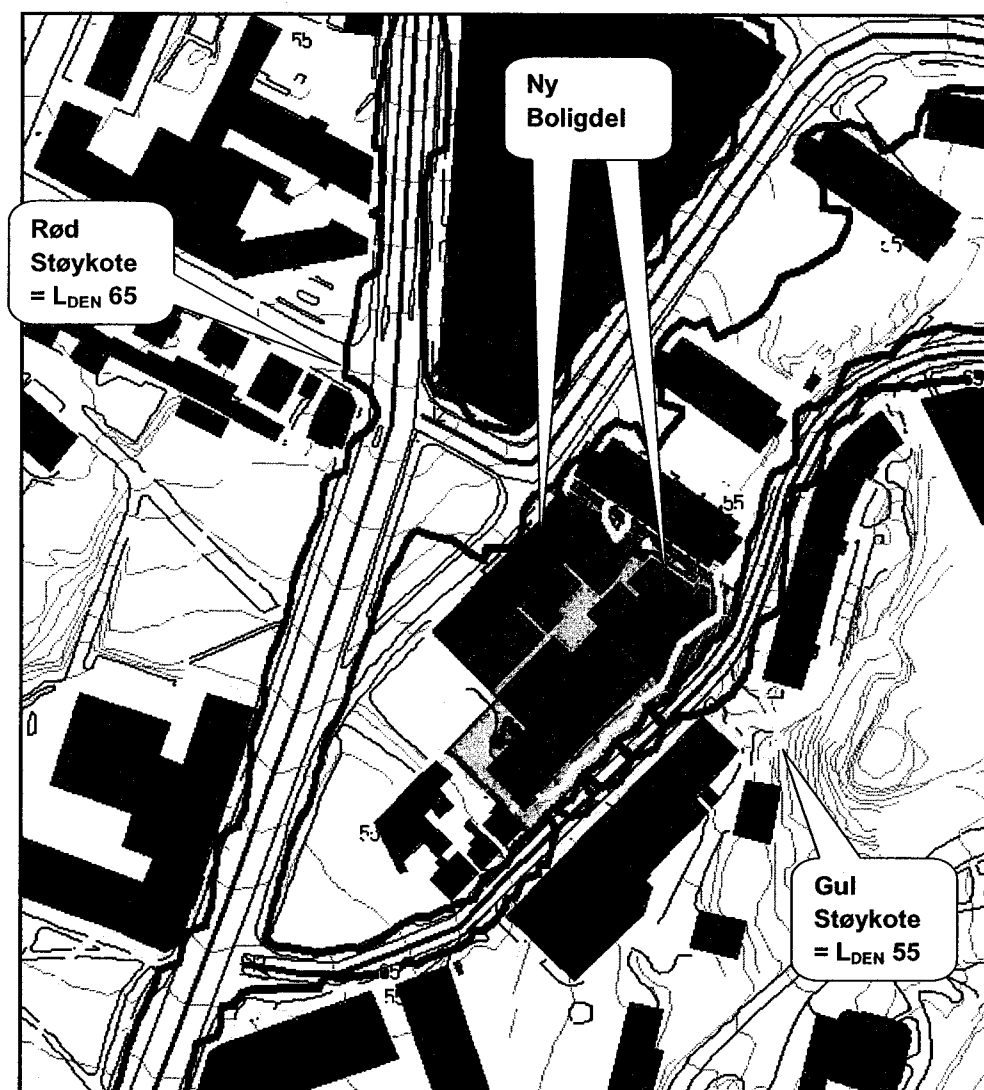
3.3 Beregningsresultater

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

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

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

De viktigste støykotekartene er vist i det etterfølgende. Det foreligger også planer om en senere utbygging syd for Hasleveien 10. Det er derfor beregnet støy med og uten en slik fremtidig utbygging. Dette er vist støy fra veitrafikk på uteplasser (figur 3-1) og for de øverste etasjer (figur 3-2) uten bebyggelse i syd. Forløpet for 4m over marknivå, 2. etasje er såå å si helt idetisk til figur 3-1. For flere bolignivåer og støy i enkeltpunkter henvises til vedlegg A.



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

Figur 3-1 viser typisk støynivå på planlagt uteplass. Gul støykote vil si L_{den} = 55 dB, mens rød støykote tilsvarer L_{den} = 65 dB. Boligdelen vises i oransje på blå og grønn bakgrunn. Figuren

viser at det på bakkeplan er stille område med $L_{DEN} < 55$ dB i mellom bygningene, og at det ikke er behov for ytterligere skjerming av uteplass.

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



Figur 3-2: Støykoter for bolignivå 4 og 5, dvs. høyde ca. 11-13 m over mark. Det er små forskjeller i nivå i de øverste etasjene. For mer nøyaktige punktregninger, se vedlegg A.

Figur 3-2 viser støykoter for bolignivå 4 og, dvs høyde ca 11 - 13 m over bakkeplan. Støybidraget fra trafikken i Sinselveien er her så svak at er L_{DEN} er lavere enn 65 dB i denne høyden. Det vil i hovedsak være trafikken langs Trondheimsveien som bidrar til støy utenfor

fasadene i de øverste etasjene i Sinselveien så lenge det ikke er utbygging syd for bygningene.

Det arbeides med planer for utbygging av tomten Trondheimsveien 119. Det er gjort støyberegninger for å vurdere støymessige konsekvenser for Hasleveien 10 av en slik utbygging. Figur 3-4 og figur 3-5 viser at en utbygging i syd vil gi store, skjermede utearealer i ly av bygningsmassen og tilstrekkelig med uteområder. Støynivåene på uteområdet mellom bebyggelsen er lav, typisk 42-45 dB.



Figur 3-3: Beregning av L_{DEN} ved utbygging i syd. Beregnet 2m over mark, typisk støynivå på uteplass. Gul støykote = L_{DEN} = 55 dB, Rød støykote = L_{DEN} = 65 dB. Støy fra alle veier lilla linjer, trafikksituasjon 2018.

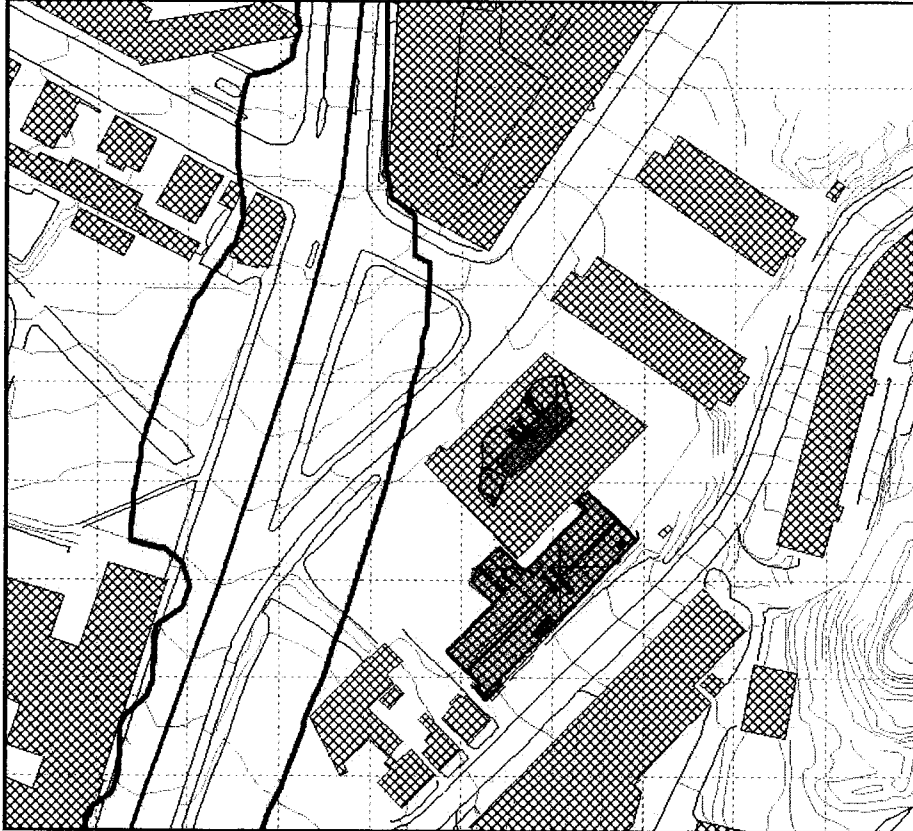


Figur 3-4: Bebyggd i syd. Støykoter for bolignivå 4 og 5, dvs. høyde ca. 11-13 m over mark. Forløpet er omtrent som i figur 3-2 og med omtrent samme nivåer ved fasadene ved bebyggelsen i syd.

I utredningen som ble gjennomført i september 2009 ble det også gjort støyberegninger fra trikk i Trondheimsveien. Støynivået ved boligseksjonene ble da beregnet til såpass lave at det ikke er gjort nye trikkeberegninger i denne reviderte utredningen. I denne rapporten er det kun vist en støykote på 40 dB fra tidligere beregning.

Figur 3-5 viser støynivå for trikk. Støynivået fra trikk er beregnet for type SL79 og type SL-95. Støynivået ved boligseksjonene er såpass lave at de her er kun vist en støykote på 40 dB fra tidligere beregning. Gul støysone, $L_{DEN} = 58$ dB, vil ligge ved overgangen vei/fortau i Trondheimsveien, og ikke nå inn til fasader for de nye leilighetene. Det er derfor ikke beregnet nye støykoter med ny husplassering, men vist de beregningene som ble utført i 2008.

Støy ved nedbremsing og akselerasjon kan forrykke støybildet noe. Slik støy er mest aktuell hvor trikken bremses ned i nedadgående trase ved kryss, holdeplass eller trafikklys. En årsmiddelverdi vil imidlertid ikke påvirkes så mye av dette da selve trafikk tettheten er relativt liten, maksimalt en trikk hver 10 min i hver retning og siste trikk ca. 00:40. på natten



Figur 3-5: Beregning L_{DEN} bolignivå 1. Trikk SL79. Støykote 40 dB er markert med grønn farge. Støynivå fra trikk ligger godt under kravet til gul sone. Gul sone går ved fortauskanten

Oppsummert viser støyberegningene:

- Moderate tiltak i fasade og ventilasjon vil kunne tilfredsstille krav til innenivå < 30 dBA ($L_{A, ekv,24}$) iht. NS 8175.
- Det er tilstrekkelig med uteplasser hvor L_{DEN} er lavere enn 55 dB mellom de planlagte boligene, samt på en eventuell takterrasse. En eventuell utbygging i Trondheimsveien 119 utvider utearealet med L_{DEN} lavere enn 55 dB noe.
- Trikk utgjør ikke et støyproblem. Vibrasjoner er ikke beregnet, men tidligere rapporter med vibrasjonsmålinger foretatt for Oslo kommune i Storgata av Miljøakustikk AS viser at selv med betydelig større nærhet og eldre, svakere bygningskonstruksjon er ikke vibrasjon et problem fra SL79 og SI-95.
- Maksimalverdier fra trafikkstøy ligger under grensen til gul sone, med unntak for den nordligste delen av bygningen i Sinsenveien. Det er L_{DEN} som er dimensjonerende i støyberegningene.

Støyberegningene viser at det ikke er spesielle problemer støymessig med å gjennomføre det planlagte prosjektet, men den nordligste bygningen mot Sinselveien/Trondheimsveien vil bli liggende i rød sone og vil kreve en del avbøtende fasadetiltak for å tilfredsstille kravene til innenivå i NS 8175. Utrekning av tiltak må gjøres når planløsningene er kjent. Det forventes at tiltakene i det vesentligste vil omfatte bruk av vinduer med forbedret lydisolasjon.

Utrekning av fasadetiltak må også gjøres for de andre bygningene som vender mot Sinselveien/Trondheimsveien, men her forventes at beregningsresultatene viser behov for små eller ingen tiltak.

Ved bygging etter TEK 07 er lydisolasjonen forbedret og det er som regel ikke nødvendig med spesielle tiltak for å overholde krav til støynivå inne når frittfelt nivå i fasadeplanet er under 62 – 63 dB. For boligene langs Hasleveien er det derfor ikke nødvendig med spesielle fasadetiltak eller beregninger av innenivå. Det anbefales likevel å benytte vinduer med litt forbedret lydisolasjon, lydklasse 35 dB eller bedre, for å få et godt støymessig innemiljø i boligene langs Hasleveien.

3.4 Oppsummering og konklusjon

Støyberegningene viser noen boenheter blir liggende i rød sone med hensyn på trafikkstøy.

I dette området er det flere bygninger og nivået vil øke noe på grunn av reflekser fra andre bygninger samt fordi det er beskjedne absorpsjon i terrenget ut mot gatene. Det er tatt hensyn til disse forholdene i beregningsresultatene.

Det er likevel mulig å tilfredsstille krav til støynivå innvendig ved riktig dimensjonering i alle boenhetene. Detaljbeskrivelse av tiltak er avhengig av at endelige romløsninger kan legges til grunn for beregning av tiltakene. Støy på uteplasser i ly av bygningene er tilfredsstillende i nivå og omfang.

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

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

4 FORURENSET GRUNN

4.1 Metode, forutsetninger og grunnlagsmateriale

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

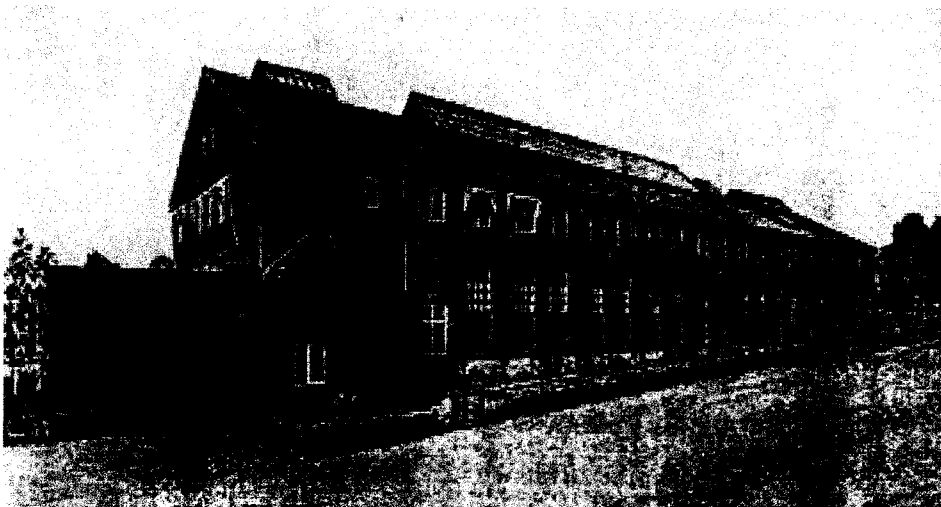
Eiendommens historie

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

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

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

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



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

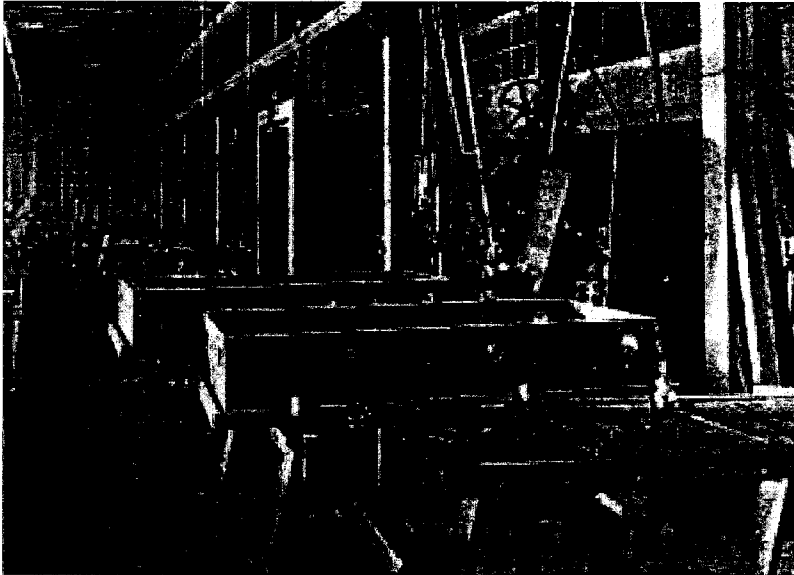
På figur 4-2 og 4-3 er bygningen i 1954 vist. Det er da oppført tilbygg i nordenden av bygningen. På figur 4-3 vises Hasleveien 10 oppe i høyre hjørne. Det er ingen indikasjoner på at det pågår eller er plass til noen avfallsdumping på tomta. Tvert i mot fremstår området som utbygd og i bruk.



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



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



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

4.2 Dagens situasjon

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

4.3 Konsekvenser av planforslaget

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

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

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

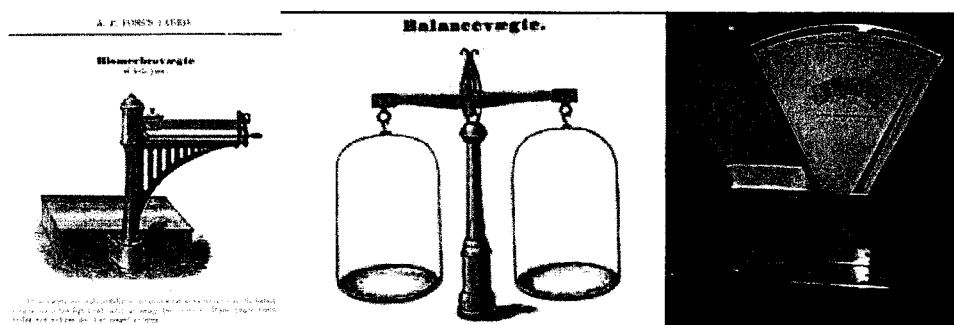
Ved utbygging som innebærer graving må man ta hensyn til muligheten for avfall eller forurensning i på tomten; evt avfall må fjernes og evt forurenset jord må fjernes eller sikres på stedet. Utbyggingen vil dermed innebære en miljøopprydning dersom det er behov for det. Før utbygging må det utarbeides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

4.4 Oppsummering og konklusjon

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

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

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



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

5 ROS-ANALYSE

5.1 Metode

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figur 5-1 Matrise for risikovurdering

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

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

5.2 Uønskete hendelser, konsekvenser og tiltak

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

Tabell 5-1 Brutto liste mulige uønskete hendelser

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

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
6 Radongass	nei	2	2		Det er ikke kjente forekomster av radon. Ikke spesielt relevant siden man ikke planlegger boliger på bakkeplan.
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7 Vindutsatt	nei				Framherskende vindretning fra sør/sørvest om sommeren og fra nordøst om vinteren. Gj. snittlig vindstyrke 2-3 m/s.
8 Nedbørutsatt	nei				
<i>Natur- og kulturområder. Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
9 Sårbar flora	nei				
10 Sårbar fauna/fisk	nei				
11 Verneområder	nei				
12 Vassdragsområder	nei				I reguleringsplanen for Carl Berner er åpning av Sinsensbekken vurdert. Ligger utenfor planområdet.
13 Fornminner (afk)	nei				Ingen kjente fornminner
14 Kulturminne-/miljø	ja	3	2		Industribygg fra 1920-tallet reguleres til bevaring. Planforslaget viser riving av nordre tilbygg (maskinhall).
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>					
15 Vei, bru, knutepunkt	ja	2	2		Jfr. trafikkanalysen som viser en trafikkøkning på ca. 400 ÅDT i Sinsenveien pga

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

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
område					som Tøyenparken og Torshovdalen i gangavstand fra området
25 Vannområde for friluftsliv	nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
26 Akutt forurensning	nei				Ingen kjente i dag.
27 Permanent forurensning	nei				
28 Støv og støy; industri	nei				Tidligere industri har flyttet fra området. Verksted på Hasle Bruk (naboeiendom) er vedtatt omregulert til barnehage.
29 Støv og støy; trafikk	ja	3	2		Boliger ligger i gul støysone. Moderate fasadetiltak må vurderes i seinere planfaser. Uteplass får støy lavere enn 55 dB med enkle støyskjermingstiltak.
30 Støy; andre kilder	nei				
31 Forurenset grunn	ja	2	3		Det er en rimelig grunn til mistanke om forurensning i grunnen. Det må utarbeides tiltaksplan før utbygging som redegjør for hvordan evt forurenset grunn skal håndteres. Opprydding av evt. forurenset grunn bør innarbeides i planbestemmelser.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
32 Forurensning i sjø	nei				
33 Høyspentlinje (em stråling)	nei				Ikke kjent.
34 Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv)	nei				
35 Avfallsbehandling	nei				
36 Oljekatastrofeområde	nei				
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
37 Fare for akutt forurensning	nei				
38 Støy og støv fra trafikk	ja	2	2		Trafikkøkning på 400 kj/døgn, har marginal betydning for støy og støv innen området.
39 Støy og støv fra andre kilder	nei				
40 Forurensning til vann	ja	2	2		I seinere planfaser må det redegjøres for håndtering av overflatevann.
41 Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv)	nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42 Ulykke med farlig gods	ja	1	3		Gjennomkjøringstrafikk i by. Ulykke med farlig gods kan skje. Akseptert risiko i by. Planforslaget medfører ikke transport av farlig gods.
43 Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	nei				
<i>Trafikksikkerhet</i>					
44 Ulykke i av-/påkjørslar	ja	2	2		Siktkrav fra utkjøring fra parkeringshuset må

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

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

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

Tabell 5-2 Endelig risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		14,29,52,53,54		
2. Mindre sannsynlig			18,31,45	
1. Lite sannsynlig				

Kommentarer til hendelser som havner i gul risikoklasse:

Hendelse 14 Kan planen få konsekvenser for kulturminne/kulturmiljø?

Karakteristisk industribygg fra 1920-tallet reguleres til bevaring. Byantikvaren har bedt om at nordre tilbygg fra 30-tallet også skal bevares. Planforslaget viser riving av denne maskinhallen. Byantikvaren har bedt om at hele industribebyggelsen reguleres til spesialområde bevaring.

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

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

Hendelse 29 Berøres planen av støy/støv fra trafikk?

Beregningene viser at boligblokkene, unntatt den nordligste, ligger utenfor rød støysone (Lden over 65 dB), dvs. i gul sone (55-65 dB). Dette vurderes at moderate fasadetiltak sannsynligvis vil være tilstrekkelig, også for den boligblokken som ligger i rød sone.

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

Hendelse 31 Kan planen få konsekvenser for forurenset grunn?

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

Før utbygging må det utarbeides en tiltaksplan mht håndtering av evt forurenset grunn, som må godkjennes fra Oslo kommune. Opprydding i eventuelt forurenset grunn er ivaretatt i planbestemmelsene.

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

Planforslaget innebærer en gang- og sykkelveg langs nordre del av eiendommen.

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

Videre kan det oppstå konflikter mellom syklistene som kommer ned ny gang - / sykkelveg mot Sinsenveien og syklistene nedover langs Sinsenveien. Eksisterende boligblokk i Sinsenveien 54 hindrer frisikten. Dette kan avbøtes med oppmerking på bakken og skilting som varsler syklistene om situasjonen.

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

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

KILDER OG GRUNNLAGSMATERIALE:

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

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

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

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

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

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

Illustrert norsk næringsleksikon bind 1, 1957

NoMeS. Beregningsprogram utviklet av Kilde Akustikk AS.

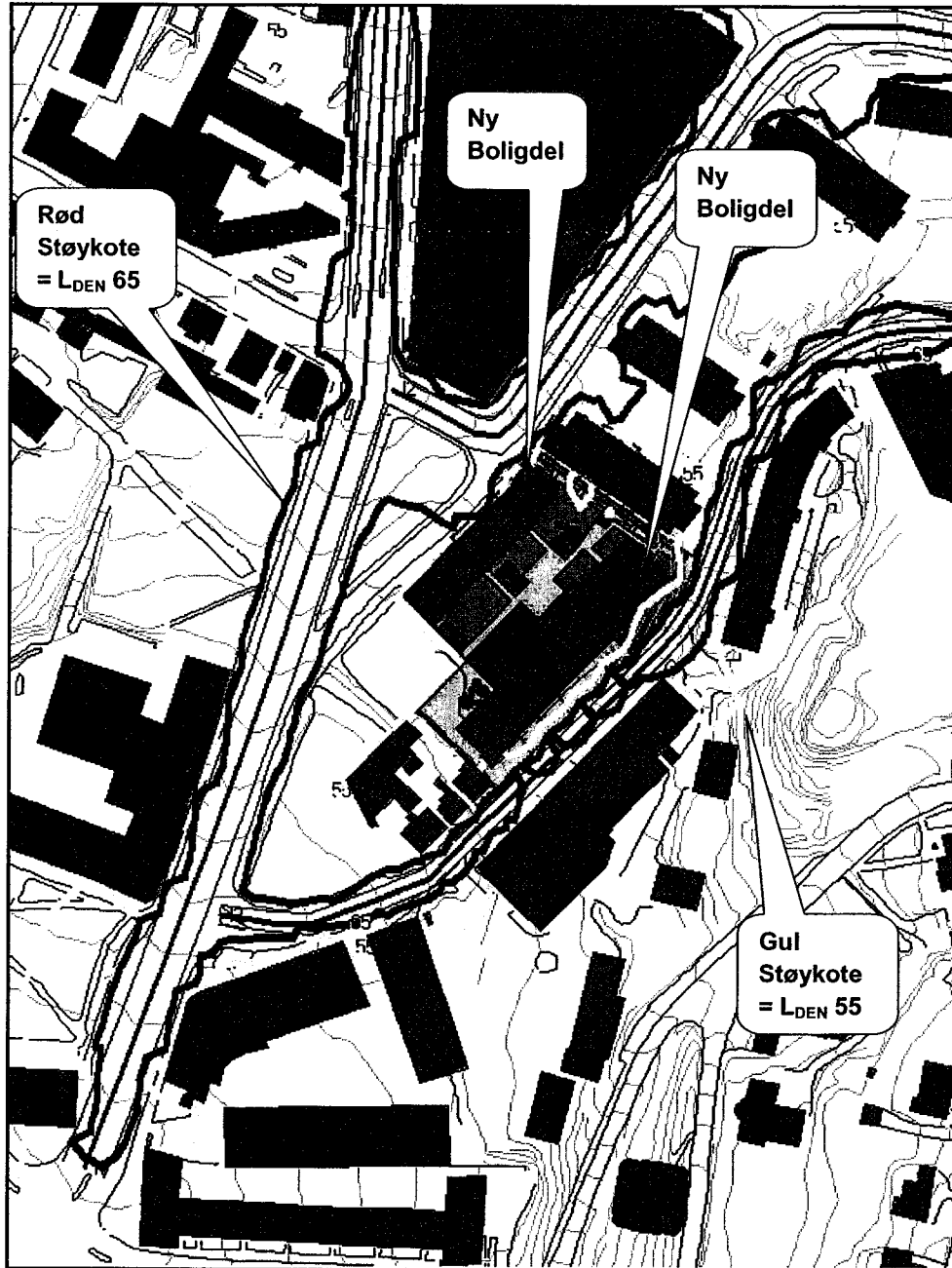
SFT: Nytt støyregelverk. T-1442, April 2005

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

NS 8175: Lydkrav i bygninger.

Lokalklimavurdering Carl Berner nord. Asplan Viak, juli 2000

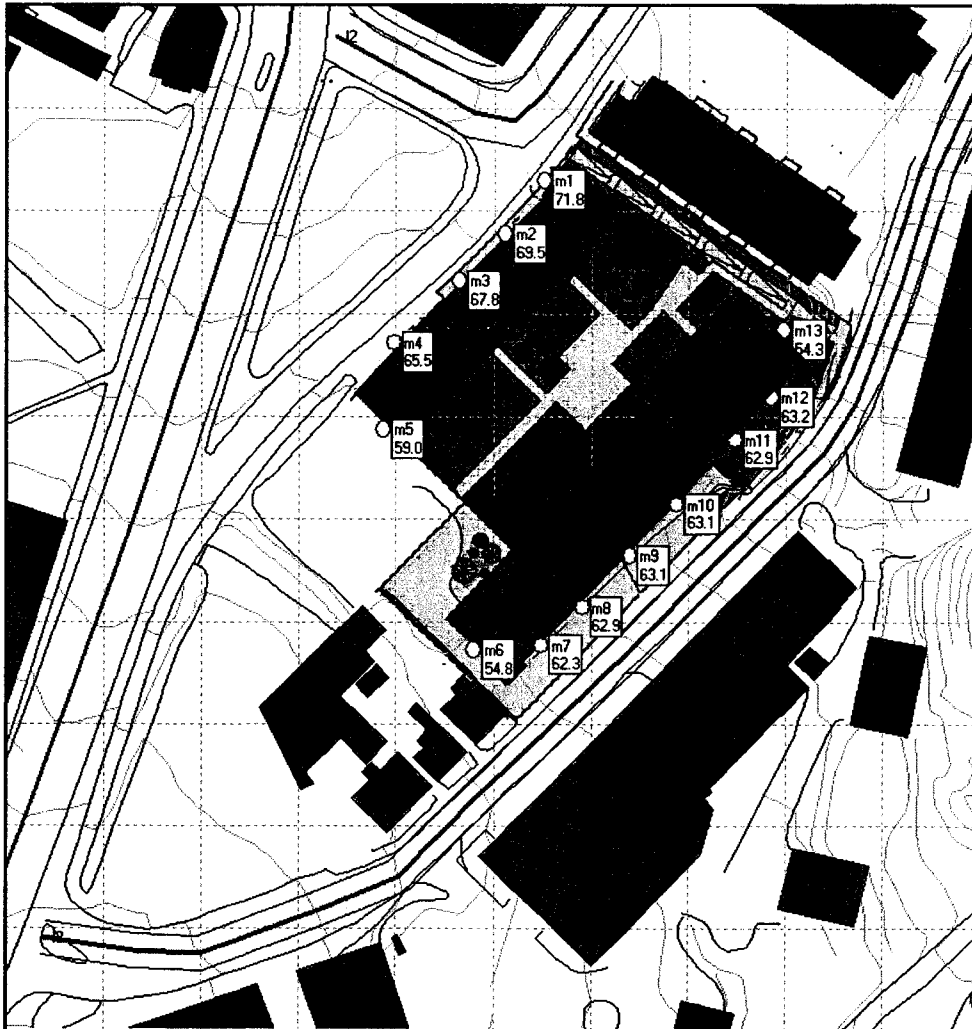
VEDLEGG A: Beregningsresultater Veitrafikk



Figur V1: Beregning L_{DEN} 2m over mark, typisk støynivå på uteplass. Gul støykote = $L_{DEN} = 55$ dB, Rød støykote = $L_{DEN} = 65$ dB. Støy fra alle veier, trafikksituasjon 2018. Boligdelen sees i oransje på blå og grønn bakgrunn: utearealer, tilstrekkelig med uteplasser i ly av bygningene.

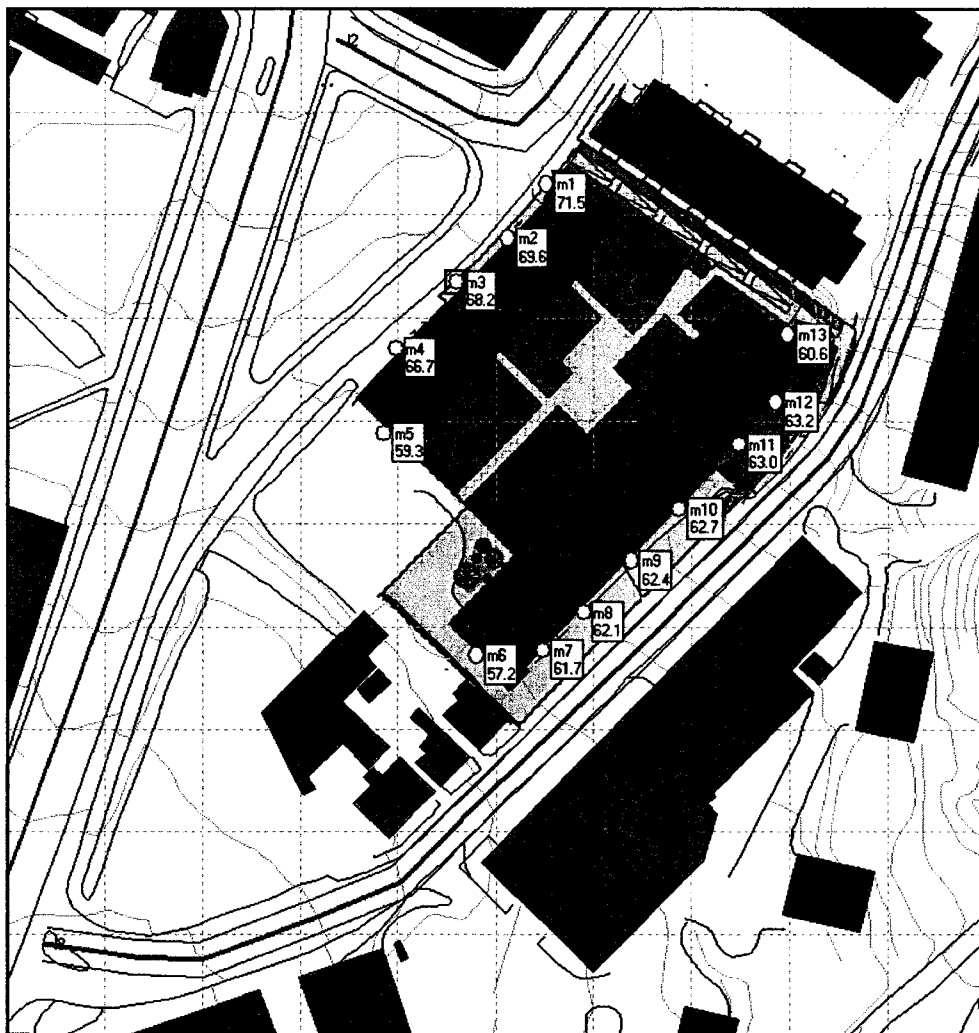


Figur V2: Som figur V 1, men her 4 m over mark, standardhøyde i T-1442. Rød og gul sone noe tettere på boenheten, men 4m høyde er ikke relevant for støy på uteplass, se figur V1.



Figur V3: Som figur V2, men punktberegninger i fasadeplanet. Frittfeltsverdier, L_{DEN} . Boliger mot Hasleveien ligger under rød sone, 65 dB, mens største delen av boligene i nord mot Sinselveien ligger 1 til 7 dB over grensen til rød sone. Fasadetiltak er her nødvendig, mens bygget mot Hasleveien i praksis ikke vil ha behov for tiltak.

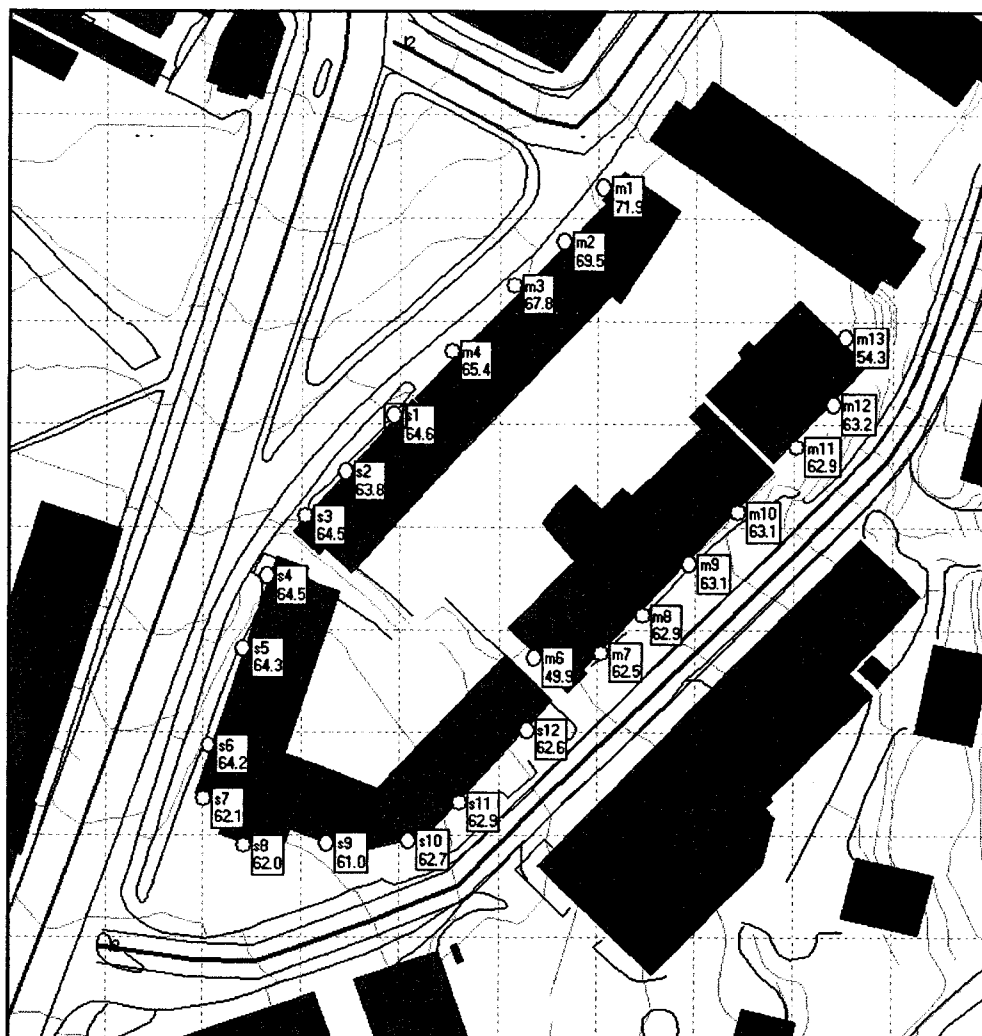
Støynivået varierer relativt lite oppover i etasjene. Det er derfor kun vist detaljberegninger for bolignivå 2. og 4. etasje med og uten utbygging i syd.



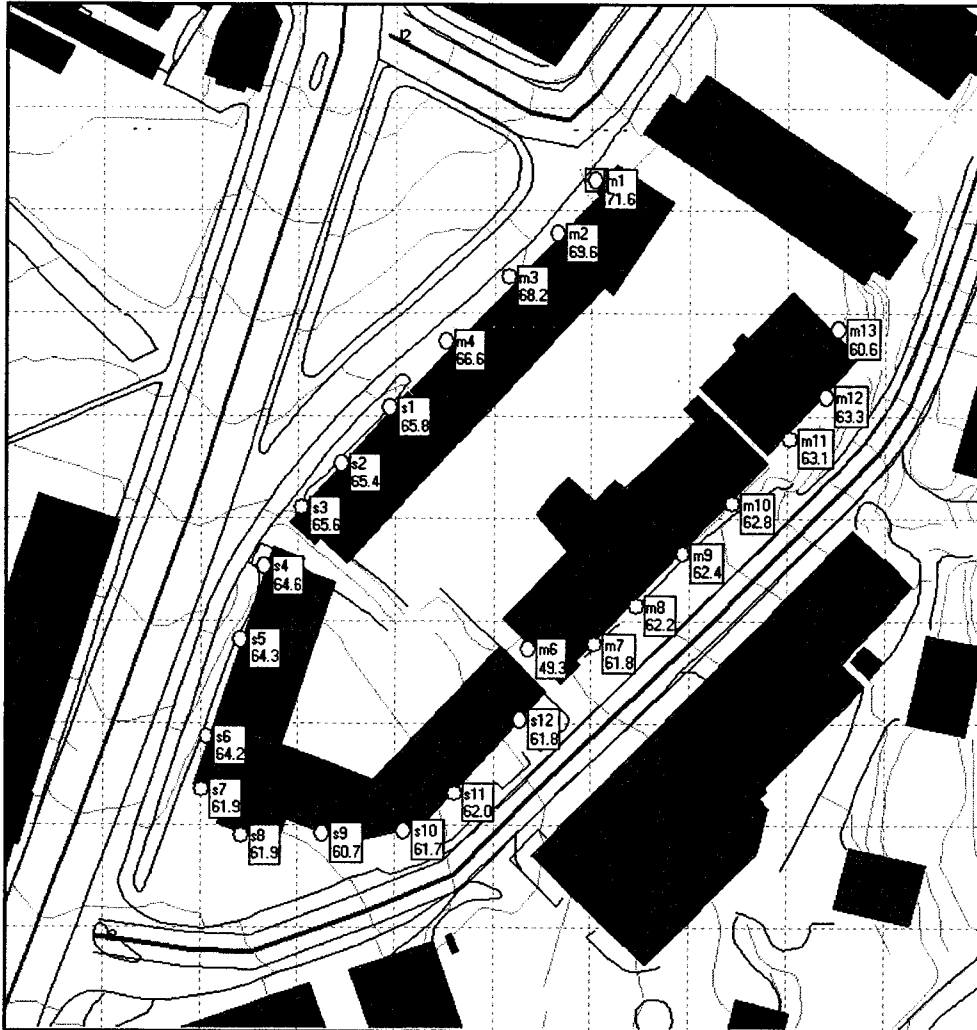
Figur V4.: Som figur V3, men bolignivå ca. 4 etasje Det er små forskjeller i forhold til 2. etasje



Figur V5: Som figur V2, men med utbygging i syd.



Figur V6: Som figur V3, men med utbygging i syd. Støy ved fasadepunktene i syd er så vidt under grensen til rød sone, nokså likt i de forskjellige etasjer.



Figur V7: Som figur V4, men med utbygging i syd. Forskjellene er små mellom 2. etasje og etasjene over.

VEDLEGG B: Beregningsresultater Trikk

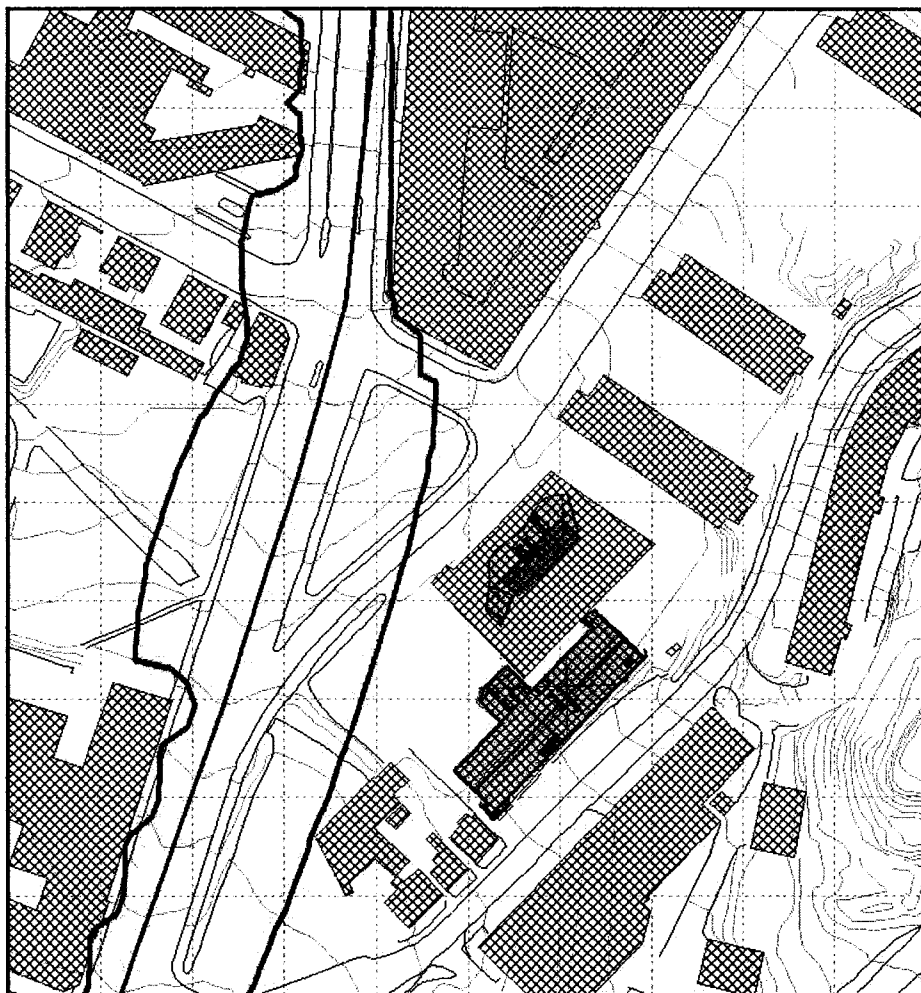
Figurer og tekst i vedlegg B er ikke endret, sammenlignet med rapporten fra september 2008.

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

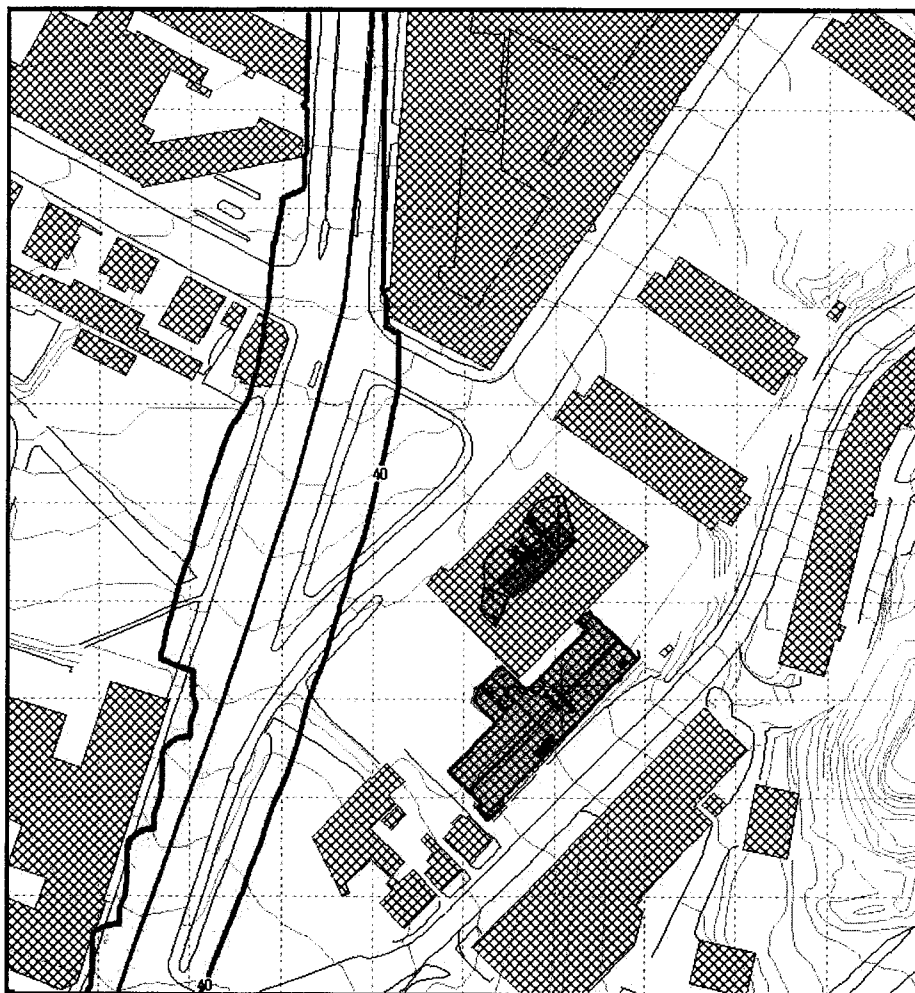
Støynivået ved boligseksjonen er såpass lave at de her er kun vist en støykote på 40 dB.

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

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



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



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

