



Oslo kommune

Forslag til

PLANLEGGINGSPROGRAM FOR ENSJØ

- Potensiale for byutvikling
- Vurdering av virkemidler for gjennomføring
- Fysiske rammer for en bymessig utvikling av Ensjø med mulighet for 3000 til 7000 nye boliger.



Plan- og
bygningsetaten

August 2002



FORORD

Ensjø er i kommunedelplan for indre Oslo av 02.12.98 definert som et byutviklingsområde. Planen anbefaler at det utarbeides en strategisk arealplan for området, for å legge føringer for hensiktsmessig bystruktur og fortetting.

Dette er fulgt opp gjennom et vedtak til Oslo kommuneplan 2000 av 08.12.99 som sier :

«byrådet legger frem en vurdering av hvilke stasjonsnære arealer som bør utpekes som nye boligområder, til hvilken type boliger og med hvilken grad av utnytting. I vurderingen skal bruk av virkemidler for gjennomføring av en eventuell utbygging i de ulike områdene inngå. Ensjøbyen skal være blant de områdene som vurderes, med sikte på mulig bymessig utvikling knyttet til stasjonene Ensjø og Hasle».

Plan- og bygningsetaten har med bakgrunn i dette bystyrevedtaket tatt initiativ til et planarbeid som kan danne grunnlag for denne vurderingen.

Del 1, analyse og registreringsarbeidet ble ferdigstilt 23.03.2000. I etterkant av registrerings- og analysearbeidet ble oppstart av programarbeidet varslet, og det ble avholdt et åpent informasjonsmøte den 12.04.2000

Del 2 er et programarbeid.

I arbeidet med planleggingsprogrammet har det vært avholdt 3 seminarer med de berørte aktørene på Ensjø. På disse seminarene er følgende hovedtemaer diskutert:

- Seminar 1 omhandlet aktørenes målsettinger og problemstillinger knyttet til disse.
- Seminar 2 omhandlet fysiske rammer, her ble aktørene gitt mulighet til å drøfte både fysiske rammer og konsepter.
- Seminar 3 omhandlet strategi og virkemidler. Dette var et oppsummerende seminar hvor strategier og virkemidler ble diskutert ut fra definerte mål (seminar 1) og fysiske rammer (seminar 2).

I arbeidet med programmet har det fremkommet et behov for å benytte ulike typer virkemidler for å oppnå de ønskede mål for utviklingen. Dette er virkemidler som fordrer et godt samarbeide mellom private eiendomsutviklere og Oslo kommune og et visst kommunalt engasjement i gjennomføringen.

Planleggingsprogrammet har vært utlagt til offentlig høring i perioden 02.07-17.09.01. Det er innkommet 36 bemerkninger til høringsdokumentet. Noen av disse bemerkningene har vært fulgt opp i egne møter for å avklare og videreutvikle programmet. Alle bemerkninger med Plan- og bygningsetatens kommentarer og senere oppfølging er lagt inn i foreliggende forslag til planleggingsprogram.

Plan- og bygningsetaten takker de aktører som har deltatt på informasjonsmøter, seminarer, samt bidratt med innspill til planleggingsprogrammet. Planleggingsprogrammet er utført av en arbeidsgruppe i Avdeling Indre by. Gruppen har bestått av Marianne de Caprona (koordineringsansvarlig), Freddy Lyvad, Irene Kristiansen, Christian Hofstad og Ulf Tellefsen (AS CIVITAS) som rådgiver. Fremstilling og bearbeiding av programmets illustrasjoner og kartmateriale er utført av Inger Lise Kristensen og Solveig Brantseg.

Oslo, den 29.08.02

Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør

Tore Langaard
Avdelingsdirektør

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD

1 BAKGRUNN 4

1.1 HENSIKTEN MED PROGRAMMET 4

1.2 BESKRIVELSE AV OMRÅDET 6

1.2.1 Områdets avgrensning 6

1.2.2 Arealbruk og bebyggelse 7

1.2.3 Kulturminner 7

1.2.4 Landskap, grøntstruktur 8

1.2.5 Trafikk/kommunikasjon 8

1.2.6 Eiendomsforhold 9

1.3 UTFORDRINGER OG MULIGHETER 10

1.3.1 Vurdering av boligpotensiale 10

1.3.2 Trafikksituasjonen 13

2 FYSISKE RAMMER - RETNINGSLINJER 15

2.1 HOVEDGREP FOR EN TRINNVIS OG FLEKSIBEL UTVIKLING 15

2.2 OVERORDNET STRUKTUR 17

2.3 AREALBRUK 18

2.3.1 Boliger 18

2.3.2 Næring 19

2.3.3 Offentlig service 19

2.3.4 Andre formål 19

2.4 UTNYTTELSE OG ETASJETALL 20

2.5 TRAFIKKSYSTEM 22

2.6 OFFENTLIGE ROM OG GRØNTSTRUKTUR 25

2.7 KULTURMINNEVERN 27

2.8 MILJØ 28

2.8.1 Luftforurensning 28

2.8.2 Støy 28

2.8.3 Jordforurensning 29

2.9 TEKNISK INFRASTRUKTUR 29

2.9.1 Kommunaltekniske anlegg i grunnen 29

2.9.2 Annet ledningsnett 29

3 GJENNOMFØRING AV UTBYGGINGEN 30

3.1 UTBYGGINGSØKONOMI 31

3.2 SAMHANDLING OFFENTLIG-PRIVAT 33

3.2.1 Bruk av utbyggingsavtaler 33

3.2.2 Privat organisering 33

3.2.3 Kommunal innsats 33

3.2.4 Nøkkelprosjekter 33

3.3 FORSLAG TIL RETNINGSLINJER FOR PLANSAKSBEHANDLINGEN 36

4 BEMERKNINGER ETTER OFFENTLIG HØRING – PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER 37

4.1 INNKOMNE BEMERKNINGER 37

4.2 TEMATISK SAMMENDRAG AV BEMERKNINGENE MED PLAN- OG BYGNINGSETATEN KOMMENTAR 37

4.2.1 Planleggingsprogrammets hensikt 37

4.2.2 Fysiske rammer 38

4.2.3 Gjennomføring 44

5 FORSLAG TIL VEDTAK 49

1 BAKGRUNN

1.1 HENSIKTEN MED PROGRAMMET

Planleggingsprogrammet skal:

- synliggjøre områdets potensiale for byutvikling
- initiere en prosess hvor Ensjø kan utvikles til et funksjonelt byområde med en stor andel boliger
- sikre at hensynet til helheten i området ivaretas i den videre utviklingen

Dette innebærer:

- å definere rammene for en bymessig utvikling
- å vurdere virkemidler for gjennomføring
- å gi retningslinjer for arealplanlegging og gjennomføring av tiltak som sikrer området kvaliteter.

Plan- og bygningsetaten vurderer Ensjøområdet som et svært viktig område for byutvikling. Bakgrunnen for dette er områdets sentrale beliggenhet samt den lave arealutnyttelsen området har i dag.

Planleggingsprogrammet legger grunnlaget for at Ensjø, som har vært definert som en del av ytre by, kan vurderes som del av indre by. I dette ligger transformasjon av et industriområde til et byområde. Området er i dag kjent som «bilbyen Ensjø», med en stor andel av bilforretninger og ulik industri- og lagerrelatert virksomhet.

Planleggingsprogrammet legger opp til at området kan utvikles til en ny "bydel" i Oslo med opptil 7000 nye boliger. Målet er å skape et funksjonelt byområde med miljøkvaliteter og et godt utviklet service-, nærings- og kulturtilbud. Det må skapes kvaliteter som knytter det til naboområdene og byen.

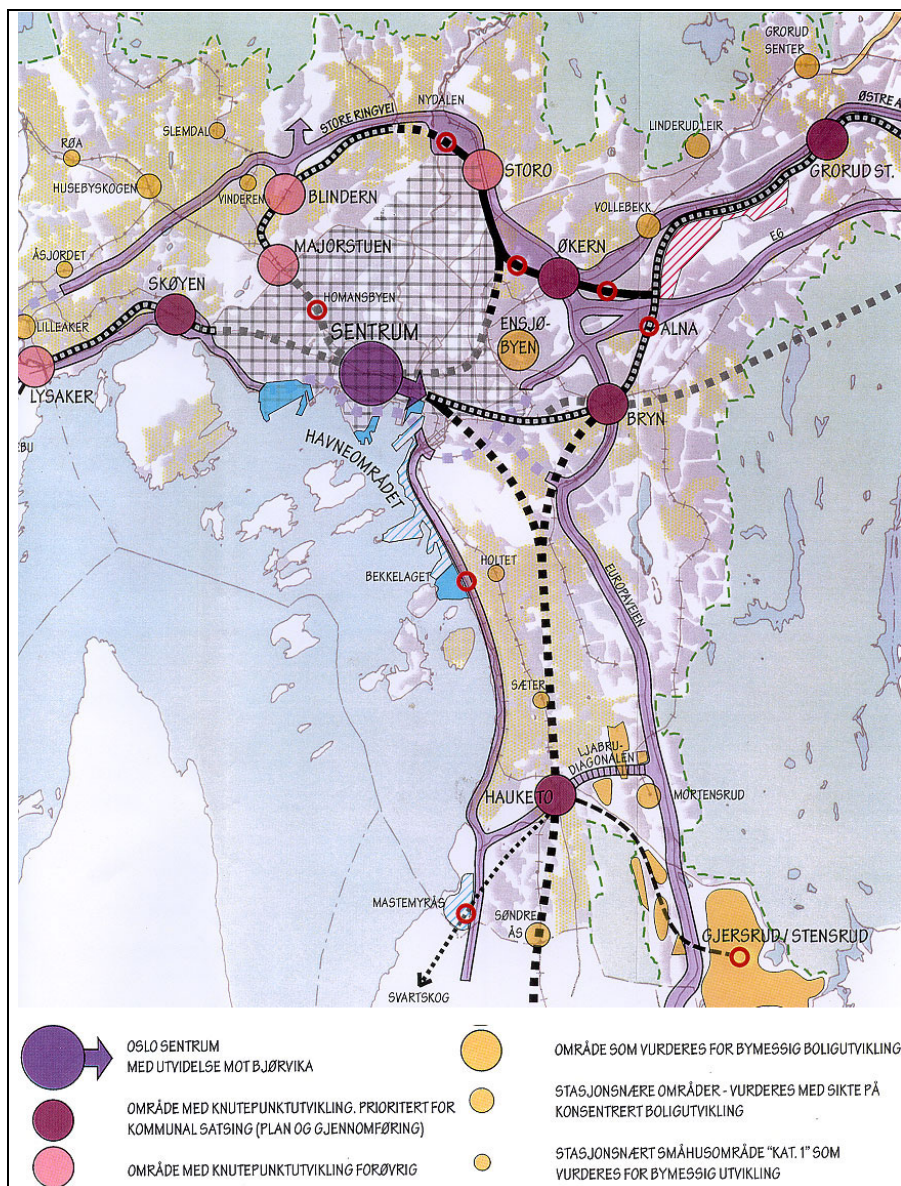
Ensjøområdets fortrinn som er sentralitet med gode kommunikasjoner må ivaretas og utnyttes bedre. Arealene er i dag i hovedsak regulert til industriformål. Før omregulering kan påbegynnes er det helt avgjørende med en klar overordnet strategi for å kunne begynne arbeidet med detaljreguleringer. For å styre endringsprosessen er det behov for rammeavklaringer.

Planleggingsprogrammet er et handlingsorientert redskap for å:

- fastlegge hovedgrep for bystruktur og arealbruk
- initiere positive utviklingsprosesser
- samordne kommunale interesser i felles rammer for fysisk utvikling av området
- bidra til samarbeide mellom private interesser og Oslo kommune.

For utbyggerne skal planleggingsprogrammet gi fleksible rammer for fysisk utvikling med forhandlingsrom som skal stimulere til økt kvalitet. Dette skal i kombinasjon med retningslinjer for plansaksbehandling og rammer for samarbeide mellom private og kommune gi økt forutsigbarhet og utgjøre fundamentet for utviklingen av Ensjøområdet.

Planleggingsprogrammet skal også synliggjøre kommunens vilje til initiativ og angir hva kommunen vektlegger ut fra overordnede betraktninger i forhold til videre utvikling og oppfølging i Ensjøområdet. Dette skal gi forutsigbarhet for utbyggingsinteressene over tid slik at det kan være attraktivt å utvikle eiendom på Ensjø. Dette er helt avgjørende. Uten et samarbeid mellom kommunen og private utbyggingsinteresser, vil det ikke være mulig å realisere en ny bydel med flere tusen nye boliger med god kvalitet.



Kommuneplan 2000 - arealdelen, skisse som viser arealbruksstrategien for Oslo

Planleggingsprogrammet er ikke forankret i Plan- og bygningslovens plantyper og representerer en alternativ fremgangsmåte i forhold til tradisjonell planlegging, både gjennom innholdet og prosessen. Sammenhengen mellom planlegging og gjennomføring er vektlagt spesielt sammen med de utfordringer som et aktivt samarbeide mellom offentlige og private interesser gir. For å sikre forutsigbarhet i den videre utviklingen er det en forutsetning at planleggingsprogrammet blir behandlet politisk. Planleggingsprogrammet kan imidlertid ikke gjøres juridisk bindende. En utvikling med utgangspunkt i planleggingsprogrammet forutsetter oppfølging med reguleringsplaner i hovedsak fra private forslagstillere.

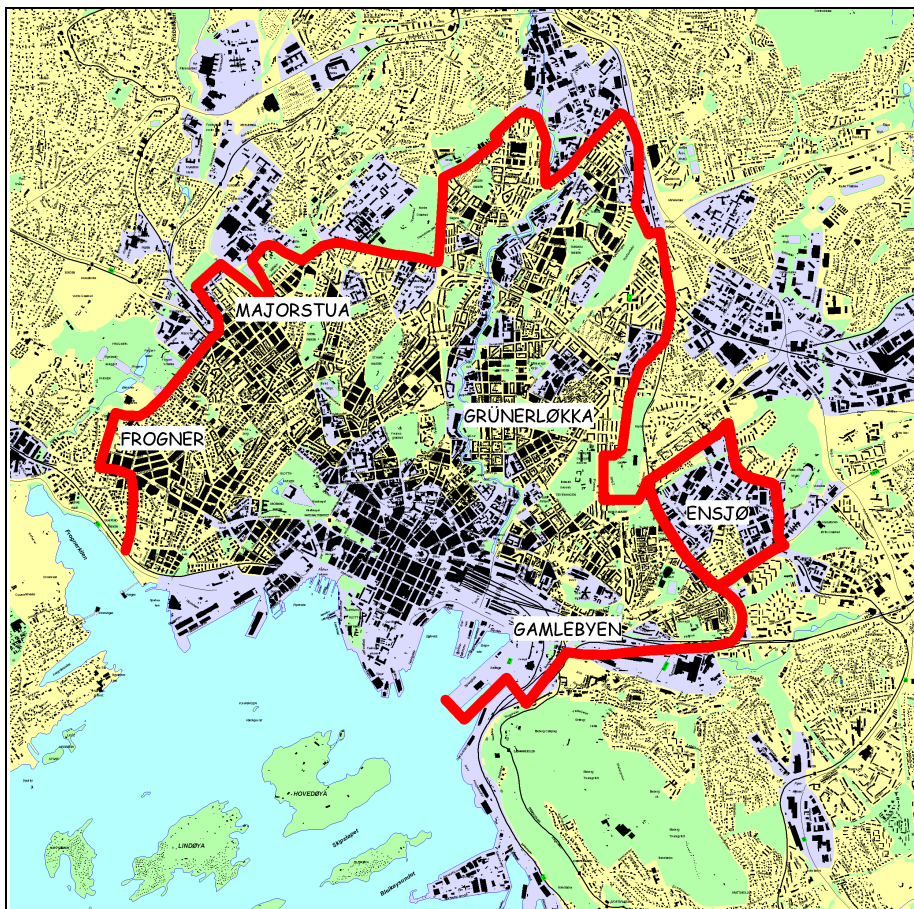
Fordelen med planleggingsprogrammet er at dette gir fleksibilitet og samtidig skaper smidighet i forhold til nye løsninger og alternative metoder å komme frem til målet på. Planleggingsprogrammet legger til rette for en enklere behandling av den enkelte reguleringsplan da hovedintensjoner og rammer er avklart.

Planleggingsprogrammet forutsetter en prosess der kommunen samarbeider med eiere om utviklingen. Programmet legger opp til en klar forbindelse til gjennomføring av utbyggingen for området. Hensyn som må tas i detaljreguleringene beskrives i programmet, samt at det angis hvem som har ansvar og forpliktelser. Det forutsettes at dette reguleres gjennom utbyggingsavtaler mellom partene. Programmet gir retningslinjer for virkemiddelbruk. Kommunen blir i denne sammenheng en aktiv part som en utbygger kan forhandle med. Kommunen kan også være en part som på eget initiativ, med forankring i programmet, kan sette i gang prosesser som kan initiere strategiske tiltak.

1.2 BESKRIVELSE AV OMRÅDET

Geografisk ligger Ensjøområdet nært sentrum og har flott beliggenhet med hensyn til lys, luft og utsikt over byen og fjorden. På alle kanter er det kollektivtilbud. I vest grenser Ensjø opp mot Kampen, som er en del av "den tette byen".

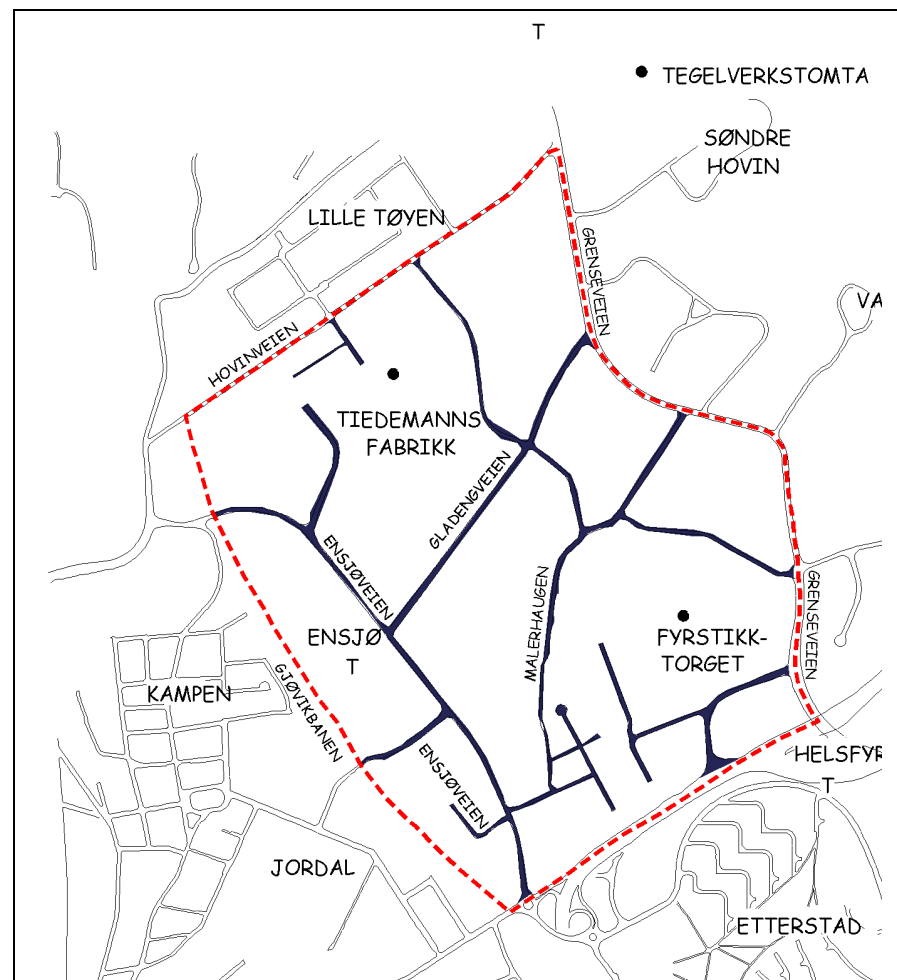
*For mer informasjon vises det til registrerings- og analyserapporten for Ensjøområdet utlagt på internettadresse: [www.pbe.oslo.kommune.no/planleggingsprogram for Ensjø](http://www.pbe.oslo.kommune.no/planleggingsprogram%20for%20Ensjo)



Kart som viser Ensjøområdets plassering i forhold til "den tette by".

1.2.1 Områdets avgrensning

Ensjøområdet ligger i bydel Hellsfyr -Sinsen og utgjør randsonen av byggesonen indre by øst. Som vist på oversiktskartet avgrenses det aktuelle område av Gjøvikbanen, Hovinveien, Grenseveien og Strømsveien. Planområdet grenser inn mot Jordal i syd, Kampen i vest, Lille Tøyen mot nordvest, Hovin og Valle mot nord og Etterstad mot øst.



Kart som viser områdets avgrensning samt tilstøtende områder

1.2.2 Arealbruk og bebyggelse

De sentrale delene av Ensjøområdet er hovedsakelig regulert til industri. Gjeldende regulering for sentralområdet har vist seg ikke å være i markedets interesse og utviklingen i området har ikke skjedd i tråd med gjeldende regulering. Det samme gjelder for boligregulerte områder i tilknytning til Hovinveien og Grenseveien.

Området i tilknytning til Fyrstikktorget-Strømsveien har utviklet seg til et kontor/næringsområde med store kontorbygg og et lokalsenter på Fyrstikktorget. Utbyggingen er knyttet til Helsfyr som i kommunedelplanen for indre by er forutsatt videreutviklet som et knutepunkt med et service og kompetanserettet bedriftsmiljø.

De fleste forbinder Ensjø primært med salg av biler. "Bilbyen" dominerer dagens arealbruk. Bebyggelsen og bruk av åpne arealer og gater bærer preg av bilrelatert næringsvirksomhet. I tillegg til "bilbyen" setter også store lagerhaller og kompakte næringsbygg sitt preg på området.

Bebyggelsen i det sentrale Ensjøområdet består av eldre industri- og lagerbygg av svært varierende kvalitet, store lager og verkstedhaller, gamle trebygninger/skur, samt mer moderne bilutsalg, kontor- og lagerbygg. Selv om det i den senere tid både har skjedd nybygging og rehabilitering, fremstår store deler av Ensjøområdet fremdeles som både rufsete og usammenhengende i forhold til bygningsstruktur, arealbruk og bystruktur. Området karakteriseres i dag av at:

- Store deler av området langs Gladengveien, noen områder langs Ensjøveien og Hovinveien har et stort transformasjonspotensiale. Her inngår ubebygde arealer, eldre haller og skur, samt næringsbebyggelse med lav utnyttelse og lav bygningsmessig kvalitet.
- Spredt i området ligger større ubebygde arealer med eldre industribygg, større lagerhaller og næringsbygg med varierende karakter og teknisk standard. Denne typen område omfatter arealer langs Grønvoll allé, John H Andersens vei og området rundt Ensjø T-banestasjon. Deler av disse arealene grenser opptil områdene med størst transformasjonspotensiale.

- Langs deler av Ensjøveien og Grønvoll allé/Stålverksveien ligger kompakte næringsområder med store lagerhaller og nyere næringsbygg. Grunnet byggenes høye tekniske standard og verdier antas det at bygningsmassen i stor grad ønskes beholdt.
- Eksisterende boligområder langs Malerhaugveien, Ensjøsvingen, Grenseveien og Hovinveien representerer fastlagte strukturer. Det samme gjelder næringsbebyggelsen rundt Fyrstikktorget.

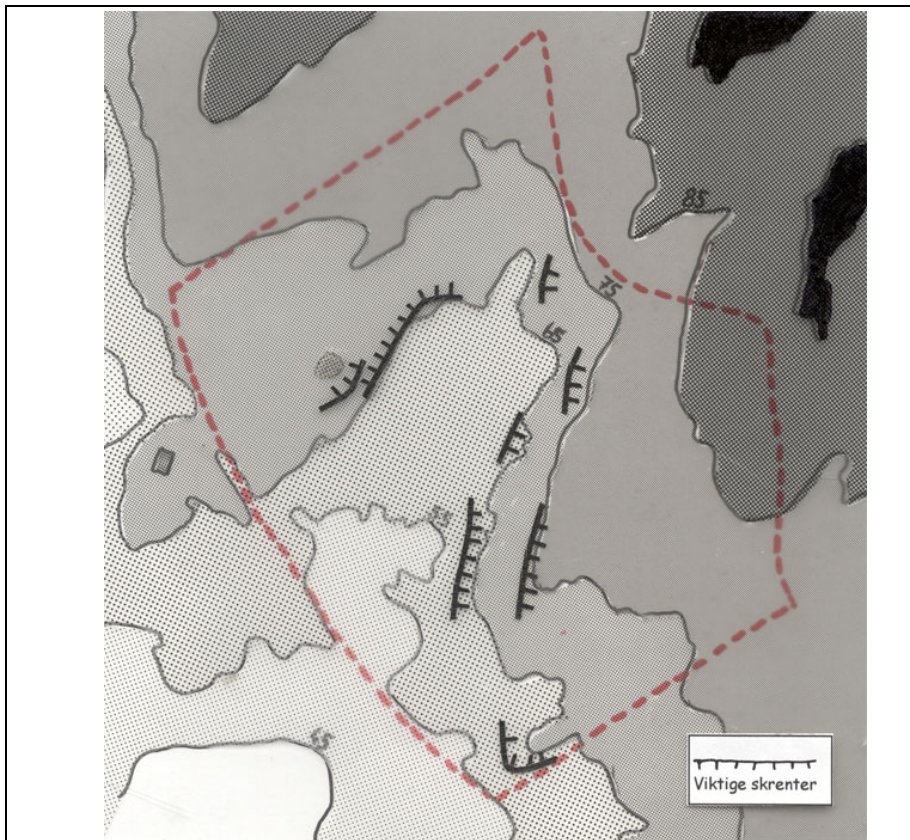
1.2.3 Kulturminner

Innenfor Ensjøområdet er det i dag ikke registrert fredede kulturminner. To områder med bebyggelse er regulert til spesialområde bevaring, Malerhaugen gård og Fyrstikkalléen 7. I tillegg til disse er 3 enkeltbygg langs Fyrstikkalléen også regulert til spesialområde bevaring.

Innenfor planområdet er det noen bygninger som av byantikvaren er registrert som bevaringsverdige og oppført på den gule listen. Disse ligger imidlertid for en stor del innenfor etablerte boligområder som har en fast struktur og hvor transformasjonspotensialet er lite. Dette gjelder også områdene/bygningene som er regulert til spesialområde bevaring.

1.2.4 Landskap, grøntstruktur

Ensjøområdet danner fra naturens side et skålformet landskap, med tilstøtende svakt skrånende åsrygger og et flatere midtparti hvor Hovinbekken tidligere rant åpent gjennom dalen. Fra Ensjø har man god visuell kontakt med Oslos landskapsrom. Ekebergskrånningen, Grefsenkollen, Holmenkollen og Oslofjorden kan skimtes fra deler av området. Grøntstrukturen er begrenset i området og finnes primært i tilknytning til boligbebyggelsen i den nordre og søndre del.

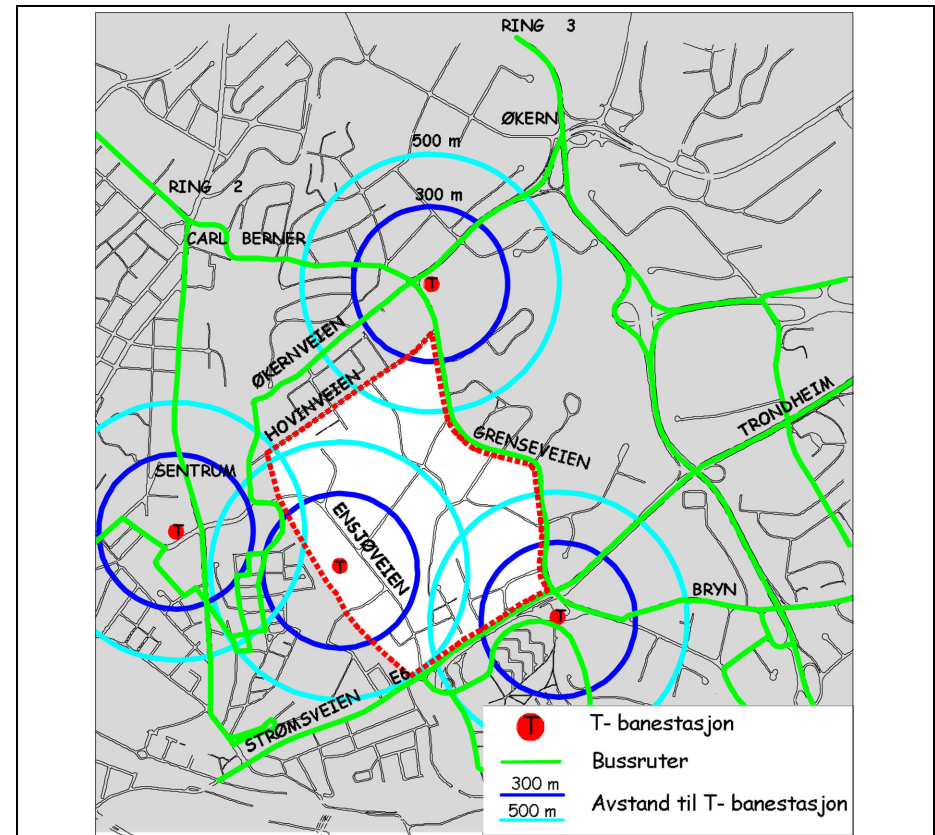


Kart som viser analyse av landskaprommet

1.2.5 Trafikk/kommunikasjon

Biltrafikk

Ensjøområdet ligger sentralt plassert i forhold til overordnet veistruktur og i randsonen av indre by. E6 danner en markert avgrensning i sydøst med gode biltilknytninger på Helsfyr og Etterstad. Grenseveien danner en barriere og er et miljøproblem i forhold til boliger mot nordøst. Trafikalt fungerer Grenseveien i praksis som en forlengelse av Ring 2 fra Carl Berners plass mot de store trafikkskapende virksomhetene på Helsfyr og Bryn.



Kart som viser dagens veisystem, busslinjer og T-bane

Denne rollen forventes å bli stadig viktigere dersom utbyggingen fortsetter på disse områdene. Resultatet vil bli økt trafikk. Ensjøveien er en viktig adkomstvei til sentrum og indre by øst fra hovedveisystemet i nordøstkorridoren. Det er i tidligere år satt i verk tiltak for å skjerme Gamlebyen for trafikk. Dette har økt trafikkkpresset på Grenseveien og Ensjøveien.

Økernveien er en forlengelse av Østre Aker vei og en viktig "radialåre" mellom Ring 3 og Ring 2 hvor trafikken er betydelig. Økernveien beholder denne rollen i de nye planene for Økernområdet. Hovinveien har en lokal rolle, men ligger utsatt til for økt sentrumsrettet trafikk som et alternativ til Økernveien.

Gladengveien har en lokal rolle og betjener i hovedsak Ensjøområdet. Det betyr at en her kan innføre miljøtiltak som begrenser trafikken og bedrer et framtidig bomiljø uten at det skaper for store konsekvenser for omkringliggende gater.

Kollektivtrafikk

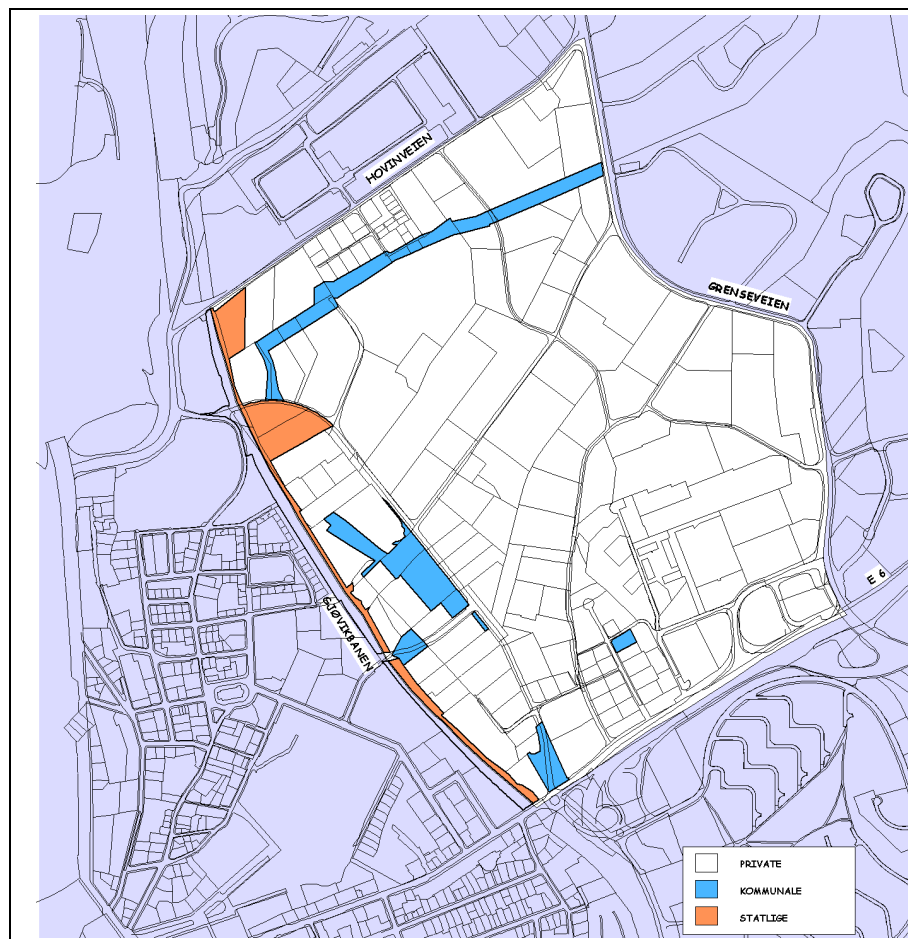
Kollektivbetjeningen skjer i hovedsak via T-bane stasjonene Helsfyr, Hasle og Ensjø. Disse gir god betjening til store deler av området med akseptable gangavstander selv om deler av området ligger over 500 m fra nærmeste stasjon. Tverrgående bussforbindelser i Grenseveien og sentrumsrettede langs Økernveien og E6 ved Helsfyr/Etterstad supplerer tilbudet, men det finnes ikke bussruter som betjener området internt. Totalt sett må kollektivtilbudet karakteriseres som bra siden en kan nå sentrum på 10-15 minutter fra store deler av området

Gang- og sykkeltrafikk

Det finnes to overordnede traséer i nord - syd retning. Begge ligger i utkanten av området og forbinder nordøstkorridoren med sentrum og indre by. Den ene ligger i grøntbeltet langs kraftlinjen parallelt med Hovinveien og er en viktig forbindelse både av overordnet karakter og for Ensjøområdet. Den fungerer både til rekreativ virksomhet og til sykkeltrafikk som en mer rendyrket transportfunksjon. Den andre ligger langs Strømsveien og fungerer som en transportforbindelse fra nordøstkorridoren mot Gamlebyen.

1.2.6 Eiendomsforhold

Tomte- og eierstrukturen er en vesentlig faktor i forhold til fremtidig utvikling/transformasjon. Som det fremgår av kart-illustrasjonen under, er private eierinteresser betydelig i Ensjøområdet. De offentlige eiendommene er få og ligger i hovedsak i tilknytning til offentlige kommunikasjonsårer og i randsonen inn mot disse.



Kart som viser eiendomsforholdene i området

1.3 UTFORDRINGER OG MULIGHETER

Målsettingen om en utvikling av Ensjøområdet med et betydelig antall nye boliger, vil medføre radikale endringer av dagens utnyttelse.

- En av hovedutfordringene i det videre arbeidet blir å utarbeide planer for hvordan utbyggingspotensialet i området kan utløses og føre til en bymessig utvikling av en ny boligbydel på Ensjø.
- Den nye bydelen har en gunstig lokalisering innenfor byen med nærhet til sentrum, god kollektivbetjening, tilknytning til det overordnede vegsystemet samt øvrig teknisk infrastruktur. Utviklingen kan derfor skje med utgangspunkt i eksisterende infrastruktur, men vil kreve nye tiltak. Av spesiell betydning i denne sammenheng er utbygging av det offentlige rom, forbedret kollektivtransport, samt skole og annen service.
- Det er en forutsetning at gjennomføringen i størst mulig grad skal skje i privat regi.

I forbindelse med registreringsarbeidet som er gjennomført er det gjort vurdering av endringspotensialet. Avgrensningen av de ulike områdene er vurdert i forhold til eksisterende arealbruk, utnyttelsesgrad, næringsstruktur og bebyggelsens tekniske standard. Dette er lagt til grunn for beregning av boligpotensialet og de måltall som ligger til grunn for planleggingsprogrammet.

1.3.1 Vurdering av boligpotensiale

For å vurdere hvilket potensiale området har for boligbygging er det valgt 3 forskjellige nivåer for endring/transformasjon. Nivåene er valgt ut i fra en vurdering av arealenes mulighet for endring.

Erfaringstall fra boligprosjekt i indre by er brukt for å gi et anslag av hvor mange boliger de forskjellige gradene av transformasjon i forhold til tetthet vil kunne gi. Vi finner da at nivå 1, 2 og 3 vil kunne gi anslagsvis 3400, 4500 og 7600 nye boliger.

Nivå 1 og 2 tar utgangspunkt i en endring av de arealene som i analysen er definert som ubebygde arealer, arealer med lav utnyttelse, arealer med

bebyggelse av lav kvalitet, samt arealer med bebyggelse som egner seg for ombygging til boligformål. Disse områdene er supplert med områder i randsonen hvor det allerede er boligplaner på gang samt kjerneområde over og rundt T-banestasjonen, da dette er et strategisk viktig område for å få igang en byutvikling. De to nivåene omfatter transformasjon innenfor de samme arealene, men med forskjellige grader av utnyttelse.

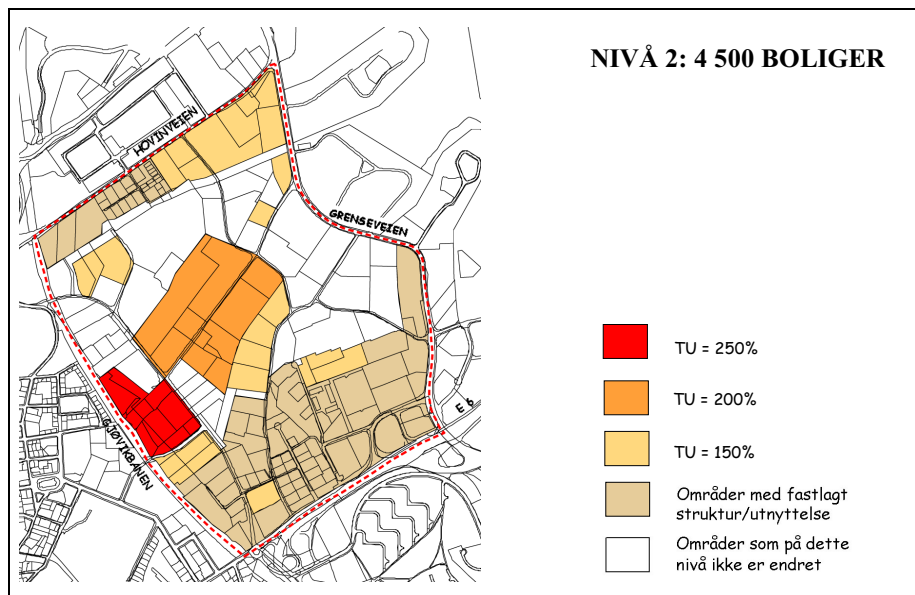
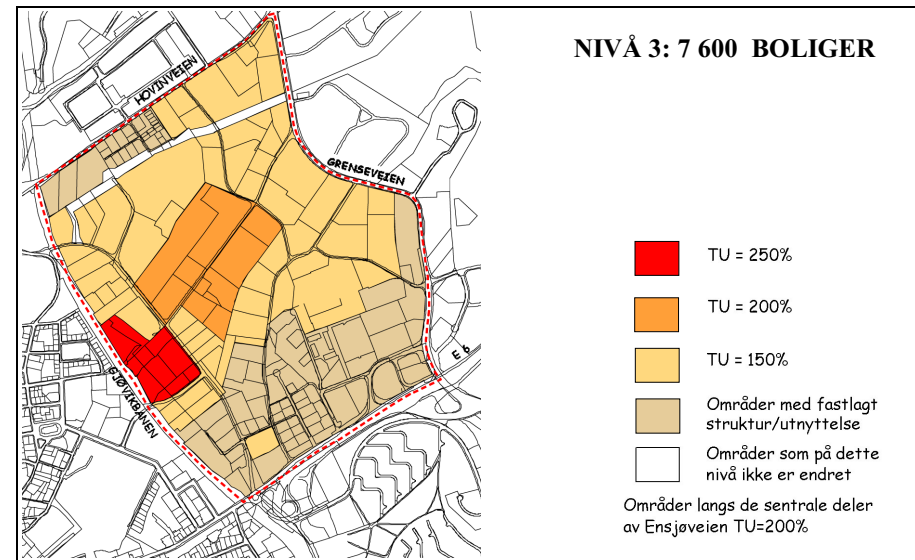
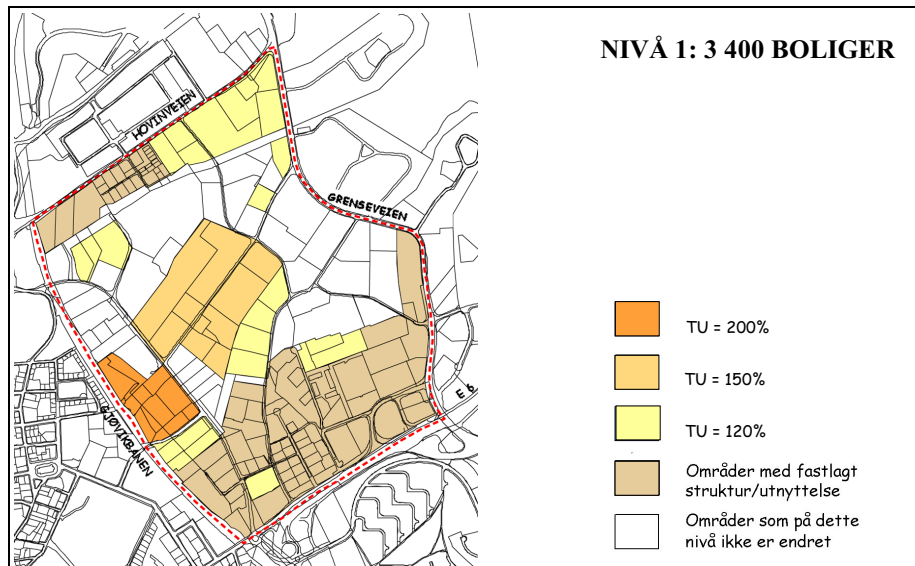
Nivå 3 tar utgangspunkt i en endring av alle områdene som er definert som transformasjonsområder. Dette innebærer blant annet endring av en del næringsarealer som i dag består av kompakte nærings/industribygg av varierende karakter og teknisk standard. Det er forutsatt at situasjonen i tilgrensende boligområder, samt næringsområdet på Helsfyr, blir som før.

For alle nivå er det satt av arealer til friområder. En transformasjon vil medføre endring av næringsvirksomhetene i området, som i dag for en stor del består av arealkrevende virksomheter.

Det totale næringsarealet vil med en økt boligbygging bli redusert, men virksomhetene vil trolig endres mot mer arbeidsintensive virksomheter.

For nivå 1 og 2 vil endringene medføre en halvering av det totale bruksarealet som i dag nyttes til næring.

Konsekvensene for næringsvirksomhetene ved en transformasjon i henhold til nivå 3 vil bli ennå større, da dette forutsetter endring av tildels høyt utnyttede næringsområder.



Vurdering av boligpotensiale:

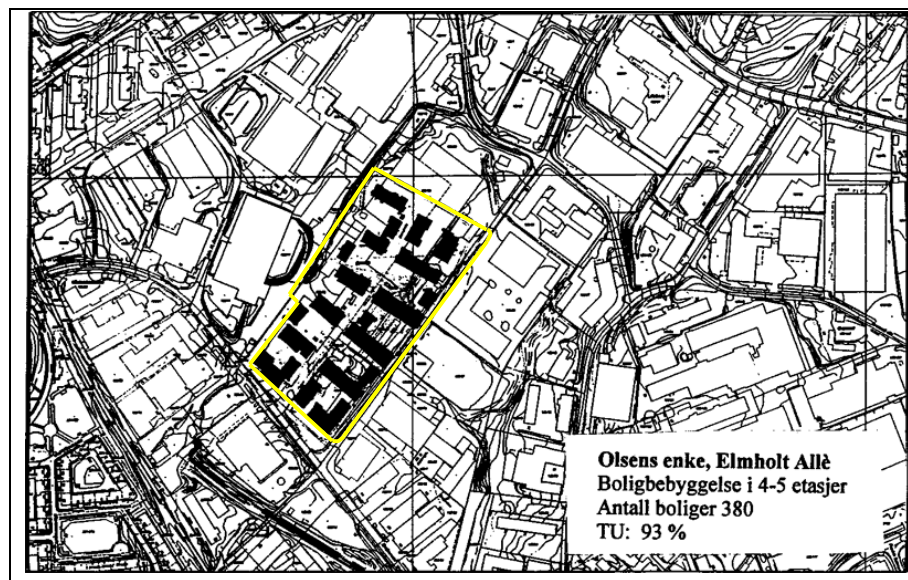
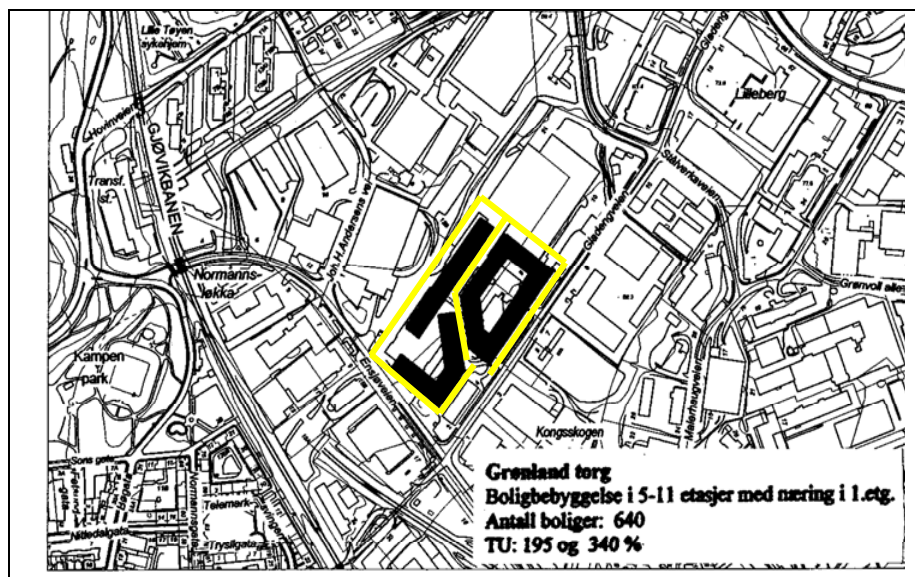
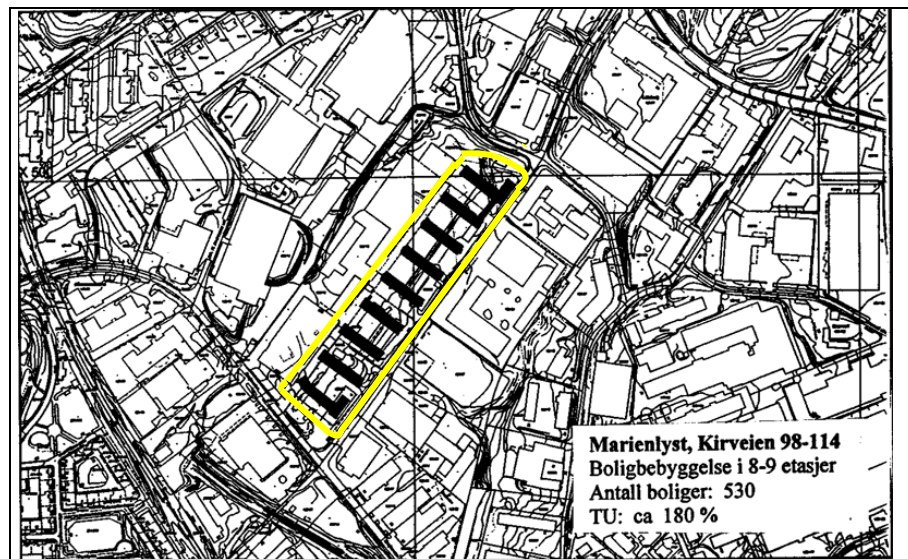
Illustrasjonene over viser mulig boligpotensiale i forhold til forskjellige strukturer og tettheter (nivåer) man ønsker belyst. Nivå 3 viser en utnyttelse tilsvarende en tett indre by kvartalstruktur med høy transformasjonsfaktor av næringsareal.

TU = tomteutnyttelse, dvs bruksareal i forhold til netto tomt.

I gjennomføringsfasen anbefales det tatt utgangspunkt i maksimal TU i første trinn, slik at område for område ferdigstilles trinnvis. (jf illustrasjon gjennomføring s30).

Eksempler på ulike typer bebyggelsesstrukturer

Eksempler på forskjellige boligprosjekter er her brukt for å illustrere hva de ulike løsningene for struktur og utnyttelse(TU) gir i antall boliger. Prosjektene er ikke direkte sammenlignbare på alle områder. Dette gjelder spesielt antall boliger hvor størrelsen på boligene/ leilighetene varierer . Dette gir konsekvenser for antallet. Eksempelene viser ulike løsninger for struktur og utnyttelse, uten at det er tatt stilling til om noen av akkurat disse løsningene er de rette for Ensjø. Områdene er lagt inn på kart over Ensjø for å vise hva de ulike løsningene representerer av areal, utnyttelse og boligantall i forhold til områdene på Ensjø.



1.3.2 Trafikksituasjonen

Ensjøområdet i en overordnet trafikal- og byutviklingsmessig situasjon

Oslo kommuneplan 2000 legger opp til at byutvikling skal skje innenfor nåværende byggesone og i tråd med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging. Med prinsippet om boligby ved bane ønsker man å bygge opp om det eksisterende vei- og kollektivnettet samtidig som man henviser til økt kollektivsatsning bl.a. gjennom Oslopakke2. Ensjøområdet er i dag et lite utnyttet sentrumsnært område med betydelig potensiale for høye kollektivandeler. I kommuneplanen er Ensjø utpekt som et nytt område for omstilling til nye boligområder/blandete områder.

I de siste årene har økningen av befolkning og arbeidsplasser i Oslo og Akershus vært betydelig. Selv om en del av utbyggingen har skjedd i sentrale områder med brukbar kollektivdekning, har det også vært en betydelig byspredning til områder med dårlig grunnlag for høye kollektivandeler. Den store økningen i biltrafikken har medført at betydelige veiinvesteringer som er gjort i Oslopakke 1 langt på vei er spist opp av ny trafikk. Prognosene tyder på fortsatt økning i befolkning og arbeidsplasser i Oslo/Akershusområdet.

Dersom en velger å ikke byutvikle Ensjøområdet, vil veksten komme på et mer perifert sted i Oslo eller Akershus. De som etablerer seg f. eks i Akershus vil i større grad velge bil. Utbygging i regionen vil også bidra til forverring av framkommeligheten i Oslo og rundt Ensjø fordi svært mange Akershusbeboere arbeider i Oslo. Byutvikling i sentrale områder som Ensjø kan medføre opphopning av trafikk lokalt rundt området, men gir mindre trafikk totalt sett i forhold til utbygging i f. eks Akershus. Byutvikling på sentrale områder som Ensjø er i tråd både med Kommuneplan 2000 og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Målsettingen for planleggingsprogrammet har vært å legge til rette for en høyest mulig kollektivandel kombinert med avbøtende tiltak i forhold til de problemer biltrafikken medfører.

En rekke byutviklings- og fortettingsområder ligger langs hovedveiene Grenseveien og Ring 3 mellom Bryn og Carl Berner-Storo. Ensjøområdet ligger også på denne akse. Store deler av Ensjøområdet har potensial for

mange kollektivbrukere, men kollektivtilbudet må utvides for å skape tilfredsstillende kollektivandeler. Området ligger også gunstig til med kort vei til det overordnede hovedveinettet (E6).

Høye kollektivandeler oppstår ikke av seg selv ved å bygge tett ved T-banestasjoner. Oslo Sporveier må satse på høy frekvens, god regularitet og høy kvalitet på materiell. Framtidig parkeringsdekning må også vurderes.

Analyse av trafikken som følge av byutviklingen

Det er gjort en enkel analyse av hvordan egentrafikken øker som følge av ny byutvikling. (Metode og alle resultater er dokumentert i Plan og bygningsetatens notat av 21.03.02 om "Trafikk og miljøvurderinger" som foreligger som uttrykt vedlegg). Trafikkprognoser vil alltid være beheftet med usikkerheter, men man kan allerede nå si at avviklingen i rushtiden vil bli vanskelig på gatene i og omkring området. Det er tidvis treg avvikling i dag og dette vil vedvare og forverres når ny trafikk tilføres dersom ikke det satses betydelig på kollektivtrafikk og evt et annet trafikkregime som begrenser biltrafikken.

Det er i hovedsak to forhold som påvirker trafikknivået i og rundt Ensjøområdet. Det ene er at området selv produserer trafikk. Trafikken vil øke i takt med fortetting og byutvikling og må fordele seg på eksisterende gatenett. Dette er nærmere beskrevet i avsnittene under. Det andre forholdet er gjennomgangstrafikken, som påvirkes av tilgangen på kapasitet internt i Ensjøområdet og av trafikkforholdene på hovedveisystemene rundt området. Utbygging av bolig og næring i nordøstkorridoren og kapasitetsøkning på innfartsveiene mot Oslo vil også gi mer trafikk på Ensjø.

Trafikkproduksjon fra boligområdene

Det er beregnet trafikk for tre forskjellige utbyggingsnivå.

- Nivå 1 har 3400 nye boliger som gir ca 6900 nye bilturer pr døgn
- Nivå 2 har 4500 nye boliger som gir ca 9000 nye bilturer pr døgn
- Nivå 3 har 7600 nye boliger gir ca 14000 nye bilturer pr. døgn

Antall bilturer pr. døgn er beregnet med bakgrunn i 0,8 bilturer pr beboer i døgnet. I hovedsak er dette basert på en undersøkelse fra TØI i 1987. Det er ikke trukket fra for eksisterende boliger (57 bosatte i 1998). Det betyr lite fra eller til for trafikken.

Det er verd og merke seg at trafikken til og fra selve området bare er ca 20% av totaltrafikken. Resten er gjennomgangstrafikk. For å redusere det totale trafikkvolumet slik at det monner, må derfor gjennomgangstrafikken reduseres betydelig.

Traffikkproduksjon fra næringsområdene.

For næring er det bare operert med ett utbyggingsnivå, og det er stort sett regnet med forretninger og kontorarbeidsplasser. Med utgangspunkt i antall arbeidsplasser i 1997 har vi kommet frem til at antall nye arbeidsplasser som vil generere ny trafikk vil være ca. 1300. I disse vurderingene ligger en forutsetning om at noen av de arbeidsplassene som eksisterer i dag vil forsvinne, mens andre blir opprettholdt.

Det er forutsatt 1,4 bilturer/ansatt inkl arbeidsreiser, besøk, varelevering, taxi m.m. Med ca. 78 000 m² nye næringsarealer gir dette ca 1900 nye bilturer pr døgn.

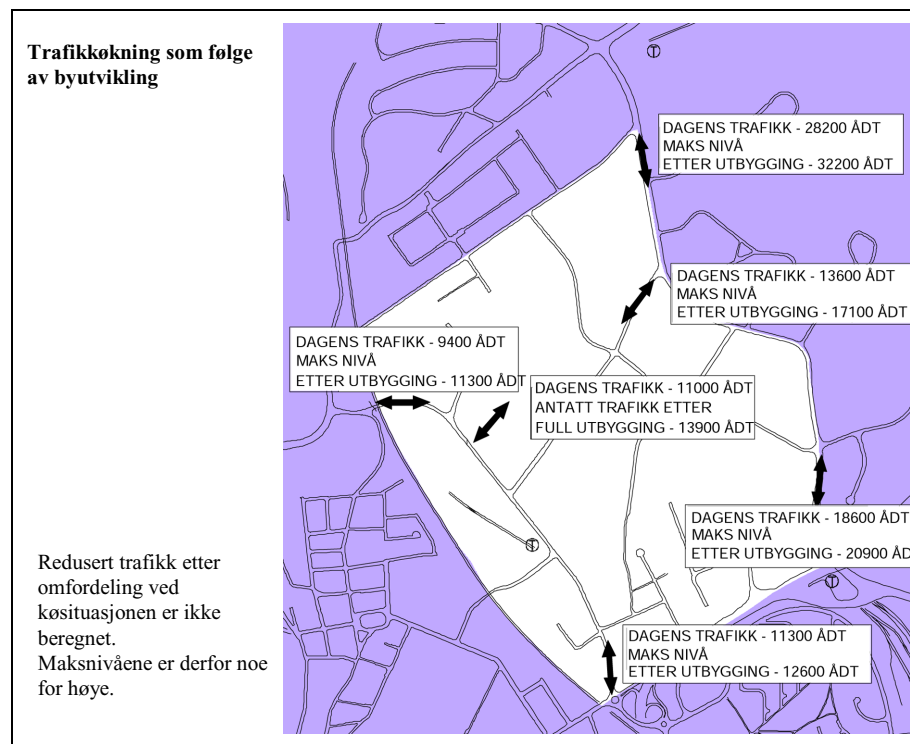
Fordeling av trafikken på gatenettet

I forbindelse med foreliggende planleggingsprogram, er det foretatt en enkel og manuell fordeling av trafikken på veinettet basert på dagens trafikfordeling. Det er ikke tatt hensyn til at stor trafikk og dårlig avvikling vil føre til at noen bilister velger en helt annen kjørerute langt utenom området. Dette bidrar til noe unøyaktighet i trafikktallene som presenteres på skissen. For bl a å håndtere slike forhold, er det vanlig å benytte EDB baserte modeller, men vårt utgangspunktet har vært å gjøre en foreløpig undersøkelse for å få en ide om hvor de største trafikproblemene kan oppstå. Vi mener dette gir en tilfredsstillende oversikt over de største fremtidige utfordringene som er relevant i et planleggingsprogram. En større undersøkelse med EDB basert modell bør for øvrig involvere et større område i nordøstkorridoren.

Konsekvenser av trafikken og avbøtende tiltak

Det er ikke foretatt detaljerte beregninger for avviklingen i de enkelte kryssene som følge av trafikkøkningen, men en merbelastning på opp mot 20% som følge av byutviklingen vil helt klart merkes da de aktuelle kryssene har belastning og treg avvikling i rushtiden også i dag. Mange trafikanter vil derfor finne seg andre alternative ruter slik at ulempene fordeler seg på flere gater også i andre bydeler. All erfaring

viser at det er nytteløst å bygge seg helt ut av trafikkkproblemene i et byområde som Ensjø. Det eneste realistiske vil være å satse på en betydelig forbedring av kollektivtilbudet samtidig som en sørger for å bygge der det erfaringsmessig er lettest å oppnå høye kollektivandeler. De trafikkvurderinger som er gjort tyder på at kollektivtrafikken vil bli hindret av biltrafikken langs flere av de omkringliggende gatene. Her må det legges til rette for stor grad av kollektivprioritering. De enkelte tiltakene er omtalt nærmere i kapittel 2.5.



Bolig: nivå 1 gir 6900 nye bilturer/døgn(ÅDT), nivå 2 gir 9000 ÅDT og nivå 3 gir 14000 ÅDT
Næring: 78000 m² gir totalt inkl. dagens ca 1900ÅDT
Total trafikk med næring og full boligutbygging gir ca 15900 ÅDT. Kollektivandelen ligger her rundt 50% over døgnet og bilandelen på rundt 30%.

2 FYSISKE RAMMER - RETNINGSLINJER

Ensjø er et sammensatt område hvor de enkelte delområdene har forskjellige forutsetninger for transformasjon. Dette henger ikke bare sammen med fysiske og bygningstekniske forhold, men også ulike bindinger i form av leieavtaler, produksjonsavtaler, tomtefesteavtaler og lignende som gir forskjellige muligheter for utvikling over tid.

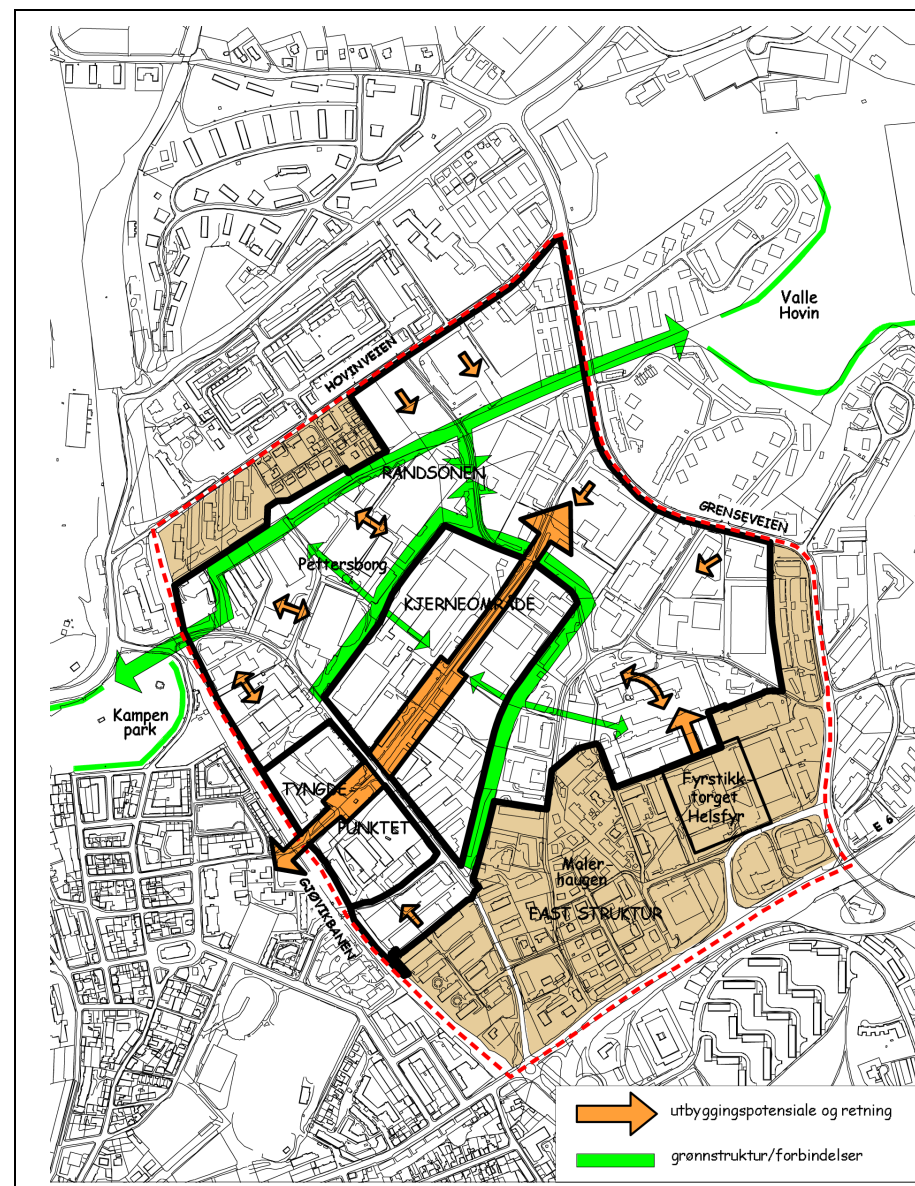
De mange private grunneiere har høyst ulike målsettinger for den framtidige utviklingen. Hovedgrepet for bymessig utvikling må derfor være fleksibelt i forhold til dette. Samtidig vil det være viktig at starten på den bymessige utviklingen både har en størrelse og en lokalisering innenfor området som gir en fornuftig rekkefølge for utviklingen.

Rammer for fysisk utvikling er vist med kart og tilhørende beskrivelse. Kartene er beregnet som prinsipielle underlag for utarbeidelse av planer og omfatter følgende:

1. Hovedgrepet
2. Overordnet struktur
3. Arealbruk
4. Utnyttelse og etasjetall
5. Trafikksystem (vei og gatestruktur, gang-sykkelveinett)
6. Offentlige rom og grøntstruktur
7. Kulturminnevern

2.1 HOVEDGREP FOR EN TRINNVIS OG FLEKSIBEL UTVIKLING

- Det bør først og fremst satses på en transformasjon som starter i kjerneområdet. Dette omfatter området langs Gladengveien og tyngdepunktet ved Ensjø T-banestasjon/ Ensjøveien og som brer seg videre utover. En transformasjon her er strategisk svært viktig for å få i gang en utvikling av området som helhet. Området langs Gladengveien, fra Ensjøveien til Stålverksveien, bør planlegges samlet. Området rundt Ensjø T-banestasjon bør sees i sammenheng med utviklingen av



KART 1: Prinsipp for hovedgrepet for trinnvis og fleksibel utvikling

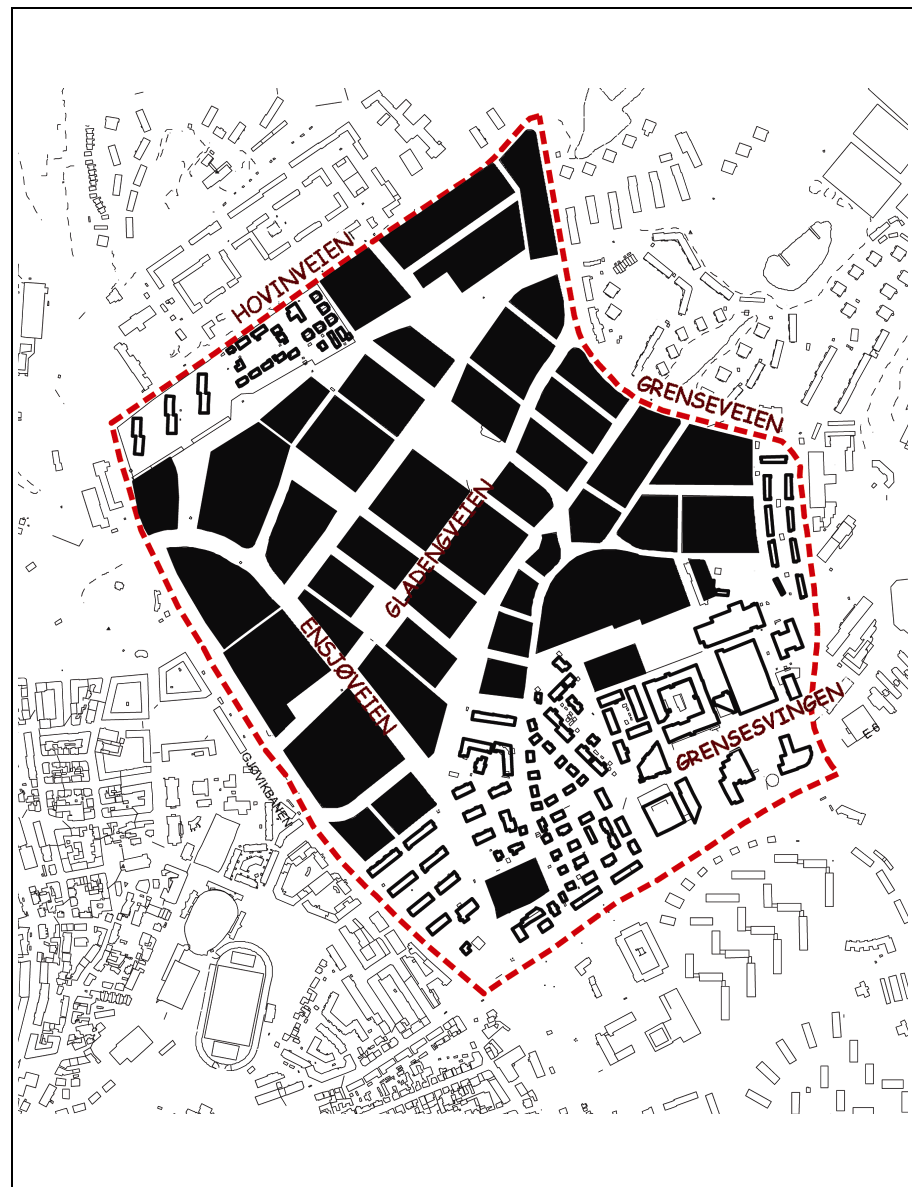
området langs Gladengveien. Det er imidlertid ingen forutsetning at dette skjer samlet.

- Parallelt satses det på en transformasjon som tar utgangspunkt i randsonene. Randsonene omfatter i denne sammenheng områdene langs Hovinveien, Grenseveien og Grønvoll allé/Malerhaugveien. Områdene i randsonen vil knytte seg til det som er definert som faste strukturer. For områdene langs Hovinveien og Malerhaugveien ligger forholdene til rette for en rask utvikling. Utbygginger må imidlertid sees i sammenheng med utviklingen av den offentlige infrastruktur.
- Ensjøområdet ønskes bygget ut med en bymessig struktur og utvikles som en del av det som oppfattes som indre by. Den strukturelle sammenheng med omkringliggende områder, spesielt Kampen, må derfor vies oppmerksomhet i den videre planlegging. Dette har betydning for bebyggelsesstruktur, gatestruktur og det offentlige rom.
- For å sikre en god bymessig utvikling vil det være viktig å opprettholde eksisterende grøntdrag/turvei nord i området, samt etablere et nytt grøntdrag internt i området. Dette vil både gi nødvendige offentlige rekreasjonsarealer hvor det er mulig å tilrettelegge for et tur- og gangveisystem, og ha en viktig funksjon i forhold til en etappevis utbygging. Områdene som har et langsiktig perspektiv når det gjelder transformasjon vil bli liggende mellom eller inntil grøntdragene. Grøntdragene vil derved i en periode fungere som buffer mellom områder hvor det har vært en transformasjon og arealer som ennå ikke er transformert. En viktig forutsetning for å få til dette er at grøntområdene opparbeides samtidig med ferdigstilling av de første delområdene.
- For deler av området i randsonen mellom kjerneområdet og den faste strukturen, f.eks Tiedemanns fabrikker og arealene i nordøst mot Grenseveien, vil det måtte legges en mer langsiktig strategi. Dette skyldes først og fremst langsiktige bindinger i eksisterende avtaler. Det antas at disse områdene først vil endres på sikt. For disse områdene kreves en samordnet planlegging før utbygging kan skje. Omfanget av dette må vurderes nærmere.

- Innenfor arealene som er definert som områder med fastlagt struktur forutsettes det ikke vesentlige endringer. Fyrstikk-torget, som er en del av Helsfyr, forutsettes videreutviklet med basis i gjeldende regulering i et service- og kompetanserettet bedriftsmiljø. Utvikling av tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon skal ikke komme i konflikt med Helsfyr's betydning som hovedknutepunkt.
- Det forutsettes heller ikke vesentlige endringer av boligområdet på Malerhaugen. Området innehar, med sin bevaringsverdige bebyggelse og sitt grønne preg, kvaliteter som det er viktig å ta vare på i den videre utviklingen av Ensjø.
- Området rundt Ensjø T-banestasjon skal utvikles til et tyngdepunkt i det framtidige bebyggelsesmønsteret. Ut fra kommunens målsetting om en samordnet politikk for areal og transport tilstrebes en høy utnyttelse med prioritering av boliger og arealintensiv næringsvirksomhet. Området rundt T-banestasjonen skal utvikles som møteplass med god kontakt mot Kampen, Vålerenga, Lille Tøyen og Fyrstikk-torget. I denne forbindelse bør det også utvikles et offentlig og privat servicetilbud.
- Forholdet til eksisterende områder som skal beholdes – faste strukturer – må bearbeides videre i forbindelse med detaljplanleggingen.
- I den videre planlegging og utvikling av Ensjøområdet må det etableres gangforbindelser som sikrer sammenhengen mellom transformasjonsområdene og nærområdene. Dette omfatter både kontakten langs turvei D2 mot Valle Hovin og Tøyen, kontakten mellom bebyggelsen på begge sider av Grenseveien, forbindelsen mot Helsfyr og kontakten fra tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon mot Kampen.

2.2 OVERORDNET STRUKTUR

- Utbyggingsstrukturen skal ta utgangspunkt i det skålformede landskapet. Dette vender mot sydvest, og gir visuell kontakt med Oslo's store landskapsrom. Landskapet har markerte platåer hvor de sentrale deler av Ensjo danner bunnen i skålformen, omgitt av relativt bratte skråninger som løfter terrenget 10-20 meter opp til et nytt platå. Overordnet struktur og bebyggelsesmønsteret bør understøtte dette. For å understreke landskapets karakter skal skråningene og deler av flaten som er utfyllt langs bekkedraget utvikles som en del av grøntstrukturen.
- Eiendomsstrukturen er til en viss grad også et strukturerende element, og deler av den foreslåtte overordnede strukturen er tilpasset eiendomsgransene der dette er hensiktsmessig. Spesielt er det tatt hensyn til at etappevis utbygging kan styres av et fåtall eiere, og at avgivelse av areal til offentlig vei, plass og friområde kan bli rettferdig fordelt i forhold til størrelsen på potensielt planlagt bruksareal. Tilpassing til eksisterende eiendomsforhold og eventuelle justeringer er imidlertid en stor utfordring som må vurderes i den videre planleggingen.
- Hovinveien, Grenseveien, Grensesvingen beholder sine traséer og trafikale rolle. Det bør legges til rette for et mest mulig åpent bymessig gatesystem. Også Ensjoveien og Gladengveien beholdes i prinsipp i sine nåværende traséer, men utvikles til gater av bymessig karakter og gis en utforming som i større grad bygger opp under bydelsens nye rolle som boligbydel (se pkt 2.5 trafikksystem).
- Det offentlige rommet med gater, plasser og grøntdrag, vil representere det viktigste strukturerende fysiske element. Det legges derfor opp til en egen plan for det offentlige rom (se pkt. 2.6 offentlige rom og grøntstruktur).
- I kvartaler hvis ene langside er lengre enn 70 m, bør det innpasses gjennomgående passasje. Kvartalene bør i sin utforming ta hensyn til solforhold og fortrinnsvis ha lavere bebyggelse eller åpninger i bebyggelsen mot vest.



KART 2: Prinsipp for en overordnet struktur

2.3 AREALBRUK

Det skal legges opp til en utvikling med hovedvekt på boliger med innpassing av næring. Det tas sikte på en endring i næringsvirksomheten fra arealkrevende verksted- og produksjonsvirksomhet til arbeidsintensiv nærings- og servicevirksomhet. Arealbruken vil variere innenfor de forskjellige deler av området.

Langs Hovinveien forutsettes det hovedsakelig boliger. Det legges opp til en konsentrasjon av næringsvirksomhet langs de sentrale deler av Ensjøveien og Gladengveien. I øvrige områder legges det opp til hovedvekt av boliger med innpass av lokal service. Det forutsettes ikke vesentlige forandringer i de områder hvor strukturen ligger fast. Eksisterende regulerte friområder opprettholdes. Det skal i tillegg etableres sammenhengende friområder som tar utgangspunkt i, og følger, det skålformede landskapsrommet.

2.3.1 Boliger

Ensjø skal utvikles som et allsidig og godt bomiljø med god bokvalitet og et variert nærings- og servicetilbud. Varierende leilighetsstørrelser og boligtyper som gir et allsidig tilbud skal bidra til mangfold og variert befolkningssammensetning.

- Boligbebyggelse skal ha en variert leilighetssammensetning. I alle reguleringsplaner som inneholder boliger skal det tas inn bestemmelser om leilighetsfordeling. Det bør sikres en stor andel store leiligheter. I tyngdepunktet ved T-banestasjonen kan det tillates et større antall mindre leiligheter. Dette avklares ved innsendelse av reguleringsplan.
- Uteoppholdsarealene bør tilsvare 25% av maks tillatt bruksareal (BRA). For boligene i tyngdepunktet aksepteres det at uteoppholdsarealene utgjør mellom 15-20% av tillatt BRA. Uteoppholdsarealene skal ha tilfredsstillende kvalitet med hensyn til støy, luft, solforhold og egnethet for opphold.
- I næringsarealene mellom Ensjøveien og Gjøvikbanen kan boliger innpasses. Det skal stilles tilsvarende krav til disse boligene som for boliger i randsonen. For næringstilbud i boligsonen vises det til etterfølgende punkt om næring.



KART 3: Prinsipp for arealbruk

- I alle boligprosjekter/planer skal behovet og mulighetene for å innpasse barnehage vurderes.
- Parkering for boligene skal legges under bakken og være i henhold til norm foreslått i kap 2.5 trafikksystem, parkering. Forøvrig kan lavere parkeringsdekning vurderes dersom tilgjengelighet til kollektivtransport er meget god og det er tilrettelagt for lett tilgjengelig og sikker sykkelparkering.

2.3.2 Næring

Det skal legges til rette for en utvikling som innebærer at den mest arealkrevende og miljøbelastende næringsvirksomheten flyttes ut. Deler av eksisterende næringsarealer/virksomheter opprettholdes og videreutvikles til også å dekke de behov som boligutviklingen i området vil skape.

- Næringsvirksomheten skal i hovedsak konsentreres langs de sentrale deler av Ensjøveien, i og rundt tyngdepunktet og ved T-banestasjonen og nedre del av Gladengveien, samt ut mot Grenseveien.
- I den øvrige bebyggelsen som vender ut mot Gladengveien kan 1. etasje nyttes til forretning/service, allmennnyttige formål. Den enkelte forretningsenhet skal tilpasses ”det nye Ensjø” med hensyn til størrelse, funksjon og utforming. I de øvrige områdene som tilrettelegges for bolig kan det innpasses mindre arealer for forretning/service. Disse arealene skal ikke utgjøre mer enn 5% av tillatt BRA og hver forretning/service enhet skal ikke utgjøre mer enn ca 100 m².
- Det skal ikke tilrettelegges for næringsvirksomhet som kan være miljøbelastende på boligmiljøet pga trafikk, støy, forurensning etc.
- Parkering for næringsvirksomhet skal legges under terreng og være i henhold til foreslått norm i kap 2.5 trafikksystem, parkering. Fellesanlegg under terreng nær hovedvei kan erstatte p-plasser innenfor egen eiendom dersom dette er trafikkreduserende for området. God tilgjengelighet til kollektivtilbud, mulighet for gateparkering og ekstra sykkelparkering kan gi ytterligere reduserte krav til antall p-plasser.

2.3.3 Offentlig service

Eksisterende skoler har ikke kapasitet til å dekke behovet i forbindelse med ny boligbygging. Nye skoler er derfor en forutsetning for boligbygging på Ensjø. Boligutbygging med 7000 nye boliger vil utløse

behov for nye skoler. I første rekke vil utbygging av 3000 nye boliger utløse et behov for barnetrinnet (1-7) som trenger utvidet skolekapasitet, men også på ungdomstrinnet (8-10) er det avgjørende å øke kapasiteten. I første rekke er det nødvendig å sikre en godt egnet skoletomt. En eiendom på min. 20 daa som egner seg for skoleutbygging må derfor være tilgjengelig før boligbygging kan starte.

I Ensjøområdet nærhet anses en del av ”Teglverkstomta” (Gnr. 122/Bnr. 1) som best egnet til skoletomt. Denne eiendommen er ikke bebygget, den er eiet av Oslo kommune, har en sentral beliggenhet, og innehar de kvaliteter som en skoletomt bør ha. Dersom Oslo kommune ikke ønsker å benytte Teglverkstomta til skole, må Oslo kommune erverve grunn fra private grunneiere. Områder ved Grønvoll allé, Fyrstikkalleen 21 (Gnr. 130/Bnr. 93) med naboeiendommer, innehar også kvaliteter og sentralitet som gjør at disse eiendommene kan sammenføres til en godt egnet skoletomt.

Oslo kommune må sikre skoleutbyggingen. Avklaring av skoletomter er foreslått som et kommunalt nøkkelprosjekt (se pkt. 3.2.4 nøkkelprosjekter). Skoleveier må sikres.

Barnehagebehovet for de første 3000 nye boligene vil anslagsvis tilsvare 4-5 nye barnehager. Arealer til barnehage må avsettes i forbindelse med de konkrete boligplanene. Barnehagene bør ha en lokalisering i nærheten av grøntområdene.

Det kan også oppstå behov for tilrettelegging av arealer til andre offentlige tjenestetilbud. Disse bør da ha en sentral lokalisering i tyngdepunktet ved Ensjø T-banen eller ved Fyrstikktorget.

2.3.4 Andre formål

Innenfor områder hvor næringsvirksomheten ønskes lokalisert/konsentrert bør det også tilrettelegges arealer for supplerende funksjoner med tilhørende offentlige rom som anses å være en viktig del av det urbane liv. Dette kan være kulturtilbud, bevertning etc. Likeledes skal det tilrettelegges for supplerende funksjoner til boligdelen som nærrekreasjonsområder som småparker, lekeareal, flerbruksmøterom etc

2.4 UTNYTTELSE OG ETASJETALL

Gjennom høyere utnyttelse og utbygging på ledige og dårlig utnyttede tomter legges det opp til en vesentlig økning av utbyggingspotensialet i tyngdepunktet, kjerneområdet og randsonen.

Planleggingsprogrammet skal initiere en prosess som har som mål at området over tid skal utnyttes maksimalt. Samlet vil høyeste utnyttelse for transformasjonsområdene kunne gi ca 7.000 boliger. Dette forutsetter imidlertid at kvalitetskriteriene kan oppfylles. Innenfor områder med fast struktur forutsettes det ikke vesentlige endringer av utnyttelsen.

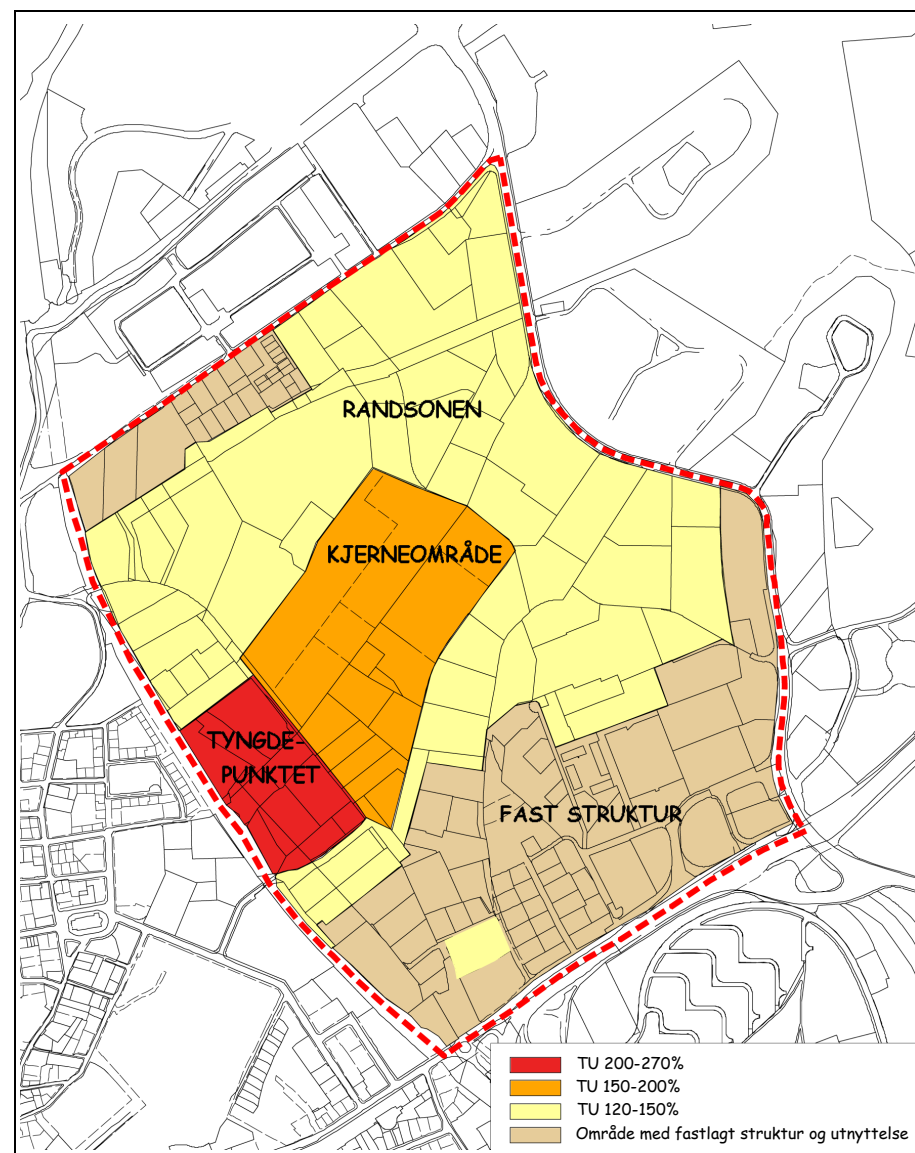
- I tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon bør det legges opp til en høyere utnyttelse enn øvrig i området. TU= 200 - 270 %.
- I kjerneområdet langs Ensjøveien og deler av Gladengveien foreslås det en relativ høy utnyttelse. TU=150 - 200 %.
- I randsonen, som blant annet omfatter området langs Hovinveien og Malerhaugveien, foreslås det en lavere utnyttelse som tar hensyn til eksisterende tilstøtende områder. TU=120 - 150 %

Variasjon i bebyggelseshøyde og struktur vil bidra til å gjøre Ensjø til et attraktivt område når det gjelder ulike typer bomiljø samt offentlige rom.

Fastsettelse av etasjetall for delområdene tar utgangspunkt i målsettingen for den overordnede struktur, hvor blant annet hensyn til landskapsrommet står sentralt.

Delområdenes størrelse og bebyggelsesstruktur gir også føringer for hvor høy bebyggelsen kan være sett i forhold til målet om å oppnå tilfredstillende kvaliteter for både boliger og offentlige rom.

- Arealene rundt T-banestasjonen på Ensjø vil bli et fremtidig tyngdepunkt i den nye bydelen. Dette bør kunne vises gjennom bebyggelsens utforming og utnyttelse. Bebyggelsen kan, i dette delområdet, oppføres i 5-7 etasjer. Bygg på inntil 12 etasjer kan tillates, dersom funksjon og

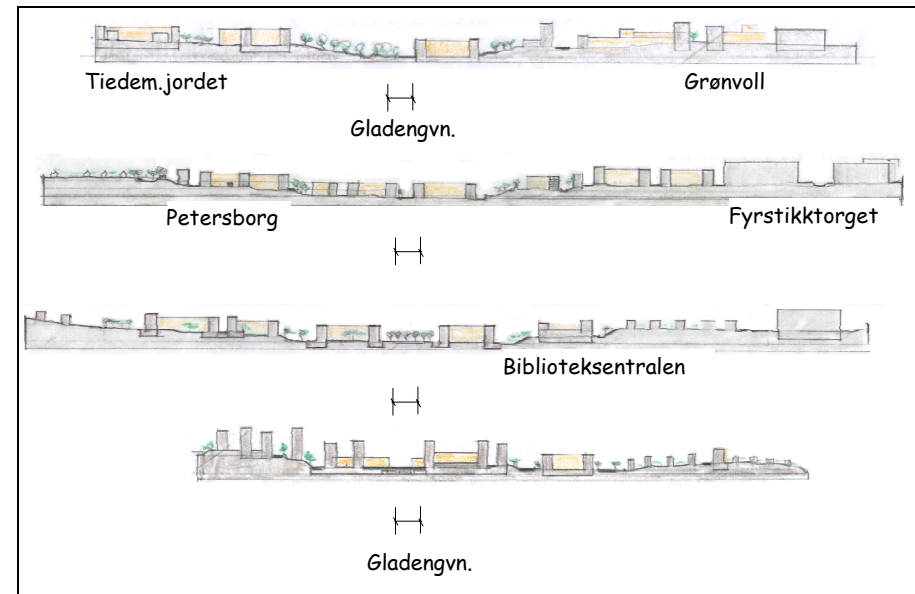


KART 4: Prinsipp for utnyttelse og etasjetall

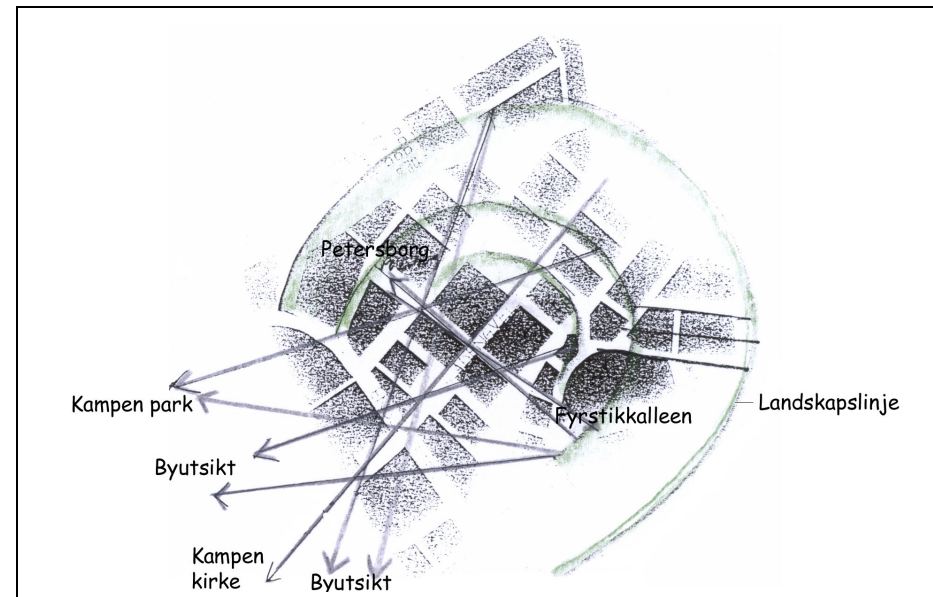
plassering tilsier en markering av anlegget og dersom utformingen tilfører stedet positive arkitektoniske kvaliteter og gode offentlige rom. Ytterligere tillegg i etasjetall kan vurderes dersom dette understøttes av senere vedtatte overordnede planer.

- I kjerneområdet hvor det legges opp til en tett bebyggelse/kvartalsstruktur, kan bebyggelsen oppføres i 5-7 etasjer.
- I randsonen legges det opp til en bymessig bebyggelse som skal bidra til å knytte området sammen med omkringliggende boligområder. Bebyggelsen kan oppføres i 4-5 etasjer. Bygg på inntil 7 etasjer kan tillates i dette området, dersom plassering tilsier en markering og utformingen tilfører stedet positive arkitektoniske kvaliteter. En forutsetning er at tilfredstillende bokvalitet oppnås.

En utnyttelse innenfor de gitte rammene vil ved en transformasjon av områdene som inngår i nivå 1 og 2 kunne gi et sted mellom 3400 – 4500 nye boliger. Tilsvarende vil endring av arealene som inngår i nivå 3 kunne gi mellom 5800 – 7600 boliger.



Illustrasjon av bygningsvolumene sett i forhold til landskapet



Sikt- og landskapslinjer som kan sikres ved bebyggelse som vist på snitt

2.5 TRAFIKKSYSTEM

Generelt

Strømsveien E6, Grenseveien og Hovinveien beholder sine traseer og trafikale roller. Internt i området legges det opp til et mest mulig åpent og bymessig gatesystem. For å skjerme boligområder for uønsket gjennomkjøring, bør det legges stor vekt på hastighetsreduserende og andre "myke" trafikkreduserende tiltak. Gatene internt i området gis en bymessig karakter og utformes i samsvar med en trafikkhastighet på 30 km/t. Ensjøveien og Gladengveien beholder sine traseer, men får en ny rolle i et nytt bymessig gatesystem.

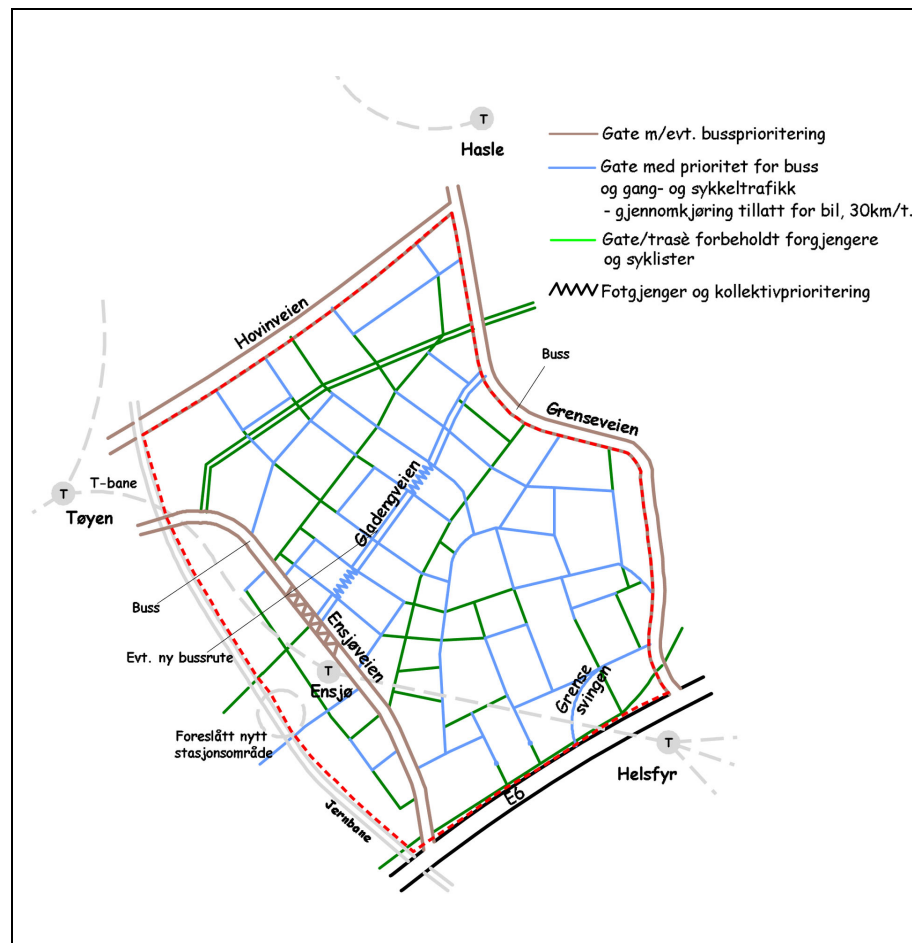
Forslag til detaljerte utbedringstiltak på vei og kollektivsiden må planlegges i forbindelse med kommende reguleringsplaner for delområdene på Ensjo, eller som egne reguleringsplaner spesielt rettet mot kollektivprioritering. Planleggingsprogrammet er ikke egnet for slike detaljerte planer.

Gatestruktur og kollektivtiltak

Grenseveien

Grenseveien har i dag betydelig trafikk pga sin trafikale rolle som en forlengelse av Ring 2 fra Carl Berners pl. mot Helsefyr og Bryn. Byutvikling langs denne trafikåren vil bidra ytterligere til å forsterke dette. En slik situasjon medfører store utfordringer både mht til kollektivprioritering, miljø og barrierevirkning. Kontakten til grøntområdene nordøst for Ensjøområdet blir meget viktig for framtidige beboere på Ensjo. Slike behov må i større grad enn i dag prioriteres evt på bekostning av biltrafikken langs Grenseveien. Tradisjonelle X og T kryss med signalanlegg vil kunne prioritere alle kategorier fotgjengere slik at kontakten over Grenseveien blir best mulig. Samtidig en har mulighet til å "styre" trafikkstrømmene for å redusere trafikknivået i Ensjøområdet.

I Grenseveien fra Hasle til Helsefyr ligger en viktig tverrgående busstrasé av stor betydning både for Ensjo og i overordnet sammenheng. Trafikkberegningene tyder på at avviklingen blir vanskelig og tiltak som bussfelt må vurderes. Videreføringen av denne traséen til Carl Berners plass og i Østensjøveien mot Bryn er også problematiske og må vies spesiell oppmerksomhet i den videre planleggingen.



KART 5A: Skissen illustrerer hovedprinsipp for trafikkløsning

Ensjøveien

Ensjøveien bør beholde sin rolle som en forbindelse mellom de østre delene av hovedveisystemet og sentrum/indre by. Den betjener i dag også eiendommene i Ensjøområdet. Denne funksjonen bør forsterkes på bekostning av gjennomgangstrafikken mot sentrum. Spesielt i området ved Ensjo T-banestasjon bør Ensjøveien utformes med henblikk på dette. Det betyr i praksis mer vekt på fotgjengerkryssinger, brede fortau, så smal kjørebane som mulig. Spesielt vil enkel og trafiksikker adgang til T-

banestasjonen være viktig. Maksimal hastighet bør være 30 km/t og fysiske tiltak for å begrense hastigheten må derfor vurderes. Dette vil skape en mer trafikksikker situasjon der fotgjengere prioriteres. Kryssene bør utformes som tradisjonelle T- og X-kryss, eventuelt med signalregulering, av samme grunn som beskrevet for Grenseveien. Egne sykkelanlegg vil da være unødvendig. Langs Ensjøveien tyder trafikkberegningen på at kollektivtrafikken vil få uakseptable forsinkelser i kryssene ved Strømsveien, Økernveien og i noen grad ved Gladengveien i rushtiden. En prioritering av bussen langs Ensjøveien må vurderes.

Gladengveien

Gladengveien vil bli en boliggate i det nye byutviklingsområdet. Det er derfor viktig at den ikke tiltrekker seg for mye gjennomgangstrafikk og bør derfor utformes deretter. Det betyr bl.a. brede fortau, smale kjørefelt, tett med fotgjengeroverganger og 30 km/t hastighetsbegrensning slik at bilene kjører på boligenes og fotgjengernes vilkår. En bør unngå rundkjøringer. Bussprioritering må vurderes og kan evt kombineres med trafikkreduserende tiltak. Sidearealene langs Gladengveien må da eventuelt reserveres til kollektivtiltak ved at man i reguleringsplanene reserverer nødvendig areal som kan benyttes til fortau eller grøntrabatter i første fase. En ny avlastende veitrase foreslås anlagt mellom J. H. Andersens vei og B. Narvesens vei. Ved å bygge en slik alternativ kjøre mulighet, vil trafikknivået i Gladengveien ved full utbygging ligge på rundt 6.000kj/t ÅDT. Trafikken vil også reduseres i Gladengveien ved å lokalisere p-anleggene for boligene i ”ytterkanten” med kortest mulig adkomst til Grenseveien og Ensjøveien

Økernveien

Økernveien forblir en viktig radialåre og i hovedsak med samme utforming som i dag uten å gi rom får økt kapasitet. I Økernveien er det i dag til dels betydelige forsinkelser for bussen i rushtiden. For å oppnå et godt nok tilbud er det nødvendig å utrede tiltak langs denne traséen.

Hovinveien

Det bør ikke være kontakt mellom Hovinveien og Gladengveien. Bertrand Narvesens vei bør derfor stenges ved den overordnede turveien D2. Denne forbindelsen er trafikalt unødvendig og kan skape en ny snikkjøringstrasé. Dessuten er det gunstig for turveien om den kan gå uhindret av denne

veien. Hovinveien ligger for øvrig utsatt til for økt gjennomkjøringstrafikk som et alternativ til Økernveien. Situasjonen bør derfor følges nøye.

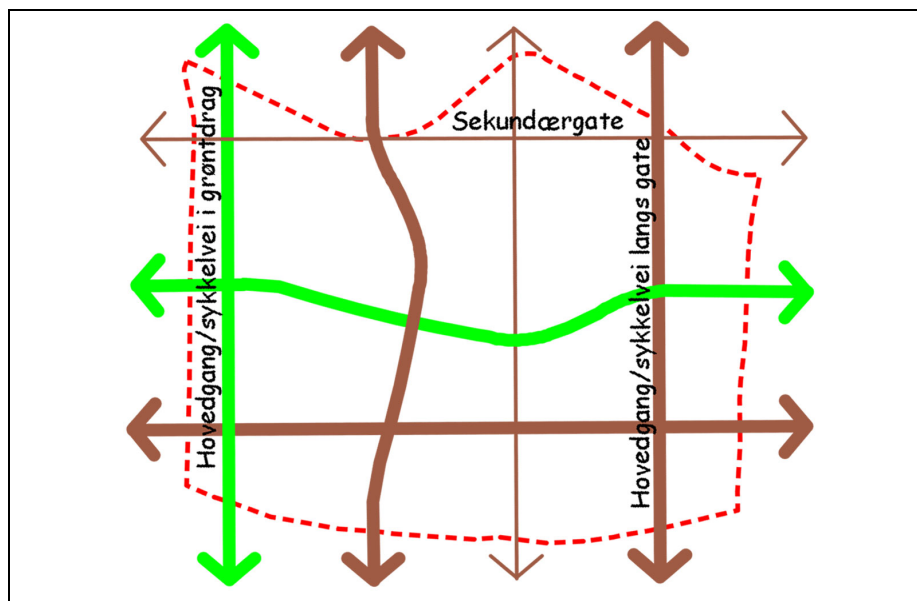
Grønvoll allé og Malerhaugen

Av hensyn til det eksisterende boligområdet rundt Malerhaugen bør Malerhaugveien stenges ved nr 22 (i tråd med gjeldende regulering) grunnet faren for uønsket gjennomkjøringstrafikk. Disse boligene ligger allerede utsatt til for støy og forurensning både fra Strømsveien og Ensjøveien. Denne sperringen vil ha liten negativ effekt for andre boligater.

Deler av Grønvoll allé betjener vesentlig nærings-bebyggelse som bør ha adkomst fra Grenseveien. For å betjene den øvrige delen av Grønvollområdet bør det etableres en ny gate som har adkomst til Ensjøveien. Det er viktig at trafikken til næringsområdene ikke trekkes unødig inn i framtidige boligområder langs Gladengveien. Derfor bør Grønvoll allé stenges mot Malerhaugveien.

Gang- sykkeltrafikk:

I hovedsak bør gangtrafikk basere seg på bruk av fortauer og plasser/torg i tradisjonell forstand. Syklister bør benytte gatene eller egne anlegg der en finner det formålstjenlig å etablere slike. Den etablerte overordnede gang/sykkelveien langs sydsiden av Hovinveien beholdes og videreutvikles mht tilgjengelighet og ved at en vurderer en større grad av separering av gående og syklende. Det bør vurderes planskilt kryssing av Grenseveien. Viktige målpunkter som skoler, stasjoner og holdeplasser gis gode og prioriterte forbindelser. Det bør også legges til rette for en gjennomgående gangforbindelse mellom Lilletøyen og området ved Fyrstikkalléen. Forbindelsene ut/inn av området bør bearbeides og nye forbindelser bør etableres bl over Gjøvikbanen og E6.



KART 5B: Prinsipp for gang- sykkelveinett;
- rette linjer for transportsyklisten
- større variasjon for rekreasjon
innenfor et gradert gatenett

Kollektivtrafikk

De konkrete tiltakene er beskrevet under hver enkeltgate ovenfor. For øvrig blir utfordringen å følge opp de foreslåtte utredningene og tiltakene kontinuerlig i de reguleringsplanene som blir fremmet etter hvert. Oslo Sporveier har antydnet en rute i Gladengveien og Ensjøveien. En slik rute vil gi bedre flatedekning for området, et matetilbud til T-banene og et alternativt sentrumsrettet tilbud.

Parkering

Parkering er et viktig virkemiddel for å begrense trafikken. Undersøkelser viser at et godt tilbud om parkering, spesielt ved arbeidsplassen, gir mer bilbruk og en bør derfor ta hensyn til det når det gjelder fastsettelse av parkeringsnormer. Det bør være en sammenheng mellom høy utnyttelse og antall p-plasser i den forstand at en ikke regner med både høy utnyttelse og mange p-plasser.

I det nye forslaget til parkeringsnormer for Oslo er Ensjøområdet en del av den "tette byen". For næring er det her foreslått fra 2 til 7 parkeringsplasser pr 1000m² næringsareale for kontor. Basert på en kollektivandel på 50% er det beregnet at det medfører en norm på 6,7 plasser pr 1000m². En kollektivandel på 60% vil gi 3,5 plasser pr 1000m². Vi foreslår at området rundt Ensjø T-banestasjon får en parkeringsnorm på maks 3 plasser pr 1000m². I resten av området bør normen settes til 5 plasser pr.1000m². Dette begrunnes med at det er viktig å understøtte den nye bydelens miljøprofil ved å legge grunnlaget for en høy kollektivandel. For boliger foreslår en i arbeidet med parkeringsnormer 0,25 for 1-roms leilighet, 0,50 for en 2-roms, 0,70 for 3-roms og 0,90 for 4-roms eller større. Ensjø blir etablert som et samlet "nytt" område der det kan legges godt til rette for kollektivtrafikk og begrenset biltrafikk fra starten av. På bakgrunn av dette mener vi det er grunn til å vurdere noe lavere normer enn de nye parkeringsnormene skulle tilsi, særlig for de minste leilighetene. Vi foreslår derfor følgende normer: ett-roms leilighet 0,1 plasser to-roms 0,2 plasser, tre-roms 0,5 plasser og fire-roms leilighet 0,6 plasser.

2.6 OFFENTLIGE ROM OG GRØNTSTRUKTUR

Det offentlige rommet med gater, plasser, grøntdrag skal bygge opp om eksisterende «byhierarki» som synliggjøres ved struktur og romlig sammenheng mellom:

- byen
- bydelen
- kvartalet

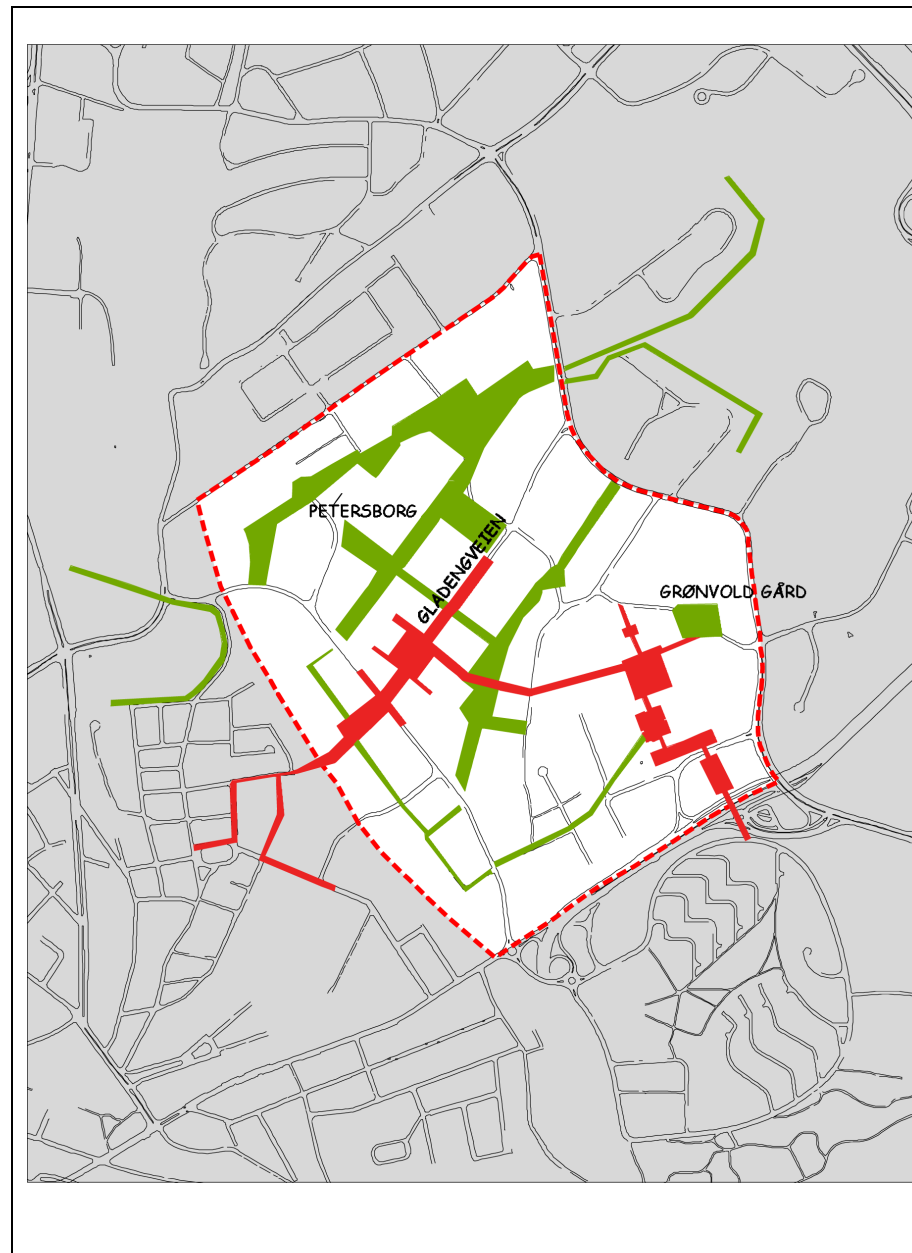
De forskjellige elementene i denne strukturen bør ha en innbyrdes sammenheng og rekkefølge slik at de får den grad av offentlighet som er naturlig. Det bør tilstrebes å etablere enkle og naturlige forbindelser mellom uterommene og utformingen må avspeile den bruk de er forutsatt for. Enkelte av de offentlige rommene og deler av grøntstrukturen vil være viktig for Ensjøområdet, men også sett i forhold til byen. For eksempel eksisterende grøntforbindelse (turvei D2) gjennom Ensjøområdet i nord, som er en del av byens overordnede turveisystem.

Det foreslås at det utarbeides en egen plan for det offentlige rom (se pkt 3.2.4 Nøkkelprosjekter) som legger til rette for en sammenhengende system og utforming samtidig som hvert delområde får sin identitet. Denne planleggingen må følges opp i reguleringsplaner og egne retningslinjer for utforming av det offentlige rom og grøntstruktur. Det bør heller bygges tettere innenfor byggeområdene enn å redusere det offentlige rommet og spesielt de grønne lungene.

Den videre planleggingen bør ta utgangspunkt i følgende:

Offentlige rom

- Det bør etableres bydelsplass med attraktiviteter knyttet opp mot T-bane og eventuell ny jernbanestasjon som et forsterkende bindeledd mellom Kampen og Ensjø
- Lokale møtepunkter bør etableres blant annet langs Gladengveien, ved Grønvold gård og ved Petersborg.

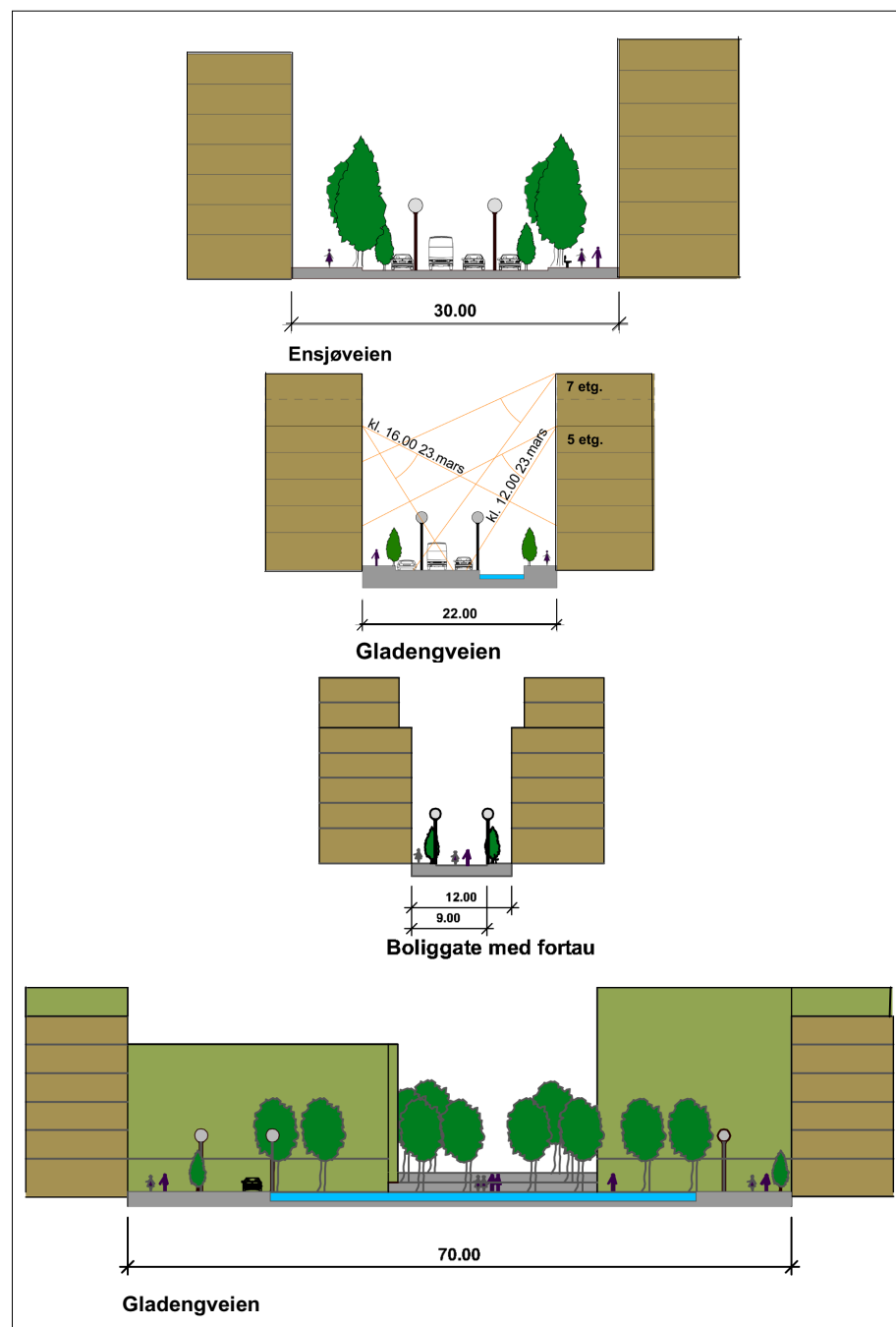


KART 6: Prinsipp for offentlige rom og grøntstrukturen

- Hovinbekken bør vurderes som et estetisk element i Gladengveien. Muligheten til å lede Hovinbekken i en åpen føring langs Gladengveien skal vurderes nærmere. I denne sammenheng må både vannkvalitet og flomsikring vurderes. Byggegrenser må i så fall baseres på en bysituasjon. Dette tas opp i forbindelse med forslaget om en egen plan for det offentlige rom (se pkt. 3.2.4 Nøkkelprosjekter)
- I den oppgraderte Gladengveien bør det etableres et plassrom som er samlende i forhold til aktiviteter/funksjoner i denne og tilstøtende gater. Fyrstikktorget bør forbedre sin henvendelse mot Ensjø. Plassrommene mellom Helsfyr t-banestasjon og Grønvold gård bør forbedres
- I reguleringsplaner skal det vurderes hvordan det enkelte bygg forholder seg til nabobebyggelse og hvordan det henvender seg ut mot det offentlige rommet.
- I oppfølgingsplan for det offentlige rom vil det utarbeides: bearbeidet kart der gater og plassrom plasseres og målsettes retningslinjer for etasjehøyder mot hovedgater, gate- og plassstandarder, atkomster og gatebeplantning, belysning, vannavrenning, forslag til plassering av funksjoner (størrelse og plassering vil bli ytterligere drøftet i service-og næringsplan)

Grøntstrukturen

- Grøntstrukturen skal bidra til å forsterke trekkene i landskapsrommet.
- Parknettet skal utvides med lommer som kan fungere som oppholdsareal tilknyttet lokale enheter som skole, velhus, ungdomsklubb, barnehage etc. Parkbeplantning skal understreke og bygge opp om den «naturlige» grøntstrukturen. Offentlig og privat grøntstruktur skal utfylle hverandre. Grensesnittet mellom privat og offentlig sfære skal vurderes spesielt. Lokalparker bør gis forskjellig utforming og egnethet som kan tilfredsstille forskjellige brukere. Det etableres grønne forbindelser innenfor planområdet og til nærområdene.
- Hovedgang- og sykkelveinettets forbindelser ut av planområdet bør forbedres mot Hasle, Kampen og Etterstad.
- Det bør etableres en gangtrasé/gate som forbinder den østlige og vestlige delen av planområdet. I denne sammenheng synes forbindelsen mellom Petersborg og Fyrstikktorget velegnet.



Illustrasjon på mulige gateutforminger. Illustrasjonene danner grunnlag for videre diskusjon

2.7 KULTURMINNEVERN

Kulturminner innenfor planområdet som i dag er sikret gjennom regulering til spesialområde bevaring, ligger alle innenfor området ”fast struktur ” hvor det ikke anbefales vesentlige endringer i forhold til dagens regulering.

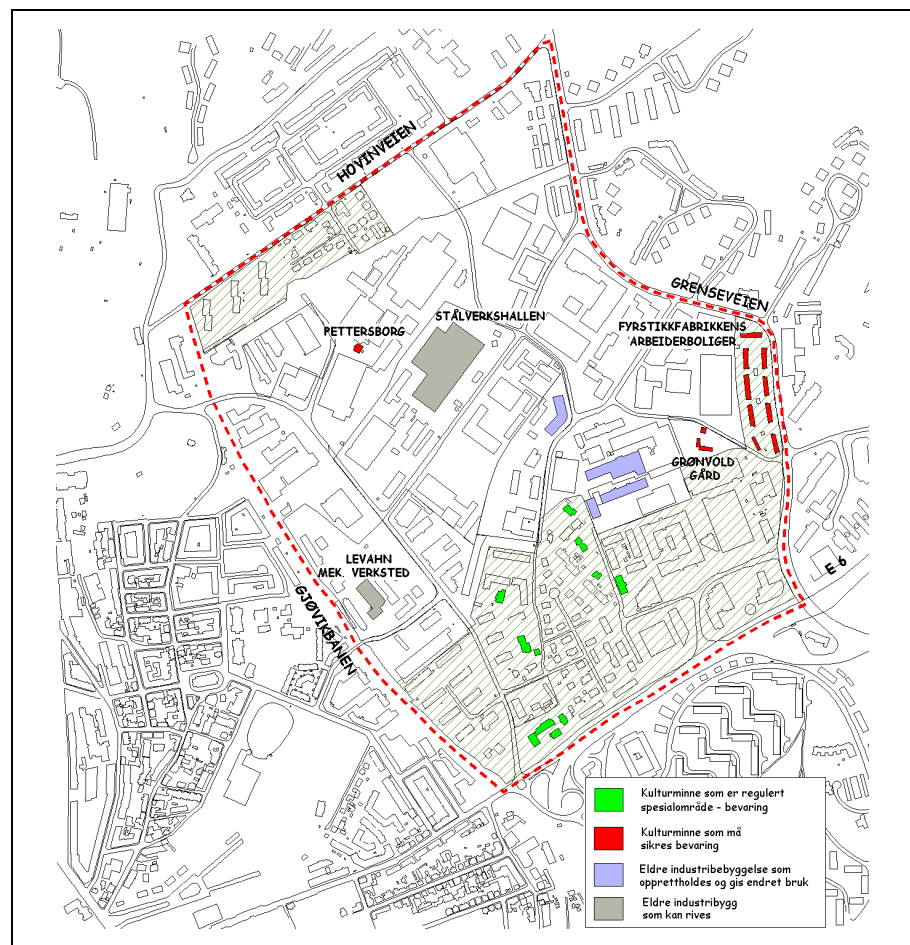
Innenfor transformasjonsområdene er det enkelte bygninger som av Byantikvaren er vurdert som bevaringsverdige og som er oppført på den gule listen. Disse er Pettersborg, Grønnvold gård samt fyrstikkfabrikken arbeiderboliger langs Grenseveien. Bygningene har, foruten sin bevaringsverdi, også verdi som identitetsskapende elementer for den forventede utviklingen av Ensjøområdet. Bygningene bør derfor sikres fremtidig bevaring og gis tilstrekkelig rom for å styrke deres betydning for området.

Innenfor transformasjonsområdene er det også registrert flere eldre industribygg som kan ha bevaringsverdi. Disse bygningene bør i hovedsak vurderes med tanke på endret bruk i tråd med rammene for arealbruken. Bevaring av enkelte av disse bygningene vil imidlertid kunne være vanskelig, sett i forhold til den ønskede utviklingen i området. Dette gjelder først og fremst stålverkshallene og Levahns mekaniske verksted:

- Stålverkshallene opptar store arealer innenfor kjerneområdet for boligutvikling. Hallene er med sitt store volum og konstruksjon lite egnet for boligformål. En eventuell ombygging vil kreve så store inngrep at det vil kunne stilles spørsmål om bevaring har noen hensikt. Byantikvaren vil gjerne ha vurdert muligheten for ombygging til boligformål. Dersom vurderingen konkluderer med at dette ikke er regningssvarende, vil Byantikvaren ikke motsette seg rivning.
- Bygningen som tidligere rommet Levahns mekaniske verksted har en sentral plassering midt i tyngdepunktet ved T-banestasjonen. Byantikvaren er imot rivning av dette bygget og forutsetter at utviklingen av stasjonsområdet ivaretar bygget.

Bevaring av dette tradisjonelle industribygget fra århundreskiftet vil imidlertid kunne gi klare begrensninger for utvikling og utnyttelse av dette viktige området for Ensjø. Ut fra Plan- og bygningsetatens vurdering bør hensynet til god helhetlig utvikling av dette område være avgjørende.

Planleggingsprogrammet forutsetter at stålverkshallene og Levahns mekaniske verksted kan rives.



KART 7: kulturminner

2.8 MILJØ

2.8.1 Luftforurensning

Den generelle forurensningen i Groruddalen innebærer at hele planområdet 5-10 ganger pr år har høyere luftforurensning enn anbefalte normer tilsier.

Trafikkårenes luftforurensning begrenser først og fremst etablering av uteoppholdsarealer lokalisert langs gjennomkjøringsgatene. Inneklima synes å kunne tilfredsstilles ved krav til gjennomgående leiligheter og plassering av luftinntak i utsatte soner. Dette gjelder:

- Strømsveien hvor utløpet av Vålerengtunnelen er spesielt høyt belastet
- Grenseveien nord for Grønvold allé.
- Ensjøveien ved Malerhaugen.

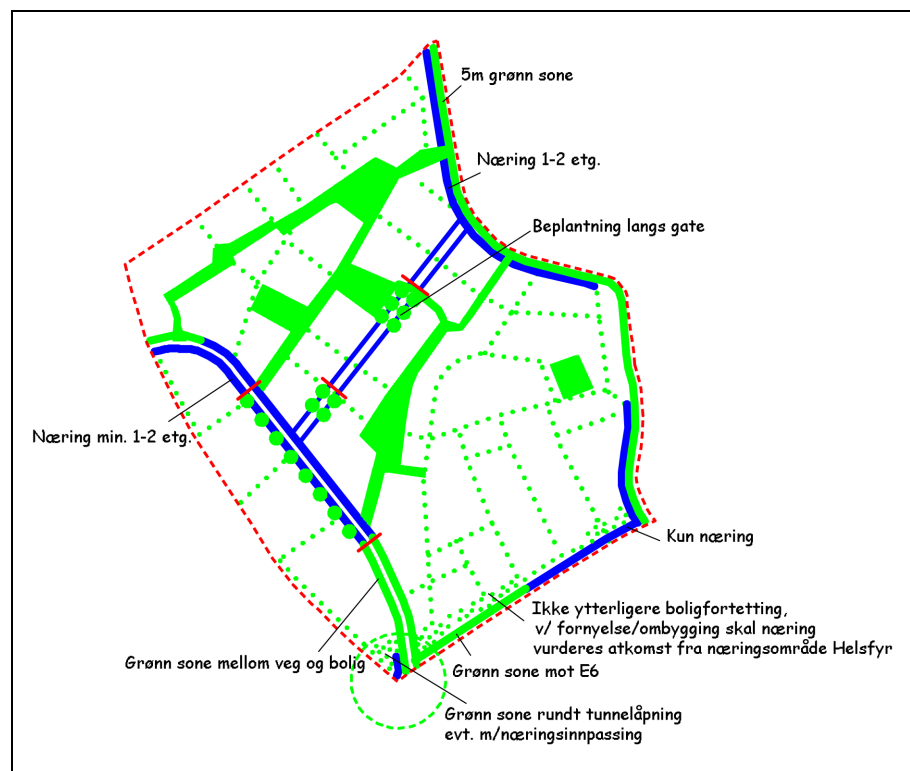
Det er gjort overslagsmessige beregninger av støy og luftforurensning langs flere av disse veiene basert på dagens trafikkmengder. Når det gjelder luftforurensning er det for PM10 (svevestøv) beregnet at alle punkter ligger over forurensningslovens kartleggingsgrense og nasjonale mål samt EUs kartleggingsgrense (gjelder fra 2001). Dette er forøvrig situasjonen langs de fleste av de mer trafikkerte gatene i indre by. Når det gjelder avgasser (NO2) ligger verdiene flere steder over SFTs kvalitetskriterier og noen steder også over nasjonale mål. Det er lite trolig at byutviklingen vil bedre disse forholdene. Snarere vil økt utnyttning og eventuelt mer trafikk føre til forverrede forhold. Selv om luftforurensningen har en rekke andre kilder enn biltrafikk, vil det i arbeidet med byutviklingen derfor være en stor utfordring å holde trafikknivået nede ved forskjellige tiltak.

I den videre planleggingen må det tas utgangspunkt i denne situasjonen. Området langs de mest trafikkerte gatene må vies spesiell oppmerksomhet. Det vises i denne forbindelse til figuren som viser de mest kritiske områdene. Dette må følges opp i nært samarbeide med Helsevernetaten.

2.8.2 Støy

Langs Grenseveien og Ensjøveien er det på tilsvarende måte beregnet støypåvirkning basert på eksisterende trafikk. Disse viser at gjeldende krav til utendørs støynivå for boliger overskrides. De fleste steder er det imidlertid mulig å komme under kravene til innendørs støy uten å ta i bruk helt spesielle tiltak for å dempe støyen.

Den framtidige situasjonen vil i store trekk være den samme for som for luftforurensning, men noe mer direkte knyttet til framtidig trafikknivå. På samme måte som for luftforurensning må den videre planleggingen ta spesielt utgangspunkt i situasjonen langs de mest trafikkerte gatene. Både arealbruk, bygningsutforming og avbøtende tiltak må vurderes. I forbindelse med reguleringsplaner må de gjøres rede for støysituasjonen.



Prinsipp for tiltak mot støy og forurensning i de mest kritiske områdene

2.8.3 Jordforurensning

I Ensjøområdet har Helsevernetaten registrert Ensjøveien 12 med begrunnet mistanke om forurenset grunn. Eiendommen er registrert i databasen til både Statens forurensningstilsyn og Helsevernetaten, og eiendommen er klassifisert som rang 3, det vil si at det er behov for grunnundersøkelser ved planer om arealbruksendring. I Ensjøområdet har Helsevernetaten registrert en rekke virksomheter/bedrifter innenfor bransjer som er regnet å være potensielle kilder til forurensning av grunnen. Dette tilsier at en ved gravearbeider, masseflyttinger eller liknende må være spesielt oppmerksom i forhold til forurensende masser.

2.9 TEKNISK INFRASTRUKTUR

2.9.1 Kommunaltekniske anlegg i grunnen

Hovednettet for vann, spillvann og overvann er godt utbygd, og dekker i hovedsak hele Ensjøområdet. Når det gjelder hovedledningsnettet kan Vann- og avløpsetaten opplyse om at dagens ledningsnett har tilstrekkelig kapasitet i forhold til en eventuell boligutvikling i Ensjøområdet. Hovinbekken ligger i kulvert gjennom det meste av Ensjøområdet og får tilført overflatevann fra store deler av Ensjøområdet samt tilstøtende bekkedrag. I forhold til Hovinbekken er Vann- og avløpsetaten interessert i å holde bekkeløpet mest mulig åpent for å lette kontrollarbeidet.

2.9.2 Trafikksanering

Plan for teknisk infrastruktur (se eget pkt) vil ta utgasngspunkt i plan for det offentlige rom som vil gi føringer i forhold til trafikksanering og etablering av offentlige plasser og parkareal. Veiopparbeidelser og saneringer vil måtte justeres i forhold til utbyggingstakt. Etablering av gater, parker og offentlige plasser vil sikres i rekkefølgebestemmlser og utbyggingsavtaler knyttet til reguleringsplaner for enkelteiendommer.

2.9.3 Annet ledningsnett

Ensjøområdet ligger innenfor Viken Energinetts konsesjonsområde for fjernvarme. Annet ledningsnett som elektrisitet, Tv-kabel, data-/telekommunikasjoner bør innpasses på en hensiktsmessig måte.

3 GJENNOMFØRING AV UTBYGGINGEN

For å oppnå planleggingsprogrammets mål er et godt samarbeide mellom kommunale og private aktører nødvendig. Nesten all eiendom er i privat eie og det private initiativet vil være nødvendig i gjennomføringen. Kommunen har hatt en dialog med grunneiere i utarbeidelsen av planleggingsprogrammet. Det skal synliggjøre potensialet i området og øke forutsigbarheten for gjennomføring av planer slik at utvikling av enkelteierdommer blir mer attraktivt.

Området bør utnyttes med minimum 3000 – maksimum 7000 boliger.

Med utgangspunkt i det foreslåtte hovedgrepet og den overordnede strukturen legges det opp til en trinnvis utvikling. Denne forutsettes å starte noenlunde parallelt i kjerneområdet og randsonen. Området langs Stålverksveien antas å komme i et senere utviklingstrinn. Det er imidlertid viktig å understreke at det foreslåtte hovedgrepet er fleksibelt i forhold til rekkefølge over tid. Illustrasjonen viser derfor en antatt utbyggingsrekkefølge og er ingen forutsetning for utbyggingen. Det forutsettes imidlertid at utviklingen av kjerneområdet langs Gladengveien og tyngdepunktet rundt Ensjo T-banestasjon kommer tidlig og gjerne i en første fase.

Det anbefales en trinnvis utbygging med min. 3000 boliger i det sentrale planområdet (jf trinn 1 og 2) innenfor en sammenhengende tidsperiode. Dette vil sikre sammenheng i boligstrukturen mellom eksisterende boligområder i øst og vest og skape rom for nye attraktive boligområder. Opparbeidete grøntområder og gater vil skjerme mot støy og forurensning fra byggeprosjektene. Utbyggingstrinnene er viktige for å kunne sikre en helhetlig utvikling uten for store belastninger på naboene, samt på sikt å kunne gjennomføre en utbygging av hele området med opp mot 7000 boliger.



TRINN 1 ca 2000 boliger

TRINN 2 ca 3000 boliger



TRINN 3 ca 5000 boliger

TRINN 4 ca 7000 boliger

Illustrasjoner som viser en mulig utvikling i 4 trinn

3.1 UTBYGGINGSØKONOMI

I forbindelse med planleggingsprogrammet er det gjort en grov vurdering av utbyggingsøkonomien. Siden det har blitt forutsatt at gjennomføringen hovedsaklig vil skje i privat regi, har det vært gjort en spesiell økonomisk vurdering av hva felleskostnadene vil utgjøre i forhold til den totale utbyggingsøkonomien. Nødvendig teknisk infrastruktur, barnehager og deler av det offentlige rom forutsettes finansiert av utbyggerne.

Det forutsettes at tiltakene nedfelles i rekkefølgebestemmelser og endelig kostnadsfordeling reguleres gjennom utbyggingsavtaler, der kommunen inngår avtaler med utbyggere. Kommunens engasjement må vurderes konkret som en del av den politiske behandlingen av planleggingsprogrammet.

Beregningen som er gjort er basert på følgende forutsetninger:

- Utbyggingsøkonomien er vurdert for den del av planområdet hvor det forutsettes transformasjon. Dette kan utgjøre ca 7000 boliger som vist i trinn 4 med en utnyttelse som anbefalt i pkt 2.4, utnyttelse og etasjetall. Det er ikke gjort noen vurdering av eventuelle utbyggings tiltak utenfor planområdet eller innenfor området med fast struktur. Her forutsettes det ingen større nybyggings tiltak.
- Vurderingen av utbyggingskostnadene er basert på utnyttelsen som er foreslått i planleggingsprogrammet. Utbyggingskostnadene er beregnet for både bolig og næring og omfatter:
 - Byggekostnader. Kostnadene bygger på antatte kostnader for riving, fundamenter, opprydding av forurenset grunn med mer. Totalt er det anslått at byggekostnadene for hele området kan bli om lag 10 milliarder kr. Dette vil avhenge av en rekke forhold, bl.a. hvor mye som blir revet, forholdet mellom bolig, næring og utnyttelsesgrad.
 - Kostnader for parkering. I planleggingsprogrammet er det foreslått parkeringsnormer for området, og som prinsipp skal parkering legges under bakken. Dette er lagt inn som en forutsetning og beregnet separat. Kostnadene for parkering vil være 2-3

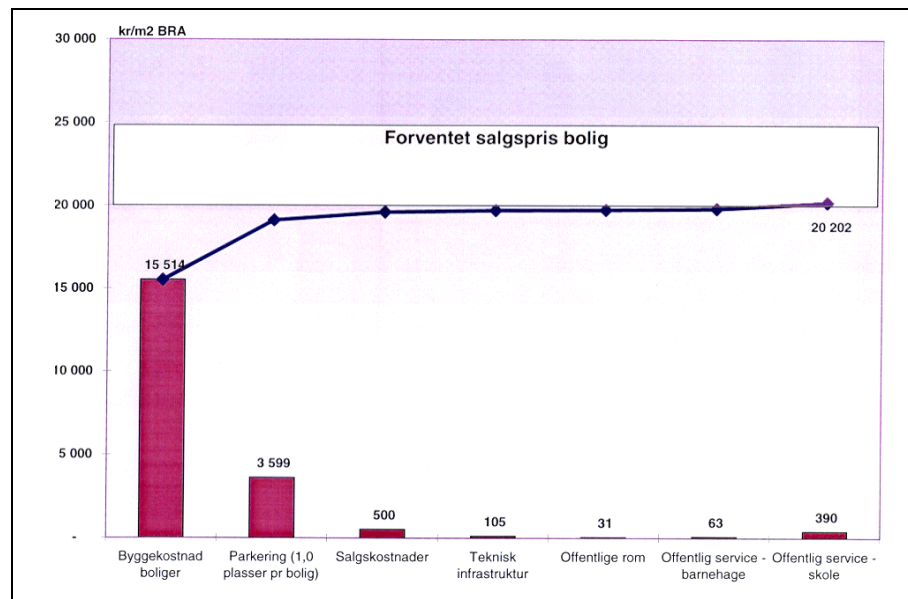
milliarder. Disse kostnadene kommer i tillegg til de vanlige byggekostnadene.

- Kostnader for teknisk infrastruktur. Dette omfatter kostnader til vei, vann og avløp og er basert på den foreslåtte hovedstruktur. Tomteerverv inngår i beregningene. Totalt er det anslått kostnader på om lag 70 mill. kr.
- Kostnader for det offentlige rom. Det omfatter torg, parker og fellesområder samt en gjenåpning av Hovinbekken. Tomteerverv inngår i beregningene. Totalt er det anslått kostnader på 20-30 mill.kr.
- Kostnader for barnehager. Totalt er det anslått kostnader på 5-10 mill. kr basert på 3- 4000 boliger. Tomteerverv inngår ikke i kostnadene. Kostnadene vil imidlertid avhenge av det endelige bolig tallet.
- Kostnader for barneskole. Dette omfatter en skole med 2 klasserrekker for 1-10 trinn. Totalt representerer dette en kostnad på ca 140 mill. kr. inkl. avgifter og tomteerverv, basert på 3-4000 boliger. Det knytter seg stor usikkerhet til dette tallet, både med hensyn til skolestørrelse og tomteerverv. En utbygging med 7000 boliger vil kreve 2 skoler.
- Salgskostnader. Dette omfatter kostnadene forbundet med salg av boligdelen, men ikke næringsbebyggelsen som forutsettes leiet ut. Totalt kan dette dreie seg om 300-600 mill. kr. avhengig av det endelige bolig tallet.

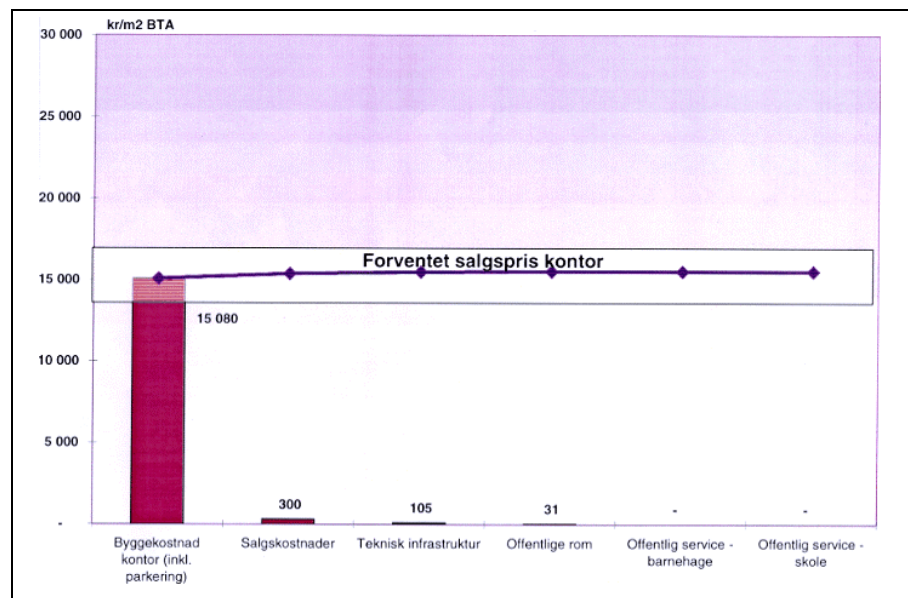
- Vurderingen av inntektene er gjort for både boliger og næringsbebyggelse:
 - For boliger er det gjort en vurdering av tomtebelastning pr. m2 BTA (bruttoareal) og en salgspris pr m2 BTA inkl. parkeringsplass og ekstra arealbehov (kjeller).
 - For næringsbebyggelse er det gjort en vurdering av tomtebelastningen pr. m2 BTA og utleiepris for "lyse arealer" og kjellere samt kapitalkostnader. Kapitalkostnader er tatt med for næringsbebyggelse da det er forutsatt utleie og ikke salg.

Samlet utgjør dette en investering på omlag 13 milliarder kroner. Av dette utgjør byggekostnader og kostnader til parkering 95%. Disse tallene er basert på 2001-prisnivå og er inklusiv avgifter.

Figurene viser de beregnede kostnader og inntekter pr. m2 BTA for henholdsvis boliger og næring. Merkostnader for å øke dybden til gjennomsnitt 20m betyr ca kr 350,-/m2 BTA avhengig av TU. Figurene viser også konsekvensene av at teknisk infrastruktur, service og det allment tilgjengelige byrommet innenfor planområdet finansieres gjennom den planlagte utbyggingen. Som det fremgår gir forutsetningene i planleggingsprogrammet et mulig utgangspunkt for en nærmere diskusjon om kostnadsdeling i henhold til eventuell utbyggingsavtale.



BOLIG



NÆRING

3.2 SAMHANDLING OFFENTLIG-PRIVAT

Utviklingen av Ensjøområdet er initiert av kommunen. Samarbeidet med grunneierne, både i plan- og gjennomføringsprosessen vil være avgjørende. De fleste reguleringsforslag vil bli utarbeidet av private utbyggere. Det kan imidlertid bli behov for utarbeidelse av noen kommunale reguleringsforslag for å sikre sammenhengen av det offentlige rommet der dette kan sikres i utbyggingsavtale. For tyngdepunktet og kjerneområdet skal reguleringsforslag samordnes for en helhetlig vurdering med hensyn på en vurdering og konkretisering av det foreslåtte hovedgrepet, før endelige reguleringsforslag tas til behandling. Dette vil si at plan for en enkelt eiendom ikke kan fremmes før det foreligger en rammeavklaring for hvert enkelt delområde som sikrer en helhetlig utvikling.

Planleggingsprogrammet vil derfor være et verktøy som gir grunneierne rammer for utvikling, og dermed bedre muligheter for oppstart av detaljplaner for enkeltprosjekter. Fra grunneierne er det for eksempel etterspurt en koordinering av kommunal innsats. Det er også avgjørende at det skapes forutsigbarhet fra første stund ved at noen nøkkelprosjekter igangsettes for å skape tillit til samarbeidsprosessene.

Det foreslås følgende spesielle virkemidler i den videre samhandling mellom kommunale og private aktører:

- Bruk av utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere
- Privat organisering for å sikre best mulig samordning
- Kommunal innsats med spesiell vekt på koordinering
- Etablering av kommunale nøkkelprosjekter

3.2.1 Bruk av utbyggingsavtaler

Det anbefales at kommunen bruker utbyggingsavtaler for å sikre en helhetlig gjennomføring med en minimumskvalitet. Dette vil også bidra til å øke forutberegneligheten for de private aktører i forbindelse med gjennomføringen. Følgende tiltak vil være aktuelle å dekke gjennom utbyggingsavtaler:

- Utbygging av barnehager, barneparker
- Utbygging av friområder, plasser, og uterom

- Utbygging av gater og teknisk infrastruktur
- Utbygging av høyspentlinjer fra luftmaster til kabel i grøft

Det vil bli tatt stilling til eventuell bruk av utbyggingsavtale i forbindelse med utbyggingsinitiativ.

Utbyggingsavtale samordnes med reguleringsplan. Dette kan enten skje i form av avtale som inngås med forbehold om vedtatt reguleringsplan eller avtale som behandles parallelt med reguleringsplan. Juridisk kan avtalen sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.

3.2.2 Privat organisering

Utbyggingen av Ensjøområdet krever samordning av en rekke private aktører. Det vil være nødvendig å løse felles utbyggingsbehov i samarbeide mellom de private grunneierne. Kommunen ønsker derfor en best mulig samordning av de private interessene innenfor området og anbefaler opprettelsen av en privat grunneierorganisasjon.

3.2.3 Kommunal innsats

Planlegging og gjennomføring vil kreve innsats fra flere kommunale etater. Det foreslås at det opprettes en egen koordineringsgruppe for den kommunale innsatsen. Eiendoms- og byfornyelsesetaten i samarbeide med Plan- og bygningsetaten bør ha ansvaret for denne koordineringen og oppfølgingen av den kommunale innsatsen.

Den praktiske gjennomføringen vil kreve investeringer til infrastruktur. Kommunens rolle i denne sammenheng må utredes nærmere.

3.2.4 Nøkkelprosjekter

Det vil være nødvendig med direkte kommunal innsats, både for å fremskynde utviklingen på Ensjø og følge opp utviklingen med nødvendige investeringer. I denne sammenheng foreslås noen kommunale nøkkelprosjekter.

Nøkkelprosjektene er knyttet både til planleggings- og gjennomføringsoppgaver med sikte på å sikre fremdrift i utviklingen av Ensjøområdet. Disse bør derfor etableres så fort som mulig. Følgende prosjekter anses som viktige for utviklingen:

Planer for teknisk infrastruktur

Som en del av utbyggingen vil det bli nødvendig å utarbeide planer for offentlig teknisk infrastruktur. Slike tekniske planer må utarbeides i en tidlig fase, blant annet for å bistå de private utbyggerne i sin planlegging. Disse planene vil også være underlag for forhandlinger om utbyggingsavtaler. Planer for teknisk infrastruktur vil omfatte en rekke planoppgaver:

- veier inkl. planer for trafikksaneringstiltak
- vann og avløp inkl. planer for Hovinbekken (se eget prosjekt)
- El/tele inkl. planer for omlegging av kraftlinjer til jordkabel (se eget prosjekt)
- Energi (fjernvarme)

Utbygging av teknisk infrastruktur bør samordnes. Det forutsettes derfor at planleggingen koordineres så langt det er hensiktsmessig.

Samferdselsetaten (SE) bør ha hovedansvaret for denne samordningen.

Plan for det offentlige rom

Det offentlige rom omfatter i denne sammenheng gater og veier, torg, parker og friområder. Grøntstrukturen vil også inngå i dette. Utformingen og sammenhengen mellom disse elementene vil være viktig i forbindelse med utviklingen.

Det bør derfor snarest mulig utarbeides en samlet plan som fastlegger de viktigste prinsippene for videre detaljplanlegging. Dette

Bør være en temaplan som kan være underlag for forhandlinger om utbyggingsavtaler. Planleggingen av det offentlige rom bør derfor skje i to etapper:

1. Prinsippplan for detaljplanlegging og gjennomføring
2. Reguleringsplan for det offentlige rom

Plan- og bygningsetaten bør ha ansvaret for en slik oppgave i samarbeide med grunneierne, Samferdselsetaten, Friluftsetaten og Husbanken.

Nærings- og serviceplan

Næringslivs- og serviceutviklingen vil spille en sentral rolle i planleggingen av Ensjøområdet. Det gjelder både videre utvikling av eksisterende næringsvirksomhet, spesielt bilrelatert virksomhet, og nye beboeres behov for både næring-servicevirksomhet. Det bør derfor utarbeides en egen nærings- og serviceplan. Plan- og bygningsetaten bør ha ansvaret for en slik oppgave i samarbeide med grunneiere og det lokale næringslivet.

Boliganalyse

Boligbyggingen vil stå helt sentralt i den videre planleggingen. Det er behov for å arbeide videre med boligdelen av planleggingsprogrammet, spesielt boligtype. I denne sammenheng bør også eventuelt offentlig engasjement i boligbyggingen avklares. Et slik analyse for boligbygging vil være retningsgivende for videre arbeid med detaljplanleggingen. Bydelen bør ha ansvaret for en slik oppgave i samarbeide med grunneierne, Boligvirkemiddeletaten og evt andre kommunale etater med oppgaver innenfor boligbyggingen, samt Husbanken.

Avklaring skoleutbygging

Eksisterende skoler har ikke tilstrekkelig kapasitet til å dekke behovet i forbindelse med ny boligbygging. Ny skole er derfor en forutsetning. Alternative skoletomter er diskutert foran. Det er helt avgjørende for videre framdrift at dette blir avklart. Kostnadene for ny barneskole (2 klasserekker, klasse 1-10) er beregnet til om lag 140 mill. kr. inkl. avgifter og tomteerverv. Det knytter seg stor usikkerhet til dette tallet, både på grunn av boligutviklingen og tomtespørsmålet. Det forutsettes at avklaring av skoleutbyggingen er en kommunal oppgave.

Vann- og omlegging av kraftlinjer

Kraftlinjen Tøyen-Ulven som løper langs turvei D2 og Tøyen-Abildsø som løper langs Ensjøveien er visuelt sett uheldig og belastende sett i forhold til planene om en opprusting av området. Dette gjelder spesielt kraftlinjen Tøyen-Abildsø som i tillegg legger beslag på et mulig utviklingspotensiale. Disse luftstrekke bør derfor erstattes av jordkabel. Det foreligger konkrete planer om en oppgradering av kraftlinjen Tøyen-Abildsø. Arbeidet med å finne en alternativ løsning hvor kraftlinjen legges i jordkabel langs hele Ensjøveien bør prioriteres. Byrådsavdeling for

miljø- og samferdsel har allerede grepet fatt i denne saken og Byrådet har bevilget kr 2,5 mill til nedgraving gjennom Eiendoms- og byfornyelsesetaten for å inngå en avtale med Viken Energi. Merknadene ved legging av en enkel jordkabel er foreløpig beregnet til vel 2 mill. kr. eks. avgifter.

Utvikling/salg av Ensjøveien 19

Eiendommen bør brukes strategisk i forbindelse med utviklingen av tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon. Tomten er i kommunalt eie og vilkårene for salg bør vurderes nærmere. Med den foreslåtte tomteutnyttelsen representerer eiendommen et potensial som kan utnyttes kommersielt og finansiere deler av den kommunale innsatsen i Ensjøområdet. Eiendoms- og byfornyelsesetaten fremmer reguleringsplan for klargjøring av salg av eiendommen. I planarbeidet inngår en helhetlig vurdering av tyngdepunktet ved Ensjø t-banestasjon. Det arbeides med en kostnadsanalyse for tyngdepunktet.

Åpning av Hovinbekken

Hovinbekken, som tidligere rant gjennom Hovin- og Ensjødalen, har sitt utspring fra Trollvann på østsiden av Grefsenåsen og renner ut i Akerselva. Bekkeleiet har blitt gradvis gjenlukket etter 1950. Kun en liten del av Hovinbekken er i dag synlig bak stålverkshallene i Grenseveien/Bertrand Narvesens vei. Her går bekken på ny under bakken og renner videre i kulvert under Gladengveien.

Det foreslås at Hovinbekken delvis ledes i en åpen føring langs Gladengveien. I denne sammenheng må både flomsikring og vannkvalitet vurderes. Dette foreslås både for å gjenskape et historisk element samtidig som et åpent vannspeil kan bidra til å skape et attraktivt miljø langs Gladengveien.

Vann- og avløpsetaten arbeider med planer for gjenåpning av viktige elvedrag og bekker i Oslo, deriblant Hovinbekken. Det er derfor naturlig at Vann- og avløpsetaten har et hovedansvar for dette i samarbeide med Samferdselsetaten. En slik oppgave må også ses i sammenheng med plan for det offentlige rom, se over.

Kostnadene for åpen føring av Hovinbekken fra Stålverksveien til Ensjøveien er foreløpig og meget grovt beregnet til 2,5-3 mill. kr inkl. avgifter og avhengig av utforming. Det er da ikke medregnet eventuelle kostnader for tomteerverv. Det er også forutsatt at ny utforming av

Hovinbekken skjer i sammenheng med oppgradering av Gladengveien. Gjennomføringen bør avtales i samarbeide mellom kommunen og de private aktører.

Prosjekter	Hovedansvar	Samarbeide med	Kostnad
Planleggingsoppgaver			
Planer for teknisk infrastruktur	SAM		Ikke beregnet
Plan for det offentlige rom: Etappe 1: prinsipplan Etappe 2: regulerings-plan	PBE	SAM, FRI, VAV, Husbanken, grunneiere	Etappe 1: Kr 400.000 Etappe 2: kr. 600.000
Nærings- og serviceplan	PBE	Lokalt næringsliv	Kr. 100.000 inkl. mva
Boliganalyse	Bydel	BVE, EBY, PBE, grunneiere	Ikke beregnet
Gjennomføringsoppgaver			
Avklaring skoleutbygging	UBF	EBY/ PBE, ev. grunneiere	Ny skole 140 mill. kr
Omlegging av kraftlinjer: Tøyen-Abildsø Tøyen-Ulven	EBY/Viken Energi	PBE, ev. grunneiere	Tøyen-Abildsø: 2 mill. kr. eks. avgifter
Utvikling/salg av Ensjøveien 19	EBY		Ikke beregnet inntekt
Åpning av Hovinbekken	VAV/SAM	PBE, FRI, grunneiere	3 mill. kr. inkl. avgifter, eksklusiv tomteerverv

Tabellen ovenfor gir en oversikt over forslag til nøkkelprosjekter som krever kommunal innsats:

3.3 FORSLAG TIL RETNINGSLINJER FOR PLANSAKSBEHANDLINGEN

Planleggingsprogrammet er retningsgivende for videre planlegging og utbygging på Ensjø.

Følgende retningslinjer foreslås:

- Tiltak/prosjekter innenfor transformasjonsområdet vil kreve reguleringsplan.
- Det forutsettes at reguleringsplaner utarbeides med utgangspunkt i det vedtatte planleggingsprogrammet.
- Planleggingsprogrammet tar ikke stilling til utstrekning av planområdet for reguleringsplanene. Dette må avklares før innsendelse av planforslag med Plan- og bygningsetaten i det enkelte tilfelle.

Det legges imidlertid opp til følgende prinsipper for en slik vurdering:

- Det må utarbeides en samlet plan for tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon og en samlet plan for kjerneområdet. Sammenhengen mellom disse delområdene vil ivaretas i plan for det offentlige rom.
- Området langs Hovinveien vurderes samlet. Dette kan skje ved parallell behandling av reguleringsplaner eller gjennom en samlet plan.
- For områdene langs Joh. H. Andresens vei, Stålverksveien og Grønvoll allé må det gjøres en samlet vurdering av trafikksystemet før det kan fremmes reguleringsplaner for delområder eller enkelteiendommer.
- Avklaring av skoletomt for skole nr 1 bør være avklart før vedtak av reguleringsplan som omfatter boliger. Sikring av skoletomt for skole nr 2 bør være avklart slik at skole kan bygges senest når ca 3000 boliger er utbygget innenfor området.

Parallelt med reguleringsplan, eller annen form for detaljplan, vil det bli vurdert virkemidler til oppfølging av planen. Krav kan stilles i forbindelse med reguleringsbestemmelser og utbyggingsavtale. Som hovedprinsipp foreslås at det skal utarbeides utbyggingsavtale som samordnes med

reguleringsplanarbeidet. Dette skal avklares samtidig med oppstart av arbeidet med reguleringsplan. Skoleutbyggingen vil bli vurdert spesielt i denne sammenheng.

For områder med ”fast struktur” vil gjeldende reguleringsplaner legges til grunn for videre utbygging. Behov for endring av gjeldende planer må vurderes i det enkelte tilfelle.

For å oppnå utnyttelse i henhold til planleggingsprogrammets maksimalverdier, vil det bli stilt krav til kompensatoriske kvaliteter dersom vanlige standardkrav reduseres. Aktuelle kompensatoriske kvaliteter kan være:

- Spesielle boligtyper som kommunen ønsker innpasset
- Investering i tillegg eller kvalitetsforbedring av de offentlige rom, som parker, lekeareal, plasser, gater etc
- Tilrettelegging og opparbeidelse av større og bedre fellesareal
- Spesielt gode planløsninger/lysforhold
- En større andel store leiligheter
- Investering i felles p-anlegg
- Økologiske tiltak

Reguleringsplan som er i tråd med planleggingsprogrammet, og som er godt forberedt, vil bli vurdert lagt ut direkte til offentlig ettersyn.

Plan- og bygningsetaten vil samordne behandlingen av reguleringsplaner slik at planleggingsprogrammet kan oppfylles. Dette betyr at man i første omgang vil prioritere planleggingsoppgaver som tar utgangspunkt i kjerneområdet; dvs. området langs Gladengveien og tyngdepunktet ved Ensjø T-banestasjon, samt planleggingsoppgaver som eierne samlet vil prioritere. Reguleringsplaner som er i samsvar med programmet, og som er fulgt opp gjennom forslag til utbyggingsavtale vil bli prioritert. Parallelt vil Plan- og bygningsetaten prioritere å utarbeide reguleringsplan for det offentlige rom som ikke er medtatt i private planforslag.

4 BEMERKNINGER ETTER OFFENTLIG HØRING – PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER

4.1 INNKOMNE BEMERKNINGER

Det er innkommet 35 bemerkninger etter offentlig høring. Bemerkningene er listet opp nedenfor og følger vedlagt i forminsket kopi i uttrykt vedlegg.

1. Riksantikvaren
2. Statens Vegvesen Oslo
3. Fylkesmannen i Oslo og Akershus/Miljøvernavdelingen
4. Bydel Helsfyr-Sinsen
5. Bydel Grünerløkka-Sofienberg
6. Bydel Gamle Oslo
7. Friluftsetaten
8. Byantikvaren
9. Vann- og avløpsetaten
10. Eiendoms- og byfornyelsesetaten
11. Trafikketaten
12. Samferdselsetaten
13. Oslo Sporveier
14. Helsevernetaten
15. Skoleetaten
16. Viken Energinett
17. Driftsstyret v/Hasle skole
18. Malerhaugen Vel
19. Etterstad Vel
20. Oslo Elveforum
21. Transformator
22. Oslo Handelsstands Forening
23. Oslo Idrettskrets
24. Foreningen Ensjøbyen
25. Wilhelm Jordan AS v/Torstein Ramberg AS
26. AS Jegard

27. Røhne og Selmer AS
28. NCC Eiendom AS v/Asplan Viak AS
29. USBL
30. AS Hovingarasjene
31. Sameiet Hovinveien 3-5
32. Sameiet Njålsvei 24
33. Borettslaget Lille Tøyen Hageby/Lille Tøyen Fotballklubb
34. Malerhaugen Byggeselskap AS
35. Lille Tøyen Fotballklubb
36. Rådet for byarkitektur

4.2 TEMATISK SAMMENDRAG AV BEMERKNINGENE MED PLAN- OG BYGNINGSETATEN KOMMENTAR

4.2.1 Planleggingsprogrammets hensikt

Hensikten med planleggingsprogrammet og bruk av planleggingsprogrammet som middel støttes av de fleste uttalelser (Foreningen Ensjøbyen, Bydel Helsfyr-Sinsen, Bydel Grünerløkka-Sofienberg, Bydel Gamle Oslo, Trafikketaten, Samferdselsetaten, Driftsstyret ved Hasle skole, Malerhaugen Vel, Fylkesmannen i Oslo og Akershus). Det etterlyses imidlertid en klarere presisering av problemstillinger og målsettinger (Foreningen Ensjøbyen).

Det påpeker også de begrensinger som ligger i bruk av planleggingsprogrammet med manglende forankring i plan- og bygningsloven og virkemiddelbruk (Riksantikvaren, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Wilhelm Jordan AS).

Noen peker på at programmet er preget av mangel på nytenkning og visjoner basert på områdets særpreg (Bydelsutvalg Gamle Oslo).

Det er også argumentert for at planprogrammet bør følges opp av en kommunedelplan for Ensjø-området. Dette fordi planleggingsprogrammet

ikke gir klare nok visjoner og er mangelfullt når det gjelder kvalitetskriterier for bystruktur, utforming av gater og offentlige rom, bomiljø og bokvalitet. I den forbindelse påpekes også det store potensialet som Ensjo-området har, noe som krever langt større ambisjoner enn det som er lagt opp til i planleggingsprogrammet (Transformator).

Kommentar:

- *Bruk av planleggingsprogrammet støttes. Da planleggingsprogrammet ikke kan forankres i henhold til Plan- og bygningsloven legges det opp til en videre behandling for å sikre politisk forankring. Dette er fulgt opp i forslag til oppfølgingsvedtak.*
- *En av hensiktene med planleggingsprogrammet er å forenkle planleggingen og øke forutsigbarheten i den videre prosessen. Planleggingsprogrammet skal derfor kunne legges til grunn for behandling av reguleringsplaner og det vil ikke utarbeides egen kommunedelplan for Ensjo.*
- *Kvalitetskriterier for bl.a. utforming av gater og offentlige rom er behandlet særskilt i forbindelse med retningslinjer for det offentlige rom og grøntstruktur. I forbindelse med nøkkelprosjektet ang. plan for det offentlige rom vil det også utarbeides egne planer og kvalitetskrav.*

4.2.2 Fysiske rammer

Hovedgrepet

Det foreslåtte hovedgrepet får støtte i de fleste uttalelser (Bydel Helsfyr-Sinsen, bydel Grunerløkka-Sofienberg, driftsstyret ved Hasle skole, Malerhaugen Vel, Oslo Handelsstands Forening, USBL, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Foreningen Ensjoen).

Det er også kommet kritiske kommentarer til de foreslåtte fysiske rammene. Denne kritikken dreier seg først og fremst om manglende analyse og argumentasjon med en klarere visjon og målsetting for utviklingen av området (Transformator). I denne forbindelse etterlyses

både en nærmere konkretisering av de fysiske rammene og forholdet til naboområdene og en klarere presisering av de muligheter til kvalitet og særpreg som ligger i området (Foreningen Ensjoen, Wilhelm Jordan AS).

Kommentar:

- *Det foreslåtte hovedgrepet har fått støtte i de fleste uttalelser og er i prinsipp beholdt.*
- *Veistrukturen er gjennomgått på nytt i forhold til trafikale forhold, forurensning og støy. Analyse av trafikksituasjonen og beskrivelse av hovedgrepet er konkretisert.*
- *Kvartalsstrukturen, utnyttelsen og etasjetall er revurdert i forhold til kvalitetsmål og boligstall. Det legges opp til en bymessig utvikling med opp til 7.000 nye boliger.*
- *Grøntstrukturen er vurdert på nytt i forhold til terrenget.*
- *Forholdet til naboområdene er bearbeidet og spesifisert.*
- *I forbindelse med de foreslåtte nøkkelprosjektene legges det opp til en konkretisering av hovedgrepet.*

Overordnet struktur

Planleggingsprogrammet legger opp til en utvikling av tyngdepunktet rundt Ensjo T-banestasjon. Dette innebærer at bydelen får to sentra; Ensjo T-bane og Fyrstikkatorget med hver sine funksjoner. Dette støttes av de som har uttalt seg (AS Oslo Sporveier, Bydel Helsfyr-Sinsen, Malerhaugen Vel, Foreningen Ensjoen). Området rundt Ensjo T-banestasjon- også kalt Ensjo Torg- bør utvikles til hovedmøteplass for beboere og med god kontakt til Vålerenga, Kampen, Lille Tøyen og Valle Hovin (Malerhaugen Vel). Det etterlyses imidlertid en vurdering av konkurranseforholdet mellom et nytt Ensjosenter og Fyrstikkatorget (Foreningen Ensjoen, NCC Eiendom AS).

I tillegg blir det også hevdet området rundt Hasle T-banestasjon/Teglverkstomta bør utvikles til et sentralt punkt for offentlig service (Bydel Helsfyr-Sinsen).

Ut fra et overordnet syn og behovet for en samordnet politikk for areal og transport anbefales en høy utnyttelse og en prioritering av boliger og arealintensiv næringsvirksomhet (Skoleetaten, AS Oslo Sporveier).

Forholdet til eksisterende områder som skal beholdes – faste strukturer – har vært vurdert i planleggingsprogrammet. Forslaget til faste strukturer har stort sett fått tilslutning, men det uttrykkes skepsis til utnyttelse og byggehøyder i randsonen mot disse områder (Malerhaugen Byggeselskap AS).

Forholdet til naboområdene er trukket fram i flere av uttalelsene. Dette gjelder både naboskapet til de store parkområdene Tøyen kulturpark og Valle Hovin, og ikke minst Kampen. Det er ønskelig å styrke gateforbindelsen mellom Ensjø og Kampen, slik at Ensjø Torg og Kampen knyttes tett sammen (Foreningen Ensjøbyen).

Kommentar:

- *Plan- og bygningsetaten går inn for at forslaget til overordnet struktur beholdes. Det innebærer bl.a. at det innenfor planområdet legges opp til to sentra; Ensjø torg rundt Ensjø T-banestasjon og Fyrstikktorget. Dette kan skape et konkurranseforhold, men det legges ikke opp til noen offentlig styring av dette. Planleggingsprogrammet forutsetter imidlertid ikke noen vesentlig økning av privat og offentlig servicevirksomhet rundt Fyrstikktorget utover det som dagens regulering rommer.*
- *Planleggingsprogrammet legger vekt på gode forbindelser til naboområdene. Dette ivaretas også i forbindelse med egen plan for det offentlige rom som skal følges opp med reguleringsplaner. Forbindelsen mellom Ensjø og Kampen blir i tillegg vurdert i egen plan for tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon.*
- *Forholdet til eksisterende områder -faste strukturer- følges opp i forbindelse med plan for det offentlige rom, vurdering av delområder og reguleringsplaner.*

Arealbruk

Bolig

Flere uttalelser går inn for et stort innslag av boliger. I den forbindelse foreslås også et større innslag av boliger langs Ensjøveien (Malerhaugen Vel, Etterstad Vel).

Planleggingsprogrammet legger opp til at leilighetsfordelingen skal avklares i forbindelse med reguleringsplan, men med en overveiende vekt av store leiligheter. Det etterlyses en større grad av fleksibilitet i denne forbindelse, spesielt i en første fase av utviklingen (Foreningen Ensjøbyen).

Det hevdes imidlertid også at en tungt boligandel kan være urealistisk uten andre virkemidler enn de som er foreslått og at det bør legges opp til større grad av fleksibilitet når det gjelder arealbruk, spesielt boliger (NCC Eiendom AS).

Behovet for felles uteareal i forbindelse med boligene påpekes av flere (Helsevernetaten). I den forbindelse anbefales felles uteareal på 25 m2 per boenhet (Helsevernetaten). Dette er også kommentert under i forbindelse med *offentlige rom og grøntstruktur*. Det påpekes også nødvendigheten av at uteoppholdsarealene skal ha tilfredsstillende miljøkvalitet mht. til støy og luftforurensning (Fylkesmannen i Oslo og Akershus).

Sammenhengen mellom boligbygging og etablering av viktige sosiale tilbud trekkes frem. En stort antall boliger, anslagsvis minst 5.000, anses nødvendig for at bydelen skal fungere i seg selv (USBL).

Kommentar:

- *Plan- og bygningsetaten opprettholder målsettingen om en leilighetsfordeling tilsvarende det som gjelder for indre by. Dette er nødvendig for å dekke et sammensatt behov og legge grunnlag for et godt bomiljø. Boligandelen i forslaget beholdes ut fra en vurdering av forholdet mellom boligareal og næringsareal. Det er nødvendig med et stort antall boliger for å bygge opp og etablere et nytt bomiljø samt skape en god sammenheng med eksisterende boligområder. PBE har samtidig lagt stor vekt på å utnytte de eiendommene til bolig som ut*

ifra hensynet til støy, luftforurensning og orientering egner seg best til dette formål.

- *I forbindelse med det videre arbeidet går PBE inn for at det utarbeides en boliganalyse for Ensjø. I boliganalysen vurderes nærmere de kommentarer som har kommet til planleggingsprogrammet, spesielt omfang og type boliger for spesielle grupper og utprøving av nye typer boliger i forhold til en mer fleksibel bruk. Det foreslås at analysen vurderes i en periode på 5 år og tar utgangspunkt i allerede eksisterende boligprogram for bydel Helsefyr-Sinsen. Gjennomføring diskuteres som en del av et slik analyse.. Analysen- som bør utarbeides av bydelen i samarbeide med de viktigste grunneierne, Boligvirkemiddeletaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten- skal være retningsgivende for det videre arbeidet med reguleringsplaner og byggesaker.*

Næring

Selv om de fleste utaler seg positive til at det legges opp til en stor boligandel påpeker flere behovet for et vesentlig innslag av næringsvirksomhet. Forholdet til eksisterende næring påpekes og det faktum at en stor del den foreslåtte endringen skal skje på eiendommer hvor det i dag drives næringsvirksomhet, spesielt bilvirksomhet. En endring av denne virksomheten vil ha et langsiktig perspektiv. I denne forbindelse trekkes spesielt frem bilvirksomheten langs Gladengveien, Ensjøveien og Grenseveien som dominerende næring, også i framtiden (Oslo Handelstands Forening, Foreningen Ensjøbyen, Røhne og Selmer, USBL). Det etterlyses også større fleksibilitet i forbindelse med næringsetablering og spesielt i kombinasjon bolig/næring (Røhne og Selmer). For bilvirksomheten er det av betydning at det kan være næring i de to nederste etasjene i den nye bebyggelsen (Foreningen Ensjøbyen, Wilhelm Jordan AS).

Det foreslås at området som ligger vest for Fyrstikktorget, spesielt eiendommen 130/92 og 93, bør benyttes til næringsformål (NCC Eiendom AS).

Kommentar:

- *Næringsvirksomheten er vurdert på nytt. Plan- og bygningsetaten går inn for at det i planleggingsprogrammet åpnes for større grad av fleksibilitet, men ikke større næringsandel, i forbindelse med etablering av ny næringsvirksomhet. Dette gjelder spesielt for kombinasjon av boliger og næring langs Gladengveien.*
- *Utviklingen av områdene vest for Fyrstikktorget skal vurderes spesielt i forbindelse med reguleringsplan. Det vises i denne forbindelse også til behovet for skoleutbygging omtalt i det reviderte planleggingsprogrammet.*
- *Det er planlagt utarbeidet en egen nærings- og serviceplan som et av nøkkelprosjektene i regi av eiere og Husbanken. Fremtidig næringsvirksomhet vil i denne sammenheng bli diskutert grundigere.*

Offentlig service

Behovet for skoler, barnehager, institusjoner for eldre, kulturtiltak og annen sosial infrastruktur etterlyses av flere, og at det avsettes tilstrekkelig plass for disse (Skoleetaten, Bydel Helsefyr-Sinsen.).

Behovet for skoler kommenteres spesielt. I den forbindelse påpekes at eksisterende skoler ikke har tilstrekkelig kapasitet til å dekke det behovet som den foreslåtte boligbyggingen medfører (Skoleetaten, driftsstyret ved Hasle skole). En utbygging med 7000 boliger medfører behov for minst to skoletomter for grunnskolen, eventuelt med fire skoler. I denne forbindelse nevnes Teglverkstomta som ett alternativ uten at det konkluderes (Skoleetaten). Ved en plassering utenfor planområdet – for eksempel Teglverkstomta- må skoleveien sikres (driftsstyret ved Hasle skole). Andre uttalelser går inn for ny skoletomt sentralt i området, for eksempel Fyrstikkalléen 17 eller Malerhaugveien 22 (NCC Eiendom AS, Malerhaugen Vel).

Den foreslåtte utbyggingen fører også til behov for barnehager og områder for lek og rekreasjon. Det vises i denne forbindelse også til RPR for styrking av barn og unges interesser i planarbeidet. Hensynet til trafikksikre forbindelser påpekes også med forslag om at dette understrekes sterkere i planleggingsprogrammet (Skoleetaten).

Kommentar:

- *Det anbefales at kommunen skal sikre tomt til skoleutbygging. Avklaring av skoletomt er foreslått som et nøkkelprosjekt i planleggingsprogrammet. Dette arbeidet må prioriteres.*
- *Sikring av skoleveier og lignende må inngå som en del av det ordinære planleggingsarbeidet. Det vil spesielt bli ivaretatt i plan for det offentlige rom, og fulgt opp gjennom rekkefølgebestemmelser til reguleringssaker .*
- *Som et av nøkkelprosjektene går PBE inn for at det utarbeides en egen nærings- og serviceplan. I denne planen vil også behovet for offentlig og privat service bli drøftet. Krav til bl.a. bydelsbibliotek, barnehager og områder for lek og rekreasjon må innarbeides i reguleringsplaner og i nødvendig grad følges opp i utbyggingsavtaler*

Andre formål

Det har ikke kommet noen konkrete kommentarer på dette punktet og Plan- og bygningssetaten har ingen forslag til endringer.

Utnyttelse og etasjetall

For å få en bymessig utvikling av området hevdes det at utnyttelsesgraden bør være mest mulig lik for hele området. Det hevdes at en sterkere utnyttelse i tyngdepunktet og kjerneområdet vil føre til manglende interesse for å utvikle de mer perifere deler av området (Transformator).

Det hevdes også at det bør legges opp til en større utnyttelse enn foreslått i tyngdepunktet og kjerneområdet (Oslo Handelsstands Forening). I tyngdepunktet rundt Ensjo T-banestasjon foreslås det en vesentlig høyere utnyttelse og bebyggelse inntil 14 etasjer (Foreningen Ensjoen). For deler av området langs Ensjoen (Ensjoen 3-5 og 7) foreslås en høyere utnyttelse enn det planprogrammet legger opp til (AS Jegard).

I andre uttalelser går flere inn for en lavere utnyttelse og byggehøyde, spesielt i forhold til eksisterende bebyggelse (Malerhaugen Byggeselskap AS, Borettslaget Lille Tøyen Hageby/Lille Tøyen Fotballklubb). I

randsonen mot Hovinveien advares det mot et bygg på inntil 7 etasjer som foreslått i planleggingsprogrammet (Sameiet Njåls vei 24).

Kommentar:

- *Det foreslås at retningslinjene for utnyttelse og etasjetall hovedsakelig beholdes. Spennvidden for tyngdepunktet er endret fra TU 200%-270% og enkeltbygg kan innpasses med inntil 12 etasjer, forskjellig fra tidligere 10 . Det presiseres at retningslinjene angir en spennvidde som må vurderes i forhold til omgivelsene og eventuelle kompensatoriske kvaliteter. Dette gjelder også for randsonen. Disse forholdene vil bli vurdert i forbindelse med reguleringsplaner.*

Trafikksystem

Fra et overordnet nivå påpekes det at det er fornuftig å utnytte Ensjo som et sentralt område i en bymessig utvikling i stedet for å bygge ut mer perifere områder, selv om dette lokalt sett kan gi problemer (Fylkesmannen i Oslo og Akershus).

Området har et godt utgangspunkt for en god kollektivtrafikkbetjening med T-bane og buss. Det bør derfor legges opp til en høy arealutnyttelse. Dette understrekes i en rekke uttalelser (Trafikketaten, AS Oslo Sporveier, bydel Helsfyr-Sinsen). I denne forbindelse argumenteres det også for et høyt ambisjonsnivå for boliger og at arealkrevende næringsvirksomhet bør nedprioriteres og at det bør settes konkrete måltall for kollektivtrafikkens rolle (AS Oslo Sporveier).

Det påpekes imidlertid at kollektivtrafikktilgjengeligheten er av varierende kvalitet. Dette gjelder spesielt de sentrale deler av planområdet som har for lang gangavstand til eksisterende kollektivtrafikktilbud. Det foreslås derfor at det legges opp til et supplerende busstilbud langs Gladengveien (AS Oslo Sporveier).

Ut fra hensynet til kollektivtrafikken støttes forslaget om en sterk utnyttelse av området rundt Ensjo T-banestasjon (AS Oslo Sporveier).

I uttalelsene foreslås også at Ensjo knyttes opp til den nye T-baneringen og at Vålerengatrikken reetableres fra Oslo gate via Schweigaards gate, Strømsveien, Ensjoveien, Gladengveien til Hasle (Malerhaugen Vel).

Det vurderes å fremme innsigelse til de kommende enkeltreguleringer dersom det ikke blir laget en trafikkanalyse som dokumenterer virkningene av de trafikale endringer i området, herunder kollektivtiltak, støy, luftforurensning og parkering. Disse vurderingene bør være gjennomført forut for politiske vedtak (Statens Vegvesen Oslo).

I planleggingsprogrammet foreslås også en stengning av Malerhaugveien og Grønvoll allé for gjennomkjøring. Dette får stort sett støtte i uttalelsene (Malerhaugen Vel, Malerhaugen Byggeselskap AS) .

Flere har påpekt behov for å begrense gjennomkjøringen i Ensjoveien mellom Strømsveien og Økernveien (Malerhaugen Vel). Samferdselsetaten mener Ensjoveien må være en viktig samlevei.

Planleggingsprogrammet tar ikke stilling til det fremtidige interne veinettet i detalj, noe som kritiseres (Foreningen Ensjoen, Wilhelm Jordan AS). I den forbindelse argumenteres det for en bymessig gatestruktur kjennetegnet ved gatenes kontinuitet og mulighet til å kjøre i alle gater (Transformator).

Parkeringskrav og løsninger kommenteres av flere.

Planleggingsprogrammet legger opp til en viss grad av fleksibilitet i forhold til parkeringsnormene. For næringsarealer foreslås det samme nivå som for indre by, og en noe mindre restriktiv holdning for boligparkering. Stort sett støttes dette. Forslaget om å se på sammenhengen mellom høy utnyttelse og p-plasser støttes også. Det påpekes imidlertid at behovet for parkeringsplasser også må vurderes med sikte på å unngå at naboområder blir belastet med økt parkering på gategrunn (Trafikketaten). Det hevdes også at næringsvirksomheten har et større parkeringsbehov enn det legges opp til (Oslo Handelsstands Forening). Areal for varelevering bør etableres på egen grunn (Samferdselsetaten).

I planleggingsprogrammet foreslås det at parkering skal legges under bakken. Dette støttes i noen av kommentarene (Bydel Helsfyr-Sinsen),

mens andre påpeker at dette kravet kan stoppe utbygging i områder med dårlige grunnforhold (Foreningen Ensjoen).

Det påpekes at Hovinveien, som primær skolevei til Hasle skole, bør skjermes for ytterligere trafikkbelastning. I den forbindelse foreslås bl.a. at Bertram Narvesens vei stenges mot Hovinveien og at alle fremtidige utbyggingsprosjekter langs Hovinveien får veiadkomst i retning Gladengveien, Grenseveien og Ensjoveien i stedet for ut mot Hovinveien (driftsstyret ved Hasle skole, Sameiet Hovinveien 3-5). Den foreslåtte stengningen av Bertram Narvesens vei støttes av andre (Malerhaugen Vel). Det uttrykkes imidlertid også skepsis til å stenge Bertram Narvesens vei (Samferdselsetaten).

Bydelene i nabolaget påpeker faren for at den planlagte utviklingen kan føre til økt trafikkbelastning i nærområdene (bydel Grünerløkka-Sofienberg, bydel Gamle Oslo).

Kommentar:

- Oslo kommuneplan 2000 legger opp til at byutvikling skal skje innenfor nåværende byggesone i tråd med prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging. Med prinsippet om "boligby ved bane" ønsker en å bygge opp om det eksisterende vei og kollektivnettet samtidig som en henviser til økt kollektivsatsing bl. a gjennom Oslopakke 2. Utgangspunktet er at en slik bystruktur vil bidra til å øke kollektivandelene samtidig som det blir enklere for flere å gå eller sykle. Enkelte av områdene i kommuneplanen ligger svært godt til rette for knutepunktsutvikling med variert byutvikling knyttet til T-bane og/eller jernbane. Det er også omtalt nødvendigheten av at kollektivtrafikksystemet må styrkes for at dette kan ta størstedelen av veksten i persontrafikken. Ensjo er i kommuneplanen utpekt som et nytt område for omstilling til nye boligområder/blandete områder. Se for øvrig bredere omtale under pkt.1.3.2. Det er dessuten utarbeidet et notat av 21.03.02 om "Trafikk og miljøvurderinger" som foreligger som uttrykt vedlegg. Dette notatet gir en nærmere beskrivelse og svar på de fleste av spørsmålene fra Statens vegvesen, men det er foreløpig ikke gjennomført så omfattende analyser av fremtidige trafikk-konsekvenser som Statens Vegvesen Oslo ber om.*

Plan- og bygningsetaten er fortsatt i dialog med Statens Vegvesen Oslo omkring dette.

- *Det totale trafikknivået i Ensjøveien inkl. gjennomkjøring påvirkes av veiens utforming, tilgangen på alternative kjøreruter og trafikkmengdene generelt sett. Planleggingsprogrammet anbefaler en utforming som legger vekt på lave hastigheter og høy grad av fotgjengerprioritering. Det vil øke sikkerheten, senke støynivået og til en viss grad medvirke til å redusere trafikknivået.*
- *I planleggingsprogrammet er det lagt opp til relativt strenge normer for parkeringsplasser under henvisning til miljø og muligheter for høye kollektivandeler.*
- *Bertram Narvesens vei krysser det overordnede turveidraget langs Hovinveien. Det vil bety en klar kvalitetsheving av gang- og sykkeltraséen dersom en kan unngå denne kryssingen. Det vil ikke ka noen overordnede trafikale konsekvenser dersom denne veien stenges ved turveien. Adkomster mv blir godt ivaretatt og dessuten vil en hindre en mulig snikkjøringstrase.*

Offentlige rom og grøntstruktur

I hovedsak støttes planleggingsprogrammets forslag til eksisterende og ny grøntstruktur (Friluftsetaten). Behovet for gjennomføring ved kommunal innløsning og opparbeidelse påpekes imidlertid (Friluftsetaten).

Det reises også en rekke spørsmål til den foreslåtte grøntstrukturen. Det hevdes at den vil føre til store inngrep i enkelteierdommer, spesielt ved Bertram Narvesens vei. Den foreslåtte torgdannelsen oppe i Gladengveien oppfattes som ulogisk. I stedet bør man satse på et nytt tverrgående grøntdrag fra Lille Tøyen til Malerhaugen. Byrommet ved Grønvold industrier er i strid med bevaringsintensjonene (Foreningen Ensjøbyen). Uenighet i forhold til den foreslåtte grøntstrukturen synes å ville føre til klage mot et eventuelt reguleringsvedtak av dette (Wilhelm Jordan AS).

Behovet for grøntarealer og gode offentlige rom understrekes av mange (Bydel Helsfyr-Sinsen, Byantikvaren, Friluftsetaten, Helsevernetaten, Oslo Idrettskrets, Borettslaget Lille Tøyen Hageby/Lille Tøyen Fotballklubb). I den forbindelse hevdes det at planen i for liten grad legger opp til områder for rekreasjon og lekeplasser. Dette trekkes spesielt frem i forbindelse med

Tiedemannsjordet (Bydel Helsfyr-Sinsen, driftsstyret ved Hasle skole, Oslo Idrettskrets, Sameiet Hovinveien 3-5, Borettslaget Lille Tøyen Hageby/Lille Tøyen Fotballklubb). Dersom Tiedemannsjordet bygges ut med boliger som foreslått i planleggingsprogrammet, henstilles det om at den funksjonen som Tiedemannsjordet har for lek og rekreasjon blir erstattet med annet areal (driftsstyret ved Hasle skole).

Det foreslås også å regulere lekeplassen foran Lensmanns Hiorths allé 9 til friareal (Malerhaugen Vel).

Det påpekes at det er nødvendig å legge opp til et tydelig skille mellom offentlige og private områder. I den forbindelse må det utvikles klart definerte gateløp og offentlige rom (Transformator).

Rehabilitering og åpning av Hovinbekken støttes av de fleste uttalelsene. I denne forbindelse påpekes at dette er i tråd med målsetningen i Grøntplanen og Byøkologisk program for Osloområdet (Bydel Helsfyr-Sinsen, Vann- og avløpsetaten, Oslo Elveforum, Borettslaget Lille Tøyen Hageby/Lille Tøyen Fotballklubb, Foreningen Ensjøbyen). Det påpekes imidlertid at vannkvaliteten må være tilfredsstillende (Helsevernetaten, Wilhelm Jordan AS). Likeledes forutsettes det at byggegrensene langs Hovinbekken må baseres på byplanmessig vurdering, og ikke generelle krav (Foreningen Ensjøbyen, Wilhelm Jordan AS). Det forutsettes også at kommunen deltar i disse kostnadene, se eget punkt nedenfor.

Kommentar:

- *Grøntstrukturen er vurdert på nytt og justert i forhold til terreng, omfang og sammenheng mellom grøntstruktur og nærområder.*
- *Det bør utarbeides egen plan for det offentlige rom som et av nøkkelprosjektene. I den forbindelse skal det utarbeides prinsipplan med retningslinjer for det offentlige rom og grøntstrukturen.*
- *En åpning av Hovinbekken bør vurderes i et av nøkkelprosjektene. I den forbindelse må det også gjøres en vurdering av vannkvaliteten. Byggegrensene langs Hovinbekken skal i så fall bygge på en byplanmessig vurdering.*

Kulturminnevern

Byantikvaren støtter i hovedsak planleggingsprogrammet og ser ikke behov for andre typer tiltak enn de som er foreslått. Unntaket er Levahns mekaniske verksted som Byantikvaren mener må vurderes nærmere med sikte på å beholde. Byantikvaren påpeker at planleggingsprogrammet ikke er juridisk bindende og derfor ikke har formelle virkemidler. I den forbindelse påpekes behovet for å sikre kulturminner gjennom reguleringsplaner.

Riksantikvaren har i sin uttalelse påpekt at planleggingsprogrammet ikke er hjemlet i plan- og bygningsloven og derfor ikke har noen formelle virkemidler. Riksantikvaren har imidlertid ikke noen motforestillinger til Byantikvarens gjennomgang og ser derfor ikke noe potensiale for innsigelse i forbindelse med vider planlegging. Malerhaugen Byggeselskap AS mener at området på Malerhaugen har en unik verdi og bør sikres fremtidig bevaring.

Kommentar:

- *Det har ikke kommet vesentlige bemerkninger når det gjelder kulturminner og Plan- og bygningsetaten har heller ikke gjort endringer i planleggingsprogrammet.*
- *Planleggingsprogrammet forutsetter at Malerhaugen beholdes uten vesentlige endringer. Dette kan best følges opp gjennom reguleringsplaner.*

Miljø

Planleggingsprogrammets behandling av luftforurensning, forurenset grunn og støyforhold er dekkende (Helsevernetaten).

Gjenåpning av Hovinbekken er positivt, men det gjøres oppmerksom på at vannkvaliteten må være helsemessig tilfredsstillende (Helsevernetaten).

Det påpekes også at grøntstrukturen i planområdet er begrenset og derfor vil være viktig å bevare (Helsevernetaten).

Kommentar:

- *Det har ikke kommet noen vesentlige bemerkninger til planleggingsprogrammet når det gjelder luftforurensning, støy og jordforurensning. De tiltakene som er beskrevet er imidlertid bearbeidet og vist på egen illustrasjon for å synliggjøre kritiske soner innenfor planområdet. Som en del av nøkkelprosjektene vil både grøntstruktur og vannkvalitet i Hovinbekken belyses.*

Teknisk infrastruktur

Det har ikke kommet noen vesentlige kommentarer til retningslinjene for teknisk infrastruktur. Det forutsettes imidlertid at området tilknyttes fjernvarmenettet (Bydel Helsfyr-Sinsen).

Kommentar:

- *Det påpekes at som et av nøkkelprosjektene foreslås det å utarbeide en plan for teknisk infrastruktur. Denne skal ivareta behovet for en samordnet og helhetlig gjennomføring. Viken Energinett har konsesjon for fjernvarmenettet i området og skal delta i dette planarbeidet.*
- *Planen for det offentlige rom vil ivareta endring av trafikkmønster og tilrettelegging for opparbeidelse av plasser og parker. Planen for teknisk infrastruktur vil måtte innpasses etter denne. Tiltakene vil følges opp gjennom reguleringsplaner og utbyggingsavtaler.*

4.2.3 Gjennomføring

Gjennomføring

Den delen av planleggingsprogrammet som omfatter gjennomføring er i noen av uttalelsene viet stor oppmerksomhet og det er også her de viktigste kommentarene har kommet (Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Foreningen Ensjøbyen, Oslo Handelsstands Forening, NCC Eiendom AS, USBL).

Det synes å være bred enighet om at endringen av Ensjø-området må drives frem i samarbeid mellom private og offentlige interesser. I denne sammenheng påpekes behovet for en forpliktende og fleksibel samarbeidsmodell som sikrer forutsigbarhet for fremdriften. Det kreves

også klarhet i hvilke bidrag kommunen stiller med og hva man forventer av næringslivet. De virkemidlene som er beskrevet i planleggingsprogrammet er utilstrekkelige for å initiere utvikling og sikre kontinuitet (Foreningen Ensjøbyen, Oslo Handelsstands Forening, NCC Eiendom AS).

Det påpekes at planleggingsprogrammet legger opp til en kommunal tilrettelegging som hittil ikke har vært gjennomført i Oslo kommune med nåværende styringssett. Gjennomføringen krever et aktivt samarbeide mellom private aktører og kommunen, spesielt i forhold til Eiendoms- og byfornyelsesetaten's nye rolle. Det påpekes også at kommunen er en marginal grunneier på Ensjø og at kommunens innsats primært vil være som tilrettelegger og koordinerende element (Eiendoms- og byfornyelsesetaten).

Det reises spørsmål om realismen i den foreslåtte transformasjon, spesielt grunneiernes motivasjon for en slik endring. I den forbindelse etterlyses både en bedre oversikt over eksisterende virksomhet og en langt mer inngående analyse av virksomheten innenfor planområdet (Eiendoms- og byfornyelsesetaten).

I planleggingsprogrammet er det lagt opp til en trinnvis utvikling og det presiseres at man må vise stor grad av fleksibilitet i forhold til utbyggingsrekkefølge. Dette støttes i de uttalelsene hvor dette er kommentert (Bydel Helsfyr-Sinsen).

Det påpekes imidlertid også at det ligger en fare for "klattvis" utbygging som kan føre til at utbyggingen i lang tid kan fremstå som tilfeldig. I den forbindelse etterlyses virkemidler som kan forhindre dette (USBL).

Planleggingsprogrammet forutsetter en lang tidshorisont på utbyggingen. Det hevdes at det kan ta vesentlig mer enn 15-20 år for å gjennomføre utbyggingen og at det ut fra en slik erkjennelse må utvikles en bedre strategi for etappevis utbygging. Satsningen på tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon kan være en slik strategi (Foreningen Ensjøbyen).

Kommentar:

- *Gjennomføringen må drives frem i et samarbeide mellom private og offentlige interesser. Plan- og bygningsetaten er enig i at den kommunale innsatsen må gjøres både tydeligere og mer omfattende enn opprinnelig foreslått. Dette er fulgt opp både i forhold til utbyggingsøkonomi, samhandling offentlig-privat og i forslag til oppfølgingsvedtak.*
- *Gjennomføringen vil kreve en ny form for kommunal tilrettelegging. Det foreslås at det etableres en samarbeidsgruppe mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten for å koordinere private og offentlige parter i det videre plan- og gjennomføringsarbeidet. Dette er fulgt opp i forslag til oppfølgingsvedtak.*
- *Utviklingen vil gå over lang tid. Som en del av det videre arbeidet bør det utvikles en plan for etappevis boligbygging. Plan- og bygningsetaten har derfor foreslått at det utarbeides et eget boligprogram for Ensjø. Det vises i denne forbindelse til kommentarene foran om arealbruk og forslaget til eget nøkkelprosjekt om boligprogram.*

Utbyggingsøkonomi

Planleggingsprogrammet legger opp til at gjennomføringen i hovedsak skal skje i privat regi. I noen av kommentarene bemerkes det imidlertid at kommunen må sette av investeringsmidler til skole, barnehage, kulturtiltak mv. I den forbindelse påpekes også behovet for at kommunen må forskutterer utgifter til teknisk infrastruktur (Bydel Helsfyr-Sinsen). Det er også påpekt at kommunen bør gå aktivt inn for erverv av eiendommer (Bydel gamle Oslo)

Fra flere hold hevdes det også at den foreslåtte transformasjonsprosessen vil kreve et langt sterkere økonomisk engasjement fra kommunen enn det som er foreslått. I den forbindelse hevdes det at skoleutbyggingen bør være en kommunal oppgave (NCC Eiendom AS).

I noen uttalelser reises det spørsmål om den praktiske gjennomføringen av nødvendig infrastruktur, både den tekniske og sosiale. Det påpekes at noen

overordnede infrastrukturiltak forutsetter samordning og utbygging over tids som vil kreve forskuttering. Kommunens rolle må i denne sammenheng avklares (Eiendoms- og byfornyelsesetaten). Også når det gjelder grøntstruktur påpekes behovet for kommunal innløsning og opparbeidelse (Friluftsetaten).

Utbyggingsøkonomien har vært et sentralt tema i forbindelse med utarbeidelsen av planleggingsprogrammet. Det hevdes imidlertid at dette tema burde vært spesifisert og utdypet bedre (Røhne og Selmer). I denne forbindelse påpekes at krav om parkering i kjeller kan forhindre lønnsomhet i områder med vanskelige grunnforhold (Foreningen Ensjøbyen).

Kommentar:

- *Utbyggingsøkonomien vil være sentral for gjennomføringen. Planleggingsprogrammet forutsetter at den vesentlige del av utbyggingen foregår i privat regi. Det synes naturlig at skoleutbygging blir en kommunal oppgave. Teknisk infrastruktur, barnehager, lekeplasser, fellesareal og offentlige rom som har direkte tilknytning til utbyggingen bør imidlertid dekkes gjennom utbyggingen.*
- *Den praktiske gjennomføringen vil kreve forskuttering av investeringer til infrastruktur. Det foreslås at kommunens rolle i finansieringen av utbyggingen utredes nærmere i det videre arbeidet og ikke i forbindelse med selve planleggingsprogrammet.*
- *Kommunens økonomiske rolle krever politisk avklaring. PBE forutsetter at det skjer i forbindelse med forslag til oppfølgingsvedtak.*

Samhandling offentlig-privat

Bruk av utbyggingsavtaler

I planleggingsprogrammet er det foreslått at kommunen kan bruke utbyggingsavtale. Rent prinsipielt har det ikke kommet noen innvendinger til dette, men i flere uttalelser er det reist noen viktige problemstillinger:

- Organiseringen av arbeidet med utbyggingsavtaler må avklares. Bruk av utbyggingsavtaler må også forankres politisk (Eiendoms- og byfornyelsesetaten, NCC Eiendom AS).
- Det må være en nær sammenheng mellom utarbeidelse av utbyggingsavtaler og reguleringsplaner. Dette vil kreve et nært samarbeide mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten.
- Utformingen av og innholdet i utbyggingsavtaler bør drøftes med de sentrale grunneierne som ønsker å utvikle området (USBL)

Kommentarer:

- *Plan- og bygningsetaten går inn for at utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere brukes i forbindelse med gjennomføringen. Bruk av utbyggingsavtaler og organiseringen av arbeidet må avklares og forankres politisk.*
- *Bruk av reguleringsplaner med rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler må ses i sammenheng. Plan- og bygningsetaten foreslår at dette følges opp i det videre planleggingsarbeide i tråd med retningslinjer for plansaksbehandlingen.*

Privat organisering

Den private organiseringen er ikke kommentert i uttalelsene. Det antas derfor at forslag til Planleggingsprogram har fått tilslutning på dette punkt.

Kommunal innsats

Det påpekes i flere uttalelser at den kommunale innsatsen er for svak og ikke tydelig nok (NCC Eiendom AS, Foreningen Ensjøbyen)

Forslaget om organisering av kommunal innsats gjennom en egen Koordineringsgruppe støttes. Det påpekes behovet for en gjennomgang av denne måten å organisere arbeidet på, og da spesielt på sammenhengen mellom planlegging og gjennomføring (Foreningen Ensjøbyen, Eiendoms- og byfornyelsesetaten).

Kommentarer:

- *Som allerede kommentert foran er det i planleggingsprogrammet foreslått at det snarest mulig opprettes en samarbeidsgruppe mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten for å*

koordinere private og offentlige parter i det videre plan- og gjennomføringsarbeide. Dette er fulgt opp i forslag til oppfølgingsvedtak. Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten har allerede startet samarbeidet med sikte på en slik koordinering. Forankringen til andre etater må imidlertid avklares.

Nøkkelprosjekter

Forslag til nøkkelprosjekter får støtte i uttalelsene. Når det gjelder de enkelte forslagene har det kommet forslag til presiseringer:

- Forslaget om arkitektkonkurranse for kjerneområdet og tyngdepunktet får en blandet mottakelse. Sentrale aktører i området anbefaler det ikke (Foreningen Ensjøbyen, USBL), men får også støtte (Malerhaugen Vel). I stedet kan arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag knyttes til utvikling av deler av det nye sentrumsområdet (Foreningen Ensjøbyen).
- Utbyggingen av skoler for området bør være en kommunal oppgave (Foreningen Ensjøbyen, NCC Eiendom AS)
- Omleggingen av kraftlinjen langs Ensjøveien bør prioriteres og bør være en kommunal oppgave (Foreningen Ensjøbyen).
- Flere påpeker behovet for en plan for det offentlige rom. I den forbindelse ønskes også aktiv deltakelse (Malerhaugen Byggeselskap AS).
- Det anbefales at kommunens eiendom Ensjøveien 19 brukes strategisk i forbindelse med utviklingen av tyngdepunktet rundt Ensjø T-banestasjon. Det foreslås derfor at kommunen i samarbeide med Oslo Sporveier og andre sentrale grunneiere samarbeider med sikte på utvikling. I den forbindelse er det viktig at eksisterende kraftledning legges i bakken. Avkastning ved salg av den kommunale eiendommen kan vurderes øremerket som investering i området (AS Oslo Sporveier, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Foreningen Ensjøbyen).
- Åpning av Hovinbekken er et sentralt element som må tidlig med i planleggingen (Foreningen Ensjøbyen). Gjennomføringsmulighetene må også sikres, og det anslåtte beløpet er underestimert (Vann- og avløpsetaten).

Kommentarer:

- *Forslag til kommunale nøkkelprosjekt er beholdt. PBE mener at det bør gjennomføres begrenset arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag for tyngdepunktet, og det bør vurderes nærmere for kjerneområdet.*
- *Som nøkkelprosjekt utvides plan for det offentlige rom med reguleringsplan, plan for nærings- og servicebehov samt boligprogram som alle skal sikre en helhetlig gjennomføring og et grunnlag for kommunen til å inngå utbyggingsavtaler.*

Retningslinjer for plansaksbehandlingen

En forenkling av plansaksbehandlingen og redusert tidsbruk bør være en viktig målsetting med planleggingsprogrammet (Foreningen Ensjøbyen). Det forventes at reguleringsplaner og etterfølgende byggemeldinger som er i tråd med planleggingsprogrammet får en raskere og mer forutsigbar behandling enn det som ellers ville være vanlig (USBL).

Kommentar:

- *Forslag til retningslinjer for plansaksbehandlingen vil bli fulgt opp av Plan- og bygningsetaten. I den forbindelse vil det bli lagt spesielt vekt på å definere de områder hvor det er nødvendig med samlet reguleringsplan og hvor det er nødvendig med utbyggingsavtale. Dette vil være en løpende oppgave som ikke konkretiseres ytterligere i planleggingsprogrammet.*
- *Om ikke rekkefølgebestemmelser forankres i utbyggingsavtale, vil gjennomføring vanskeligjøres..*

Videre prosess

Det foreslås at det utarbeides en plan for det videre arbeidet (Eiendoms- og byfornyelsesetaten). I denne forbindelse pekes spesielt på følgende punkter:

- Bedre oversikt over næringsinteressene må skaffes
- Det må skaffes bedre oversikt over behov for infrastruktur, i denne forbindelse også hva som kreves for å bygge ut de enkelte

delområder

- Det må organiseres et system for fordeling av kostnadene
- Det må gjennomføres en markedsundersøkelse
- Det må utarbeides en forpliktende fremdriftsplan

I påvente av det videre arbeidet, spesielt avklaring av infrastrukturtiltak og utbyggingsavtaler, foreslås det at videre utvikling ”fryses” (Eiendoms- og byfornyelsesetaten).

Planleggingsprogrammet forutsetter at planlegging og utbygging vil gå over lang tid. I den forbindelse påpekes behovet for at man legger opp til nært samarbeide mellom utbyggere, planmyndigheter og lokalbefolkningen (Bydel Helsfyr-Sinsen).

Forslag til planleggingsprogrammet kan danne basis for videre arbeid, men det bør legges opp til et aktivt samarbeide med de viktigste aktørene fram til politisk behandling (Foreningen Ensjøbyen).

Kommentarer:

- *Det er viktig å opprettholde utviklingen i området slik at reguleringsplaner og utbyggingsavtaler kan forberedes samtidig med at planleggingsprogrammet behandles politisk. Det vil virke hemmende på den utviklingen som allerede er i gang om man stopper behandlingen av planer på det nåværende tidspunkt. Det foreslås at det samarbeidet som allerede er etablert mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendom og byfornyelsesetaten fortsetter og formaliseres slik det allerede er kommentert foran. Etatene bør følge opp arbeidet på Ensjø med utgangspunkt i det foreslåtte planleggingsprogrammet. Det videre arbeidet med planleggingsprogrammet må også skje i samråd med de private aktører.*
- *Samarbeidsgruppen mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendom og byfornyelsesetaten bør utarbeide en plan for det videre arbeidet etter at planleggingsprogrammet er politisk behandlet slik at enkeltetater og utbyggere koordineres for å oppnå planleggingsprogrammets mål basert på definerte retningslinjer og rammer.*

5 FORSLAG TIL VEDTAK

Plan- og bygningsetaten anbefaler følgende vedtak lagt til grunn:

1.

Planleggingsprogram for Ensjo vedtas slik det fremgår av plandokument datert august 2002 som retningsgivende for videre planlegging.

Fysiske rammer

Hovedgrep pkt 2.1 og prinsipper pkt 2.2 -2.7 i planleggingsprogrammet for Ensjo skal legges til grunn for videre arbeid.

2.

Som oppfølging av planleggingsprogrammet for Ensjo prioriteres følgende oppgaver:

Organisering og samarbeid

Det etableres en samarbeidsgruppe mellom Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten som koordinerer private og offentlige parter i det videre plan- og gjennomføringsarbeid. Samarbeidsgruppen gis myndighet til å koordinere arbeidet til de ulike etater.

Gjennomføring

Ved behandling av reguleringsplaner vil det bli utformet rekkefølgebestemmelser som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom utbyggere og kommunen.

Byrådet gis fullmakt til å iverksette forhandlinger om utbyggingsavtaler (herunder kostnadsfordeling) for planforslag som fremmes innenfor det geografiske området som omfattes av planleggingsprogrammet.

Kommunen vil være en aktiv pådriver og en økonomisk bidragsyter til gjennomføringen og spesielt bidra til gjennomføring og prioritering av strategiske nøkkelprosjekt.

Nøkkelprosjekt som skal prioriteres:

Analysar:

1. Det utarbeides en boliganalyse som synliggjør behov for omfang og spesielle typer boliger. Analysen legges til grunn for regulering- og utbyggingsavtaler.
2. Det utarbeides en nærings- og serviceplan som synliggjør behov for utvikling og etablering av off. og privat service som følge av boligutviklingen.
3. Det utarbeides en plan for teknisk infrastruktur som legger til rette for koordinering av plan,- gjennomføring og drift av vei- og gategrunn, trafikksanering, lekeplasser, vann- og avløpssystemet, el-tele-bredbånd-kabler, fjernvarme.

Analysene prioriteres geografisk i forhold til innsendte planer

Reguleringsplaner:

1. Skole: Det skal fremms reguleringsforslag for "Teglverkstomta" på Hasle der tomt for barneskole (500 elever) og en ungdomsskole (500 elever) inngår. Kommunen vil søke å sikre eiendom innenfor Ensjoområdet til utbygging av barneskole nr 2 gjennom forhandling med grunneier slik at skole kan bygges senest når ca 3000 boliger er utbygget innenfor området.
2. Offentlige rom: Det utarbeides en helhetsplan/prinsipp-plan for det offentlige rom som danner grunnlag for inndeling i hensiktsmessige reguleringsplaner, utbyggingsetapper og utbyggingsavtaler som klargjør prinsipper og kvalitetsstandard for utforming av gater, byrom og grøntstruktur og samspillet med tilgrensende bebyggelse. I etterkant vil reguleringsplaner bli utarbeidet. Opparbeidelse sikres i utbyggingsavtaler.
4. Tyngdepunkt: Med bakgrunn i arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag skal det utarbeides reguleringsplan for det

sentrale området ved ensjø T-banestasjon som i programmet er kalt Tyngdepunktet. Opparbeidelse av off. rom og fellesareal samt oppgradering av T-banestasjon sikres i utbyggingsavtale. Det tilrettelegges for overgang til buss og jernbane.

Fysiske tiltak:

1. Nedgraving av kraftlinjen Tøyen-Abildsø gjennom Ensjøområdet
2. Åpning av Hovinbekken sikres i forbindelse med opparbeidelse av G ladengveien
3. Sikring/erwerb av skoletomter

Fremdrift:

De enkelte nøkkelprosjekt vil bli fremmet som enkeltsaker.