



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byutvikling

Vedlegg 1

forslag

ENSJØ VEILEDENDE PRINSIPPLAN FOR DET OFFENTLIGE ROM



Plan- og bygningsetaten

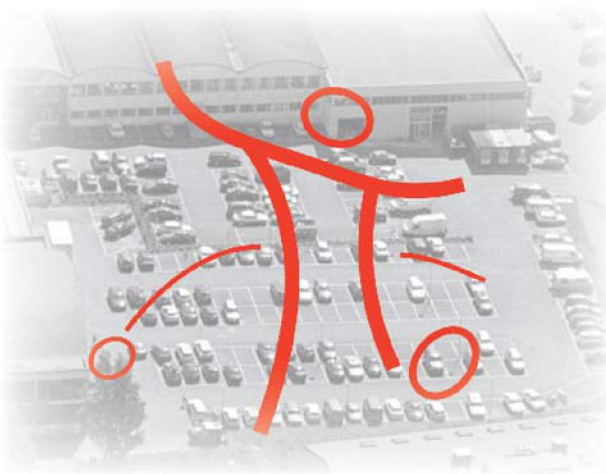
saksnr. 200404446 -28

ENSJØ FRA

BILBY...

TIL

BOLIGBY...



Illustrasjon: Sjur Moe

Forord

Utgangspunktet for denne rapporten er bystyrets vedtak 17.03.04, hvor det ble gitt tilslutning til hovedprinsippene i planleggingsprogrammet for Ensjø. Programmet skisserer ny arealbruk med mulighet for etablering av opp til ca. 7000 nye boliger på Ensjø. I tillegg vil området inneholde både eksisterende og ny næringsvirksomhet.

En så omfattende utbygging og transformasjon fra næringsområde til boligby vil kreve en betydelig innsats i opprusting av infrastruktur (veier og tekniske anlegg), offentlige uterom og en blågrønn struktur. Plan og bygnings-etaten (PBE) ble gitt i oppdrag å utarbeide en Veiledende prinsipplan for det offentlige rom og den blågrønne strukturen på Ensjø. Prinsipplanen skal være et grunnlag for å stille krav til opparbeidelse av det offentlig rom. Opparbeidelsen må gjøres parallelt med at området transformeres til boligby. Utbyggere vil få et betydelig ansvar for finansiering av tiltak som inngår i prinsipplanen.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) har fått ansvar for å lede samarbeidsgruppa, som skal koordinere de kommunale ytelsene i Ensjøutbyggingen.

EBY har også fått i oppdrag å utrede en gjennomføringsorganisasjon for planlegging og gjennomføring av infrastrukturen på Ensjø. Bl.a. med utgangspunkt i rekkefølgebestemmelser i de private reguleringsplanene, skal EBY forhandle fram utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere, som sikrer opparbeidelse av det offentlig rom.

Det pågår reguleringsplanarbeid i ulike faser for en rekke områder på Ensjø. I tillegg har kommunen igangsatt reguleringsplanarbeid for:

- Endret utforming av Ensjøveien og Gladengveien (PBE)
- "Tyngdepunktet", dvs. området rundt Ensjø T-banestasjon (EBY)
- "Tiedemannsparken", området ved Narvesen-bygget og på begge sider av dagens turvei D2 (PBE)

I rapporten er de nye parkene, plassene og hovedgatene gitt uoffisielle arbeidsnavn. Eksempelvis betegnes Gladengveien og Ensjøveien som nye "Gladenggata" og nye "Ensjøgata".

Prosjektleder har vært Jostein Mundal. Rapporten er utarbeidet av Rune Clausen og Jostein Mundal. Dag Amundsen har vært plankartkonsulent.

I juni 2005 ble det laget et utkast for begrenset høring. I denne utgaven er kommentarer og innspill innarbeidet.

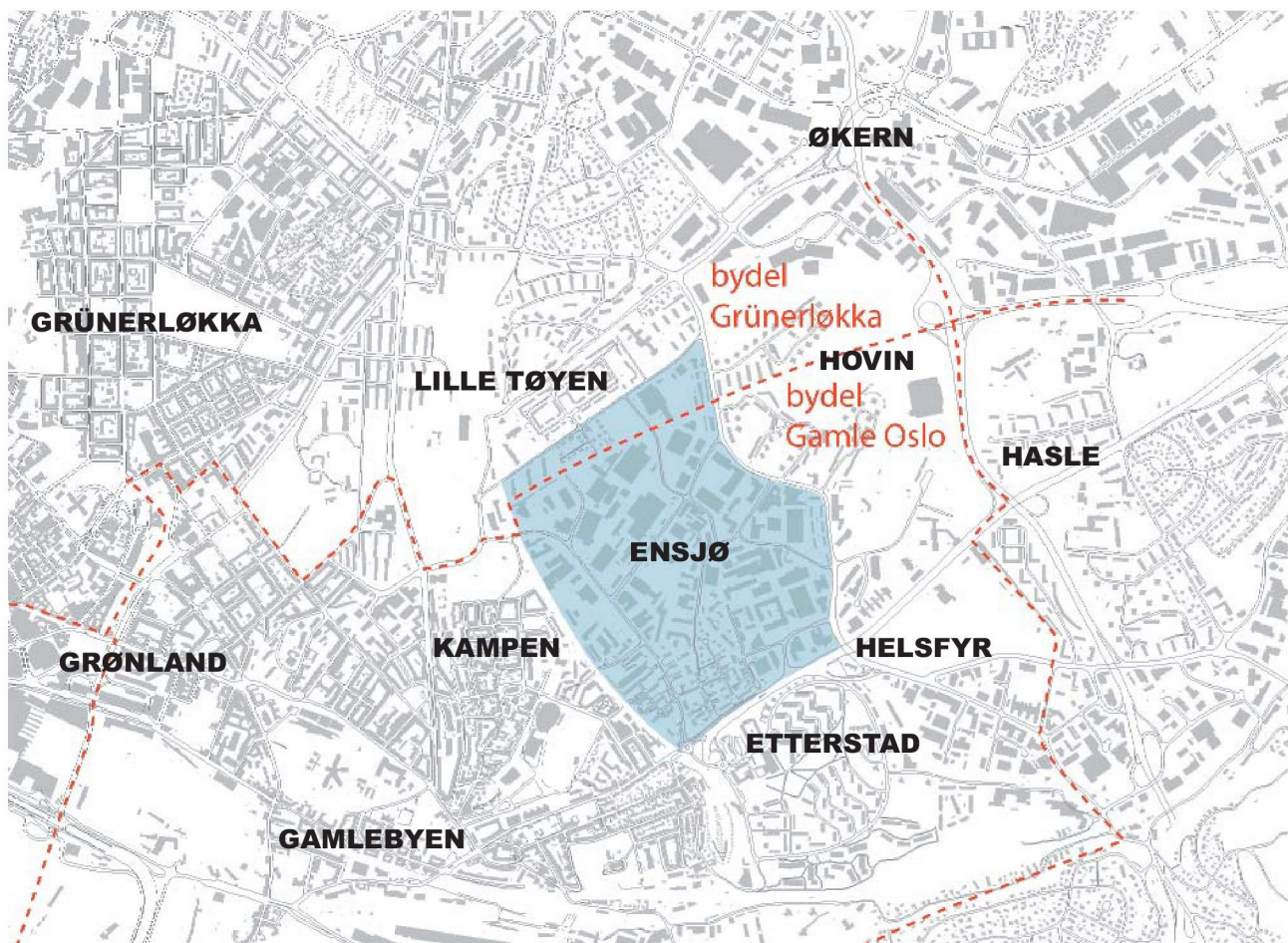
Plan- og bygningsetaten
Oslo, februar 2006

Erik Dahl
Avdelingsdirektør

Målfrid Nyrnes
Avdelingsenhetsleder



Illustrasjon: Sjur Moe



INNHOLD

3 FORORD

6 1 SAMMENDRAG

10 2 BAKGRUNN, FØRINGER OG UTFORDRINGER

- 2.1 Oppdrag
 - 2.2 Planleggingsprogram
 - 2.3 Utfordringer
 - 2.4 Reguleringsplaner
-

14 3 VEILEDENDE PRINSIPPLAN FOR DET OFFENTLIGE ROM

- 3.1 Visjon
 - 3.2 Mål
 - 3.3 Gjennomføring
-

16 4 GATENETT

- 4.1 Generelle retningslinjer
 - 4.2 Den nye "Ensjøgata"
 - 4.3 Den nye "Gladenggata"
 - 4.4 Hovinbekken
-

26 5 GRØNTDRAG / MØTEPLASSER / TORG

- 5.1 Generelle retningslinjer
- 5.2 Turvei D2 og Tiedemannsparken
- 5.3 Østre parkdrag (inkl. Østre bekkedrag)
- 5.4 Vestre parkdrag
- 5.5 Sentral tverrforbindelse
- 5.6 Vestre bekkedrag
- 5.7 Nordre tverrforbindelse
- 5.8 Søndre tverrforbindelse
- 5.9 Etablerte områder

Turvei D2/Tiedemannsparken 32
Biblioteksparken 35
Rolf Hofmos park og plass 35
Ensjøplassen 37
Grønvold park 38
Grønvoll plass 39
Lilleplassen 39
Petersborgaksen 39
Teglverks- og Petersborgparken 39
Stålverksparken 41
Ensjøtorget 42
Malerhaugparken 42

44 6 OVERVANNSHÅNDTERING

- 6.1 Prinsippplan for overvann
-

47 7 SKOLER OG BARNEHAGER

- 7.1 Lokalisering av skoler
 - 7.2 Lokalisering av barnehager
-

48 8 OPPFØLGING OG REGULERING

- 8.1 Arbeidsdeling mellom private utbyggere og det offentlige
 - 8.2 Regulering av elementene i det offentlige rom
 - 8.3 Andre viktige plan- og utviklingsoppgaver
 - 8.4 Generelle retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling
-

50 VEDLEGG

- 1. Uttalelser ved begrenset høring og Plan- og bygningsetatens kommentarer
- 2. Bystyrets vedtak ved behandling av planleggingsprogram for Ensjø, 17. mars 2004
- 3. Eksempler på privat innsats i Bjørvika og Urban sjøfront i Stavanger

1 SAMMENDRAG

Offentlige rom i en stor ny boligby

Bystyrets ønske om å utvikle en ny bydel med urban utforming på Ensjø, tilsier både en transformasjon fra bilby til boligby og fra et spredt ytre by- til et indre by-område med høy tetthet og kvartalstrukturer. Planleggingsprogram for Ensjø ble vedtatt i mars 2004.

Det er pr. januar 2006 varslet eller fremmet reguleringsplaner for om lag 5500 boliger og ca. 175.000 m² ulik næringsvirksomhet på tomter tilhørende en eller flere grunneiere. Ny bebyggelse skal kobles sammen med et til dels nytt gatenett, nye parker og plasser.

Denne veiledende prinsipplanen for det offentlige rom, skisserer retningslinjer og rammebetingelser for utvikling av det offentlige rommet på Ensjø. Prinsipplanens offentlige rom skal være tilgjengelige for allmenheten og skal bestå av: Et gatenett med supplerende sammenbindende gang- og sykkelnett, et blågrønt nett med parkdrag, parker og plasser, gjenåpnede

bekker og åpne overvannsløsninger. Standarden på det offentlige rom skal være høy og opparbeidet til en indre by-standard, men samtidig være innenfor økonomiske rammer utbyggere kan leve med. Utbyggere skal bekoste størstedelen av etableringen.

Rekkefølgebestemmelser knyttet til reguleringsplanene skal danne grunnlag for utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere.

Reguleringsplan for to miljøprioriterte hovedgater

Plan- og bygningssetaten har ansvaret for reguleringsplan for den nye "Gladenggata" og den nye "Ensjøgata", begge miljøprioriterte, hvor forholdene ønskes lagt spesielt til rette for fotgjengere, syklist og eventuelt framtidige bussruter.

I tilknytning til reguleringsplanen for det to hovedgatene er det utført en trafikkanalyse som konkluderer med at de trafikale konsekvensene vil bli akseptable med de forutsetninger som er lagt til grunn for foreslått utbygging. Ifm. avklaring av det mer detaljerte trafikksystemet, er det igangsatt en videreføring av trafikkanalysen.

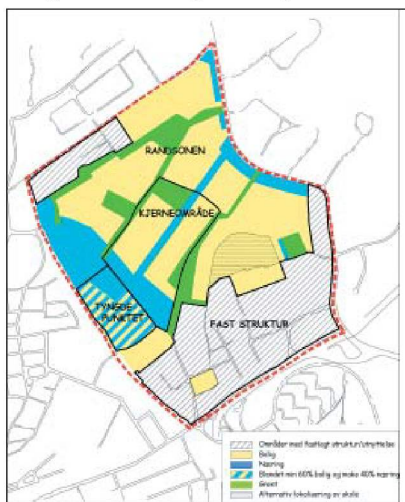
"Gladenggata" blir en ny bred aveny med 30 meters bredde i nederste del. På begge sider av den 6 meters brede midtstilte kjøregaten avsettes plass til fotgjengere, sykkelfelt, åpnet Hovinbekk, to trekker, et begrenset antall parkerte biler, supplerende beplantning, åpen kanal, samt overvannsrenne. Øvre del av "Gladenggata" mot Grenseveien planlegges med 18 meters bredde.

Den nye "Ensjøgata" får 22,5 meters bredde gjennom det sentrale området og forbi "Tyngdepunktet". Gaten foreslås med de samme funksjoner som "Gladenggata", med unntak av åpen kanal og overvannsrenne. På samme måte som "Gladenggata" vil hovedfunksjonen være å betjene den nye Ensjøbyen. "Ensjøgata" vil likevel bli en viktigere trasé for gjennomkjørende biltrafikk enn "Gladenggata".

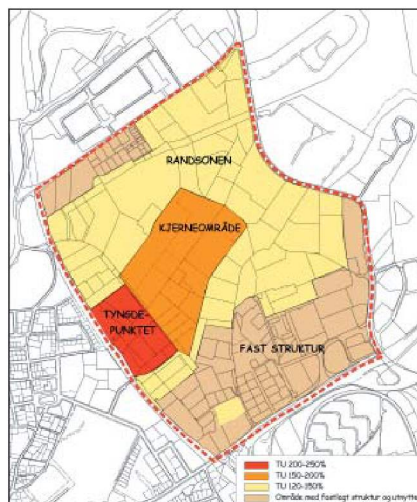
Fotgjengere, syklist og kollektivreisende prioriteres

De 2 hovedgatene legges til rette for miljøprioritert gjennomkjøring og sykkel. Det legges opp til adkomstgater uten ekstern gjennomkjøring, brede grønne forbindelser, trafiksikre kryss mm.

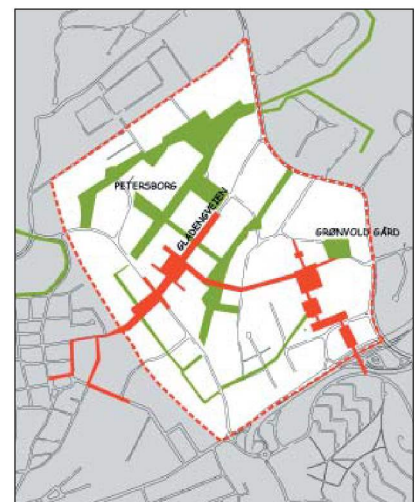
Planleggingsprogrammet gir de overordnede føringene for utviklingen av Ensjø.



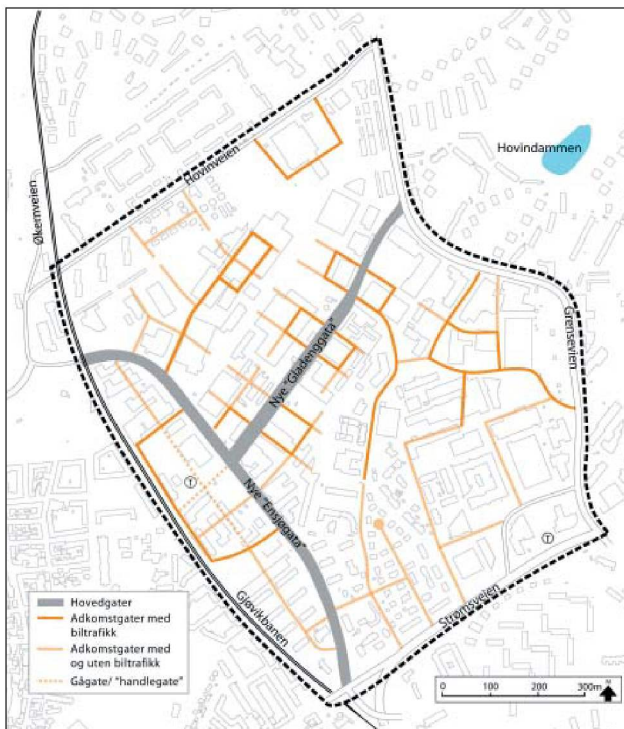
Arealbruk



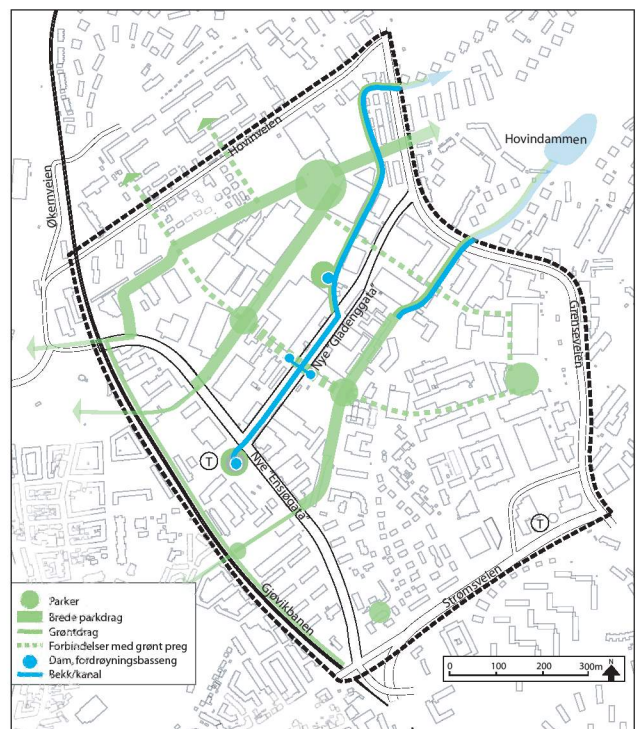
Utnyttelse



Grøntstruktur/hovedstruktur i det offentlige rom. Kartet gir grunnlaget for prinsipplanens innhold.

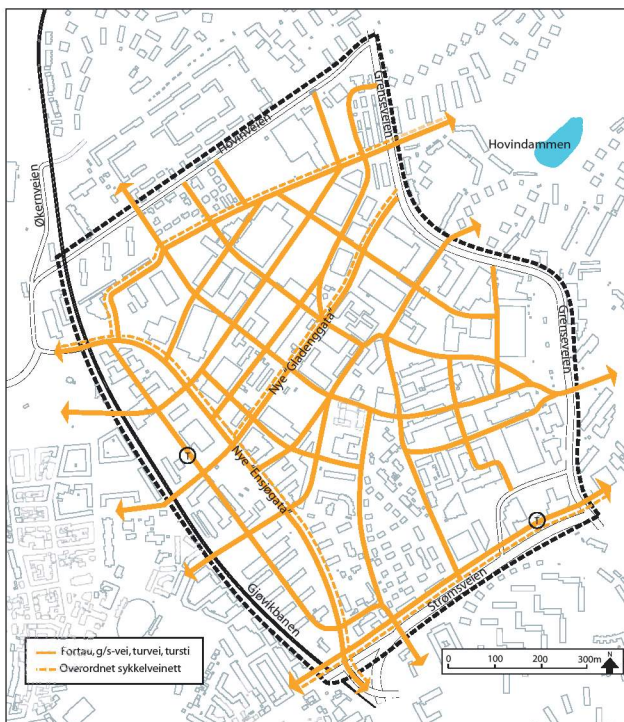


GATENETT

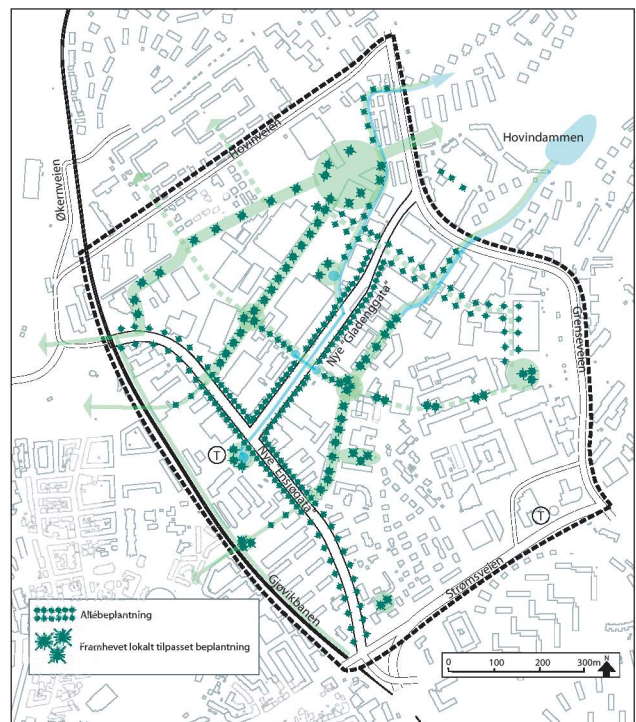


BLÅGRØNN STRUKTUR

GJENNOMGÅENDE GANGSYSTEM



FORELØPIG PRINSIPP FOR TREPLANTING



Det grønne, blå og grå

Ensjøs offentlige rom skal ha et urbant preg, der kvaliteter i samspillet mellom det grønne, blå (vann) og grå (gater og plasser) er et grunnleggende konsept.

Realisering av de to hovedparkdragene (østre og vestre) som et hovedgrep, krever særlig prioritering og fokus på bevaring av eksisterende trær og planting av nye. Et stort innslag av trær skal bli et kjennetegn for området. På Ensjøtorget, den nye hovedmøteplassen ved T-banestasjonen, ønskes alle elementene grått (den urbane plassen), grønt og blått (vannspeil) samlet. Den nye Tiedemannsparken blir også et nøkkelprosjekt. Reguleringsplanarbeidet for parken ble igangsatt i september 2005.

Ulik utforming skal gi parkene og plassene særpreg, sørge for tilbud for alle aktuelle brukergrupper og understøtte den offentlige statusen. Skillet mellom private og offentlige arealer må være tydelig nok til at dette oppnås.

Forholdene ønskes lagt til rette for en oppgradert T-banestasjon ved Ensjøtorget, med korte gangavstander til en

eventuell framtidig ny jernbanestasjon og til høystandards holdeplasser for buss i den nye "Ensjøgata". Vann i form av bekker, dammer og et synlig overvannsystem, med renner og estetiske detaljer, kan være nøkkelen til et Ensjø med identitet.

Ny Gladenggate med åpen Hovinsbekk i kanal på et tidlig tidspunkt, vil gi signaler om standard for videre byutvikling. Det er igangsatt arbeid med en egen veiledende prinsipplan for overvann som skal sikre teknisk standard og ønsket kvalitet mht. håndtering av overvann på Ensjø.

Kontrasten mellom harde og myke flater betegner et Ensjø som blir en del av indre by, liggende i en randzone med grense til store grønne områder.

Skoler og barnehager

Det er igangsatt planarbeid med sikte på å bygge skoler på Teglverkstomta og Fyrstikkalléen 21.

I utgangspunktet planlegges en barnehage pr. 600. bolig, som vil tilsvare ca. 7-10 barnehager totalt på Ensjø, forutsatt at flere er større enn fire avdelinger. Barnehagene ønskes lokalisert inntil grøntdragene og fordelt jevnt i utbyggingsområdene. Det er ønskelig

med sambruk av skolens og barnehagenes uteareal, slik at de også kan inngå som del av det offentlige rom.

Oppfølging og regulering

Eiendoms- og byfornyelsesetaten har fått i oppdrag å utrede og etablere en gjennomføringsorganisasjon for infrastruktur/offentlige rom-tiltak.

Store deler av det offentlige rom som inngår i Prinsippplanen må reguleres i det oppfølgende arbeidet. Dette kan skje ved utarbeidelse av reguleringsplaner fra henholdsvis:

Kommunen

Dette gjelder nye "Gladenggate" og "Ensjøgata", Tiedemannsparken (inklusive stenging av en del av Bertrand Narvesens vei) og det sentrale "Tyngdepunktet" ved T-banestasjonen.

Utbyggere

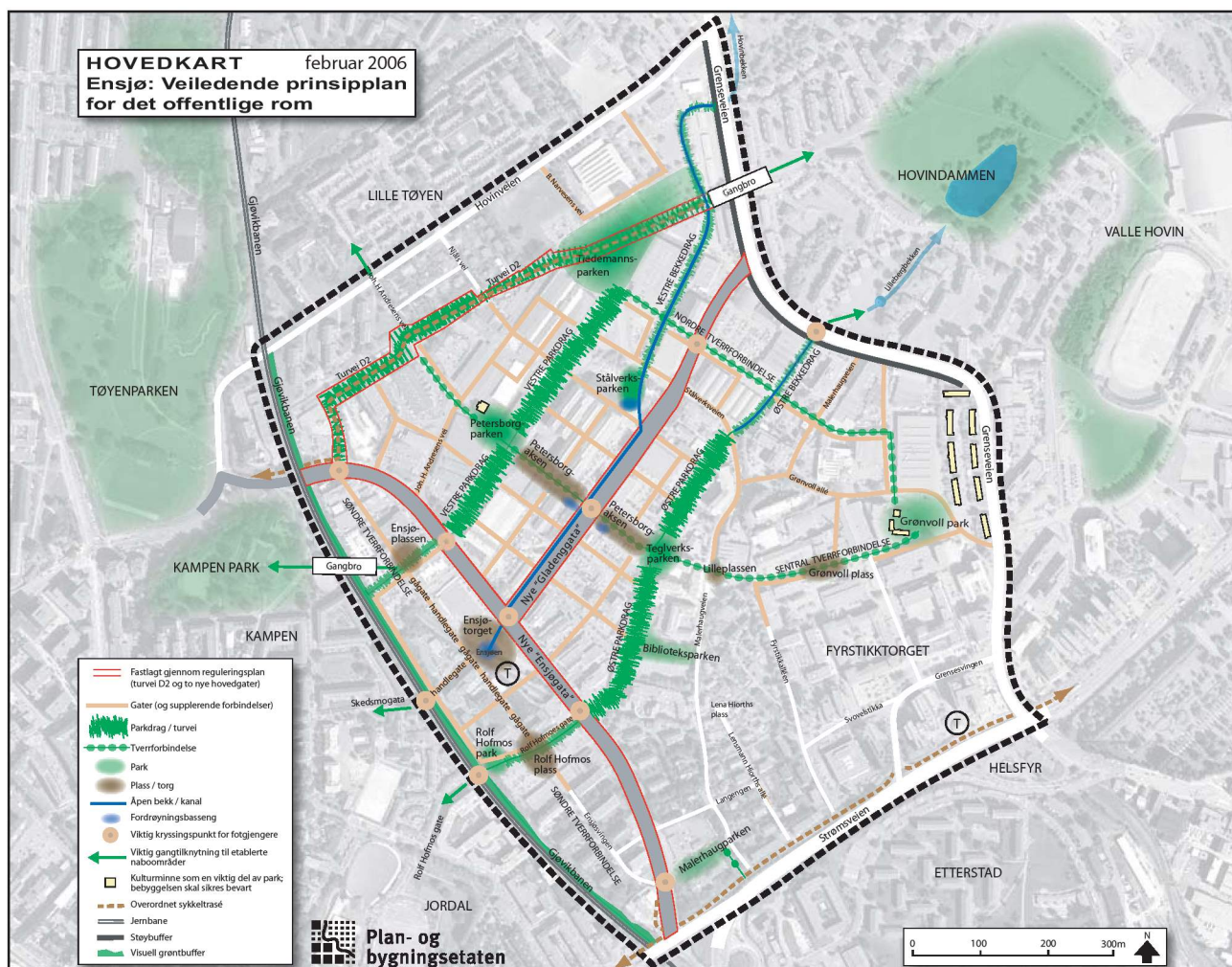
Vil i stor grad regulere det offentlige rom ifm. aktuelle byggeprosjekter. Dette vil kunne gjelde lokale gater, plasser, parker, lokale gang-/sykkelveilenker og deler av grøntdrag.

To skoler er under planlegging; Teglverkstomta i nord og Fyrstikkalléen 21 i sør.



Barnehagene
lokaliseres inntil de
grønne områdene





Hovedkart, veiledende prinsipplan for det offentlige rom

Særlig viktige grep i prinsipplanen

- 2 gater med miljøprioritert gjennomkjøring: Nye "Ensjøgata" og nye "Gladenggata" med gjenåpnet Hovinbekk
- 2 gjennomgående brede parkdrag (Østre og Vestre), samt eksisterende turvei D2, som binder sammen parker, plasser, attraksjoner og naboområder
- 3 tverrgående forbindelser hvor fotgjengere prioriteres spesielt
- Ny hovedpark – Tiedemannsparken
- Andre spesielt viktige offentlige rom: Ensjøtorget, Grønvoll park og Petersborgaksen
- I tillegg flere mindre parker og plasser
- Tett sammenhengende offentlig nett/gangsystem som binder sammen gater og grøntdrag
- Gatenett med kun lokal biltrafikk
- Gågate/handlegate i "Tyngdepunktet"
- Åpnet Hovinbekk fra Teglværdsdammen (Vestre bekke drag), evt. også Lillebergbekk fra Hovindammen til "Gladenggata" (Østre bekke drag)
- Åpne overvannsløsninger tilpasset etappevis utbygging
- Trær og vann som særlig viktige elementer

2 BAKGRUNN, FØRINGER OG UTFORDRINGER

2.1 Oppdrag

Å utarbeide en veiledende prinsipplan for det offentlige rom

Det er mange store utbyggingsprosjekter på gang i bydel Gamle Oslo, bl.a. ved sjøfronten, i Kværnerdalen og på Ensjø. Når bydelens befolkning kan øke fra 28 000 innbyggere til godt over 50 000, vil halve veksten kunne komme på Ensjø. Da bystyret ga sin tilslutning til prinsippene i planleggingsprogrammet for Ensjø, var oppdrag om utarbeidelse av en veiledende prinsipplan for det offentlige rom og den blågrønne strukturen, ett av 18 vedtakspunkter.

Flere deler av bystyrevedtaket berører arbeidet med prinsipplanen. Dette gjelder bl.a. krav til utarbeidelse av rekkefølgebestemmelser som grunnlag for utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbyggere. Vedtaket omtaler ulike parter roller, ansvar for finansiering og drift av tiltak i det offentlige rom, sammenheng med øvrige planer, samt retningslinjer knyttet til utforming og faglige spørsmål.

2.2 Planleggingsprogram

Programmet gir føringer

Utvikling av det offentlige rom på Ensjø bygger på politisk vedtatt planleggingsprogram og utdyper det som omhandler det offentlige rom nærmere.

Planleggingsprogrammet sier at gater, plasser og grønndrag skal sikre sammenhengen mellom by, bydel og kvartal. Utformingen skal sikre at bydelen og de enkelte delområdene får sin identitet.

Hvordan det enkelte bygg forholder seg til nabobebyggelse og hvordan det henvender seg til det offentlige rom, forutsettes vurdert i reguleringsplanene for de enkelte områdene.

Programmet legger bl.a. opp til intensivering av forretninger o.l. i "Tyngdepunktet" og langs "Gladenggata", funksjoner som er svært viktig for å oppnå interessante offentlige rom.

2.3 Utfordringer

Spesielle utfordringer i et transformasjonsområde

Ensjøområdet har et areal på ca. 810 daa. Det grenser mot boligbebyggelse med forstadsmessig utforming i nordøst (Lilleberg-Hovin) og sydøst (Etterstad), småhus og rekkehus i nord-vest og kvartalstrukturer i sørvest (Kampen og Jordal). Innenfor Ensjøområdet er det også etablerte boligområder (fast struktur). De deler av Ensjø som er aktuelle utbyggingsområder utgjør ca. 540 daa. Transformasjon av Ensjø fra et bilbasert næringsområde med få attraktive offentlige arealer og en stor andel bilparkering, til et attraktivt urbant boligområde, gir store utfordringer knyttet til utforming og opparbeidelse av det offentlige rom.

Det er helt nødvendig med en samordnet innsats, så det i en hver fase av utbyggingen blir en tilfredsstillende standard på det offentlige rom.

Bystyrets vedtak

"Kommunen skal utarbeide en veiledende prinsipplan for det offentlige rom og den blågrønne strukturen på Ensjø. Plan- og bygningsetaten skal stå ansvarlig for utarbeidelsen i nært samarbeid med bl.a. bydelen, Friluftsetaten, Vann- og avløpsetaten, Samferdselsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Det forutsettes at det opparbeides gressletter / ballsletter i umiddelbar nærhet av Tiedemannsjordet som en fullverdig bruksmessig erstatning for en eventuelt utbygging av Tiedemannsjordet igangsettes. Det må utarbeides rekkefølgebestemmelser om dette.

Hovinbekken gjenåpnes i hele dens lengde gjennom planområdet som en viktig del av den blågrønne strukturen. I tilknytning til Hovinbekken bør det i reguleringsplanen vurdert anlagt "Ensjøen" i området mellom Ensjøveien og Gjovikbanen. Overvann skal håndteres i dagen med avløp til vassdraget, og ikke til kloakksystemet."



Ensjøs uterom er i dag preget av udefinerte arealer med mange oppstilte biler.

Ønsket om en urban utbygging av Ensjø vil styre utformingen av det offentlige rom.

Pkt. 11 i bystyrets vedtak sier. Begrepet "bymessig struktur som en fortsettelse av strukturen i indre by", som byrådet legger til grunn for området, må forstås som gode kvartalsstrukturer som knytter nye kommunikasjonsårer sammen med det eksisterende veinettet, og som framstår med stor fasadevariasjon og med stor grad av publikumsrettede funksjoner på gateplan langs de mest beferdede trafikklårene.

Ambisjonsnivå er tilstrekkelig høyt

Det er en avveining mellom standard og kostnad for opparbeidelse av det offentlige rom. Det skal generelt tas utgangspunkt i en indre by-standard.

- Ambisjonsnivået skal være tilstrekkelig høyt slik at Ensjø blir et attraktivt bolig-, arbeids-, plass- og handleområde, med urbane kvaliteter i det offentlige rom.
- Ambisjonsnivået skal tilpasses hva som lar seg gjennomføre mht.

kostnader og standard. Utbyggenes signaler om at de totale kostnadene for det offentlige rom er betraktelig høyere enn de anleggsbidrag de ser seg i stand til å yte, er søkt imøtekommet så langt det anses akseptabelt.

- Forholdene legges til rette for en etappevis utbygging.

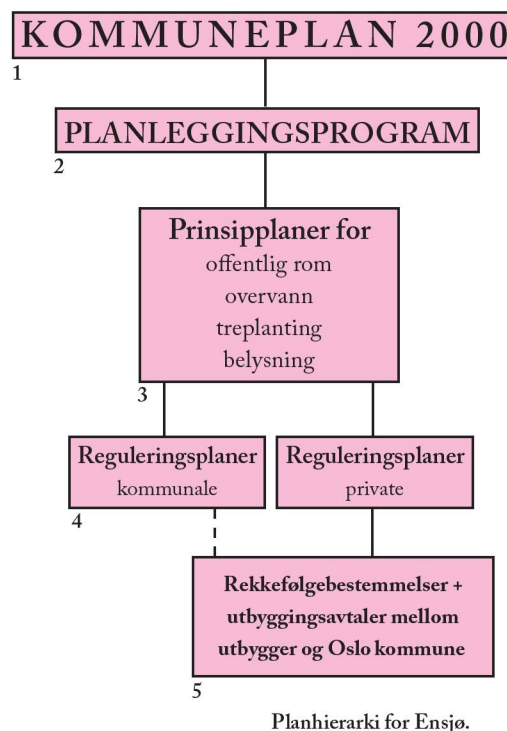
2.4 Reguleringsplaner

Arbeid med reguleringsplaner er igangsatt i mange områder

Kommunen har oppfordret utbyggere til å fremme forslag til utbygging i tråd med planleggingsprammiet. Det er tatt initiativ i store deler av Ensjøområdet (se figurer side 13).

I flere av områdene, eksempelvis i kjerneområdet "Gladenga", har grunneiere gått sammen om reguleringsforslag for et stort område. En utbygging av "Gladenga" med ca. 1200 boliger vil involvere flere nøkkelprosjekter i prinsiplanen. I et annet sentralt område, "Tyngdepunktet", samarbeider Eiendoms- og byfornylsesetaten med grunneiere om reguleringsplan.

Utbyggingsprosjektene langs Gladengveien og Ensjøveien må bl.a. tilpasse seg et nytt og bredere tverrsnitt ifm. endring til nye "Ensjøgata" og "Gladenggata" med gjenåpnet Hovinbekk.



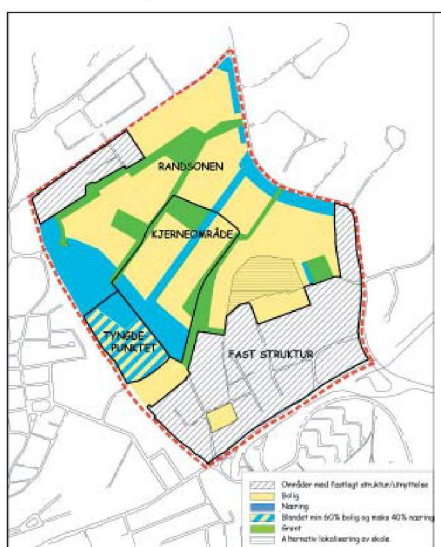
Sentrale deler av Ensjø: Gladengveien og Ensjøveien danner en gjenkjennelig hovedstruktur i området. (mapaid)



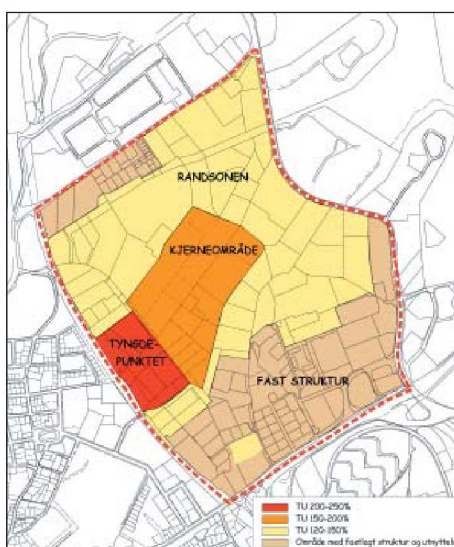
Dagens situasjon: Arealene på Ensjo domineres av parkerte biler (gult), men det finnes også en del grønne områder (grønt).

PLANLEGGINGSPROGRAM FOR ENSJØ

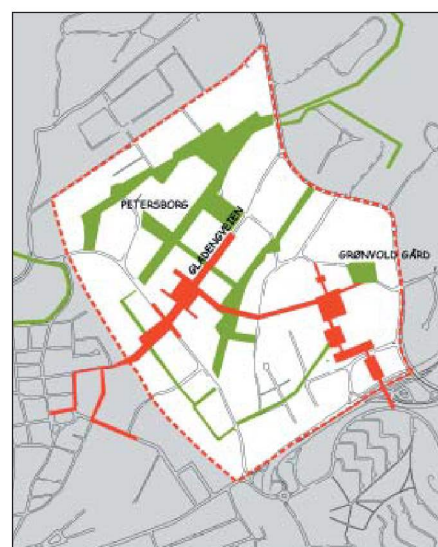
3 viktige kart



Arealbruk



Utnyttelse



Grøntstruktur/deler av det offentlige rom.
Prinsiplanen er en utdyping av dette kartet.



Område	Ca. ant. boliger	Ca. m ² næring	Totalt m ²	Kommentar
"Gladenga"	1200	60 000	170 000	Reguleringsplan før offentlig ettersyn
Gladengvn. 17 m.fl.	220	15 000	35 000	Trukket
Ensjøvn. 4				
Ensjøvn. 6	80	300	6000	Reguleringsplan sendt til politisk behandling
Ensjøvn. 8				Planinitiativ
Ensjøvn. 3-13	300	15 000	40 000	Trukket
"Tyngdepunktet"	800	30 000	90 000	Planinitiativ
Ensjøvn. 23 B		500	3000	Planinitiativ
Ensjøvn. 25	160		14 000	Reguleringsplan etter offentlig ettersyn
Ensjøvn. 34	100	1000	8500	Planinitiativ i etablert område (fast struktur)
Bertrand Narv. v. 2	330	30 000	53 000	Trukket
Tiedemannsjordet	180	2000	18 000	Reguleringsplan vedtatt 24.06.05.
Grensevn. 97	250	20 000	34 000	Reguleringsplan før offentlig ettersyn
Fyrstikkalléen 21				Planinitiativ, bygging av skole
Malerhaugvn. 34	100		7000	Reguleringsplan vedtatt 20.04.05
Grensevn. 61	70	600	6000	Trukket
Grensevn. 59	100	900	11 000	Planinitiativ
"Tobaksfabrikken"	1500		115 000	Planinitiativ, arkitektkonkurranse
Totalt foreslått	5350	176 000	610 000	

Oversikt over reguleringsplaner og initiativ til utbygging i Ensjørådet, januar 2006. Nesten hele Ensjørådet er under detaljplanlegging. Enkelte planinitiativ er trukket. Et planinitiativ har kommet i etablert boligområde (fast struktur).

Kommunale reguleringsplaner er merket med rødt (de to hovedgatene og Tiedemannsparken).



3 VEILEDENE PRINSIPPLAN FOR DET OFFENTLIGE ROM

3.1 VISJON

Naturbant og levende – tilgjengelig og attraktivt

Det offentlige rom på Ensjø skal framstå som levende, attraktivt og tilgjengelig for alle, med et “naturbant” preg (samspeilet mellom det grønne, det blå og de harde flatene). Levende og trygge møteplasser, torg, gater og parker med betydelig innslag av grønt skal kjennetegne det nye Ensjø.

En historie fra 2020

Det er umulig å forestille seg hva Ensjø engang var. Om det var et sted med en viss pussig sjarm, kan hende. Jeg kjøpte, som mange andre, min første bil der, og det er alt jeg husker fra bilbyen Ensjø. I dag er det naturlig å se på Ensjø som en del av Oslos indre by.



Jeg sitter her og ser utover Ensjøtorget og oppover Gladenggata. Bekken renner stille, nesten melodisk, nedover den brede avenyen. Det er som den alltid har vært her, slik bekker alltid har vært ute i naturen. Ved den store fontenen er det alltid mange, det har blitt den naturlige møteplassen. For Ensjøtorget ble et slags hjerte i den nye bydelen og i dag myldrer det av mennesker – alle typer mennesker. Bylivet fant sin plass på Ensjø.

Her er skogen. Langs de to skråningene omkranser og vokter trærne om sin nye bydel. Det sies at nærmere naturen kommer en ikke i en by. Det naturbane er blitt Ensjøs varemerke, en miks av by og natur. Uttryksvariasjoner i det offentlige rom har tydelig vært med på å gi denne bydelen en identitet, steder hvor aktivitet og møter utspiller seg. De mange parkene og plassene er små perler. Noen er aktive, andre gjemmer seg litt bort, men alle er med på å gjøre Ensjø til et mangfoldig og levende sted.

Gågata gjennom stasjonsområdet og Gladenggata er blitt populære handlegater og møtested, også for folk som bor andre steder i byen. De unge shopperne viser oss bymøtens siste bevegelse, de eldre treffes på caféene og nyter dagene, de travle arbeidskollegaer møtes i lunsjen, barnefamiliene samles, og vi som bor her – ja vi har funnet balansen i vår egen lille by i byen.



3.2 Mål

Hva innebærer en veiledende prinsipplan?

Prinsipplanen tar sikte på å fastlegge den arealbruken som er nødvendig å avklare raskt og utsette avklaringer av mer detaljerte arealbruk og utforming der dette kan vente. Planen skal bidra til at det offentlig rom får en tilfredsstillende utstrekning og kvalitet, med en standard som er rimelig å forlange for et nytt "indre by-område". Prinsipplanen bygger på innspill fra plan for det offentlige rom utarbeidet av Snøhetta, innspill fra reguleringsplanarbeid og faglige vurderinger utført av ulike Ensjo-aktører.

Prinsipplanen legger opp til en reguleringsmessig avklaring av enkelt-elementene i det offentlige rom via:

- Kommunale reguleringsplaner for utvalgte elementer. I første omgang gjelder dette for nye "Gladenggata" m/åpnet Hovinbekk, nye "Ensjoegata" og den nye Tiedemannsparken inklusive fjerning av Bertrand Narvesens vei gjennom parken. En evt. stenging av gjennomkjøring mellom Stålverksveien og Grønvoll allé vil også kunne bli en prioritert kommunal reguleringsplan.
- Behandling av innsendte reguleringsplaner. Dette åpner for muligheter til å tilpasse og konkretisere løsninger for det offentlige rom til ny bebyggelse og arealbruk i forbindelse med private reguleringsplaner for utbyggingsområdene.

Boligmarkedsanalyse understøtter viktigheten av satsing på "grønt"

Som en del av oppfølgingen av bystyrevedtaket, er det utført en boligmarkedsanalyse (Prognose-senteret A/S på vegne av Eiendoms- og byfornyelsesetaten, august 2004, finansiert av grunneierforeningen). Denne sier at det er stor interesse for nye boliger på Ensjo. De viktigste kriterier for å flytte til den nye Ensjoen er, foruten sentral beliggenhet, stort innslag av park- og grøntarealer. Prinsipplanen følger opp disse signalene fra markedet.

Hvor store offentlige arealer?

Offentlige parker, plasser og grøntdrag, som skissert, vil ved ferdig utbygging kunne utgjøre ca. 125 daa. Medregnet de offentlige gatene, som også får oppholdsfunksjon, vil totalt areal for det offentlige rom utgjøre ca. 165 daa, som tilsvarer 20-25 m²/bolig. I tillegg finnes allerede store grønne friområder på Tøyen og og Valle Hovin, som vil bli attraktive rekreasjonsarealer for Ensjo-beboerne.



Det er flere store og attraktive grøntområder rett utenfor planområdet, som også vil komme framtidige beboere på Ensjo til gode.

Prinsipplaner også for overvann, treplanting og belysning

Ensjoområdet planlegges gjennomgående med et åpent overvannssystem og med åpnet Hovinbekk langs ny Gladenggate (se kap. 4 og 6). I den forbindelse utarbeides en prinsipplan for overvann. Prinsipplaner for treplanting og belysning vil også bli igangsatt.

3.3 Gjennomføring

Reguleringsplan med utbyggingsavtaler

Planleggingsprogrammet legger opp til tre nivåer av utnyttelse. I "Tyngdepunktet" rundt Ensjo stasjon tillates en TU på 200-270%, kjerneområdet på begge sider av "Gladenggata" har en TU på 150-200%), mens randsonen gis en utnyttelse på 120-150%.

Reguleringsplaner for ny bebyggelse skal i henhold til bystyrets vedtak følges opp med utbyggingsavtaler mellom utbygger og kommunen. Avtalene skal sikre at utbygger bidrar med sin forholdsmessige del ved etablering og drift av de offentlig tilgjengelige områdene, som skal være til felles nytte og tilgjengelige for allmennheten. Rekkefølgebestemmelser knyttet til hver enkelt reguleringsplan skal gi rammebetingelser for utbyggingsavtalene. Prinsipplanen skal bidra til å gi et best mulig grunnlag for slike avtaler. Det er mange eksempler på andre områder hvor grunneiere og utbyggere tar et betydelig ansvar for investering og drift i infrastruktur. Dette utdypes noe i vedlegg 2 (eksempel på privat innsats i Bjørvika og Urban sjøfront, Stavanger).

Etappevis utbygging

Utbygging vil skje etappevis. Det vil særlig for de første nye boligområdene bli en utfordring å sikre tilstrekkelig kvalitet på det offentlige rom og infrastrukturen. Regulering og opparbeiding av det offentlige rom, samt overvannsløsninger, må derfor også skje etappevis tilpasset utbyggingen.

Utkast utarbeidet av Snøhetta

Plan- og bygningsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten engasjerte i 2003 Snøhetta til å utarbeide et forslag til Plan for det offentlige rom på Ensjo. Det ble utarbeidet en rapport og konkrete kart (datert oktober 2003, utrykt vedlegg) som viste eksakt lokalisering av de ulike delelementene og en detaljert beskrivelse av standard og designprofil med kostnadsestimat. Det er fulgt opp med estimater som viste kostnader på ca. 500 millioner kroner for alle Snøhettas foreslåtte offentlige rom-tiltak.

4 GATENETT

4.1 Generelle retningslinjer

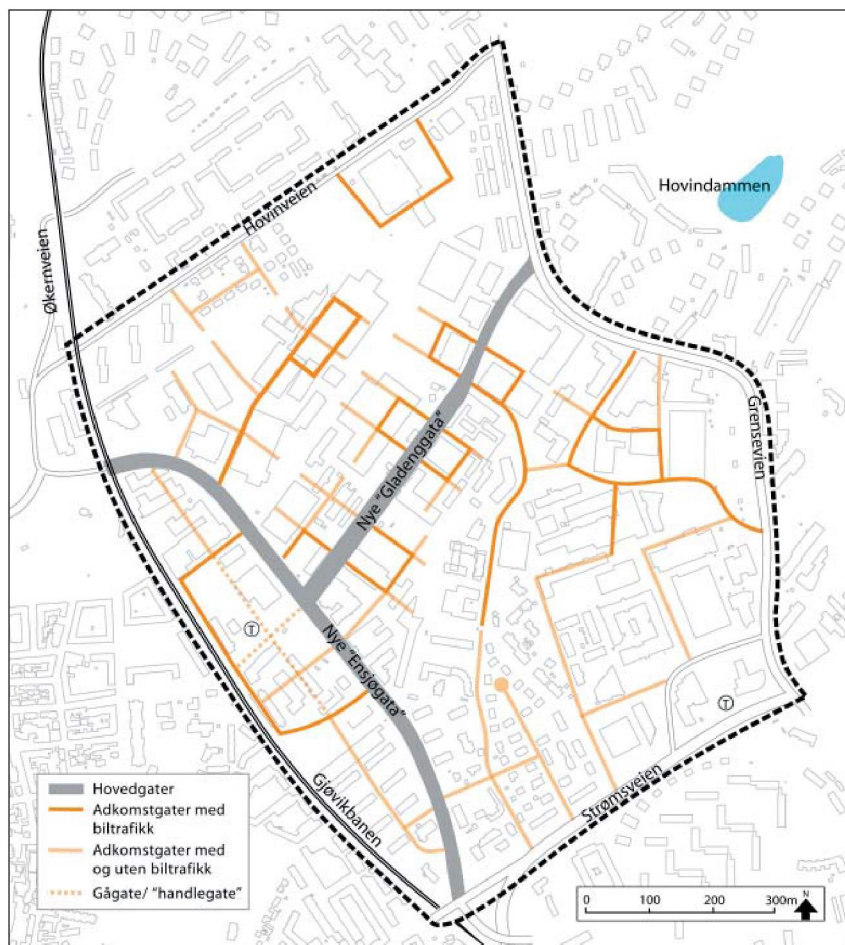
Et nett av offentlig tilgjengelige gater og forbindelser

Et nett av offentlig tilgjengelige adkomstgater vil sammen med nye "Gladenggata", "Ensjøgata" og øvrige gangveier, utgjøre det urbane "skjelettet". Bortsett fra de to hovedgatene foreslås en gateutforming uten gjennomkjøring for biltrafikk. Dette innebærer bl.a. at Bertrand Narvesens vei stenges og fjernes gjennom den nye Tiedemannsparken og at Malerhaugveien stenges for gjennomkjøring mellom Stålverksveien og Grønvold allé.

Ulik utforming, men sammenhengende og offentlig tilgjengelig

Det åpnes for variasjon i utformingen av gatene, men det er viktig at de får en offentlig tilgjengelig og visuell sammenheng, uavhengig av funksjon. Gatene skal gis en utforming som avspeiler at de er åpne for alle og blir en del av et sammenhengende gang-/sykkelveinett. Gjennomgående beplantning, fortau, belegg, belysning o.l. vil kunne gi gode overganger mellom ulike typer gater og forbindelser, og bidra til et helhetlig nett.

Av hensyn til bl.a. solforhold bør forholdet mellom gatebredde (B) og bygningshøyde (H) ikke være for liten (smalt tverrsnitt). På den annen side kan en for stor avstand mellom bebyggelsen gi tapt romlig følelse. Et forhold på 0,5 oppfattes gjerne som trangt, mens et forhold på over 2 kan oppfattes som relativt romslig. Bortsett fra nye "Ensjøgata" og "Gladenggata", bør gatebreddene i hovedsak være 12 -16 meter, som også er i tråd gatebredder for store deler av indre by. I pågående arbeid med Kommunedelplan for byutvikling og bevaring for indre by



Mulig system av offentlig tilgjengelige gater. De to miljøprioriterte gjennomkjøringsgatene utgjør den urbane "ryggraden". Øvrige gater er ikke gjennomkjørbare for biltrafikk, men organisert i mindre kjøresløyer, samt supplerende gater. Gatesystemet skal visuelt henge sammen og kobles mot parker, plasser og grøntdrag.

foreslås et maks-forhold på 0,8.

Oppfølging av planleggingsprogram for Ensjø vil kunne gi bebyggelse med 4 til 7 etasjer og et B/H-forhold på omkring 0,7-1,1, med nevnte gatebredder. På kortere strekninger kan smalere gater fungere som gangsmett og bilfrie gater, noe som kan skape ønsket variasjon. Gatene skal sammen med de grønne forbindelsene bidra til et tett nett for myke trafikanter.

Gatene skal ha flere funksjoner

Gatene på Ensjø vil få flere bruksområder, foruten å sørge for biladkomst til parkeringsanlegg og boligene:

- Bidra til en sammenhengende

urban utforming med offentlig tilgjengelighet og aktivitet.

- Inngå i det gjennomgående og sammenhengende nettet for fotgjengere og syklist.
- Gi tilbud til parkering for bevegelseshemmede og korttids-parkering.
- Gi plass til opphold og lek der forholdene er lagt til rette for dette.
- Bidra til Ensjøs grønne preg vha. treplanting.
- Være en del av overvannssystemet ved innpassing av overvannsrenner.
- Gi plass for av- og pålessing av varer.

En urban struktur innebærer at bebyggelsen skal forholde seg til gaten

Følgende typer gater kan være aktuelle i Ensjøområdet:

- Hovedgater; "Gladenggata" og "Ensjøgata" med gjennomkjøring på fotgjengernes premisser (miljøprioritert gjennomkjøring). Hastighet 30 km/t, evt. 40 km/t i ytterkantene.
- Gater åpne for bilkjøring, evt. også parkering. Hastighet 30 km/t.
- Gater med gatetunregler, dvs. med biltrafikk evt. også parkering. Hastighet 15 km/t.
- Gater uten biltrafikk; gå/sykelgater, handlegater og smug som ikke er tillatt for annen motorisert ferdsel enn nødvendig.

Trafikkanalyse – grunnlag for reguleringsplaner

Det er utarbeidet en trafikkanalyse, som bidrar til å avklare de trafikale konsekvensene av arealutvikling og utbygging av gatenettet.

Resultatene tyder på at planlagt utbygging av Ensjø ikke vil skape de store trafikale problemene.

Grunnlagsdata for analysen har vært:

1. "Full" utbygging: (7.000 nye boliger, 10.000 m² ny detaljhandel og 15% flere kontorer enn i dag).
2. "Halv" utbygging: (3500 nye boliger og hoveddelen av næringsvirksomheten ferdigstilt).

Trafikkanalyse for Ensjø i tre trinn

Del 1 av analysen (ferdig mars 2005) beskriver dagens situasjon, hvor mye trafikk som skapes av aktuell utbygging og hvordan turene fordeler seg og på hvilket transportmiddel utført av Asplan Viak.

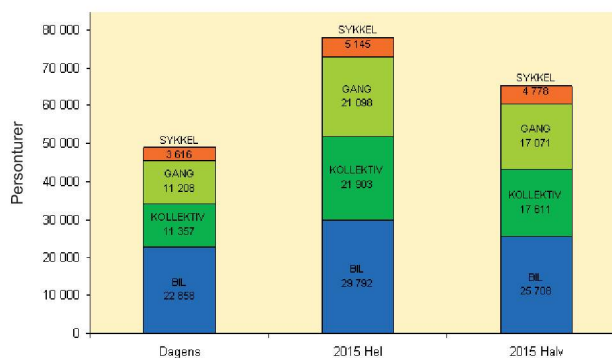
Del 1 konkluderer med at Ensjø-utbyggingen vil skape en mindre vekst i biltrafikken enn de store nye utbyggingsarealene skulle tilsi. En høy andel boliger, gående, syklende, kollektivreisende og en "streng" parkeringsnorm bidrar til dette. Nye kontorarbeidsplasser skaper 3 ganger så mange og ny detaljhandel / servicevirksomhet om lag 15 ganger så mange personturer pr. m² gulvflate som nye boliger.

Mens turproduksjonen til og fra Ensjø ved full utbygging øker med 60 %, blir veksten i antall bilturer kun 30 %. Biltrafikken blir størst ut fra Ensjø i maksimaltiden om ettermiddagen. Trafikken ut av Ensjø øker bare med 10 % ved full utbygging.

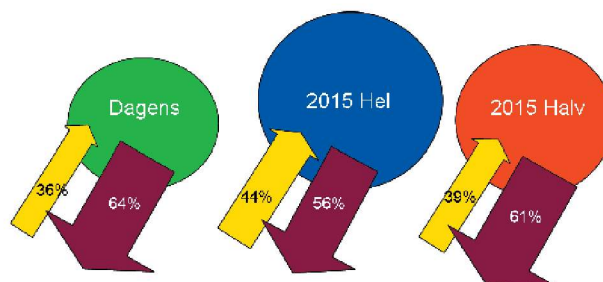
Del 2 og 3 (ferdig februar 2006) viser kapasitetsberegninger for biltrafikken for hovedgater og kryss vha. "Contram"-modellen (utført av Sveco Gröner).

Del 2 og 3 konkluderer med at både Gladengveien og krysset Gladengveien x Ensjøveien får gode avviklingsforhold. Ensjøveien kan bli noe mer "anstrengt". Konklusjonen er likevel at en full transformasjon av Ensjø ikke bør skape de store trafikale problemene.

Figuren viser hvor mye trafikk utbyggingen av Ensjø vil skape ift. dagens situasjon



Figuren viser trafikk inn og ut av Ensjø i rushtiden



Omregulering av Ensjøveien og Gladengveien til miljøprioriterte hovedgater

Den nye "Gladenggata" med gjenåpnet Hovinbekk og den nye "Ensjøgata", blir miljøprioriterte hovedgater. Her skal forholdene legges spesielt godt til rette for fotgjengere og syklistene. Det må også tas hensyn til at både næringsvirksomhet samt et betydelig antall boliger, vil bli lokalisert med direkte tilknytning til de to gatene. Dette innebærer en utforming som også skal gjøre det mindre attraktivt for biltrafikken å bruke Ensjø som gjennomkjøringsområde til og fra Oslos sentrale deler. De to gatene ønskes etablert i en tidlig fase. Krysset mellom de to gatene skal vies spesiell oppmerksomhet, bl.a. med hensyn til utforming.

Hva innebærer en utforming i tråd med prinsipper for miljøprioritert gjennomkjøring (MPG)?

Opparbeidelse av de to hovedgatene etter prinsipper for MPG har til hensikt å redusere ulemper for trafikk- og bymiljøet. Dette betyr et lavt og jevnt fartsnivå, ryddige forhold for alle trafikkantgrupper med særlig vekt på fotgjengere og syklistene, samt et godt visuelt miljø. Utformingen skal bidra til å gjøre Ensjø mindre attraktivt som gjennomkjøringsområde for biltrafikk. Dette underbygger

også ønsket om å utvikle et sted med utadrettede fasader i 1. etasje, som gir liv og aktivitet til byrommene

Ifm. detaljert utforming av de to gatene foreslås vurdert en optisk innsnevring av kjørebane på 0,5–1,0 meter ved å benytte gatesten. I utgangspunktet vil da bare lastebiler og busser ha behov for å ha hjulene inn på gatestenarealet. Sykkelfeltene foreslås i 1,5 meters bredde.

Balkonger som kan lukkes med glassdører, kan gi supplerende støyskjerming av boligbebyggelsen.

Ikke flere parkeringsplasser enn nødvendig

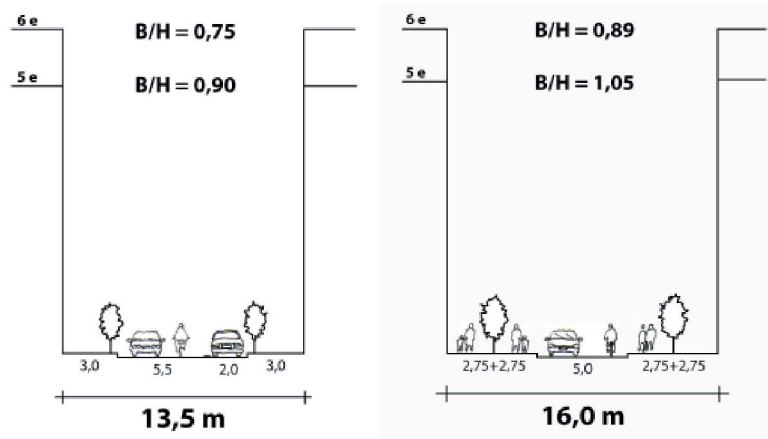
Parkeringspolitikken skal bidra til å oppfylle planleggingsprogrammets mål om å dempe bruken av bil og øke andelen av gående, syklende og de som reiser kollektivt til og fra Ensjø. I vedtaket ber bystyret om at parkeringsnormene håndheves fleksibelt i utviklingen av Ensjøområdet, for å sikre en smidig overgang til en tettere by (jmf. vedtakets pkt. 10).

Ved at p-plassene primært legges under terreng, vil Ensjøs preg endres dramatisk, fra å være et område med store, sammenhengende parkeringsarealer. Overflateparkering skal i all hovedsak reserveres bevegelseshemmede og korttidsparkering.

Parkeringsnorm for den tette byen

Ved utbygging av Ensjø skal parkeringsnormene for den tette byen benyttes (bolignorm vedtatt i 2003 og norm for næring og offentlige formål vedtatt i 2004). De nye normene stiller også krav til sykkelparkeringsplasser.

Eksempel: For en 3 roms bolig skal det bygges minimum 0,7 bilplasser og 1,60 sykkelplasser pr. leilighet. For kontorer skal det bygges minimum 2, maksimum 7 parkeringsplasser pr. 1 000 m² gulvflate, for forretninger/handel minimum 9 og maksimum 15 plasser pr. 1 000 m² gulvflate. For næring vil det være naturlig å velge lavere verdier enn maksimumsverdiene i området nær Ensjø stasjon (tyngdepunktet) og i områdene inn mot Helsfyr stasjon.

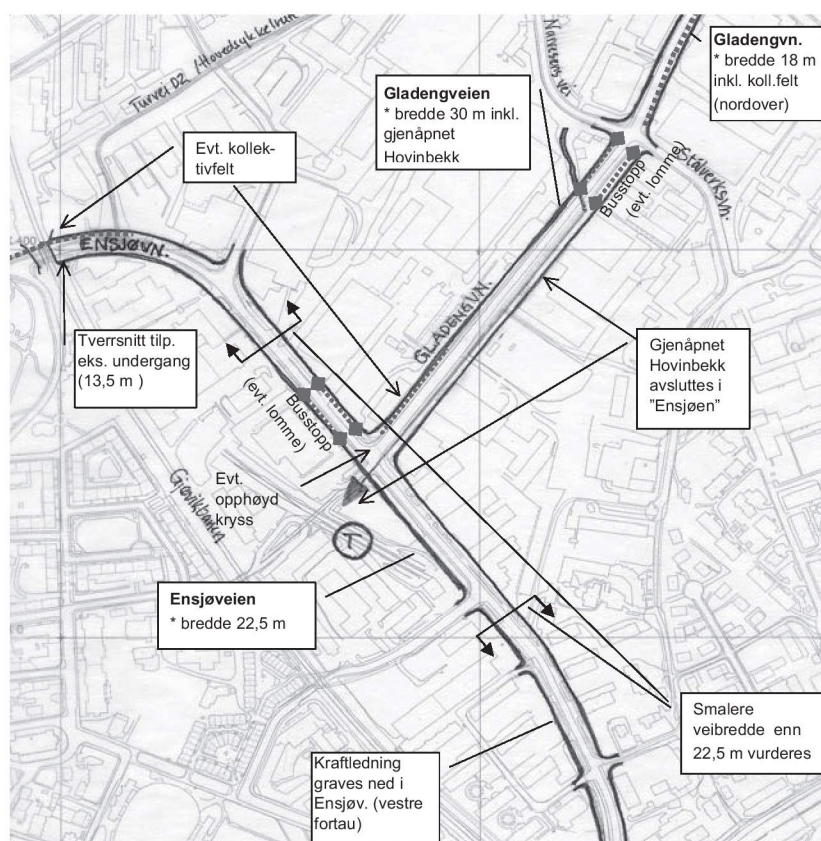


Prinsippskisse, tverrsnitt av mulige adkomstgater. Overvannsrenner skal innpasses i gaten. (Typiske gatebredde/bygningshøyde-forhold for Oslo indre by).



Innadvendte og monotone fasader i 1. etasje bidrar til lite aktivitet i det offentlige rom. Gaten blir kun en transportstrekning der folk ledes vekk...

Noen vurderinger og konklusjoner i planarbeidet for nye "Gladenggata" og "Ensjøgata".



Utforming av de to hovedgatene, felles forutsetninger (forslag til reguleringsplan fra Plan- og bygningsetaten, des. 05)

Utformingen skal tilpasses en kjørehastighet på 30 km/t der gatene vil framstå med betydelig fotgjengertrafikk, evt. 40 km/t på de ytre parsellene der det er færre fotgjengere.

Det legges opp til bredere gateløp enn i dag. Økt bredde skal primært benyttes til areal for fotgjengere, syklist og evt. busser. Gaterommet utformes slik at biltrafikk må tilpasse seg framkommelighet og trafiksikkerhet for fotgjengere og syklist, samt gaterommets estetikk og funksjon. Syklist får egne felt. Det gis også mulighet for å etablere bussfelt på delstrekninger inn mot de mest belastede kryssene.

De viktigste fotgjengerkryssingene søkes utformet ved opphøyd gangfelt eller kryss.

Det er ønskelig at materialbruk bidrar til optisk innsnevring av kjørebanebredden.

Adgang til parkering i gatene begrenses. Plasser prioriteres til bevegelseshemmede og til stopp for av- og påstigning/pålessing. Varelevering skal primært skje i sidegater.

Det åpnes for bygging av arkade eller balkonger over fortau. Ansvar for drift og vedlikehold må avklares. Balkongene bør kunne lukkes eller skjermes med glass for å sikre tilfredsstillende støyforhold.



... gater med mer aktive 1. etasjer (funksjonelt og visuelt) oppleves som mer interessante.

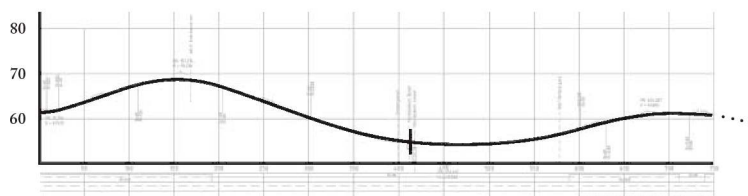
4.2 Den nye "Ensjøgata"

Varierende tverrsnitt og markering av "Tyngdepunktet"

I tråd med planleggingsprogrammet forutsettes det at "Ensjøgata" som miljøgate beholder sin rolle som forbindelse mellom de østre delene av hovedveinettet og sentrum. I så henseende vil den nye "Ensjøgata" få en tydeligere bilgate-funksjon enn "Gladenggata". Det er likevel ønskelig at rollen som gjennomkjøringstrasé nedtones. Gatas hovedfunksjon skal i større grad være å betjene den nye

Ensjøbyen. Dette uttrykkes ved fotgjengerprioriterte gatekryssinger, brede fortau og 6 meter bred kjørebane med optisk innsnevring. Det åpnes for et begrenset antall parkeringsplasser langs begge sider av gata.

Foreløpig kostnadsanslag for opparbeidelse av basistverrsnittet på strekningen Gjøvikbanen-Strømsveien med 22,5 meters tverrsnitt, tilsier kostnader på 72-96 mill. kroner. (inkludert nedgraving av høyspentanlegg). Ved å redusere strekningen med full bredde, vil kostnadene kunne reduseres.



Ensjøveien følger terrengets kupert form.

Utforming av den nye "Ensjøgata" (forslag til reguleringsplan fra Plan- og bygningsetaten, des. 05)

Foreslås regulert med 22,5 meters bredde mellom bebyggelse. Trerekker innpasses på hver side av gata. Sykkelfelt innpasses.

Mulige kollektivfelt og holdeplassområder inn mot "Gladenggata" og Gjøvikbanen / Økernveien.

Den urbane parsellen mellom Vestre og Østre parkdrag og især krysset "Ensjøgata" og "Gladenggata" bør vies spesiell oppmerksomhet. Utformingen skal bidra til å markere Ensjøs tyngdepunkt og ønsket fotgjengerprioritering.

Nedgravd høyspentledning vil ligge under fortauet på vestsiden.

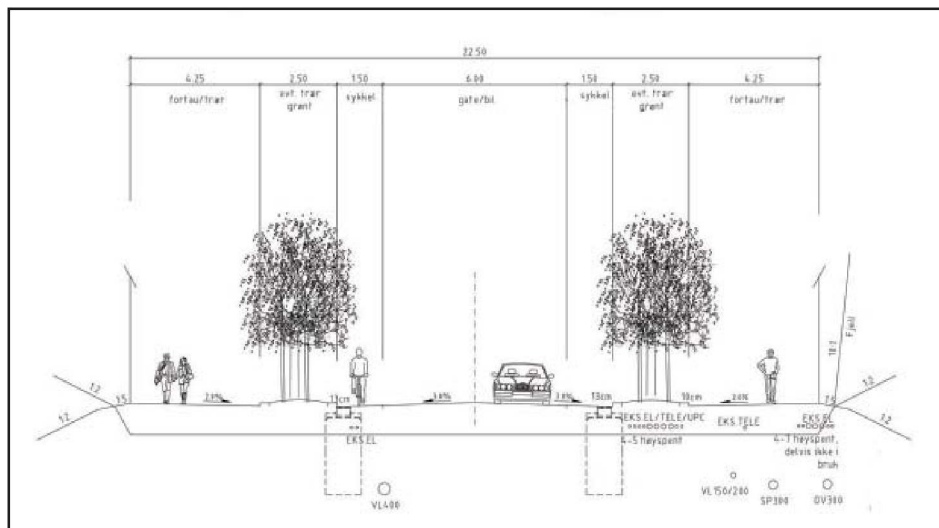
Evt. trase for fjernvarme legges under østre fortau på strekningen mellom Joh. H. Andresens vei og "Gladenggata".

Innenfor gatebredden vurderes innpassing av overvannsrenne.

Kryss med østre og vestre parkdrag, kryss med turvei D2 og 1-3 supplerende kryssinger, vurderes utformet med opphøyde gangfelt. Det vurderes opphøyd kryss for "Gladenggata" x "Ensjøgata" og Joh. H. Andresens vei x "Ensjøgata".



Høyspentledningen langs Ensjøveien graves ned.



Forslag til utforming av den nye “Ensjøgata” gjennom sentralområdet og ”Tyngdepunktet” / Ensjø T-banestasjon.

Mulighet for variasjon av tverrsnittet (forslag til reguleringsplan fra Plan- og bygningsetaten, des. 05)

Fra Økernveien til kryss med Gjøvikbanen: Tverrsnitt avklares i forbindelse med regulering av sykkelvei fra turvei D2. Det kan bli aktuelt å gi plass til kollektivfelt ned mot Økernveien.

Under Gjøvikbanen: Undergangen utvides ikke. Kjørebane og sykkelfelt innpasses i tverrsnittet (på 9 meter) mellom dagens pilarer. Fotgjengerne føres gjennom dagens 2 meter brede fortau.

Vestre parsell, fra Gjøvikbanen til Vestre parkdrag: På hele eller deler av strekningen vurderes reduksjon av fortausbredde (fra 4,25 til 3 meter) og / eller areal mellom sykkelfelt og fortau (på 2,5 meter). Dette tilsier en minimumsgatebredde på 15 meter. Dette kan kombineres med at avstanden mellom bebyggelsen fortsatt vil være 22,5 meter. Det må være plass til nedgraving av høyspentledning.

Urban parsell, mellom Vestre og Østre parkdrag og gjennom bl.a. “Tyngdepunktet”: Her ønskes primært full reguleringsbredde (22,5 meter).

Fra Østre parkdrag til Strømsveien: Også på denne strekningen vurderes muligheten for en reduksjon av gatebredden ned til minimum 15 meter. Også her må det være plass til nedgraving av høyspentledning. Der fortauet på østsiden avsluttes (ved bensinstasjon) kan gatebredden bli redusert til minimum 12 meter.

4.3 Den nye “Gladenggata”

En ny bred aveny med en attraktiv Hovinbekk

“Gladenggata” vil bli en tydeligere boliggate for rekreasjon og opphold enn “Ensjøgata”. Dette tilsier behov for sterkere virkemidler knyttet til demping og reduksjon av biltrafikken. Det blir naturlig å satse på et bredere tverrsnitt her enn i “Ensjøgata”. Det ønskes 30 meter mellom bebyggelsen og et fotgjenger- og sykkelprioritert trafikksystem, med et begrenset antall parkeringsplasser langs en side av gata. En opplevelseskanal foreslås på motsatt side av gaten.

Eksisterende kulvert for Hovinbekken gir en viktig føring for valg av tverrsnitt og lokalisering av gjenåpnet Hovinbekk i kanal. Kanalen ønskes ikke lagt over kulverten. Det vil koste ca. 20 millioner kroner å flytte kulverten (anslag fra Norconsult). Dagens løsning foreslås derfor opprettholdt. Kulverten vil i tillegg sørge for overløp for vannet i Hovinbekken i perioder med store vannmengder. Å flytte eksisterende ledninger og kabel-

anlegg innebærer mindre kostnader (1-6 millioner kroner).

Midtstilt kjørebane med attraksjoner på begge sider av gaten

Det legges opp til en gate med mulighet for aktiviteter på begge sider av kjørbane. Kanalen er lagt til vestsiden og skal være godt synlig og tilgjengelig for allmennheten. På østsiden blir det tilstrekkelig med arealer som kan brukes til utekaféer og annen utadrettet virksomhet. Arkader mot gaten, over 1-2 etasjer bør vurderes for å skape et trivelig gaterom.

Foreløpige kostnadsoverslag fra Interconsult tilsier kostnader på 54-67 millioner kroner (inklusive bekk) for et 35 meters bredt tverrsnitt. Tverrsnittet på 30 meters bredde vil innebære noe mindre kostnader.

4.4 Hovinbekken

Hovinbekken åpnes fra Teglverksdammen til Ensjøtorget

Med unntak av en kort strekning går Hovinbekken i dag i rør gjennom

hele planområdet. Bekken ønskes gjenåpnet gjennom Hovin/Ensjø, fra Teglverkstomta i nord til det nye Ensjøtorget i “Tyngdepunktet” i sør. Det er ønskelig at åpnet Hovinbekk endrer preg fra natur- til bybekk i overgangen mellom Vestre bekke- drag og en strammere utformet Gladenggata, for å markere overgangen.

En åpning av Hovinbekken må følges opp

Det er flere momenter å ta hensyn til ved en åpen kanal i “Gladenggata”:

- Avklaring av arealbruk der nytt bekkeløp innpasses. Opparbeidelse av tverrsnitt, slik at det blir plass til bekk og sideareal med beplantning / trær, samt av fordryningsbasseng (bl.a. via etablering av Teglverksdammen) og vannspeil underveis.
- Flomsikring og forbedring av vannkvalitet (bl.a. via sanering og utbedring av avløpssystem, sedimentasjonsbasseng / fordryning av forurenset overvann både langs Hovinbekken og i “tilsig”).
- En utformingen som sikrer tilstrekkelig trygghet for barn som bruker bekk.

Lokalt renset og fordryd overvann skal renne ut i Hovinbekken der dette er praktisk mulig. Der bekket åpnes i den nye “Gladenggata”, er det hensiktsmessig at tverrsnittet domineres av “harde flater” som kan fungere også uten vann. Det antas at dette vil være første etappe av bekkåpningen. En neste etappe, fra Grenseveien til Gladengveien (Vestre bekke- drag), må reguleres særskilt, eksempelvis i forbindelse med innsentde planer og reguleringsplan for Tiedemanns- parken

Det er også vurdert åpning av Lillebergbekken, fra Hovindammen til “Gladenggata”. Bekken foreslås å gå i gjenskipt naturmiljø, og kan inngå som en del av det åpne overvanns- systemet.

Utforming av den nye “Gladenggata” (forslag til reguleringsplan fra Plan- og bygningsetaten, des. 05)

Foreslås regulert med 30 meters bredde mellom bebyggelse på nedre del, 18 meter på øvre del. Med innglassede balkonger vil avstanden mellom fasadene bli redusert. Trekker etableres langs kjørbane. Sykkelfelt innpasses inntil kjørbane.

Det legges til rette for utadrettede funksjoner i 1. etasje.

Det legges til rette for kollektivt og holdeplass på delstrekninger.

Hovinbekken føres langs gatas vestside de 320 nederste meterne. Åpnet bekk kan ha varierende bredde, dybde og utforming underveis, men bør ha en stram form. En mindre overvannsrenne kan innpasse på andre siden av gaten.

Gater krysser over bekkeløp og overvannsrenner med bru eller klopp. 5-7 opphøyde gangfelt / kryss mellom Grenseveien og “Ensjøgata” vurderes.

Vann til Hovinbekken forutsettes renset etter kommunale krav.

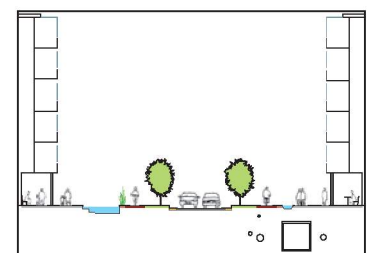


Gladengveien i dag, sett nedover/sydover mot den Ensjøveien og det framtidige Ensjøtorget. Ekebergåsen som grønn silhuett sees i bakgrunnen.



Gladengveien sett oppover/nordover (Ensjøveien krysser i forgrunnen).

Plan- og bygningsetatens forslag til den nye "Gladenggata"; en 30 meters bred aveny med rikelig innslag av grønt og en rennende bekk i en åpen kanal, samt mindre overvannsrenne på østsiden. Kjørebane er midtstilt i tverrsnittet og bør innsnevres optisk med gatesten. Syklister får egne sykkelfelt, beliggende mot kjørebane. Innglassede balkonger for støyreduksjon og arkader over 1 til



En løsning med egne sykkelfelt separert fra kjørebane har vært en av flere vurderte alternativer.

Flere alternative tverrsnitt er vurdert (forslag til reguleringsplan, des. 05)

Det er vurdert flere ulike løsninger for "Gladenggata". Alternative bredder har variert fra 22 til 35 meter med ulike forslag til plassering av kanal mm. De viktigste av de tidligere vurderte alternativene har vært:

Bekk i midten, mellom to separate kjørefelter (forslag fra Snøhetta). Ikke anbefalt bl.a. av trafiksikkerhetsmessige hensyn og pga. liten tilgjengelighet til kanalen.

"Skjevt" tverrsnitt med kjøregate trukket nærmere bebyggelsen på en av sidene, åpnet kanal på den andre siden. Tverrsnittet "prioriterer" den ene siden.

Bekk inntil bebyggelsen på begge sider av gaten (tidligere forslag fra Ramberg arkitekter). Også dette tverrsnittet gir ekstrakostnader ifm. flytting av anlegg under bakken. Bekken blir til en viss grad "privatisert".

Det anbefalte alternativet er det rimeligste, da kulverten ikke må flyttes. Tverrsnittet har midtstilt kjørebane. Det anses totalt sett som det beste (se tegning under t.v.).



Vann er et positivt gate- og plasselement og gir stedet identitet (Hammarby sjøstad).

Arkader kan gi en interessant overgang mellom fasade og gate. Det er viktig at "arkaderommet" ikke blir for trangt. (Bildet viser ny bebyggelse i Hausmannsgate i Oslo, med en høy og åpen arkadeløsning over butikker og caféer).





Visjoner for den nye Ensjøbyen: Illustrasjon av nye "Gladenggata" øverst og nye "Ensjøgata" nederst (Sjur Moe).



5 OVERORDNEDE GRØNTDRAG / MØTEPLASSER / TORG

5.1 Generelle retningslinjer

Sammenhengende grøntdrag lenker sammen parker og plasser

Prinsippplanens hovedidé er at allmennhetens attraksjoner og grøntområder, parker og plasser skal bindes sammen i et sammenhengende offentlig nett. Elementene tilrettelegges for variasjon, mhp. lokalisering, standard, bredde og funksjon, slik at ulike behov kan dekkes. Gjennom valgt reguleringsformål skal allmennheten sikres full adgang til hele det offentlige rommet.

Det er ønskelig at kommunen og utbyggere / grunneiere i fellesskap utvikler idéer slik at enkelt-elementene blir varierte, spennende og får en kvalitet som bidrar til å gi Ensjoområdet en høy kvalitet.

Kontraster i grått, grønt og blått – en “naturban” situasjon

Realisering av Østre og Vestre parkdrag, som et bærende grep, krever både fokus på bevaring av eksisterende trær og planting av nye. Dette involverer spesielt prosjektet og innsendt plan for “Gladenga”. På Ensjo-torget, den nye hovedmøteplassen ved T-banestasjonen, skal alle elementene grått, grønt og blått samles.

Samspillet mellom harde og myke flater betegner et Ensjo som blir en del av indre by, liggende i en randsonen med grense til store grønne områder. Ensjo kan få både tradisjonelle lukkede indre-by-kvartaler og mer moderne varianter av kvartalstruk-

turer. Et betydelig innslag av trær skal bli et kjennetegn for området. Dette underbygger visjonen om et “naturbant” Ensjo, med både “urbane” og grønne elementer.

Vann vil bidra til Ensjos identitet

Vann i form av bekker, dammer og et synlig og attraktivt utformet overvannssystem med renner og estetiske detaljer, kan være nøkkelen til et Ensjo med en klar identitet. Også andre områder planlegges for tiden med vann som viktig element. Ensjo vil likevel kunne skille seg ut som et indre by-område, med betydelig innslag av vann. En stramt utformet kanal i den nye “Gladenggata”, som ender i et vannspeil på det nye Ensjo-torget, vil utvilsomt prege området.

Utbygd “Gladenggate” med åpnet Hovinbekk på et tidlig tidspunkt, vil gi signaler om standard og ambisjoner for videre byutvikling.

Østre og vestre grøntdrag rammer inn kjerneområdet/“Gladenga”

Østre og Vestre parkdrag foreslås lokalisert i de to bratte skråningene på hver side av kjerneområdet / “Gladenga”. Mellom Stålverksveien og “Ensjo-gata” vil disse ramme inn et skålformet og tett utnyttet område. Kombinert med rikelig treplanting vil disse parkdragene kunne gi området helt spesielle kvaliteter, ved å bringe “natur” inn i et framtidig indre by-preget Ensjo. Sammen med dagens turvei D2 vil parkdragene bidra til omfattende grønne strukturer som vil gå gjennom Ensjoområdet.

Gode forbindelser til naboområdene

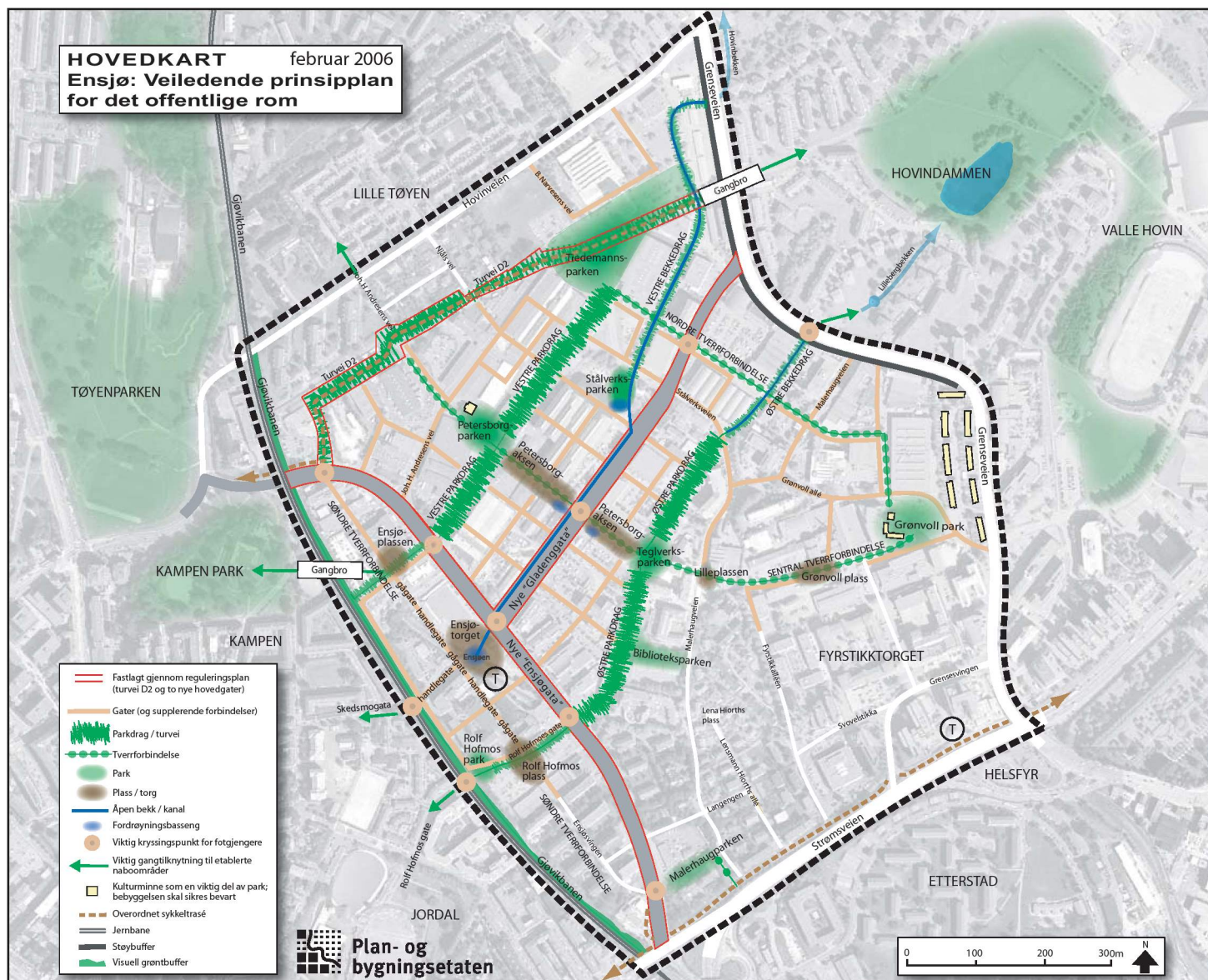
Ensjo grenser både til tette bymessige områder og store grøntområder. Ny struktur for det offentlige rom ønskes knyttet sammen med omkringliggende områder og viktige eksterne målpunkter som Kampen (park), Jordal (amfi), Tøyenparken, Teglverkstomta med framtidig skole, Fyrstikk-torget, de store grøntområdene på Valle Hovin og Østre gravlund. Eksisterende grøntbuffer mot Gjøvikbanen beholdes og gjøres sammenhengende. Mot Grenseveien skisseres en “støybuffer” som skal skjerme nye boligområder. De viktigste gangforbindelsene til og fra Ensjo, som ønskes utviklet eller styrket, er vist på hovedkartet, side 27.

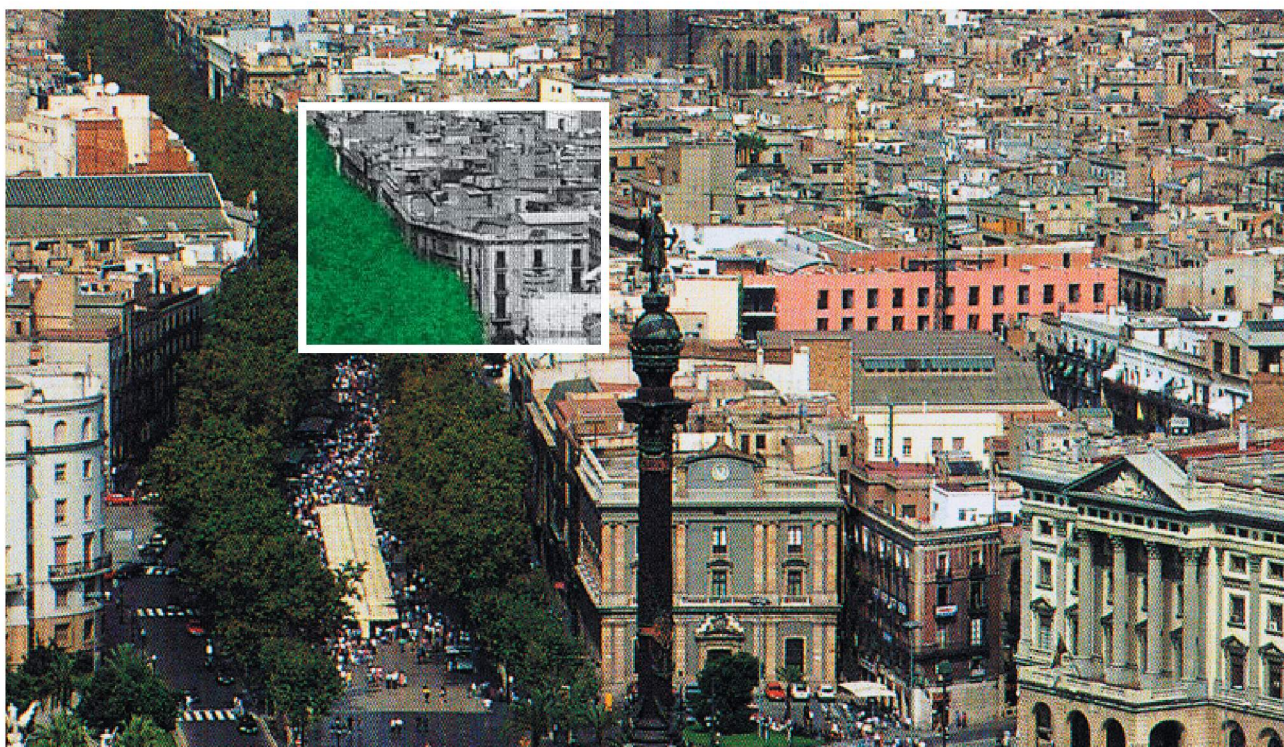


Fyrstikk-torget



HOVEDKART februar 2006
**Ensjø: Veiledende prinsipplan
 for det offentlige rom**





Ramblaen i Barcelona; kontrast mellom det grønne og bebyggelsen.

Parker og plasser med særpreg og variasjon

Parkene og plassene lokaliseres på spesielt attraktive steder og fordeles i området. Variasjon oppnås bl.a. som følge av ulike størrelser, ulik lokalisering i terrenget og tilknytning til forskjellige elementer, som f.eks. vann, trær og eldre bebyggelse. Parkene og plassene bør gis ulik utforming, slik at de skiller seg fra hverandre og får egen karakter. De skal hovedsakelig være flerfunksjonelle.

Planleggingsprogrammet legger til grunn at Ensjø skal få en urban struktur. Opplevelse av parker og plasser som urbane har nær sammenheng med omkringliggende bygningers funksjon og til en viss grad høyde. Mindre intime rom kan fungere godt i en tett urban struktur, men solforholdene må da vurderes. Dette tilsier aktiv bruk av soldiagram i forbindelse

med detaljert planlegging av ny bebyggelse.

Fasadene og byrommene bør ses i sammenheng. Det at det offentlig rommet på Ensjø i stor grad knyttes til ulike byggeprosjekter, muliggjør nettopp at fasader kan utformes samtidig med byrommet.

Parkene og plassene skal være funksjonelle, attraktive å bruke og offentlig tilgjengelige. Elementer som inviterer til aktivitet, rikelig med sitteplasser og ballplasser med ulik størrelse for ulik bruk, er noen stikkord.

Ensjøtorget kan ses på som "hertet" i framtidige Ensjø, pga. beliggenheten ved T-banestasjonen. Tiedemannsparken, Grønvold park, og Petersborgaksen utgjør de øvrige viktigste offentlige rom. Alle disse parkene og plassene bør vies spesiell oppmerksomhet ved senere detaljprosjektering.

Forskjell på park, plass og torg i prinsippplanen

De viste *parkene* skal i hovedsak være grønne, med gressplen som dominerende dekke, gjerne med et betydelig innslag av trær. Tiedemannsparken ønskes utviklet til å bli Ensjøs hovedpark, mens Grønvold park kan betraktes som en "sekundærpark". I tillegg defineres 6 mindre parker.



Plassene kan utformes mer fleksibelt. Disse kan også ha et visst "parkpreg", men skal i større grad ha fast dekke og dermed også kunne romme flere funksjoner og aktiviteter. Også for plassene er det naturlig at trær blir viktige elementer. Plasser med kommersiell virksomhet, eksempelvis Ensjøtorget og deler av Petersborgaksen, vil få mer *torgfunksjon*.

Mindre stier og smett som ikke omfattes av prinsipplanen

Prinsippplanen skisserer hovedlinjene i det offentlige rom. Stier og smett som naturlig binder sammen offentlige områder og gater, og som supplerer nettet i prinsippplanen, bør sikres allmenn tilgjengelighet gjennom regulering. Smettene kan eksempelvis plasseres i eiendomsgrenser. Dette må vurderes ifm. hver reguleringsplan.

Myk overgang fra offentlig rom til bebyggelse



Plass som signaliserer tilgjengelighet for alle



Tilgjengelighet for alle

De overordnede grøntdragene, parkene og plasser skal, i likhet med gatene, være offentlig tilgjengelige. Alle typer mennesker har samme rett til opphold i det offentlige rom. Prinsipper for universell utforming skal legges til grunn (utforming for alle). Eksempelvis skal trapper og fortauskanter ikke hindre de med redusert bevegelighet til å benytte de offentlige områdene.

Inngang til butikk på samme nivå som gate



Ledelinjer i gate- og plassbelegget

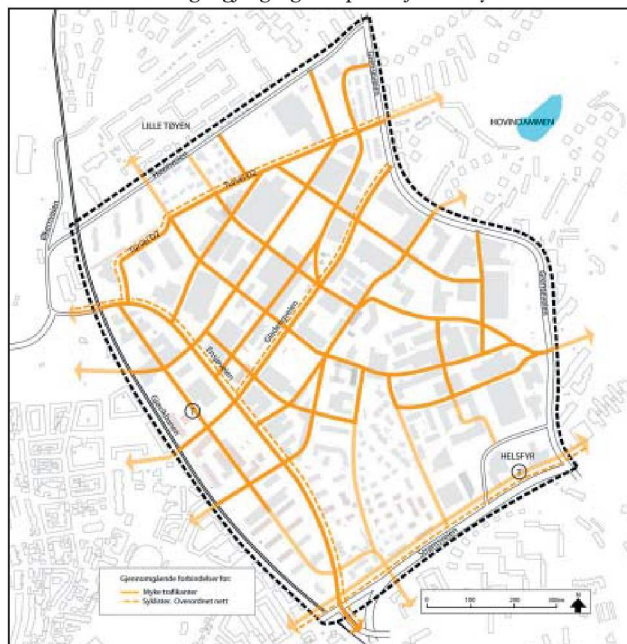


Ensjøs offentlige rom skal romme et mangfold av typer mennesker, som bidrar til å skape et variert og levende miljø.

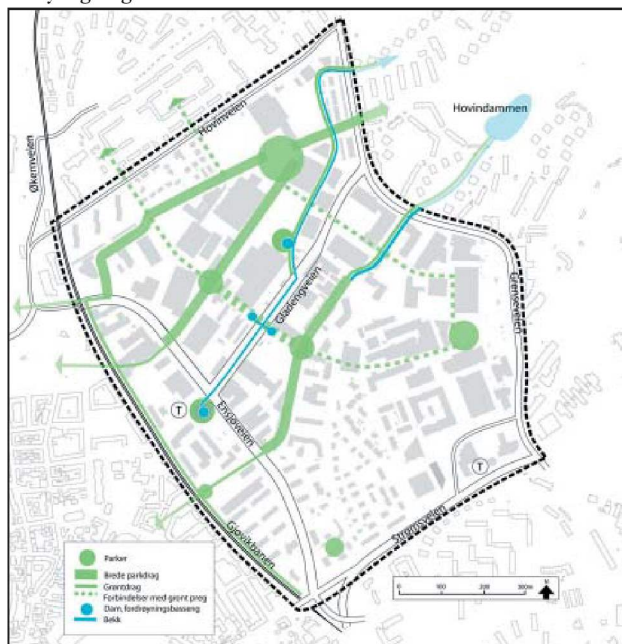


Utforming for alle skal være et grunnleggende prinsipp for utforming av Ensjøs offentlige uterom.

Et finmasket offentlig tilgjengelig nett på Ensjø for "myke" trafikanter



En synlig blågrønn struktur



Eksempler fra Oslo, indre by-standard



Vaterlandsparken (anlagt 1994): 8 daa, ca. 1000 kr/m²



Alexander Kiellands plass (anlagt 2001): 9.5 daa, ca. 1200 kr/m²



Park/gatetun i Munkegata (anlagt 2003): 2-2.5 daa, 1500-2000 kr/m²

Standard på det offentlige rom

Friluftsetaten har angitt et kostnadsnivå på ulike elementer i det offentlige rom på Ensjø. Kostnadene under gir en pekepinn på standard og er grunnlag for videre diskusjon.

Turveier (kfr. turvei D2)
100-200 kr/m²

Parkdrag
300-500 kr/m²

Parker
Ca. 1200 kr/m²

Plasser
Ca. 2000 kr/m²

Boliggater med forhager
1000-2000 kr/m²

EBY startet i oktober 2005 et arbeid med å detaljere kostnader for enkeltelementene i denne prinsipplanen. Holte prosjekt AS er konsulent for arbeidet. Utkast til kostnadsberegninger er planlagt ferdig i februar 2006.



Små juveler i indre by;
Sehesteds plass (øverst) og Rathkes plass

Bevist utforming av overgangen mellom private og offentlige arealer

Prinsippplanens parker og plasser skal ha en utforming og reguleringsstatus som avspeiler at de er tilgjengelig for alle, og utformes slik at de ikke oppleves som private.

Funksjoner i og rundt det offentlige rom skal i størst mulig grad understøtte den offentlige statusen. Bebyggelse med utadrettede funksjoner som butikker, kaféer ol. i 1. etasje signaliserer en høy grad av offentlighet og urbanitet. Det er, i innsendte reguleringsplaner, en utfordring å få sikret gode offentlige byrom som ikke oppleves som private.

De enkelte parkene og plassene bør ha en presis avgrensning og et bevisst forhold til bebyggelsen rundt. Grensen mellom privat og offentlig areal kan tydeliggjøres vha. veggliv, steinsetting, beplantning mm. Boliger i 1. etasje bør ikke ha balkonger eller private hager på terrengnivå mot gater, parker og plasser. Mindre vegetasjonsstriper og smale forhager langs boligfasadene, vil i enkelte tilfeller kunne bidra til å skape en nødvendig avstand mellom private og offentlige områder.

Lek og rekreasjon for barn og ungdom

Områder for lek i det offentlige rom legges til parkene, plassene og grøntdragene. Adkomstgaten vil også kunne bli benyttet til lek, og må utformes deretter. I tillegg forutsettes anlagt private lekeplasser ifm. byggeprosjektene. Fokus må også rettes mot eldre barn og ungdom, som har andre behov for lek enn de yngre.



hundeskulptur

elefanthekk

Møter, liv og ro i det offentlige rommet

Det offentlige rom skal både innby til livsutfoldelse og gi mulighet til å være tilskuer til begivenhetene rundt. Inngang til bebyggelsen bør skje fra gaten, for å stimulere til møter og liv på gateplan. Butikker med aktive fasader bidrar til slikt sosialt liv. Butikker som henvender seg motsatt vei, fjerner mye av muligheten for møter og sosialt liv.

Biladkomst til boligbebyggelsen er forutsatt løst med nedkjøringsramper under bebyggelsen. Med eksempelvis heis fra parkeringskjeller direkte til leilighetene, vil antallet møter mellom mennesker bli minimale. Store avstander mellom inngangspartiene vil gjøre gatene monotone, innadvendte og livløse. Slike aspekter må vurderes ifm. konkrete innsendte reguleringsplaner.

Forvaltnings- og driftsansvar

Forvaltnings- og driftsansvar for de ulike elementene må fastsettes i forbindelse med detaljplanleggingen og gjennom utbyggingsavtalene. Dette vil være et naturlig ansvar for de organ som planlegger og etablerer det offentlige rom. Både investerings-, driftskostnader og ansvar, må kalkuleres slik at de kan legges inn i framtidig budsjettarbeid.



Parker og plasser med mulighet for både *liv* og *ro*.



5.2 Turvei D2 og Tiedemannsparken

Del av overordnet turveisystem med hovedsykkeltrasé

Turvei D2 er, i "Grøntplan for Oslo" fra 1992, definert som en del av det overordnede turveisystemet for Oslo. D2 strekker seg fra Kampen park i sør, via Ensjø og Økern til Lillomarka i nord. D2 har en grønn og frodig profil gjennom Ensjøområdet og er en viktig overordnet sykkelforbindelse. Turveien vil passere gjennom den nye Tiedemannsparken, som blir området største park. Kraftlinjen forutsettes gravd ned langs turveien, også der den vil krysse Tiedemannsparken.



Frodig og idyllisk langs turvei D2 i dag. Sidearealene kan oppgraderes/foredles.

Turvei D2 kan oppgraderes

Turvei D2 (trasé med sidearealer) er regulert til friområde. Turveien vil også i framtiden holde seg innenfor dagens regulerte areal. Gang- og sykkeltraséen på hele strekningen opprettholdes. Sidearealene kan suppleres med beplantning/trær, sitteplasser, oppholdsarealer og lekeplasser. Det kan også innpasses mindre ballsletter langs turveien.



Turveiens kryssing av Grenseveien og Gjøvikbanen

Kryssing av Grenseveien i øst foreslås ved ny gangbro. I tillegg bør det gis muligheter for supplerende kryssing i plan via lysanlegg (evt. med "trykkknapp" for fotgjengere).

Kryssing av Gjøvikbanen i undergang vil avklares i egen reguleringsplan for hovedsykkelveirute Hasle-Ensjo-Tøyen, fremmet av Statens vegvesen, og reguleringsplan for nye "Ensjoegata" og "Gladengata". Det vurderes en løsning hvor det ikke blir nødvendig å utvide undergangen. Selv om veien her er trang, vil denne kryssingen kunne framstå som en spennende innfallsport til Ensjo, hvor gate-tverrsnittet åpner seg etter passering av jernbanebrua.



Undergangen ved Gjøvikbanen/turvei D2 vil kunne fungere med eksisterende bredde. Rundt svingen opp bakken vil nye Ensjo komme til syne.

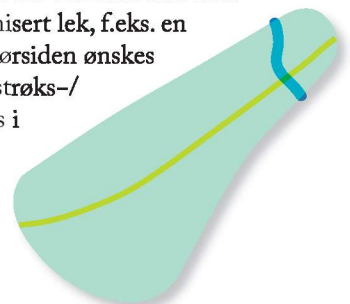


Den nye Tiedemannsparken vil også kunne brukes til mer plasskrevende fritidsaktiviteter.

Tiedemannsparken – den store aktivitetsparken

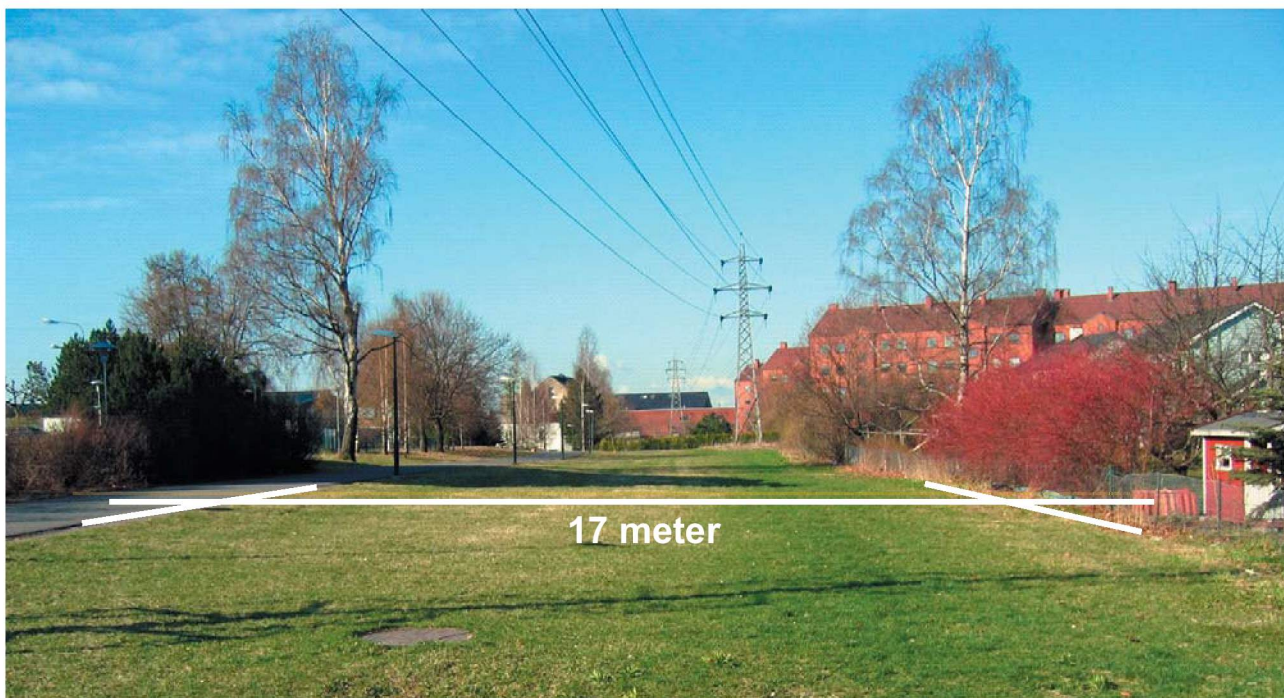
Arbeid med reguleringsplan for Tiedemannsparken ble igangsatt i september 2005. Opparbeidelse av parken krever fjerning av Bertrand Narvesens vei som kjørevei gjennom parken. I parken skal bl.a. gressletter/ballsletter som går tapt ved utbygging av "Tiedemannsjordet" erstattes. Parken ønskes delt inn i soner til ulik bruk, eksempelvis vha. beplantning og annen utforming, for å gi den mindre intime rom og avgrensede funksjonelle områder. Gjenåpnet Hovinbekk bør vurderes innpasset som en del av parken.

Tiedemannsparken ønskes utviklet på begge sider av turvei D2 og bør ha et totalt areal på ca. 12,5 til 15,5 daa (regnet uten regulert turvei D2). Området nord for turveien kan bl.a. omfatte organisert lek, f.eks. en balløkke. På sørsiden ønskes innpasset en strøks-/naturlekeplass i tilknytning til Vestre parkdrag.

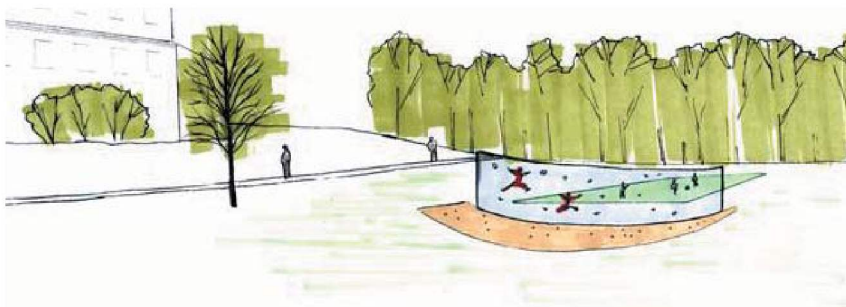


Tiedemannsparken hovedparken

- › 12,5-15,5 daa (uten regulert D2)
- › stor strøks-/naturlekeplass
- › Hovinbekken innpasses



Sideareal til turvei D2 kan utnyttas til ulike aktiviteter. Det kan eksempelvis innpasses en mindre balløkke el. mellom Joh. H. Andersens vei og Njåls vei. Dette forutsettes en viss skjerming mot eksisterende boliger og turtraséen.



Eksempel på mulig opparbeidelse langs turveien. Ballplass og klatrevegg; morsomme aktiviteter for flere aldersgrupper (Friluftsetaten).



Klatrevegg



Det er flere store trær langs dagens turvei. Trærne på bildet (ask og spisslønn) har høy lokal verdi og sikres bevart ifm. reguleringsplan for "Tiedemannsjordet". Trærne blir viktige innslag i den nye Tiedemannsparken.



Ballbinge med støydempende materialer, dimensjoner fra 10×19 meter.

Croquet



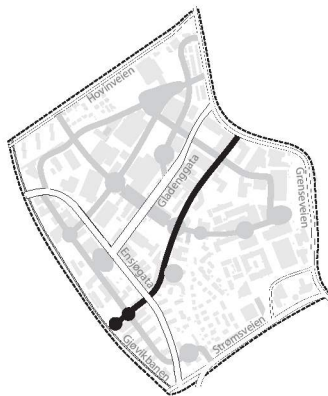
5.3 Østre parkdrag

“100-meters-skogen”

Østre parkdrag strekker seg fra Grenseveien i sør, via Teglverksparken til Ensjøveien i nord. Den går på store deler av strekningen langs den bratte skråningen øst for ”Gladenga”. Sammen med Vestre parkdrag på andre siden av ”Gladenga”, vil de to parkdragene innramme et tett utnyttet område. Med spennende kvaliteter, tett med trær, variert utforming og ulike elementer underveis, danner de to parkdragene et hovedgrep i prinsipplanen. Østre parkdrag ønskes utviklet med mer naturpreg enn Vestre parkdrag, som har flere flattere partier som er mer egnet for aktiviteter.

I sør tangerer Østre parkdrag de små parkene / plassene ved Rolf Hofmos gate og ”forlenges” til Jordal. Ved å etablere en mindre park / plass ved inngangen til Ensjø, vil starten på Østre parkdrag bli markert. Der Rolf Hofmos gate passerer under Gjøvikbanen, skal biltrafikken være minimal. Kryssing av Stålverksveien og Ensjøveien kan med fordel skje ved opphøyde gangfelt. Forbindelsen til Lilleberg og Hovindammen sikres via en trafiksikker plankryssing av Grenseveien.

Regulering og gjennomføring av Østre parkdrag knyttes bl.a. opp til innsendt reguleringsforslag for ”Gladenga”. Parkdraget skal reguleres til friområde.



Langstrakt naturpark med mulighet for utfoldelse i bratt terreng

Østre parkdrag skal ved ferdigstillelse framstå som et bredt og kontinuerlig grønt ”skogs”drag. Edelløvskogen og store trær skal bevares. Nye trær plantes der det mangler vegetasjon iht. prinsippene skissert i egen treplantingsplan. Området skal utformes og skjottes på en slik måte at det blir tilgjengelig for lek og opphold.

Det er ønskelig at parkdraget opparbeides tidlig ifm. utbygging av ”Gladenga”, for å få en buffersone til inntilliggende områder i byggetiden.

Bredden på parkdraget kan med fordel variere. Fra Stålverksveien til nye ”Ensjøgata” skal gjennomsnittlig bredde være minst 30 meter og minimum 20 meter på det smaleste.

Det skal være gjennomgående tursti på hele strekningen. Det kan stedvis anlegges parallelle traséer, for eksempel en på øvre og en på nedre



nivå. Trasébredden bør være minimum 2,5 meter bred og ha grusbelegg e.l. for å understøtte prinsippet om ”naturpark”. Traséen bør ha belysning, sitteplasser, oppholdsarealer ol. underveis.

Parkdraget blir knyttet til de tverrgående adkomstgatene i ”Gladenga”. Alle tverrgående gater får direkte gangforbindelser fra parkdraget.

Parkdraget ønskes brukt som en naturlekplass for barn, med mulighet for lek og aktiviteter i bratt terreng med spennende ”vill” vegetasjon.

Parkdraget tilrettelegges for bortføring eller naturlig infiltrasjon av overvannet i grunnen.

Barnehager med inngjerdede og private lekeområder kan med fordel legges inn mot parkdraget.

I en overgangsperiode i spesielt vanskelig gjennomførbare områder, kan parkdraget føres i smalere bredde.



I sør avsluttes Østre parkdrag med forbindelsen til Jordal. Gatetverrsnittet vil kunne fungere som det er i dag.

Frodig del av Østre parkdrag i dag, rett nord for Ensjøveien.





Østskrånningen i dag. Dagens vegetasjon suppleres betydelig og Østre parkdrag skapes.

Østre parkdrag
naturpark fra
Stålverksveien
til nye "Ensjøgata"

- › et nøkkelprosjekt
- › 30 meter bredde

Rekreasjon



Framtidsbilder Østre parkdrag

Lek



Framtidsbilder Østre parkdrag Framtidsbilder Østre parkdrag

Aktivitet



Framtidsbilder Østre



parkdrag Framtidsbilder

Biblioteksparken
› videreutvikles

Rolf Hofmos
park og plass
› totalt areal 2,5daa

Biblioteksparken videreutvikles

Biblioteksparken bør utvikles innenfor opparbeidet parkareal. Gangvei skal bidra til å sikre sammenhengende gangforbindelse fra Malerhaugveien til vestre parkdrag. Parken utvider seg ned mot parkdraget. Totalt areal kan bli 2-3 daa eller større.



Nord-vestlige del av Biblioteksparken, der den kobles til Østre parkdrag.

Park og plass ved Rolf Hofmos gate / Gjøvikbanen

Det er ønskelig å få innpasset både en park og en plass inn mot Rolf Hofmos gate. Parken vil markere inngangen til Ensjø fra Jordal.

Samlet areal for plassene og parkene i dette området bør være ca. 2,5 daa. Plassene og parkene vil først og fremst knyttes til boligene i nærheten. Nærlekeplass skal innpasses.

Østre bekkedrag – åpning av Lillebergbekken

I parsellen mellom Stålverksveien og Grenseveien, ønskes lagt til rette for en åpning av Lillebergbekken. Østre bekkedrag bør ha en bredde på 10-15 meter. Tursti opparbeides inntil bekken, på en eller to sider. En åpning av Lillebergbekken vil også legge til rette for overvannsløsninger.



Hovindammen



Lillebergbekken renner fra Hovindammen (øverst), langs tursti i frodig vegetasjon (midten) og ender i en idyllisk liten opparbeidet dam rett nord for Grenseveien (nederst). Bekken kan så føres videre ned til den nye "Gladenggata".

5.4 Vestre parkdrag

Vestre parkdrag, den andre av to hovedgrøntdrag, strekker seg i hovedsak langs den vestre skråningen forbi kjerneområdet, fra Tiedemannsparken til Ensjøveien, deretter via Ensjøplassen til Kampen park med ny gangbro over Gjøvikbanen. Vestre parkdrag ligger i mindre sidebratt terreng og har mindre eksisterende trær enn Østre parkdrag, og det kan derfor være lettere å innpasse aktiviteter her.



Vestre parkdrag
naturpark fra Tiedemannsparken til nye "Ensjøgata"

› et nøkkelprosjekt
› 30 meter bredde

Kryssing av Bertrand Narvesens vei og Ensjøveien kan med fordel skje med opphøyde gangfelt. Forlengelsen av parkdraget forbi Ensjøplassen kobles til fortau i ny gate i "Tyngdepunktet".

Vestre parkdrag blir i et nøkkelprosjekt knyttet til de private reguleringsplanene for "Gladenga" og "Tobaksfabrikkområdet", som ligger på begge sider av det lange draget. Parkdraget skal reguleres til friområde.



I sør avsluttes Vestre parkdrag med ny gangbro til Kampen park (bildet).

Langstrakt naturpark med aktiviteter

Vestre parkdrag skal ved ferdigstillelse framstå som en bred og kontinuerlig grønnbuffer, som markerer overgangen til det skålformede "Gladenga"-området. Edelløvslogen og store særegne trær skal bevares. Nye trær plantes der det mangler vegetasjon iht. prinsippene som vil bli skissert i egen treplantingsplan. Området skal utformes og skjøttes på en slik måte at det blir tilgjengelig for lek og opphold.

Det er ønskelig at parkdraget opparbeides tidlig ifm. utbygging av "Gladenga" for å få en buffersone til inntilliggende områder i byggetiden.

Det skal legges til rette for lek og mindre plasser, bl.a. for ballspill og andre aktiviteter, på de flatere partiene. Det skal anlegges sitteplasser og oppholdsarealer underveis.

Bredden på grøntdraget kan variere for å sikre en spennende utforming. Fra Tiedemannsparken til nye "Ensjøgata" skal gjennomsnittlig bredde være minst 30 meter og minimum 20 meter på det smaleste.

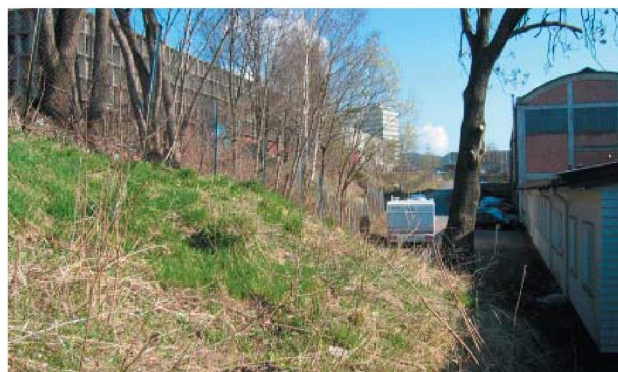
Det skal være gjennomgående tursti på hele strekningen. Denne kan legges på ulike høydenivåer. Det kan stedvis anlegges parallelle traséer, eksempelvis en på øvre og en på nedre nivå. Traséen bør være 2,5 meter bred og ha grusbelegg e.l. for å understøtte prinsippet om en naturpark.

Barnehager med sine inngjerdete og private lekeområder kan med fordel legges inn mot parkdraget.

Parkdraget bør tilrettelegges for bortføring og naturlig infiltrasjon av overvannet i grunnen.



Del av skråningen, Vestre parkdrag, i dag.



Terrenget skråner der Vestre parkdrag kobles til Petersborgparken med bevaringsverdig bebyggelse i framtiden (parken beskrives på side 39).



Vestskrningen har ikke like mye vegetasjon som den østre i dag. Dagens vegetasjon må suppleres betydelig. Vestre parkdrag skapes, med aktiviteter og hendelser underveis.



Framtidsbilder Vestre parkdrag

Rekreasjon og ro



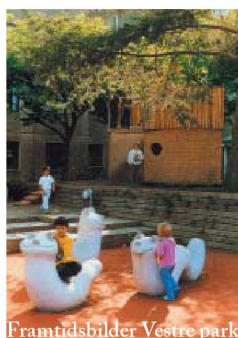
Framtidsbilder Vestre parkdrag

Lek

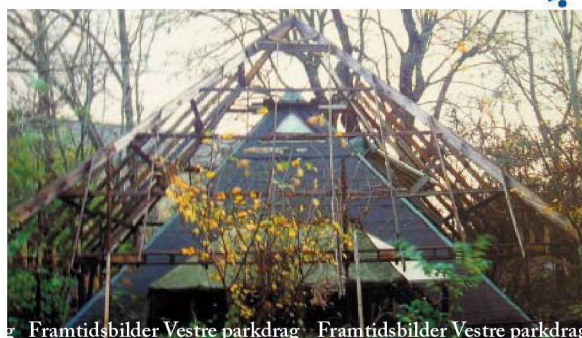


Framtidsbilder Vestre parkdrag

Aktivitet



Framtidsbilder Vestre parkdrag



Framtidsbilder Vestre parkdrag

Framtidsbilder Vestre parkdrag

Opplevelser for barn og voksne

Ensjøplassen – et lokalt pusterom i et tett utnyttet område

Plassen bør ha et areal på minimum 1,5 daa og legges inntil ny "ring"-gate i "Tyngdepunktet" for å oppnå høy grad av offentlig tilgjengelighet.

Plassen knyttes til ny forbindelse (gangbro) til Kampen park.

Nærlekeplass skal innpasses.

Ensjøplassen

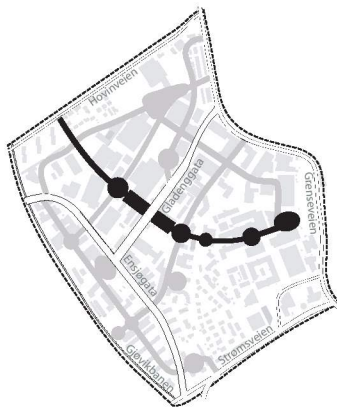
- › min. 1,5 daa
- › knyttes til Kampen park
- › nærlekeplass

5.5 Sentral tverrforbindelse

Sammenhengende fotgjenger-prioritert trasé med grønt preg

Den Sentrale tverrforbindelsen strekker seg fra nye Grønvold park nær Fyrstikktorget i øst, via den nye Petersborgaksen, til Hovinveien og Lille Tøyen i vest. Forbindelsen blir en sammenhengende hovedtrasé for gående- og syklende på tvers av Ensjøområdet, og kan være gangveier, samt adkomstgater med fortau. Den vil både kunne ha et urbant og et grønt preg og også innslag av vann. Tverrforbindelsen passerer mange parker og plasser underveis og behøver i seg selv ikke å være gjennomgående grønn. Standarden på gang- og sykkeltraséen vil kunne variere.

Bredden på tverrforbindelsen med sidearealer bør være 10-15 meter. Bortsett fra i Petersborgaksen vil forbindelsen kunne være en del av fortausnettet i den nye gatestrukturen med gjennomkjøringsfrie adkomstgater. Det ønskes tilstrekkelige buffersoner mellom traséen og ny bebyggelse. Kryssing med turvei D2, Østre parkdrag/Teglverksparken og Vestre parkdrag/Petersborgparken bør markeres spesielt gjennom utforming. Fra Grønvold plass til Malerhaugveien bør forbindelsen framstå som et

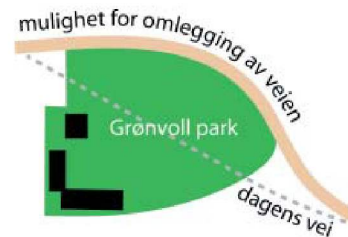


romslig offentlig tilgjengelig innslag i ny bebyggelse.

Kryssingene med Malerhaugveien, den nye "Gladengata", Joh. H. Andresens vei og eventuelle adkomstgater kan med fordel utføres med opphøyde gangfelt.

Grønvold park – med sjarm og historisk bebyggelse

Grønvold gård med opprustet bevaringsverdig bebyggelse i 1 ½ etasje fra 1825, vil gi Grønvold park karakter og bidra til utvikling av en ny viktig lokal møteplass. Dagens veitrasé for Grønvoll allé ønskes vurdert flyttet til nordsiden av utvidet park for å oppnå et større sammenhengende parkareal og slik at parken ikke deles i to av en trafikkbarriere. Da vil det



Ved å legge om Grønvoll allé, vil en kunne oppnå en større sammenhengende Grønvoll park, rundt et bevaringsverdig bygningsmiljø.

også være mulig å innpasse en mindre ballplass mm. Den gamle bebyggelsen bør utnyttes til allmenntilgjengelige formål, eksempelvis til bydelshus, lokalcafé, ungdomshus el. Dette vil styrke parkens rolle som en offentlig møteplass.

Parken bør ha et totalareal på 6-8 daa. Opprustet bebyggelse vil bli en sentral del av parken og bør sammen med de store trærne, sikres bevart ifm. regulering og opparbeidelse av området.

Grønvold park *den intime parken*

- › 6-8 daa
- › bevaring av bebyggelse
- › nærlekeplass



Potensiale for en park med en intim del mot Grønvold gård. Det gamle stabburet (til høyre) rustes allerede opp.



Framtidsbilde: En liten og klart definert grønn plass omkranset av eldre bebyggelse (Tøyen hovedgård).

Grønvoll plass

Plassen ønskes anlagt med oppholdsarealer, sitteplasser og en større lekeplass, evt. også en ballplass. Forbindelsen til Fyrstikktorget er viktig og må synliggjøres. Plassen bør ha et areal på 3-5 daa. Nærlekeplass skal innpasses.

Lilleplassen

En mindre plass ønskes etablert ved skråningen ned mot Østre parkdrag. Dette for å markere avslutningen av den Sentrale tverrforbindelsen på "Grønvollplatået" og overgangen ned mot Teglverksparken. Plassens utsiktsforhold bør utnyttes, eksempelvis ved bevisst plassering av benker o.l. Plassen bør være ca. 0,5 daa.

Petersborgaksen – tyngdepunktet i tverrforbindelsen

Petersborgaksen vil bli "Gladengas" multifunksjonelle plass og tyngdepunktet i den sentrale tverrforbindelsen. Den vil i praksis utgjøre to separate plasser, en på hver side av "Gladenggata" og skal ha et betydelig blågrønt innslag. Utadrettet virksomhet i 1. etasje på deler av aksens vil skape en aktiv tilknytning til plassen og gi den et offentlig preg.

Totalareal bør være 6-8 daa. Aksens bør ha en bredde på ca. 33-40 m.

Aksen kan med fordel deles inn i mindre avgrensede soner med sitteplasser, lek, aktivitet, soner med innslag av vann, tregrupper ol.



Den eldre bygningen på Petersborg vil bidra til Petersborgparkens særpreg og bør reguleres til spesialområde - bevaring.

Arealene inntil Østre og Vestre parkdrag vil være spesielt egnet for lek, evt. lokalisering av barnehage.

Teglverksparken og Petersborgparken - sentrale parker og bindeledd

Disse sentrale parkene i det offentlige rom på Ensjo, binder sammen Petersborgaksen med Østre og Vestre parkdrag. Overgangen mellom Petersborgaksen og de to parkene må vies spesiell oppmerksomhet, bl.a. med tanke på en presis utforming og tilgjengelighet for alle. Terrenget er bratt opp mot parkene. En siktlinje mellom Teglverksparken i øst og Petersborgparken med den gamle gule bygningen i vest, bør vektlegges.

Teglverksparken skal markere kryssingen mellom Østre parkdrag og sentrale tverrforbindelse. Parken omkranser en liten naturlig kulp, som kan bearbeides til en liten dam med sittegrupper, for å understøtte vannet som viktig element. Parken bør ha et totalareal på 2-2,5 daa (inklusive del av grøntdraget).

Petersborgparken ønskes sett i sammenheng med den bevaringsverdige 2-etasjers bygningen på Petersborg. Petersborgparken vil sammen med nye Grønvold park kunne utvikles til et kulturhistorisk møtepunkt med sterk identitet. Bygningen ønskes sikret bevart ifm. en regulering av området. Ved at bygningen utnyttes til allmennyttig formål, forsterkes parkens offentlige rolle og funksjon. Parken bør ha et areal på 3-4 daa (inklusive del av parkdraget).



Siktlinjen mellom Teglverksparken og Petersborgparken (og den eldre bygningen) bør ivaretas i videre detaljplanlegging.

Grønvoll plass

- › 3-5 daa
- › nærlekeplass

Lilleplassen

- › markering av platå med gode utsiktsforhold
- › ca. 0,5 daa

Petersborgaksen

- › 6-8 daa
- › bredde 33-40 m
- › oppdelt i mindre soner
- › vann

Teglverksparken

- › 2-2,5 daa
- › utsikt
- › nærlekeplass

Petersborgparken

- › 3-4 daa
- › bevaring av bebyggelse
- › utsikt
- › nærlekeplass



Framtidsbilde: Overgangen mellom Petersborgaksen og Teglverks-/Petersborgparken bør vektlegges (manipulert vha. edb)



Visjon for Petersborgaksen
Illustrasjon Sjur Moe



Små avgrensede områder kan eksempelvis tilrettelegges for spillet petanque (boccia).
Dette er en fin mulighet for yngre og eldre til å møtes.

5.6 Vestre bekke drag

Åpnet Hovinbekk i naturlig løp og grønne sidearealer

Dette grøntdraget vil få gjenåpnet Hovinbekk som kjennetegn. Vestre bekke drag strekker seg fra Turvei D2/ Grenseveien ned til "Gladenggata" og Stålverksparken. Bekken videreføres deretter på harde flater nedover hovedgaten mot Ensjøtorget, hvor den ender i et vannspeil, "Ensjøen". Åpning av bekken må skje i forbindelse med utbygging av omliggende tomter og Tiedemannsparken.

Total bredde inkludert bekk og grønne sideområder på begge sider bør være 12-15 meter. Sideområdene bør være beplantet med gress, trær og busker. Tursti opparbeides inntil bekken, på en eller begge sider.

Stålverksparken markerer overgangen mellom "natur"- og "bybekk"

Stålverksparken blir endepunktet i Vestre bekke drag, hvor det innpasses et mindre fordryningsbasseng for Hovinbekken. Dette området er i dag



det eneste stedet mellom Økern og Oslofjorden der Hovinbekken går åpen i dagen. Bekken gjennom parken bør være av type "naturbekk", gjerne med et organisk løp. Parken bør ha et areal på 2,5-3,5 daa og gis en utforming der vannressursene utnyttes til rekreasjon og aktiv lek for barn og opplevelser for voksne og eldre. Etablering av et "fossefall/vannskjørt" kan være en mulighet for å markere overgangen fra natur- til bybekk.

Prosjektet inngår i reguleringsplan for "Gladenga" Parken må utformes slik at den ikke blir oppfattet som privat.

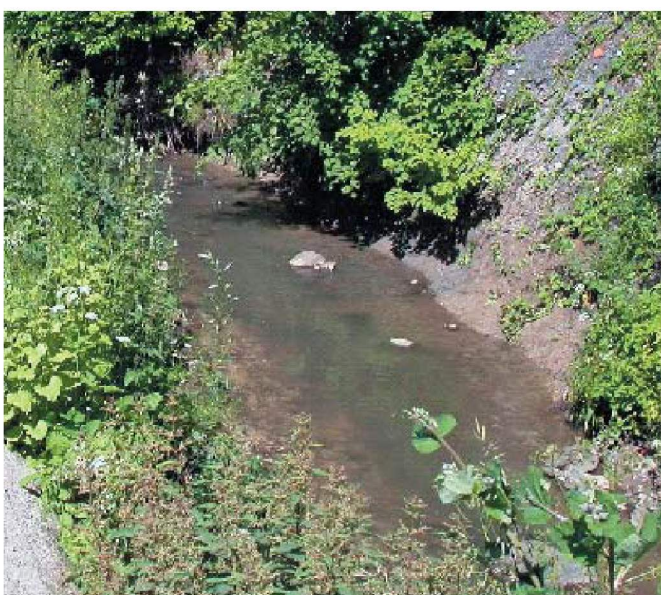


Framtidsbilde:

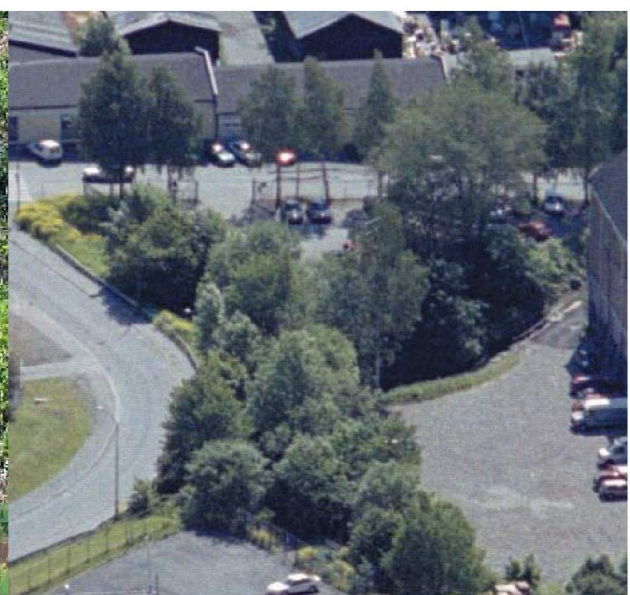
Vestre bekke drag med tursti langs "naturlig bekkeløp" leder opp mot den nye Tiedemannsparken. Blå og grønne innslag i bebyggelsen. (manipulert vha. edb)

Stålverksparken vannparken

› 2,5-3,5 daa



På en kort strekning går Hovinbekken i dagen.
(ved framtidig Stålverkspark)



Mange eksisterende trær vil gi kvaliteter til Stålverksparken.

5.7 Nordre tverrforbindelse

Sammenhengende fotgjenger-prioritert trasé mellom Grønvold park og Tiedemannsparken

Nordre tverrforbindelse går parallelt med og nord for Stålverksveien. Den krysser åpnet Hovinbekk og Østre parkdrag. Forbindelsen skal være offentlig tilgjengelig og ha et grønt preg. Den bør, inkludert sidearealer, være 10-15 meter bred.

Forbindelsen skal være en sammenhengende åre for gående- og syklende og inneholde attraksjoner og aktiviteter underveis. Standarden på selve gang- og sykkelveien vil kunne variere, og kan på deler av traséen inngå som del av nytt fortausnett i nye adkomstgater. En kan også se for seg deler av traséen som trangere "smug". Beplantning med trær skal innpasses for å skape en grønn tverrforbindelse.

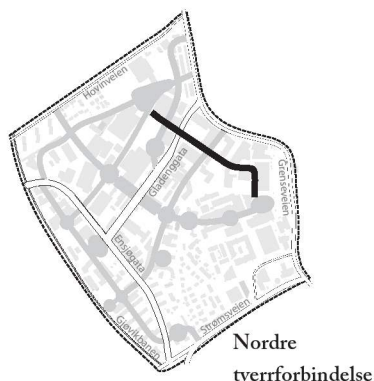
Det er ønskelig å lokalisere noen mindre plasser og aktiviteter underveis i tverrforbindelsen. Kryssing av den nye "Gladenggata" og Malerhaugveien ønskes vurdert utført via opphøyde gangfelt.

5.8 Søndre tverrforbindelse

En urban gågate/handlegate gjennom "Tyngdepunktet"

Søndre tverrforbindelse skal framstå som den viktigste "kommersielle" gangforbindelsen på Ensjo. Den skal binde sammen plasser, parker og torg i bebyggelsen mellom Ensjøveien og Gjøvikbanen. Forbindelsen går fra Malerhaugparken, krysser Ensjøveien, følger Ensjøvingen, tangerer parkene/plassene ved Rolf Hofmos vei, Ensjøtorget, Ensjøparken og munner ut i Ensjøveien ved turvei D2.

Forbindelsen skal hovedsakelig utformes som en urban gate og forholde seg til ny bebyggelse. Mellom Rolf Hofmos plass og Ensjøplassen og mellom krysset "Ensjøgata"/"Gladenggata" og undergangen, etableres



Nordre tverrforbindelse

gata" og undergangen, etableres gågatenettet, tilknyttet butikker ol. På strekninger kan det være aktuelt å åpne for begrenset biltrafikk, men i hovedsak skal gaten forbeholdes fotgjengere.

Ensjøtorget – hjertet av Ensjo og en møteplass ved T-banestasjonen

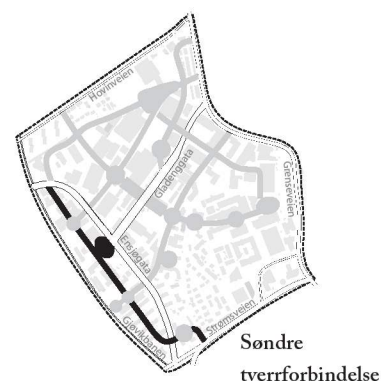
Dette nøkkelprosjektet ligger midt i den foreslåtte Søndre tverrforbindelse og knyttes til Ensjo T-banestasjon og krysset "Gladenggata"/"Ensjøgata".

Det skal legges opp til et torg, der kvaliteter i kontrastene mellom harde flater, det grønne og vannet framheves i en sammenheng. Et vannspeil, "Ensjøen", skal anlegges som en avslutning av Hovinbekken. Detaljert utforming avklares i forbindelse med reguleringsplan for "Tyngdepunktet".

Torget bør ha et areal på 2,5-3 daa. Ensjøtorget må ses i nær sammenheng med ny bebyggelse rundt krysset "Gladenggata"/"Ensjøgata". Aktiviteter på gateplan, høy kvalitet og detaljering er vesentlig. Utsmyk-



Deler av dagens bebyggelse kan innpasses på det nye Ensjøtorget. Her er vist den prisbelønte bygningen, som ligger i torgområdet.



Søndre tverrforbindelse

ning i form av fontene, skulptur e.l. bør vurderes innpasset for å gi torget et løft og et fokus et slikt bydelstorg bør ha. Det er et mål å få til et sosialt levende torg med en spennende utforming, der folk opplever tilhørighet.

5.9 Etablerte områder

Malerhaugparken

Ensjøveien 34 består i dag av bilparkering og bebyggelse av varierende kvalitet.

I forbindelse med utbygging av denne tomten, foreslås anlagt en park i sørøstre del, mellom ny bebyggelse og den bevaringsverdige delen av Malerhaugen gård. Parken kan legges på begge eiendommer. Det ligger et potensiale i å knytte gården til parken, til et større kulturmiljø.



Parken bør ha et areal på 1-2 daa. Det foreslås å etablere en gangvei gjennom parken, som vil fungere som en del av Søndre tverrforbindelse, med kontakt til gang-/sykkelveien langs Strømsveien.



Ensjøveien 34 med biloppstillingsplasser i etablert boligområde. Malerhaugen gården og Strømsveien sees i bakgrunnen. Innpassing av Malerhaugparken detaljeres ifm. utvikling av eiendommen.



Det blå-grønne urbane Ensjøtorget:

Torget ved Ensjø T-banestasjon vil sannsynligvis bli det naturlige treffpunktet på Ensjø for mange.

Ved utbygging av torget og en evt. ny T-banestasjon, vil en ha mulighet til å forme torg med tilhørende bebyggelse i en sammenheng. Torget bør gis en sterk identitet. (Illustrasjon/edb-montasje).

Ensjøtorget

hovedmøteplassen ved T-banen

- › 2,5-3 daa
- › Ensjøs tyngdepunkt
- › høy kvalitet
- › torget i grått, grønt og blått
- › vannspeil innpasses (Ensjøen)



6 OVERVANNSHÅNDTERING

6.1 Prinsippplan for overvann

Overvannet på Ensjo skal håndteres med åpne renner

I bystyrets behandling av planleggingsprogrammet for Ensjo ble det vedtatt at "overvann skal håndteres i dagen med avløp til vassdraget, og ikke til kloakksystemet."

Dette innebærer at regnvann fra alle flater (tak, plasser, gater mm.) skal samles til åpne renner, demmes opp og fordrøyes i fordrøyningsbasseng, før det ledes ut til gjenåpnet hovedvassdrag (kanal / Hovinbekken), til andre gjenåpnede sidevassdrag (Lillebergbekken og Jordalbekken), eller til grøntområder. Dagens løsning på Ensjo er tradisjonelle lukkede løsninger, der overvannet føres til et felles lukket avløpssystem.

Landskapet på Ensjo egner seg godt til åpne overvannsløsninger

Med Ensjos skålformede landskapsform ligger det godt til rette for å la en stor del av overflatevannet ledes som tilførselsårer til det sentrale området med gjenåpnet Hovinbekk, eventuelt også Lillebergbekk. På den måten blir det dannet et sammenhengende overflatenett for vannbehandling og Hovinbekkens funksjon blir underbygget.

Åpne løsninger kan være rimeligere å bygge og drifte enn de tradisjonelt lukkede, samtidig som det eksisterende avløpsnettet i større grad kan forbeholdes forurenset avløpsvann og flomtopper. Det forutsettes at åpen overvannsløsning håndteres i det enkelte utbyggingsprosjekt.

Vannet som kvalitet

Synliggjøring av vannet vil kunne tilføre Ensjo en estetisk og miljømessig kvalitet. Kanaler, renner, kreativ og morsom vanninstallasjoner er attraktive elementer i et boligområde. Særlig barn viser stor interesse for vann.

Hvilke utfordringer utpeker seg på Ensjo?

Den største utfordring ved åpne overvannsløsninger synes å ligge i en stykkevis og spredt utbygging, både mht. omfang og tidspunkt. Overvannsløsningen for området må være så robust at den kan håndtere ulike utbyggingsrekkefølger. Det vil da være nødvendig med etappevise løsninger knyttet til de enkelte utbyggingsområder som må være robuste nok til å stå for seg selv.

Det vil kunne være aktuelt å løse overvannshåndteringen lokalt med

infiltrasjon til grunn dersom det ikke kan oppnås tilknytting til samlenett på overflate. Av hensyn til grunnvannet kan det være fordelaktig at overvann til en viss grad infiltreres til grunn. I så måte er grunnforholdene på Ensjo en spesiell utfordring, da det forekommer leirgrunn samt forurensete fyllmasser.

Veiledende prinsippplan for overvann

For å sikre teknisk standard og kvalitet, samt legge til rette for en god helhetlig løsning, skal det utarbeides en prinsippplan for håndtering av overvann på Ensjo. Arbeidet ledes av Vann- og avløpsetaten, i samarbeid med berørte kommunale etater og utbyggere. Arbeidet ble igangsatt høsten 2005 og et utkast er planlagt i mars 2006. Et viktig element i arbeidet er å få vist hvordan åpne overvannsløsninger kan bidra til å forbedre områdets kvalitet, innenfor økonomisk gunstige rammer.

Spesielle hensyn ved åpne overvannsløsninger

Åpne overvannsanlegg må ivareta to viktige funksjoner:

- 1 En sikker bortledning av overvannet, dvs. anlegget må dimensjoneres for ekstrem nedbør.
- 2 Overvannsanlegget må framstå som et positivt visuelt element i tørre perioder.

Overvann fra ulike flater vil ha ulik behov for rensing avhengig av overflatene vannet renner på og resipientens følsomhet. Takvann som ledes til overvannssystemer trenger normalt ikke rensing, mens overvann fra terreng og lokale adkomstgater kan ha behov for rensing. Det påregnes at overvannet fra sterkt trafikkerte gater er så forurenset at rensing er nødvendig.

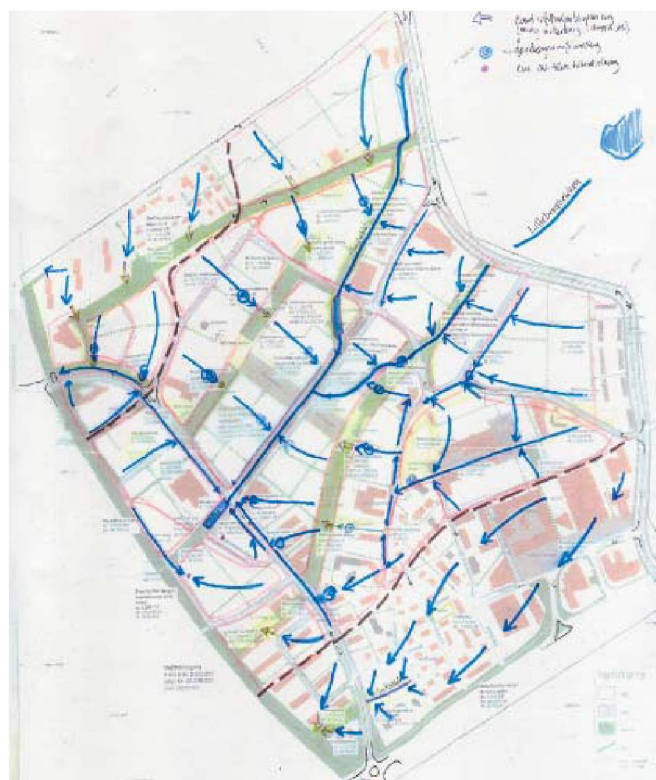
De enkelte elementene i systemet (renner, kanaler, dammer, flomveier) må være nøye tilpasset hverandre og omgivelsene. Terreng, utomhusanlegg og bygninger må fra starten planlegges med tanke på vannets bevegelser.



Vann på overflaten bidrar til opplevelser og stimulerer til aktivitet i nærmiljøet. Vannskulpturer og renner forventes å bli positive innslag på. Rennene vil også kunne ha estetiske kvaliteter i tørtperioder.



Figuren skisserer mulig bortledning av overvann i dagen til gjenåpnede vassdrag og til infiltrasjon i grunn. Grøntdragene er anvist som mulige infiltrasjonsområder, mens det må beregnes fordrøyningsdammer samt rensedamper før utslipp til bekk.



Prinsippplan for overvannshåndtering skal vise:

Hvilken retning vannet renner, hvor det renner og "ender".

Dimensjonering

Fordrøyningsbasseng / rensetiltak og dammer, evt. prinsipper for etablering, må anvises

Vurdering av hvordan tilfredsstillende vannkvalitet sikres

Vise hvordan overvannssystemet kan bidra til å heve området estetisk, funksjonelt og miljømessig (vannet gir liv og friskhet i den tidligere bilbyen og bidrar til Ensjøes identitet)

En gjennomtenkt materialbruk

Funksjon og drift, bl.a. hvordan kombineres rekreasjon og rense-/fordrøyningsformål. Sikre driftsrutiner som ivaretar vannsystemets behov både sommer og vinter, eksempelvis ved å kombinere med drift av veier, plasser og grøntstruktur.

Prinsipper for etappevis etablering

7 SKOLER OG BARNEHAGER

7.1 Lokalisering av skoler

Bystyrevedtaket gir føringer

Planleggingsprogrammet forutsetter to tomter til skoler i området. Både på Teglverkstomta (rett nord for planområdet) og Fyrstikkalléen 21 pågår planarbeid med sikte på bygge skoler. På Teglverkstomta planlegges en barne- og ungdomsskole med ca. 800 elever og i Fyrstikkalléen 21 en ungdoms- og videregående skole med rundt 850 elever.



To skoler er under planlegging, på Teglverkstomta i nord og Fyrstikkalléen 21 i sør.

7.2 Lokalisering av barnehager

En barnehage for hver 6-700. bolig

Byrådsavdeling for byutvikling uttaler i brev av 18.10.2004 at det i alle reguleringsplaner med mer enn 100 boliger skal vurderes innpasset barnehage. Byrådsavdelingen ber også Plan- og bygningsetaten om å gi topp prioritet til saker som innbefatter barnehager, samtidig som også skole- og bolig-saker fortsatt skal prioriteres.

En tommelfingerregel er at det må etableres en barnehage for hver 600. bolig. Med 5-7000 boliger tilsier dette etablering av ca. 7 til 10 barnehager, hvorav flere kan ha mer enn fire avdelinger. Barnehagene ønskes lokalisert inntil grøntdragene (se illustrasjon), fortrinnsvis med utearealet inntil slike områder, evt. innpasset i skolene. Eksakt lokalisering avgjøres i den enkelte reguleringsplan. En



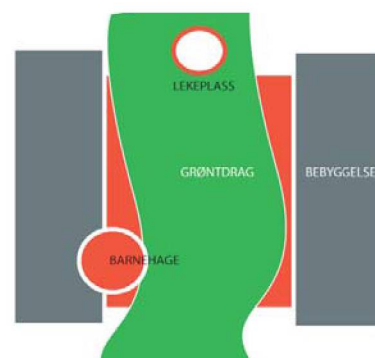
4 avdelings barnehage vil normalt trenge et areal på 2-3 daa.

Bydel gamle Oslo har for tiden et stort barnehagebehov.

Sambruk mellom barnehager og offentlige rom

Sambruk mellom barnehagens uteareal og andre områder er ønskelig. Overgangen mellom et offentlig grøntområde og barnehagens uteareal bør være så åpent som mulig, slik for barnehagens uteareal ikke oppfattes som lukket. På dagtid kan utearealet fungere som lekeplass for barna, på kveldstid og i helger som nærlekeplass.

Deler av barnehagens uteareal kan lokaliseres i deler av grøntdrag, men skal her ikke gjerdes inn. Bevisst plassering av funksjoner som signaliserer tilstedeværelse og trygghet, samt lyssetting, kan bidra til at nærlekeplassene også kan brukes på kveldstid.



Prinsippkisse som viser hvordan barnehager kan lokaliseres inntil et offentlig grøntdrag (illustrasjon bydel Gamle Oslo). Lekeplassen kan brukes av barnehagen på dagtid og av barn på ettermiddagen og i helger.

Barnehager skal fordeles jevnt i Ensjøområdet og bør primært ligge inntil grønne områder. Det er her illustrert hvordan barnehagene overordnet sett bør lokaliseres.

8 OPPFØLGING OG REGULERING

8.1 Arbeidsdeling mellom private utbyggere og det offentlige

Det offentlige rom, som vist i denne prinsipplanen, skal i størst mulig grad avklares reguleringsmessig gjennom utarbeiding og behandling av innsendte reguleringsplaner fra de private utbyggerne i området.

Reguleringsplaner for de ulike utbyggingsområder bør derfor så langt det er mulig inkludere tilliggende deler av det offentlige rom. Det offentlige rom skal i størst mulig grad reguleres til offentlige formål (friområde, offentlig trafikkareal).

Reguleringsplanene må inneholde rekkefølgebestemmelser som sikrer at det offentlige rom blir utbygget i takt med utviklingen av utbyggingsområdet. Rekkefølgebestemmelsene må følges opp gjennom utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og utbygger for å sikre denne gjennomføringen. Utbyggingsavtalene skal sikre at utbyggingsprosjektene bidrar til realisering av opparbeiding av sin forholdsmessige andel av det offentlige rom på Ensjø.

Eiendoms- og byfornylsesetaten er kommunenes instans for samarbeid om utforming av utbyggingsavtale.

Der dette vurderes som hensiktsmessig, bør opparbeiding av tiliggende deler av det offentlige rom utføres av de private utbyggerne. Gjennom utbyggingsavtalene må bl.a. følgende avklares for de deler av det offentlige rom som skal opparbeides som forutsetning for de enkelte utbyggingstiltak/utbyggingsetapper:

- Eiendomsforholdet til det offentlige rom; som hovedregel skal disse arealene overdras til Oslo kommune.
- Hvem som skal opparbeide anlegget og til hvilken standard.

- Drift og vedlikehold av arealer og anlegg

Etablering av skole er et kommunalt ansvar. I alle innsendte planer skal skolesituasjonen avklares. Følgende reguleringsbestemmelse foreslås tatt inn i alle planer: "Før det gis midlertidig brukstillatelse skal skolemyndigheten ha redegjort for status som dokumenterer at skolekapasiteten for området er tilfredsstillende. Dersom skolekapasiteten ikke er tilfredsstillende skal en utvidelse av kapasiteten være sikret".

8.2 Regulering av elementene i det offentlige rom

Store deler av det offentlige rom vil bli regulert gjennom innsendte reguleringsplaner (jfr. kap. 8.1). Oslo kommune har fokus på behovet for offentlig initiert planarbeid i Ensjøområdet for å sikre gjennomføring av Planleggingsprogrammet.

Plan- og bygningsetaten vurderer kontinuerlig behovet for regulering av elementer fra prinsipplanen, for å sikre at viktige deler av det offentlige rom blir regulert og sikret opparbeidet. Følgende reguleringsplaner er prioritert og er under utarbeiding/behandling:

- Reguleringsplan for "Gladengata" og "Ensjøgata" (Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Samferdselsetaten)
- Reguleringsplan for "Tyngdepunktet" (Eiendoms- og byfor-

nylisesetaten)

- Reguleringsplan for Tiedemannsparken. (Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Friluftsetaten).

8.3 Andre viktige plan- og utviklingsoppgaver

- *Trafikkanalyse for framtidig utbygging:* Under utarbeiding parallelt med reguleringsplan for "Gladengata" og "Ensjøgata".
Ansvar: Plan og bygningsetaten, Samferdselsetaten og utbyggere.
- *Veiledende prinsipplan for overvann:* (oppstart høsten 2005).
Ansvar: Vann- og avløpsetaten. Det er gitt økonomisk støtte fra Husbanken.
- *Veiledende prinsipplan for treplanting:*
Ansvar: Friluftsetaten, i samarbeid med Plan- og bygningsetaten. Det er gitt økonomisk støtte fra Husbanken.
- *Prinsipplan for belysning:*
Ansvar: Uavklart.

8.4 Generelle retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling

Denne prinsipplanen er ikke et juridisk bindende plandokument, men den skal være retningsgivende for videre behandling av innsendte reguleringsplaner og byggesaker.

Generelle retningslinjer er oppsummert på neste side. Disse kan sees på som essensen i prinsipplanen, men må vurderes i sammenheng med rapporten for øvrig.

OFFENTLIG FORMÅL "DETOFFENTLIGEROM"						
eksterne offentlige tiltak	offentlige tiltak betalt av kommunen	ulike offentlige tiltak forskuttet av kommunen	regulert av ? opparbeidet av ?	regulert av kommunen opparbeidet av private	regulert av private opparbeidet av private	private felles uteareal regulert av private (del av utomhusplan)

Figuren viser skjematisk ulike typer tiltak og arbeidsfordeling mellom private utbyggere og det offentlige, for regulering og opparbeidelse.

Generelle retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling

- 1 Prinsippplanens visjon om det offentlige rom, samt anbefalingene vedr. krav til størrelse/bredde, funksjon og kvalitet for de ulike elementer av det offentlige rom, skal følges opp gjennom regulering og opparbeiding.
- 2 Det skal utvikles et offentlig tilgjengelig og godt sammenhengende nett av gater, plasser, grøntdrag og parker. Sammenhengen må sikres både funksjonelt og visuelt.

Det må tilstrebes å utvikle en felles karakter og identitet for det overordnede offentlige rom på Ensjø, samtidig som de ulike elementene må sikres sin egen karakter og kvalitet. I den enkelte reguleringsplan skal forholdet mellom helhet og variasjon vurderes og sikres i den grad det anses nødvendig for å ivareta denne intensjonen i den senere byggesaksbehandlingen.
- 3
- 4 Det skal være klart skille mellom private og offentlige arealer. Parker, plasser og gater skal være klart definert. Smale forhager o.l. kan bidra positivt til miljøet.
- 5 Arealbruk og funksjoner på gateplan i tiliggende bygninger og anlegg bør bidra til offentlig karakter og aktivisering av gater og plasser; urban utvikling.
- 6 Elementene i prinsippplanen bør suppleres med offentlige stier / private forbindelser, der dette bidrar til å knytte sammen områdene på en hensiktsmessig måte.
- 7 Prinsipper for universell utforming skal redegjøres for og legges til grunn i behandlingen av plan- og byggesaker.
- 8 Det skal utarbeides rekkefølgebestemmelser i reguleringsplaner som grunnlag for å inngå utbyggingsavtaler og sikring av opparbeidelse av det offentlige rom.
- 9 Sammen med veiledende prinsippplan for det offentlige rom, skal veiledende prinsippplan for overvannshåndtering, veiledende prinsippplan for treplanting, samt prinsipper for lyssetting benyttes og bidra til avklaring av plan- og byggesakene.

VEDLEGG

Vedlegg 1

Konsentrat av uttalelser ved begrenset høring og Plan- og bygningsetatens kommentarer

Utkast til prinsipplanen ble sendt til begrenset høring i to måneder fram til 15. august 2005. 7 innstanser kom med kommentarer. Inntrykket er at hovedtrekkene i prinsipplanen støttes. Noen ønsker en mindre konkret og spesifikk plan, andre en mer konkret og låst plan. Flere av kommentarene berører også forhold som omhandler andre temaer enn det offentlige rom.

1. Bydelsutvalg Gamle Oslo støtter hovedintensjonene og hovedgrep i prinsipplanen, og mener at planen med mål og rammer for den blågrønne og grå strukturen gir et godt utgangspunkt for den videre utvikling av Ensjøbyen fra "bilby" til "boligby" med vekst fra dagen 2.000 innbygger opp mot 15.000 innbyggere. Bydelen har flere kommentarer som ikke er tema i prinsipplanen.

- Foreslåtte retningslinjer for plan- og byggesaksbehandling er for lite konkrete.
- *Medvirkning* med bydelsutvalget og befolkningen må tillegges betydelig vekt i det videre planarbeidet. Særlig viktig er det å bli trukket med på saker bydelen for driftsansvar for.
- Gode *prognoser* for befolkningens størrelse og aldersfordeling er nødvendig for å sikre en alle elementer knyttet til et godt bomiljø, sosial/ teknisk infrastruktur, offentlige tilbud med mer.
- Tilstrekkelig med boliger tilrettelagt for integrasjon av *vanskeligstilte*. Andre stikkord er flere *større familieleiligheter*, livsløpsstandard, *universell* utforming for alle elementer i det offentlige rom og overkommelige *priser*.
- Utarbeide enkel, grovmasket *kommunedelplan* som ivaretar helheten i framtidig utvikling på Ensjø, med retningslinjer, mål, rammer og økonomiske rammebetingelser for gjennomføring av teknisk og sosial / kulturell infrastruktur.
- Positivt med overordnet plan for *overvann*, *treplanting* og *belysning*, hvor utforming av skilt, gatemøbler kan inngå. Utarbeidelse av *designhåndbok* bør samle ulike retningslinjer for det offentlige rom.
- Bruk bærekraftige prinsipper, være *foregangsbydel* i miljøvennlig byutvikling
- *Sykkelfelt*, tilrettelegging for *buss* og 30 km/t fartsgrense OK i nye "Gladenggata" og "Ensjøgata". Kart/målinger og avbøtende tiltak for *støy-* og *luftforurensning* må utarbeides.
- Aktiv bruk av *restriktiv P-norm* for å dempe biltrafikken. Samordning av beboerparkering i separate underjordiske parkeringshus bør etterstrebes.
- *Undergangene* i Skedsmogata/Rolf Hofmoes gate *oppgraderes* og *reserveres* myke trafikanter
- Hvilke typer *næringsvirksomhet* Ensjø bør ha må avklares, behov for offentlig og privat servicetilbud og type publikumsrettet virksomheter i hovedgater og lokalgater
- Eget tomt for *barneskole* på Ensjø må sikres, med sambruk med barnehager, likeså gode arealer til SFO og på sikt også tomt for pleie-/omsorgstjenester evt. også andre tjenestetilbud.
- Minimum en barnehage pr. 600 leilighet, godt fordelt rundt i Ensjøområdet inn mot grøntarealer.
- Sikre *bevaringsverdig* bebyggelse på Grønvold gård og Petersborg til allmennyttige formål
- Utarbeide plan for *teknisk infrastruktur* / tilknytning til fjernvarmenett
- Gi høy prioritet til utbygging av "*Tyngdepunktet*" med oppgradert T-banestasjon og sikre *tidlig opparbeidelse* av den nye "Gladenggata" og den nye "Ensjøgata" og grøntkorridorer
- Det *haster* på få på plass en *gjennomføringsorganisasjon* med kommunen som aktiv pådriver
- Konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår må vurderes i alle reguleringssaker

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Plan- og bygningsetaten er enig i at retningslinjer for videre plan- og byggesaksbehandling bør være mer konkrete. Dette innarbeides så langt det er mulig og hensiktsmessig.
- Det er mange planer og utredninger på gang innenfor Ensjøområdet. Plan- og bygningsetaten har forståelse for at det kan være vanskelig å få tak på sammenhenger mellom ulike planer og aktører i området. En grovmasket kommunedelplan anses likevel ikke som hensiktsmessig. Det bør heller vurderes å lage et hefte e.l. som gir en oversikt og henvisning over aktører, planer, viktige vedtak, sammenhenger på Ensjø, organisering, samt de viktigste føringene og retningslinjene.

- Mht. ønsket om å utarbeide en designhåndbok hvor retningslinjene for det offentlige rom samles, vil Plan- og bygningsetaten vurdere om det er hensiktsmessig å utarbeide en designprofil eller detaljutforming av parker, plasser mm. Det henvises foreløpig til pågående arbeid med Kommunedelplan for torg og møteplasser og Handlingsprogram for vakker by. Videre arbeid med å finne gode referanseprosjekter følges uansett opp.
- Planleggingsprogrammet angir retningslinjer for næringslokalisering. En videre detaljering av funksjoner og lokalisering vil bli behandlet ifm. innsendte reguleringsplaner.
- Det er ikke ønskelig med stor biltrafikk gjennom undergangene i Skedsmogata og Rolf Hofmos gate. En oppgradering slik at lokaltrafikk, ikke gjennomkjørende biltrafikk, kan ferdes her på de myke trafikantenes premisser, samtidig med en standardheving, bør være utgangspunktet. Plan- og bygningsetaten ønsker ikke å legge til rette for at disse undergangene belastes med biltrafikk som kjører gjennom Jordal og Kampen, og heller ikke for biltrafikk fra disse områdene som ønsker snarvei for å kjøre til eller gjennom Ensjø.
- Prinsippplanen styrer ikke lokalisering av skoler, men fanger opp det planarbeidet som foregår.
- De øvrige bemerkningene tas til orientering, evt. tas opp i andre sammenhenger enn prinsippplanen.

- 2. Helse- og velferdsetaten** ser meget positivt på åpning av Hovinbekken og åpne overvannsløsninger. Dette må følges opp med forbedringer av vannkvaliteten med opplysning til publikum om hvordan vannkvaliteten er. Opprydding av forurenset grunn må sikres, bestemmelser vedrørende støy må følges opp i henhold til planretningslinjene T-1442.

Der det er for mye støy, må boenhetene få en stille side med tilgang til egnet uteareal. Særlig viktig er det at skoler og barnehager får gode støyforhold. Også mht. luftkvalitet er det viktig at oppholdsarealer og barnehager og helst også sykkelveier lokaliseres vekk fra hovedveiene.

Det er ønskelig at tiltak for ungdom i det offentlige rom konkretiseres i det videre arbeidet. Det samme gjelder utforming etter prinsippene for universell utforming.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Forhold knyttet til støy og forurensning er forutsatt ivarettatt ifm. innsendte reguleringsplaner, samt pågående reguleringsplan for Gladenveien og Ensjøveien.
- Barnehager skal, etter prinsippplanen, lokaliseres nær grøntdrag og dermed bli skjermet fra trafikk.
- Helsevernetatens øvrige kommentarer tas til orientering.

- 3. Friluftsetaten** mener at utkastet til foreliggende utkast til prinsippplan for offentlige rom er et resultat av et godt samarbeid. Etaten har en del konkrete kommentarer / utdypinger:

- Søndre tverrforbindelsene, som ikke vil bli særlig beplantet, bør ikke framstå med grønn farve.
- Det må framkomme tydeligere hva det totale arealet for det offentlige rom er. Er trafikkareal med ?
- Parkdrag og tverrforbindelser bør være tilgjengelig for alle, og reguleres til offentlige områder
- Bare turvei D2 skal ha betegnelsen turvei, ikke andre grøntdrag og gang-sykkeltraséer. Stier i parkdrag bør ha en maks bredde på 2,5 meter, og ikke min. bredde på 3 meter.
- Parken som deles i to ved Rolf Hofmos gate må skjermes godt fra trafikkarealet
- Vannspeil og bekkeløp må planlegges så det ikke trengs inngjerding av sikkerhetshensyn
- Etaten ønsker ikke å ha deler av utearealet for barnehager i grøntdrag, men som tilleggsareal

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Ønsket om at stier i parkdrag bør ha en bredde på 2,5 meter, og ikke minimum 3,0, meter, tas til følge.

- Plan- og bygningsetaten vil forsøke å utdype og spesifisere hva som er totalt areal og rammer for de enkelte elementene areal i det offentlige rom tydeligere i prinsipplanen, der det er ønskelig å gjøre slike presiseringer.
- Kommentarer vedrørende begrepsbruk i rapporten og fargebruk på kartet er i hovedsak fulgt opp.
- Øvrige punkter tas til orientering.

4. Samferdselsetaten ser positivt på at det utarbeides en prinsipplan for det offentlige rom på Ensjo, og synes utkastet er oversiktlig, illustrerende og leservennlig.

Det er viktig for etaten at det framkommer på en tydelig måte hva etaten vil få ansvar for. Derfor bør det vurderes en balansert bruk / regulering mellom offentlige og private arealer sett i forhold til fremtidig oppfølging, herunder spesielt drift- og vedlikehold. Et alternativ til offentlige arealer er private fellesområder med reguleringsbestemmelser knyttet til offentlig tilgjengelighet.

Økt trafikk fra alle trafikantgrupper i "Ensjoegata" og "Gladenggata" tilsier trafikkanalyse del 2 og del 3 må utarbeides før det konkluderes med hvilket trafikksystem som bør opparbeides, bl.a om det er forsvarlig å stenge Malerhaugveien.

Det må tilrettelegges for overvannsrenner både i "Ensjoegata" og "Gladenggata", uten at sikkerhet forringes og uten at det går på bekostning av bredden på kjørefelt, sykkel felt eller fortau. Bare vann fra offentlige trafikkområder må føres inn på overvannsrennene. Plassering av renner må anvises.

"Ensjoegata" må ikke få en standard som gjør at trafikken ikke omfordeles til andre kommunale gater med stor boligkonsentrasjon. Gatas rolle som gjennomkjøringstrasé bør ikke nedtones. Gatas funksjon og innpassing av sykkel felt tilsier at "Ensjoegata" ikke bør ha noe parkering. Løsninger må ta inn i seg både kollektiv felt og sykkel felt.

"Gladenggata" som tydeligere boliggate enn "Ensjoegata" krever god tilrettelegging for myke trafikanter. Løsningen med egne sykkel felt anbefales. Offentlig fortau under arkader frarådes fordi fremkommelighet og drift-/vedlikehold vanskeliggjøres. Eventuelle arkader må være en del av det private arealet. Parkering mellom sykkel felt og vannrenne frarådes. "Gladenggatas" øvre del og krysset med Grenseveien må beskrives bedre. Denne delen av gata må fungere like bra som nedre del.

Etaten vil ha et tverrsnitt i adkomstgatene med kjørebanebredde på 5,5 meter, tosidig fortau på minimum 2,5 meter, i tillegg evt. parkering eller varelevering på 2,0 meter. Anlegging av overvannsrenner i adkomstgatene kan medføre et bredere tverrsnitt. Utforming av kryssene med adkomstgater bør også omhandles, også hensynet til tilstrekkelig stor svingradius for lastebiler.

Hvor mye ny handel og kontorer som ligger inne i "halv" utbygging, ønskes nevnt under kapittel 4.1 *Trafikkanalyse*.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Plan og bygningsetaten er enig i at avklaring av reguleringsformål, eierforhold, ansvar for drift- og vedlikehold og bruk henger tett sammen, og er et viktig spørsmål for aktørene. Det er derfor naturlig med utdyping i prinsipplanen på dette feltet. Dette er også spørsmål det er naturlig å omhandle i eget notat parallelt med oversendelse av prinsipplanen.
- Det er ønskelig å få videreført trafikkanalyse del 2 (evt. også del 3), særlig med tanke på eventuell stengning av Malerhaugveien. At den nye "Ensjoegata" får en tydeligere rolle som gjennomkjøringstrasé enn den nye "Gladenggata", er også rimelig med tanke på at arealene på begge sider av "Gladenggata" får tydeligere boligpreg enn langs "Ensjoegata". Med hensyn til anbefalt tverrsnitt i "Gladenggata", vises til pågående reguleringsplanarbeide for de to hovedgatene.
- Både i hovedgatene og adkomstgatene ønskes påvist hvor overvannsrenner er lokalisert. Mht. adkomstgater og kjørebanebredder støtter Plan- og bygningsetaten seg til høringsforslag til

nye normaler for veg og gateutforming (håndbok 017) fra Vegdirektoratet. Der gis det rom for kjørebanebredder ned mot 4,5 meter i adkomstgater med toveis trafikk (ÅDT under 4000 og 30-40 km/t). I enveiskjørt gater kan en gå ned mot 3,5 meter. Mht. svingradius for lastebiler er vi opptatt av at disse bilene tilpasser seg gatenettsstruktur.

- Med 30 km/t fartsgrense i Gladengveien og Ensjøveiens sentrale deler, mener plan- og bygningsetaten det bør kunne være forsvarlig å innpasse en viss mengde prioritert parkering, også for å understøtte gatas funksjon som lavhastighetsgate. Antall parkeringsplasser bør dog begrenses så mye som mulig.

5. Ensjøforeningen deler kommunens oppfatning om betydningen av en overordnet prinsipplan for gatenett og friarealer på Ensjø. Utbyggingen, som i det all hovedsak forutsettes betalt av private, gir betydelige utfordringer mht å sikre kvaliteter i områdets offentlige og halvoftentlige rom. Ambisjonsnivået, definisjon av kvalitative rammer, utbyggingsløsninger og forutsigbar utbyggingsøkonomi må avklares via reguleringsvedtak og utbyggingsavtaler for enkeltprosjekter.

Prinsipplanen bør betraktes mer som en designhåndbok enn en områdeplan. Foreliggende planforslag er utviklet mer i en slik retning, men er fortsatt for spesifikk etter foreningens mening. Prinsipplanen anviser noen løsninger som strider mot foreliggende reguleringsforslag.

Foreningen mener utviklingen av prinsipplanen i for liten grad har skjedd i nært og forpliktende samarbeid med grunneiere. Den videre planlegging på dette nivået, bl.a. med overordnede planer for treplanting, overvannshåndtering og lyssetting, må legges opp på en mer inkluderende måte.

Mulige gjennomførings-/utbyggingsmodeller burde vært behandlet vesentlig mer utfyllende i prinsipplanen, likeså burde muligheten for etablering av et infrastrukturselskap vært drøftet. Planen burde også ha behandlet prinsipper for overføring av eierrettigheter fra private til Oslo kommune. Foreningen Ensjøbyen mener at all eiendom skal prissettes og eieroverføringer foretas etter markedsmessige prinsipper.

Kommunen må bekoste tiltak som åpning av Hovinbekken og oppgradering av områdets hovedgater Ensjøveien og Gladengveien. Mht. utforming av disse hovedgatene henvises også til uttalelse fra utbyggerne bak "*Gladenga*" og uttalelse som vil bli sendt til reguleringsplanforslaget. Områder som reguleres til offentlig trafikkareal, friareal mm. må overtas og driftes av Oslo kommune, men deler av de offentlig tilgjengelige utearealene kan reguleres til fellesområder og forbli i privat eie og drift.

Prinsipplanens syn på utbygging av Gladengveien og Ensjøveien etter miljøgateprinsipper, med lav dimensjonerende hastighet og lite tilrettelegging for gjennomkjørende trafikk, støttes. Kjørebane kan være smalere enn 6 meter, evt. i tillegg være bygget med optisk innsnevring. Gjennomgående bussfelt bør ikke etableres. Foreningen savner en drøfting av gatenes plass i grøntstrukturen. Prinsippene for åpne overvannsløsninger støttes. Det ønskes et tett samarbeid med grunneierne om den tillyste prinsipplan for overvann.

Foreningen ønsker at parkeringsnormene blir praktisert fleksibelt, med gode muligheter for kortidsparkering også langs hovedgatene.

De store parkarealene på Tøyen og Valle Hovin vil være svært nyttige også for nye Ensjøbeboere, og teller med i totalt areal for turveier og friområder. Det bør videre kunne være aktuelt å kombinere adkomstkjøring til deler av et framtidig boligområde på Tobakksfabrikken i det foreslåtte Vestre parkdrag. Grunneierne er uenige i prinsipplanens klare skille mellom offentlige og private uterom. Det bør redegjøres nærmere for hierarkiet fra større parker og turveien til halvprivate og private områder. I møte med grunneierne 01.11.05 ble det muntlig etterlyst en begrunnelse for avvik ift. Snøhettas forslag.

Prinsipplanen viser for detaljerte konkrete løsninger både for Petersborgaksen, Stålverksparken, Rolf Hofmos park og Grønvoldparken i følge Ensjøforeningen. Arealene som vises gir for store bindinger og inngrep i mindre eiendommer. Også mht. utgiftsnivået i utbyggingen av grøntarealene må det gjøres en nøye gjennomgang av ambisjonsnivået i forhold til kostnader og avsatt areal. Foreningen antyder spesielt at Grønvold park ikke er knyttet til spesielle byggeprosjekter og vanskelig lar seg gjennomføre.

I prinsipplanen burde det vært lagt opp til alternative strategier for utviklingen av grøntområder som kunne avstemmes med behandlingen av Gladengplanen.

Foreningen er uenig i omdøpingen av Ensjøveien og Gladengveien til gater og mener Ensjø like godt kan betjenes med de etablerte veiene.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det er en balansegang mellom å sikre tilstrekkelig kvalitet i det offentlige rom og samtidig få til en forutsigbar og akseptabel utbyggingsøkonomi for utbyggere, ikke minst når private aktører har såpass stort ansvar for investeringene. Boligmarkedsundersøkelsene på Ensjø viste at kvaliteten på det offentlig rom er svært viktig for framtidige beboere, noe som tilsier et rimelig høyt ambisjonsnivå. Spørsmålene knyttet til ambisjonsnivå og kostnader for offentlige rom forutsettes fulgt opp i samarbeid mellom Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og grunneierforeningen/utbyggere, via oppfølging av elementene i prinsipplanen og i reguleringsplanene.
- Plan- og bygningsetaten ønsker å bistå til at samarbeidet mellom grunneierforeningen og etatene blir nærere og mer forpliktende, også i det videre arbeidet med treplanting, overvann og belysning.
- Plan- og bygningsetaten mener det er viktig å opprettholde visse tallmessige krav ifm. regulering og opparbeidelse av det offentlige rom for å sikre tilstrekkelig arealer. Dette kan innebære føringer i prinsipplanen som blir mer ”detaljerte” enn ønskelig sett fra grunneiers side. Dette må veies opp mot hensynet til å få tilfredsstillende kvalitet på enkeltelementene i det offentlige rom. Dersom dette fører til urimelige belastninger for enkeltgrunneiere, vil det være rom for justeringer i forbindelse med de enkelte reguleringsplanene. Der løsninger skissert i prinsipplanen strider mot innsendte forslag, må det i dialog mellom forslagsstiller og kommunen, søkes etter løsninger som er akseptable for begge parter. Ved uenighet bør alternative forslag framlegges til politisk behandling. Det må understrekes at Plan- og bygningsetaten har fått i oppdrag å lage en veiledende prinsipplan. Det vil si at angitte arealstørrelser ikke kan betraktes som eksakte. Først i reguleringsplanene vil presise areal fastsettes.
- Prinsipplanen omhandler kun det offentlige rom. De omtalte halvprivate uterommene, vil bli regulert i innsendte planer, f.eks. til fellesområder. Plan- og bygningsetaten mener i utgangspunktet et visuelt klart skille mellom offentlige og private uterom er et positivt kjennetegn ved en bymessig struktur. Fellesarealer, mindre forhager o.l. vil i tillegg kunne bidra positivt til omgivelsene i enkelte tilfeller.
- Snøhettas første forslag til det offentlige rom har ligget til grunn for utarbeidelse av prinsipplanen. Foruten en endring til en mer fleksibel plan, er det gjort noen forandringer i parkstrukturen. Østre utsikt er tatt ut bl.a. på grunn av nærheten til Ensjøveien. Prinsipplanen ønsker å legge opp til attraktive og funksjonelle byrom og det er usikkert hvor attraktivt Østre utsikt kan bli med tanke på gjennomkjøringstrafikk og støy. Selv om området delvis er opparbeidet i dag, er det valg tatt ut. Direktørens utsikt er stort sett ivarett med Lilleplassen og den sentrale tverrforbindelsen. Øvrig deler av Direktørens utsikt (grøntstriper) er funksjonelt sett fanget opp i Østre parkdrag.
- Prinsipplanen legger ikke opp til behandling av gjennomførings-/utbyggingsmodeller. Plan- og bygningsetaten er enig i at temaet er svært viktig med tanke på å få fulgt opp prinsipplanen ulike elementer. Etaten vil derfor ta initiativ til at det blir utarbeidet et eget notat som omhandler dette temaet, som vedlegges denne rapporten når den sendes til politisk behandling.
- Foreningens ønske om i større grad å omtale dagens friområder på Tøyen og Valle Hovin som attraktive områder for den nye Ensjøbydelen, følges opp ved en illustrasjon i rapporten.
- Ønsket om drøfting av gatenes plass i grøntstrukturen tas til følge, spesielt gjennom arbeid med treplantingsplanen.
- Juridiske spørsmål vedr. eierskap av det offentlige rom følges opp.
- Ønsket om en mer fleksibel håndhevelse av parkeringsnormen må sees i sammenheng med

trafikkbelastningen på vei- og gatenettet både i planområdet og i omliggende gater og veier. Trafikkanalysen viser at vekst i tilbudet på parkering for kontorarbeidsplasser og handel vil bidra til økt biltrafikk på Ensjø. Generelt vil den pågående sterke satsingen på nye boliger i Oslo sentrum og indre by forutsette bruk av gjeldende parkeringsnormer dersom en ikke ønsker at biltrafikken skal kø seg unødvendig. Plan og bygningsetaten støtter seg derfor til kommentarene fra Samferdselsetaten og vegvesenet (kommentar til planleggingsprogrammet) om at det må tas utgangspunkt i nylig vedtatt parkeringsnormer for Oslo tett by, og prinsippene fra planleggingsprogrammet om tiltak som stimulerer til økte andeler som går, sykler og reiser kollektivt. En viss fleksibilitet kan gjøres i enkelttilfeller, men en bør være forsiktig med store avvik fra parkeringsnormene.

- Vedrørende Gladengveien og Hovinbekken vil kommentarene bli vurdert i reguleringsplan for nye "Gladenggata"/"Ensjøgata"
- Øvrige kommentarer tas til orientering.

6. "Gladengen"/Torstein Ramberg AS gir kommentarer på vegne av 6 grunneiere som forslagsstillere for reguleringsplanforslag "Gladengen":

- Planforlaget "Gladengen" er i godt samsvar med prinsipplanen
- Gladengens foreslåtte endrede tverrprofil for Gladengveien ønskes benyttet. Arkader nord for Petersborgaksen bør unngås. Sør for Petersborgaksen ønskes en blågrønn sone inn mot byggelinje mot boliger og næringsareal som buffersone mellom offentlig aktivitet og boligene. Også nordre del, hvor prinsipplanen antyder arkader, ønskes redusert areal for offentlig aktivitet.
- Dimensjoneringen av Stålverksparken bør ta utgangspunkt i Gladengens foreslåtte 1,3 dekar arealer, hvor parken sees i sammenheng med 1,1 dekar uteareal for barnehage. Prinsipplanen arealantydning på 2,5 til 3,5 dekar er viser for store arealer til park her.
- Hovinbekken ønskes ikke åpnet i kryssområdet ned mot Ensjøveien, men fortsatt føres i kulvert.
- Bystyrevedtak 17.3.04, punkt 10, må følges opp. Her heter det at "Parkeringsnormene bør løses fleksibelt for å sikre en smidig overgang til en tettere by".
- Utbyggingsavtaler er ikke avsluttet, men det er viktig at bl.a. kostnadsnivå mht. materialer, belegg, beplantning etc. er tilpasset et bredt marked

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Plan- og bygningsetaten mener generelt at åpnet Hovinbekk bør ha en høy grad av offentlig tilgjengelighet, særlig i områder med utadrettede funksjoner. Etaten er skeptisk til å privatisere deler av "Gladenggata", særlig i nedre del, der det er ønskelig med forretningsvirksomhet mm.
- For øvrige kommentarer vedr. profil for Gladengveien og Hovinbekken henvises til reguleringsplan og prosess for "Gladenga" og nye "Gladenggata"/"Ensjøgata"
- Størrelse av "Stålverksparken" forutsettes avklart i forbindelse med reguleringsplan for "Gladenga"

7. Box arkitekter som er engasjert for å utarbeide reguleringsplan for Ensjøveien 34, har i utgangspunktet ingen innvendinger til prinsipplanen når det gjelder det overordnede. Mht. å etablering av Malerhaugparken som en "offentlig" park på privat grunn, ønskes det gjort juridiske vurderinger og at det tildeles økonomiske ressurser til regulering / prosjektering og gjennomføring av parken. Videre bør Søndre tverrforbindelse ledes mot Strømsveien ved undergangen ved Ensjøveien, og ikke gjennom Malerhaugparken. Dette bl.a. for å få færre krysningspunkter med Strømsveien.

Plan- og bygningsetatens kommentar

Plan og bygningsetaten ønsker at Malerhaugparken får en rolle som østre "endepunkt" for attraktive målpunkter og "attraksjoner" for Søndre tverrforbindelse, med tilknytning til gang-sykkelveien langs Strømsveien. I vest munner tverrforbindelsen ut i Kampen park og turvei D2, mens den underveis tangerer eller går gjennom Rolf Hofmos plass, Ensjø torg, gågata og Ensjøplassen. Krysningspunktet med Ensjøveien forutsettes utformet på en trafiksikker måte.

Vedlegg 2

Bystyrets vedtak ved behandling 17 mars 2004 av planleggingsprogrammet for Ensjo

1. Bystyret slutter seg til hovedgrepet (2.1) og prinsippene (2.2 - 2.7) slik de er beskrevet i planleggingsprogram for Ensjo, datert august 2002, med følgende presiseringer og endringer:

Kommunen skal utarbeide en veiledende prinsipplan for det offentlige rom og den blågrønne strukturen på Ensjo. Plan- og bygningsetaten skal stå ansvarlig for utarbeidelsen i nært samarbeid med blant annet bydelen, Friluftsetaten, Vann- og avløpsetaten, Samferdselsetaten og Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Det forutsettes at det opparbeides gressletter/ballsletter i umiddelbar nærhet av Tiedemannsjordet som en fullverdig bruksmessig erstatning før en eventuell utbygging av Tiedemanns-jordet igangsettes. Det må utarbeides rekkefølgebestemmelser om dette. Hovinbekken gjenåpnes i hele dens lengde gjennom planområdet som en viktig del av den blågrønne strukturen. I tilknytning til Hovinbekken bør det i reguleringsplanarbeidet vurderes anlagt "Ensjoen" i området mellom Ensjoen og Gjovikbanen. Overvann skal håndteres i dagen med avløp til vasdraget, og ikke til kloakksystemet.

Når det gjelder parkeringsdekning skal den enhver tid gjeldende parkeringsnorm legges til grunn.

Dersom det etter at 3 000 boliger er bygget viser seg at det er i ferd med å oppstå uheldige trafikk- og miljøforhold som vanskelig lar seg forbedre, skal det gjøres en revurdering av det totale utbyggingspotensialet på 7 000 boliger innenfor intervallet 5-7 000 boliger.

Kommunen skal avsette tilstrekkelig areal på Teglverkstomta til at det kan bygges både en barneskole og en ungdomsskole der. I tillegg bes byrådet samarbeide med en eller flere grunneiere med siktemål å få sikret en tomt for barneskole i Ensjoområdet.

Med bakgrunn i arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag skal det utarbeides reguleringsplan for det sentrale området ved Ensjo T-banestasjon som i programmet er kalt "tyngdepunktet". Arkitektkonkurransen eller parallelloppdraget skal vise løsninger både med og uten bevaring av Levahns mekaniske verksted.

For øvrig slutter bystyret seg til Plan og bygningsetatens anbefalinger slik de er beskrevet i rapporten.

2. Det etableres en samarbeidsgruppe mellom Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Samferdselsetaten, Friluftsetaten, Vann- og avløpsetaten og berørt bydel som koordinerer private og offentlige parter i det videre plan- og gjennomføringsarbeid. Samarbeidsgruppen gis myndighet til å koordinere arbeidet til de ulike etater. Det forutsettes et nært samarbeid med de private.

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

4. Kommunen vil være en aktiv pådriver og en økonomisk bidragsyter til gjennomføringen av teknisk og sosial infrastruktur i Ensjoområdet. Kommunens utgifter i forbindelse med teknisk og sosial infrastruktur må vurderes i forbindelse med det årlige budsjett- og økonomiplanarbeidet.

5. Det utarbeides en boliganalyse som synliggjør behovet og markedet for ulike typer boliger. Analysen legges til grunn for reguleringsplaner og utbyggingsavtaler.

6. Det utarbeides en nærings- og serviceplan som synliggjør behov for utvikling og etablering av offentlig og privat service som følge av boligutviklingen.

7. 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 etc.

8. Byrådet bes iverksette arbeid for å etablere Torget ved Ensjo T-banestasjon så raskt som mulig.

9. Byrådet bes ta kontakt med staten for å få vurdert en flytting av jernbanestasjon fra Tøyen til Ensjo.

10. Byrådet bes håndheve parkeringsnormene fleksibelt i utviklingen av Ensjo-området for å sikre en smidig overgang til en tettere by.

11. Begrepet "bymessig struktur som en fortsettelse av strukturen i indre by", som byrådet legger til grunn for området, må forstås som gode kvartalsstrukturer som knytter nye kommunikasjonsårer sammen med det eksisterende veinettet, og som framstår med stor fasadevariasjon og med stor grad av publikumsrettede funksjoner på gateplan langs de mest beferdede trafikkløpene.

12. Begrepet "kompensatoriske kvaliteter" må konkretiseres i den enkelte reguleringssak som kvaliteter som kommer nærområdene til gode, og går ut over de krav som stilles til utearealer og bokvaliteter innenfor selve prosjektet.

13. Ved regulering av utbyggingsprosjekter innenfor kvartaler/felt som naturlig utgjør en helhet, skal sammenhengen med omgivelsene analyseres/dokumenteres slik at nødvendige helhetlige grep i byutviklingen ivaretas.

14. Eksisterende P-plasser må bevares eller kompenseres ved omregulering/nybygging. Dette gjelder også plasser som forsvinner ved en evt. omregulering av Ensjøveien til bredere gateløp.
15. Eksisterende lekeområder/lekeplasser må opprettholdes eller kompenseres i umiddelbar nærhet av dagens beliggenhet ved omregulering/nybygging. Det skal søkes å innarbeide så mange lekearealer som mulig i prinsipplanen for det offentlige rom.
16. Byrådet bes sikre en utvikling av Ensjø basert på bærekraftige prinsipper hvor det særlig satses på miljøvennlighet i bygningsløsningene.
17. Byrådes bes bidra til å realisere bystyrets mål om rimelige utleieboliger på Ensjø.
18. Det igangsettes et arbeid for å finne gode trafikale løsninger for området.

Vedlegg 3

Eksempel på privat innsats i Bjørvika og Urban sjøfront i Stavanger

I Bjørvika må grunneiere og utbyggere ta et betydelig ansvar for investeringer og drift i infrastrukturen knyttet til det offentlige rommet. Under gis en kort oppsummering av organisering og innsats som kommunen og grunneiere er blitt enige om via en egen utbyggingsavtale.

I Bjørvika er det satt en øvre grense på 2.500 kroner pr. gulvm², totalt ca. 2 milliarder kroner for hele planområdet, til private investeringer i "infrastruktur". Grunneierne har stiftet "Bjørvika Utvikling AS" som skal fungere som felles interesse og koordineringsorgan (èn forhandlingspartner), bl.a. ovenfor offentlige myndigheter. Bjørvika Utvikling har deretter stiftet BI (Bjørvika Infrastruktur), som har som sitt formål å ha samlet ansvar for og styring med all bygging av Teknisk Infrastruktur ved utvikling av området. I utbyggingsavtalen mellom kommunen og Bjørvika Infrastruktur framgår ansvarsfordelingen:

- A: Vann, avløp, overvann. Er kommunens ansvar. BI planlegger / gjennomfører på vegne av OK + fjerner gamle anlegg som erstattes + evt behov trykkvannsanlegg
- B: Veier, bruer, gs, parker, allmenninger, kaifront. Er utbyggers (BI)'s ansvar. OK skal yte et anleggsbidrag på 300 millioner NOK, mesteparten i forbindelse med det som utbygges først. OK kan suksessivt kreve overført eiendomsretten til teknisk infrastruktur B.
- C: Fjernvarme/fjernkjøling. BI's ansvar for etablering av de nødvendige anlegg / tiltak
- Det skal ikke kreves høyere standard enn OK's normale utbyggings- og driftsstandard
- Sosial infrastruktur: OK's ansvar. BI må skaffe tomter til barnehage

Ved utvikling av "Urban sjøfront" i Stavanger har kommunen skissert krav om ytelser fra utbyggere til infrastruktur og offentlige rom-tiltak på ca. 700 kr pr. gulvkvm². Kommunen tar risiko og ansvar via forskutteringer, grunnerverv, investeringer særlig i veianlegg samt i noen miljøtiltak. I Stavanger har også utbyggere slått seg sammen slik at kommunen bare forholder seg til en forhandlingspartner.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

Postadresse: Boks 364 Sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 23 49 10 10

Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.pbe.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

hvor store blir egentlig hovedgatene, parkene og plassene på Ensjø ?

Thoralv Meyers
gate

Bygdøy allé

GATER

Nye "Ensjøgata"

Nye "Gladenggata"

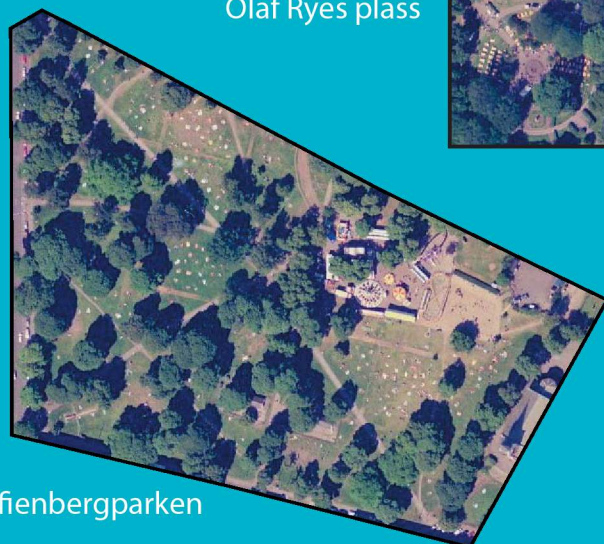
Rathkes plass



Olaf Ryes plass



Sofienbergparken

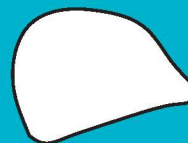


PARKER OG PLASSER

Nye Ensjøtorget



Nye Grønvoll park



Nye Tiedemannsparken

