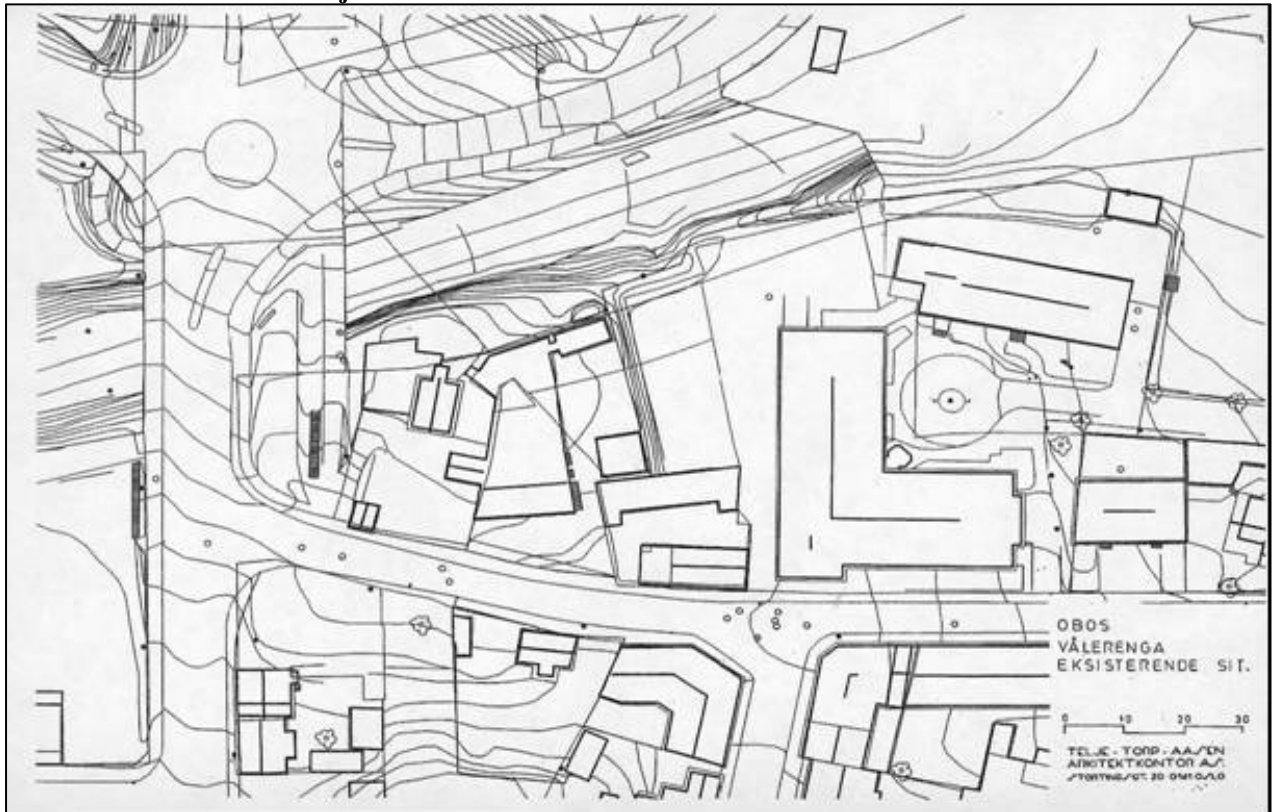


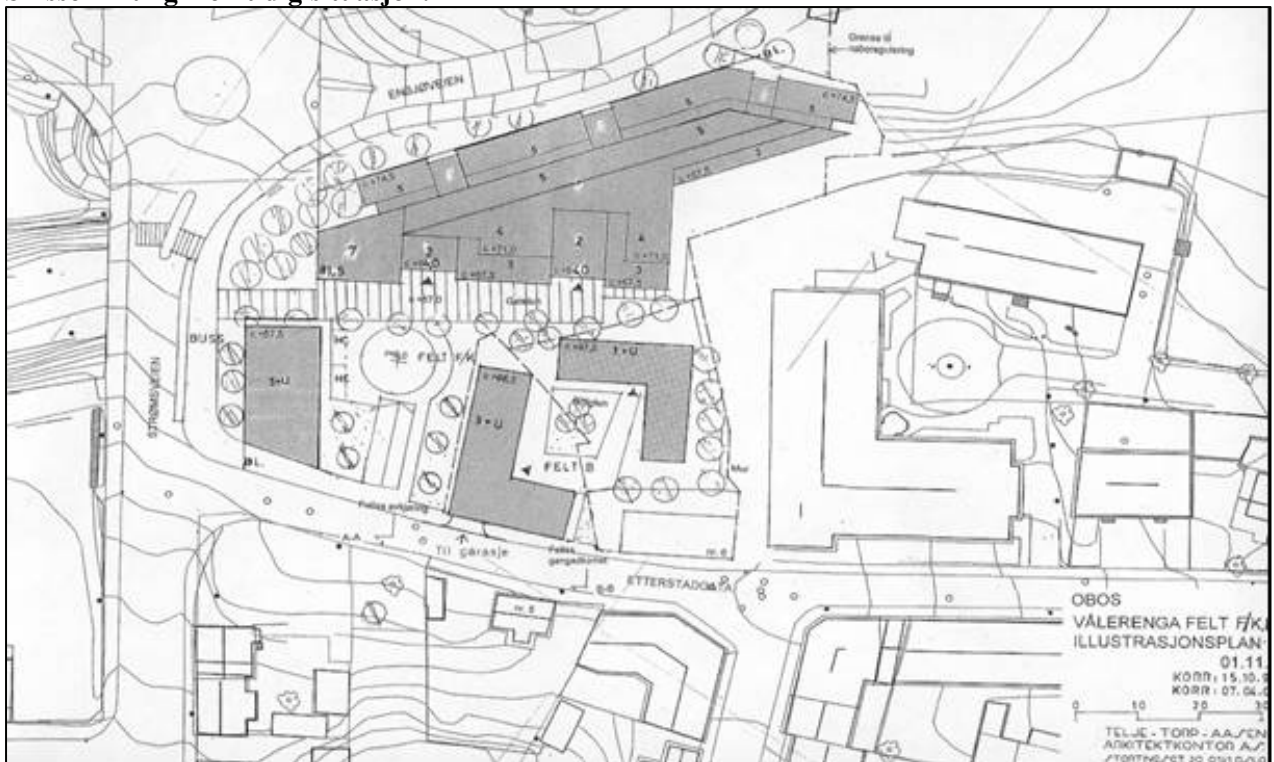
Forslagsstillers (OBOS) saksfremstilling

**Etterstadgata 2-4 m.fl.  
Reguleringsforslag til bystyret**

Skisse - eksisterende situasjon.



Skisse - mulig fremtidig situasjon.



## SAMMENDRAG

### Bakgrunn

Hensikten med planforslaget er å aktivisere et område som i dag ligger ”brakk”. Det innebærer en avslutning av bebyggelsen på Vålerenga mot Etterstad og en bebyggelse som slutter seg til allerede utført overbygging av Gjøvikbanen. Bebyggelsen vil med sin høyde og utstrekning danne en skjerm mot støy og forurensning fra hovedveien for Vålerengabebyggelsen generelt. Planforslaget søker å bygge videre på områdets karakteristiske bygningsmessige trekk og strøkets funksjonelle mangfold med boliger, butikker og kontorer lagt til rette for alle aldersgrupper.

Planområdet ligger i bydel Gamle Oslo og er 5.980 m<sup>2</sup>. Tomten er i dag bebygget med et eldre sveitserhus i Etterstadgata 2 og en mindre murbebyggelse i Etterstadgata 4. Planområdet er avgrenset av Strømsveien, Vålerengatunnelen, Vålerengens gamle hjem og Etterstadgata.

Planområdet er i dag regulert til byggeområde for offentlig bygning (barnehage), forretninger og kontor. Deler av område er regulert til offentlig trafikkområde, mens en stor del av planområdet er uregulert.

### Planforslaget

Planforslaget er utarbeidet av Telje - Torp - Aasen Arkitektkontor A/S på vegne av OBOS. Planforslaget tilrettelegger for ny kontor og forretningsbebyggelse mot Strømsveien og på lokk over Gjøvikbanen. I tillegg legges det til rette for boligbebyggelse mot Etterstadgata. Maksimal tillatt grad av utnyttning er T-BRA = 9.520 m<sup>2</sup>, hvorav inntil 1.000 m<sup>2</sup> kan være forretning. %TU for området utgjør ca. 170%.

Bebyggelsen kan oppføres i 4 etasjer mot Etterstadgata, 5 etasjer mot Ensjøveiens forlengelse og inntil 7 etasjer på hjørnet Strømsveien og Ensjøveiens forlengelse.

Planforslaget forutsetter at eksisterende bebyggelse i Etterstadgata 2 og 4 rives. En regner med å innpasse 15 - 20 leiligheter i forslagens boligdel, mens kontor- og forretningsdelen vil kunne gi 200 - 250 arbeidsplasser. Bebyggelse på lokk over Gjøvikbanen vil skjerme for forurensning fra E6.

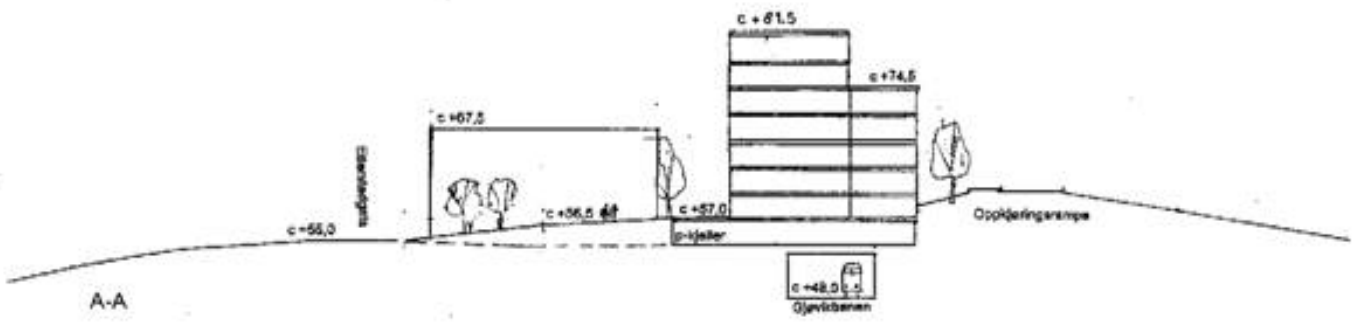
Det stilles i reguleringsbestemmelsene krav om to HC parkeringsplasser på terreng. Utover dette er det ikke nedfelt bestemmelser som sikrer tilrettelegging for funksjons- og bevegelseshemmede.

Bebyggelsen vil ikke spesielt legge opp til aktiviteter for barn og unge utover det som blir tilrettelagt i boligtunet.

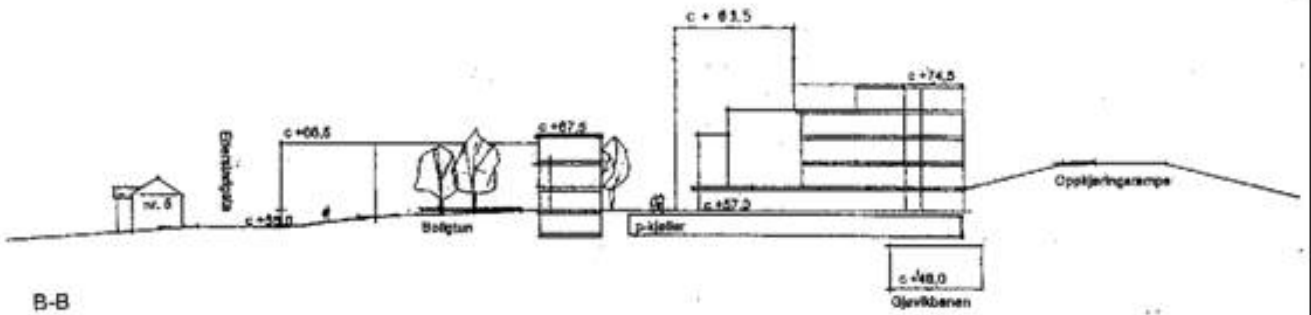
Planforslaget er endret etter offentlig ettersyn

Se utdypende saksframstilling kapittel 1.

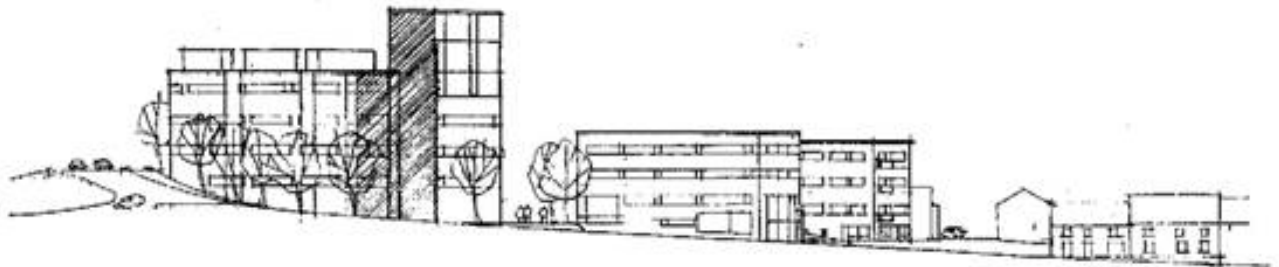
**Illustrasjoner av planforslaget**



A-A



B-B



OPPRISS FRA VEST



OPPRISS FRA SYD

## BEMERKNINGER

### FORHÅNDSUTTALELSER

#### Forurensning og støy

Etterstad Vel, Bydel Gamle Oslo, Vålerenga Vel og Etterstad Kolonihage påpeker at utformingen av bebyggelsen på tvers over Gjøvikbanen vil stoppe gjennomgangen av luft fra Groruddalen og skape en betydelig forurensning av området. Malerhaugen Vel påpeker mulighetene for øket støynivå pga. lydreflekser fra den foreslåtte bebyggelsen.

#### Trafikkforhold

Etterstad Vel, Etterstad Kolonihage og Tøyen, Nedre Kampen Vel hevder at forslaget vil virke uheldig pga. økning av trafikken i Etterstadområdet, også for avviklingen av kollektivtrafikken.

#### Reguleringsformål

Malerhaugen Vel, Tøyen, Nedre Kampen Vel og Vålerenga Vel ønsker at området bare bør bebygges med boliger og ikke med et blandet formål som foreslått.

#### Bevaringsforhold

Vålerenga Historielag ønsker å bevare eksisterende bebyggelse i Etterstadgata 2 og 4 med tilhørende vegetasjon. Byantikvaren har i sine uttalelser signalisert at han vil komme tilbake til sin vurdering av bevaringsspørsmålet under saksbehandlingen.

#### Utforming

Bydel Gamle Oslo, Tøyen Nedre Kampen Vel, Vålerenga Vel og Vålerenga Historielag er kritiske til den planlagte utbygging og Tøyen Nedre Kampen Vel bemerker at den foreslåtte utbyggingen er svært dominerende og mye høyere enn de omkringliggende bygninger.

### BEMERKNINGER VED OFFENTLIG ETTERSYN

Bydel Gamle Oslo er kritisk til planforslaget ut fra miljømessige og tilpasningsmessige hensyn. I tillegg ønsker de at Etterstadgata 2 og 4 bevares og at Vålerengas småhusstil gjenspeiles i en ny bebyggelse.

Byantikvaren finner den gamle bebyggelsen bevaringsverdig og anbefaler at denne helt eller delvis blir bevart som del av prosjektet. Byantikvaren *fraråder* planforslaget.

Helse- og velferdsetaten påpeker problemer som kan oppstå mht. trafikkstøy, evt. forurensning i grunn og evt. muligheter for luftforurensning.

Samferdselsetaten ønsker en trafikkanalyse for trafikkavviklingen i nærliggende kryss.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus påpeker at det ikke foreligger en ROS-analyse i saken.

Jernbaneverket (JBV) har kommet med innsigelse til planforslaget. JBV påpeker at krav til minsteavstander til spor, minstehøyder, bæreevne på konstruksjoner, brannsikkerhet osv. nedfelt i lover og forskrifter må ivaretas. Likeledes mener JBV at reguleringen ikke fremstår tydelig nok som en regulering i 2 nivåer.

Statens Vegvesen påpeker at del av Vegvesenets eiendom ligger innenfor den foreslåtte reguleringsplanen, og ber om at dette gis formål "Annen veggrunn" og ikke forretning/kontor. Arealet oppe på Vålerengatunnelen foreslås kombinert med formålet "Grøntarealer" som for tilgrensende plan.

Videre presiseres det at utbyggingen kan berøre konstruksjoner langs Gjøvikbanen og Vålerenga-tunnelen og at det må inngås avtaler med Statens Vegvesen om disse forhold. Det hevdes også at trafikale og forurensningsmessige forhold ikke er godt nok vurdert.

Norges Handikapforbund foreslår inntatt suppleringer i reguleringsbestemmelsene som spesifikt ivaretar funksjonshemmede.

Fortidsminneforeningen mener at Etterstadgata 2 og 4 er bevaringsverdige og at forslaget ikke tilfører området kvaliteter ut fra en bevaringstankegang.

Vålerenga Historielag karakteriserer forslaget som et fremmedelement i bydelen, og ønsker å bevare Etterstadgata 2 og 4 samt at Strømsveien 53 reguleres til park.

Vålerenga Vel går imot reguleringsforslaget og signaliserer at de vil legge frem et eget reguleringsforslag.

Malerhaugen Vel påpeker problemer med støy fra tunnelåpningen.

Etterstad Vel mener forslaget vil ha uheldige konsekvenser for miljøet på Etterstad. Vålerenga Sameie går imot forslaget pga. høyden på bebyggelsen, virkningen på luftkvaliteten m.m. Borettslaget Etterstad 1 mener at bebyggelsen er for høy, at økt trafikk vil forringe eksisterende miljø m.m. R. Amundsens & Co. AS ønsker å øke utnyttelsen på boligdelen og at det åpnes for en høyde på 4 etasjer for boligene. Videre at forretninger tillates i underetasjen mot Etterstadgata.

## ENDRINGER ETTER OFFENTLIG ETTERSYN

### Plankart

#### *Formål:*

Med bakgrunn i bemerkninger fra Jernbaneverket og Statens vegvesen er det gjort endringer på plankartet slik at offentlige trafikkområder innenfor planen nå er vist. Jernbaneformål er vist kombinasjon med overliggende formål (byggeområde og off. veiareal), mens arealet over Vålerengatunnelen er vist som off. trafikkområde (vei).

Etter off. ettersyn ble det videre avdekket at deler av nåværende atkomstareal for Vålerengen bo- og servicesenter var innlemmet i planen og foreslått regulert som del av byggeområde for forretning og kontor. Etter en dialog med eier av bo- og servicesenteret (Kirkens bymisjon) er plankartet endret slik at dette arealet, som i dag er uregulert, nå foreslås regulert til allmenntillegget formål som tillegges nåværende tomt for bo- og servicesenteret.

#### *Formålsgrenser:*

Etter anbefaling av Plan- og bygningsetaten er det gjort justeringer av formålsgrensene slik at disse ikke lenger tar utgangspunkt i eks. eiendomsgrenser, men i stedet forholder seg til foreslåtte byggegrenser). Dette gir en mer hensiktsmessig feltinndeling, uten at dette berører utbyggingsmulighetene.

#### *Byggegrenser:*

I samsvar med Plan- og bygningsetatens kommentar til planforslaget ved utleggelse til offentlig ettersyn, er det gjort mindre justeringer av byggegrensen i sørøstre del av byggeområde for forretning og kontor, slik at det nå over alt er en nærmere angitt avstand mellom byggegrensen og formålsgrensen.

Videre er det gjort en justering av byggegrensen i nordre del av boligområdet som sikrer en åpenhet i forhold til næringsdelen som er i samsvar med illustrasjonsprosjektets intensjoner.

### Bestemmelser

#### *§ 2. Formål:*

Formålsangivelsen er oppdatert i.h.t. endringene på plankartet. I tillegg er det gjort en tilføyelse slik at det tillates inntil 200 m<sup>2</sup> strøktjenlig forretningsareal på gateplan ut mot Etterstadgata, i tråd med innsendt forslag, men utelatt i bestemmelsene som lå ute til offentlig ettersyn ved en feil.

#### *§ 4.4. Utforming:*

Det er tilføyd krav om at standard leilighetsfordeling skal følges og at 1-roms leiligheter ikke tillates.

#### *§ 4.6. Avkjørsel og atkomst:*

Det er gjort tilføyelse om at det skal etableres felles innkjøring til underjordisk parkeringsanlegg for byggeområde for forretning og kontor og byggeområde for bolig og at innkjøring skal skje via boligdelen.

#### *§ 5. Byggeområde for allmenntillegget formål:*

Det er tilføyd en ny bestemmelse vedr. del av nåværende uregulert atkomstareal for Vålerenga bo- og servicesenter hvor dette arealet knyttes opp mot tidligere vedtatt reguleringsplanen for hoveddelen av senteret. Det er presisert at arealet ikke er bebyggbart.

#### *§6. Offentlig trafikkområde:*

Det er tilføyd en ny bestemmelse i tilknytning til arealet over Vålerengatunnelens nordre kulvert hvor det stilles krav om opparbeidelse som grøntareal.

*§ 7. Byggeområde for forretning og kontor/offentlig trafikkområde (jernbane):*

Det er tilføyd en ny bestemmelse der det gis føringer for overbygging av jernbanetraséen i.h.t. Jernbanelovens vilkår for at framsatt innsigelse skulle kunne trekkes.

*§ 8. Støy:*

Det er gjort en tilføyelse til støyparagrafen hvor det kreves at det ved eventuelle overskridelser av gjeldende grenseverdier for støy gjennomføres støyreducerende tiltak før det gis brukstillatelse.

*§ 9. Rekkefølge:*

Det er tilføyd en ny bestemmelse der det stilles som rekkefølgekrav at det skal utarbeides en sikkerhetsanalyse som skal tilfredsstillende Jernbanelovens krav til innhold og metodikk før det gis rammetillatelse for eventuelt overbyggingsprosjekt.

Videre stilles krav om at det skal foreligge godkjenning fra infrastruktureier (Jernbaneloven) før det gis rammetillatelse.

Tilsvarende stilles som rekkefølgekrav at det før det gis rammetillatelse til tiltak som berører konstruksjoner og/eller fundamenter i tilknytning til tilgrensende veianlegg, herunder tildekking av slike, skal foreligge godkjenning fra Statens vegvesen.

## UTDYPENDE SAKSFREMSTILLING

### INNHold

|  |           |
|--|-----------|
| <b>KAPITTEL 1: PLANFØRSLAGET</b>                         | <b>9</b>  |
| 1.1 BAKGRUNN   | 9         |
| 1.2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET                           | 10        |
| 1.3 EIERFORHOLD  | 11        |
| 1.4 PLANSTATUS   | 12        |
| 1.5 BESKRIVELSE AV PLANFØRSLAGET                         | 12        |
| 1.6 FØRSLAGSSTILLERS INTENSJONER MED PLANFØRSLAGET       | 13        |
| 1.7 ILLUSTRASJONSPLAN                                    | 14        |
| 1.8 KONSEKVENSER AV PLANFØRSLAGET                        | 15        |
| <b>KAPITTEL 2: BEMERKNINGER</b>                          | <b>16</b> |
| 2.1 LISTE OVER INNKOMNE FORHÅNDSUTTALELSER               | 16        |
| 2.2 TEMAVIS SAMMENDRAG AV FORHÅNDSUTTALELSENE            | 16        |
| 2.3 FØRSLAGSSTILLERS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTALELSENE | 16        |
| 2.4 LISTE OVER BEMERKNINGER VED OFFENTLIG ETTERSYN       | 17        |
| 2.5 SAMMENDRAG AV BEMERKNINGER VED OFFENTLIG ETTERSYN    | 18        |
| 2.6 FØRSLAGSSTILLERS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGENE       | 19        |
| 2.7 NEDFOTOGRAFERTE FORHÅNDSUTTALELSER OG BEMERKNINGER   | 21        |

## KAPITTEL 1: PLANFØRSLAGET

### Sakens bakgrunn, beskrivelse av planområdet, eierforhold, planstatus, planforslaget, og konsekvenser av planforslaget.

#### 1.1 BAKGRUNN

Forslagsstiller er OBOS. Reguleringsarbeidet utarbeides av Telje-Torp-Aasen Arkitektkontor A/S.

Bystyret vedtok i desember 1983 disposisjonsplanen for Vålerenga, som dannet grunnlag for OBOS' engasjement i bydelen. I samarbeid med kommunens boligetat (senere EEU og BOE) ble det utarbeidet program og planer etter byfornyelsesloven og det ble inngått avtaler mellom Oslo kommune og OBOS om fornyelse av Vålerenga og overbygging av Gjøvikbanen. Samtidig ble det utarbeidet reguleringsplaner for delfeltene inklusiv Felt N (langs Etterstadgata) og O1 (overbygging mellom Strømsveien og Vålerengatunnelen).

Etter en omfattende prosess med flere alternativ der også bevaring var belyst, ble det for Felt N (område begrenset av Etterstadgata, Strømsveien, Ensjøveiens forlengelse og Vålerenga Aldershjem) vedtatt riving og nybygging av lav næringsbebyggelse mot Strømsveien/Etterstadgata og barnehage med bevaring og industri- bebyggelsen i Etterstadgata 6. Felt O1 (område over Gjøvikbanen) ble ikke behandlet på grunn av en innsigelse fra veimyndighetene vedrørende avkjørsel fra Strømsveien.

På grunn av manglende vedtak om å stenge Strømsveien som forutsatt, kombinert med generelt vanskelige avsetningsforhold på boligmarkedet, stoppet utviklingen på Vålerenga opp og fornyelsesavtalen ble hevet ved voldgiftsdom i 1994. Som følge av dette ble OBOS' tomter på Vålerenga tilbakeført til Oslo kommune med unntak av Strømsveien 53 og Etterstadgata 18b som inngikk i næringsdelen av planen for område N, og som var forutsatt utviklet av OBOS i henhold til de opprinnelige planer.

Det var imidlertid reist tvil om Etterstadgata 6's egnethet som barnehagetomt. Da OBOS reiste spørsmålet om å gjenoppta planleggingsarbeidet våren 1995 satte kommunen i gang en utredning av de klimatiske og forurensningsmessige forhold rundt barnehagetomta. Utredningen forelå i august 1997 og konkluderte med at tomte ikke kunne anbefales brukt til barnehage.

Med dette utgangspunktet tok OBOS opp planleggingen av området i samråd med de øvrige eiere, Knut Ørn Collett (Etterstadgata 4) og Oslo kommune (Etterstadgata 6). I dialog med Plan- og bygningsetaten ble det utarbeidet et forslag med næringsbebyggelse over Gjøvikbanen og mot Strømsveien og boliger i Etterstadgata 4. Dette forslaget foreligger nå i en bearbeidet form der vi mener å ha ivare tatt bemerkninger fra Plan- og bygningsetaten i brev av 01.07.1998. Etterstadgata 6, som har reguleringsmessig status som spesialområde, er tatt ut av planforslaget.

OBOS mener at området bør utbygges i tråd med de tidligere byplanmessige forutsetninger gitt i disposisjonsplan og gjeldende regulering. Lokaliseringen nær det overordnede veinettet gjør det til en særlig egnet næringstomt, som også vil fungere som miljøskjerm for bebyggelsen på Vålerenga. Den skjermede delen av tomte er foreslått benyttet til boliger i tråd med kommunens ønsker.

## 1.2 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

### **Beliggenhet, avgrensning, størrelse**

Planområdet er på ca. 5.960 m<sup>2</sup> og ligger i Gamle Oslo bydel, nordøst på Vålerenga i overgangen mot Etterstad. Følgende gater/bebyggelse begrenser tomten: Strømsveien, Ensjøveiens forlengelse, Vålerengen bo- og servicesenter, Etterstadgata. Spesielt for tomten er Gjøvikbanens trasé som skjærer seg gjennom arealet i en dyp, smal fjellkløft. Nærmeste T-banestasjon er Ensjø- og Helsestasjon. Nærbutikker finnes i Strømsveien.

### **Topografi, vegetasjon, solforhold og klima**

Tomten har et tverrfall på ca. 10 m med det laveste partiet langs med Etterstadgata. Det finnes en løvtrévegetasjon på tomtens østre parti som må vike ved en utbygging. Solforholdene er meget gode idet området ligger forholdsvis fritt og ikke har noen høy nabobebyggelse. I tillegg har tomten en spesiell flott utsikt over byen og fjorden.

De klimatiske forhold er tatt opp i en egen klimavurdering av siv. ark. Hanne C. Jonassen 31. august 1997. Denne konkluderer med at det er en drengsjevind fra nordøst og forurensning fra E6 og Vålerengatunnelen. Den foreslått bebyggelsen sammen med nyplantet vegetasjon vil kunne avhjelpe den negative virkningen av disse forhold.

### **Eksisterende bebyggelse**

Tomteområdet er bebygget med et eldre sveitserhus i Etterstadgata 2 og en mindre murbebyggelse i Etterstadgata 4. Byantikvaren har avgitt en foreløpig uttalelse vedrørende Etterstadgata 2 som er oppført på Byantikvarens gule liste, se vedlagte forhåndsuttalelser.

### **Trafikk- og miljøforhold**

Tomten er omgitt av veier på 3 sider og med en økonomiskjøring til Vålerengen bo- og servicesenter på den fjerde. Området er utsatt for både støy og forurensning på grunn av sin nære beliggenhet til E-6 og Vålerengatunnelens munning.

### **Tilknytning til fjernvarme**

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

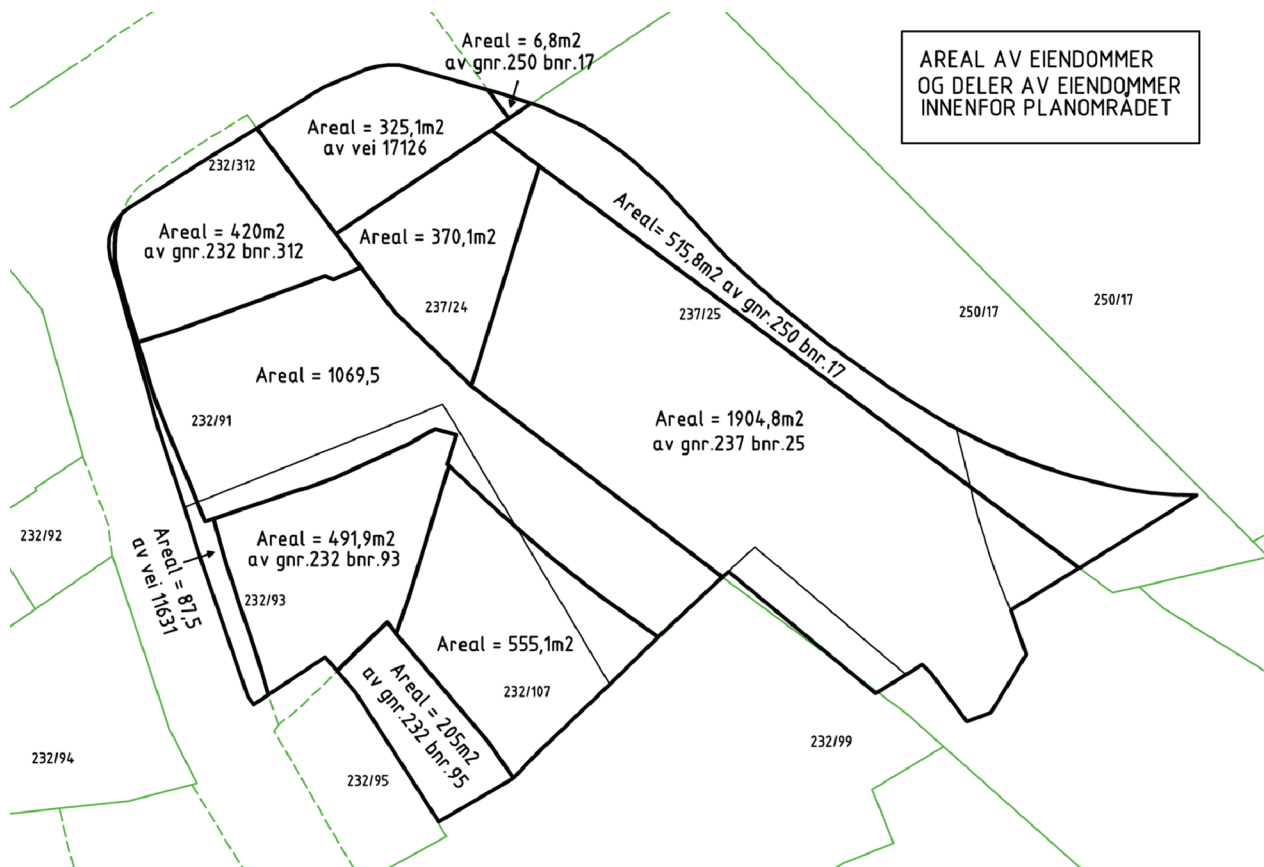
### **Tilstøtende arealer**

Omgivelsen preges av en tilfeldig bebyggelse som har vokst frem over lang tid. Vålerenga er sammensatt av tre- og murhusbebyggelse med beskjeden høyde i 2 og 3 etasjer som benyttes til boligformål. Langs Strømsveien er imidlertid bebyggelsen kraftigere og mer urban. På nordøst siden av Etterstadgata, fra Vålerenga sykehjem til Etterstadgata nr. 30, bare brutt av et par frittliggende trehus, består den eksisterende bebyggelsen av en sammenhengende gatebebyggelse i mur og betong på 4-6 etasjer. Byggene er oppført i tidsepoken fra 1880-årene og helt opp til vår tid. Denne massive bygningsstrukturen har tilsvarende tetthet langs med Østerdalsgata på Strømsveiens nordside. Mot nord og langs Gjøvikbanen ligger en kontor-, industri- og forretningsbebyggelse med høy utnyttelse, mens områdene mot øst preges av et åpent landskap med boliger, Malerhaugen og Etterstad, og veier.

Offentlig service, som Vålerenga og Jordal skole og Sotamyggen og Vålerenga barnehage, finnes i umiddelbar nærhet. Likeledes er det godt tilbud med butikker etc. langs med Strømsveien og på Etterstad. Det er flere bussforbindelser til sentrum i Strømsveien, og nærmeste T-banetilknypning er Ensjø og Helsefyrtasjon.

### 1.3 EIERFORHOLD

| GNR / BNR        | Adresse                 | Eier                       | Areal               |
|------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------|
| 250 / 17         | Ensjøveiens forlengelse | Statens vegvesen           | 523 m <sup>2</sup>  |
| 232 / 91         | Etterstadgata 2         | OBOS                       | 1070 m <sup>2</sup> |
| 232 / 93         | Etterstadgata 4         | R. Amundsen & Co AS        | 492 m <sup>2</sup>  |
| 232 / 95         | Etterstadgata 6         | Kultur- og kontorbygg Oslo | 205 m <sup>2</sup>  |
| 232 / 107        | Etterstadgata 18b       | Oslo kommune               | 555 m <sup>2</sup>  |
| 232 / 312        | Strømsveien 53          | Oslo kommune               | 420 m <sup>2</sup>  |
| Veigrunn (11631) | Etterstadgata           | Oslo kommune               | 87 m <sup>2</sup>   |
| Veigrunn (17126) | Strømsveien             | Oslo kommune               | 325 m <sup>2</sup>  |
| 237 / 24         | Gjøvikbanen             | Jernbaneverket             | 370 m <sup>2</sup>  |
| 237 / 25         | Gjøvikbanen             | Jernbaneverket             | 1905 m <sup>2</sup> |



## 1.4 PLANSTATUS

### Overordnede planer

Kommuneplan 2000, stadfestet 08.12.1999, og Kommunedelplan for indre by, vedtatt 02.12.1998 gjelder for området.

### Gjeldende regulering

Innenfor planområdet gjelder i dag følgende reguleringsplaner:

#### S-195GO (28.04.1947)

Del av eldre veiregulering for Strømsveien som omfatter del av nåværende brukonstruksjon over Gjøvikbanen.

#### S-3011 (16.11.1988)

Arealene langs Etterstadgata omfattes av denne planen. Etterstadgata 2 er regulert til byggeområde for forretning og kontor i 2-3 etasjer, maks. 1750 m<sup>2</sup>, mens Etterstadgata 4 er regulert til byggeområde for off. bygning (barnehage).

Mer enn halvparten av planområdet (åpen del av Gjøvikbanen samt arealene inntil jernbanetraséen) er i dag uregulert.

## 1.5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### Reguleringsformål

Området reguleres til:

- Byggeområde for boliger
- Byggeområde for forretning og kontor
- Byggeområde for allmennyttig formål (alders- og sykehjem)
- Offentlig trafikkområde (vei)
- Offentlig trafikkområde (vei)/offentlig trafikkområde (jernbane)
- Kombinert formål - byggeområde for forretning og kontor/offentlig trafikkområde (jernbane)

Innenfor byggeområde for boliger kan det tillates etablert virksomhet som legekontor, tannlege, barnehage, frisør og lignende, så fremt bygningsmyndighetene finner at virksomheten vil tjene strøket.

Innenfor byggeområde for forretning og kontor tillates en forretningsandel på maksimum T-BRA=1.000 m<sup>2</sup>.

Del av området som i dag er uregulert, men opparbeidet som del av serviceatkomst for Vålerenga bo- og servicesenter foreslås regulert til allmennyttig formål i tråd med dagens bruk.

Uregulert areal beliggende over Vålerengatunnelen foreslås regulert til off. trafikkformål. Arealet skal opparbeides som grøntareal og gis en utforming som harmonerer med tilgrensende grøntareal i tilknytning til boligområde i sørøst.

### Gesimshøyder

I byggeområde for forretning og kontor kan det oppføres bebyggelse inntil 3 etasjer + underetasje mot Strømsveien, 7 etasjer på hjørnet Strømsveien og Ensjøveiens forlengelse og i 5 etasjer langs med Ensjøveiens forlengelse. Mot Ensjøveiens forlengelse tillates det enkeltstående takoppbygg som heis/trappehus og ventilasjon over viste gesimshøyder, når disse er godt tilpasset byggets arkitektoniske utforming. På område regulert til boliger kan det oppføres en bebyggelse i 3 etasjer + underetasje mot Etterstadgata.

## Arealer/utnyttelse

Arealer, utnyttelse m.m. fordeler seg som vist i følgende tabell:

| Formål                       | Tomteareal                | T-BRA                       | T-BRA                      | BTA                         | %TU          | Etasjer |
|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------|---------|
|                              |                           | Inkl. beb. under terreng    | Over terreng               | Over terreng                | Over terreng |         |
| Forretnings- og kontordel *) | 4.251 m <sup>2</sup>      | 9.575 m <sup>2</sup>        | 8.100 m <sup>2</sup>       | 9.500 m <sup>2</sup>        | 190%         | 2-7 + U |
| Bolig                        | 1.355 m <sup>2</sup>      | 2.045 m <sup>2</sup>        | 1.500 m <sup>2</sup>       | 1.700 m <sup>2</sup>        | 111%         | 3 + U   |
| Allmennyttig formål          | 96 m <sup>2</sup>         | 0                           | 0                          | 0                           | 0            | -       |
| Off. vei                     | 257 m <sup>2</sup>        | 0                           | 0                          | 0                           | 0            | -       |
| <b>SUM</b>                   | <b>5959 m<sup>2</sup></b> | <b>11.620 m<sup>2</sup></b> | <b>9.600 m<sup>2</sup></b> | <b>11.200 m<sup>2</sup></b> | <b>171%</b>  |         |

\*) Forretnings- og kontordel inkluderer kombinert formål (forretning/kontor og jernbane).

## Bebyggelsens plassering

Bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser og i byggelinjer som vist på plankart. Balkonger kan utkrages utover byggegrenser/byggelinjer. Bebyggelsen er plassert med hovedtyngden opp mot Ensjøveiens forlengelse. Mot Strømsveien og Etterstadgata er bebyggelsen mer oppløst og lavere.

## Avkjørsel og parkering

Det tillates to avkjørsler fra Etterstadgata. Det tillates ikke avkjørsel fra Strømsveien eller Ensjøveiens forlengelse. Parkering skal opparbeides etter de til enhver tid gjeldende parkeringsnormer. Med unntak av to parkeringsplasser for bevegelsehemmede på terreng, innenfor byggeområde for forretning og kontor, skal all parkering etableres i garasjeanlegg under terreng.

## Estetikk, utforming

Det legges vekt på at bebyggelsen utformes i forhold til et helhetlig grep, med gode proporsjoner og med variasjon i detaljeringen. Bestandige materialer tilstrebes.

Bebyggelsen utformes med et indre gatetun som står i forbindelse med både Strømsveien og Etterstadgata. Tyngden av bebyggelsen legges mot Ensjøveiens forlengelse som en "skjerm" mot veianleggene. De øvrige byggene trappes ned og åpner seg mot Etterstadgata. Hjørnet mot Strømsveien markeres med et tårnbygg i 7 etasjer for å markere porten til Vålerenga.

## Uteoppholdsarealer

Sammen med søknad om rammetillatelse skal det foreligge utomhusplan. For hver boenhet skal det avsettes minimum 25 % av boligens bruksareal til uteoppholdsareal.

## Støytiltak

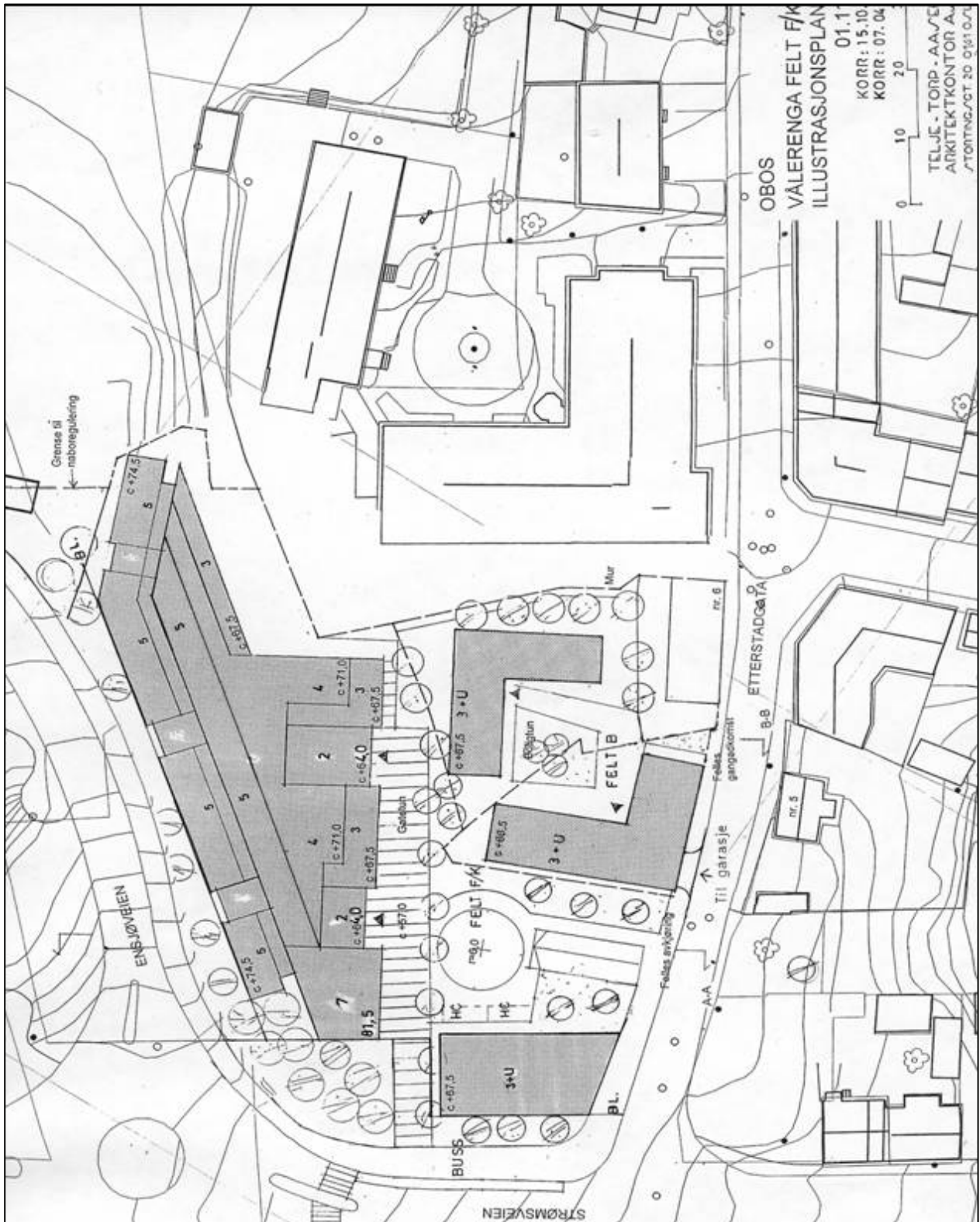
Miljøverndepartementets retningslinjer for veitrafikkstøy skal gjelde. Dersom støynivået overskrider gjeldende grenseverdier, skal det iverksettes støyskjermingstiltak som skal være gjennomført før det gis brukstillatelse.

## 1.6 FORSLAGSSTILLERS INTENSJONER MED PLANFORSLAGET

Forslagstiller ønsker med utbyggingen å avslutte byutviklingen rundt Etterstadgata/Strømsveien. I tillegg vil en med en overbygning av Gjøvikbanen kunne utnytte et tilleggsareal på en positiv måte for byen. Et kombinert formål med boliger, kontorer og forretninger slutter opp om politiske målsetninger og strøkets egenart. Selve utformingen av forslaget vil kunne virke oppsluttende i forhold til eksisterende bygningsstruktur og samtidig skjerme Vålerenga mot veianlegget i øst (E6).

## 1.7 ILLUSTRASJONSPLAN

Vedlagte illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. planforslagets ramme.



## 1.8 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

Planforslaget er i samsvar med Kommuneplan 2000 og Kommunedelplan for indre by. Det er også i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, ettersom det legger opp til høy utnyttning ved en hovedtrafikkåre, og med god kollektivdekning.

### Konsekvenser for natur og miljø

Utbyggingen vil aktivisere et område som i dag ligger ”brakk”. Dette vil gi en stimulans til eksisterende miljø samtidig som utbyggingens form og plassering vil bidra til å bedre de lydmessige forhold i nærmiljøet. Vegetasjon som fjernes vil bli erstattet med nyplanting som vil bidra til å dempe den negative virkningen av forurensning fra E-6. Eiendommen er foreslått med en forholdsvis høy utnyttelse. Den høyeste bebyggelsen vil likevel ikke påvirke sol- og lysforholdene for nabobebyggelsen pga. orienteringen. Planforslaget forutsetter at Etterstadgata 2 og 4 rives.

### Samfunnsmessige konsekvenser

Prosjektet vil ikke skape store ringvirkninger for den offentlige service. I og med at utbyggingen vil inneholde nye forretninger vil strøket som helhet tjene på dette. En regner med å innpasse 15-20 leiligheter i forslaget boligdel, mens kontor- og forretningsdelen vil kunne gi 200-250 arbeidsplasser.

### Byform, estetikk

Med den pågående boligutbygging over Gjøvikbanen vil bebyggelsen langs Etterstadgata og Østerdalsgata være en ”bakvegg” for Vålerengas bystruktur. I planforslaget er denne tydelige veggkarakter innarbeidet i tomtens bakkant opp mot åpningen av Vålerengatunellen med en næringsbebyggelse som virker som en skjerm mot veisystemets sterke trafikkbelastning. Næringsbygget har et markert hjørne mot Strømsveien – ”porten til Vålerenga” – og en avtrappet utforming mot tomtens indre gatetun.

I tomtens front, mot Vålerengabebyggelsen, er volumene trappet ned i høyden for å komme i en viss dialog med den lavere bebyggelsen mellom Strømsveien, Vålerenggata og Etterstadgata nr. 6 som er regulert til spesialområde. Man søker både å opprettholde den overordnede bystruktur langs med Etterstadgata som en byvegg samtidig som man ønsker en forsiktig dialog med bebyggelsen på sørvestre side av gata. I tillegg vil en åpning i frontbebyggelsen mot Etterstadgata sette næringsbygget i kontakt med sin kjøreadkomst og vise tomtens indre miljø rundt et gatetun. Denne åpningen korresponderer med regulert åpning i Vålerengakvartalet som munner ut ved Etterstadgata nr. 5. Fasaderekken videre langs med Etterstadgatas nordøstre side er karakterisert med tilsvarende brudd og tilbaketrekking av bebyggelsen.

### Trafikk/parkering

Trafikkbildet vil ikke endre seg vesentlig i forhold til dagens situasjon, og med den tiltenkte avkjøring fra Etterstadgata tett opp mot E-6 og Strømsveien vil belastningen med gjennomkjøring på Vålerengas øvrige gatenett bli liten. Med unntak av to parkeringsplasser for bevegelseshemmede på terreng, innenfor byggeområde for forretning og kontor, skal all parkering etableres i garasjeanlegg under terreng. Parkeringsplasser utgjør ca. 15 - 20 plasser for boligdelen og ca 50 biler for næringsdelen.

### Økonomiske konsekvenser og fremdrift

For tiltakshaver vil den totale investering for utviklingen av området ligge på rundt 150-170 mill kr. Prosjektet vil fra byggestart sysselsette 20-30 personer i 2 år. Så langt vi kan se vil ikke utbyggingen kreve større kommunale investeringer. Det tas sikte på en rask utvikling av området som er et prioritert prosjekt hos forslagsstiller.

### Konsekvenser for barn og unge

Bebyggelsen vil ikke spesielt legge opp til aktiviteter for barn og unge utover det som blir tilrettelagt i boligtunet.

### Konsekvenser for funksjonshemmede

Det stilles i reguleringsbestemmelsene krav om to HC parkeringsplasser på terreng. Utover dette er det ikke nedfelt bestemmelser som sikrer tilrettelegging for funksjons- og bevegelseshemmede.

## KAPITTEL 2: BEMERKNINGER

Forhåndsuttalelser og bemerkninger ved offentlig ettersyn er listet opp nedenfor, referert, kommentert og forhåndsuttalelser og bemerkninger ved offentlig ettersyn er gjengitt i forminsket kopi.

---

### 2.1 LISTE OVER INNKOMNE FORHÅNDSUTTALELSER

- Bydel Gamle Oslo
- Byantikvaren 1
- Byantikvaren 2
- Etterstad Vel
- Malerhaugen Vel
- Etterstad Kolonihage
- Tøyen, Nedre Kampen Vel
- Vålerenga Vel
- Vålerenga Historielag

### 2.2 TEMAVIS SAMMENDRAG AV FORHÅNDSUTTALELSENE

#### **Forurensning**

Bydel Gamle Oslo, Etterstad Vel, Vålerenga Vel og Etterstad Kolonihage påpeker at utformingen av bebyggelsen på tvers over Gjøvikbanen vil stoppe gjennomgangen av luft fra Groruddalen og skape en betydelig forurensning av området.

#### **Trafikkforhold**

Etterstad Vel, Etterstad Kolonihage og Tøyen Nedre Kampen Vel hevder at forslaget vil virke uheldig pga. økning av trafikken i Etterstadorrådet, også for avviklingen av kollektivtrafikken.

#### **Reguleringsformål**

Malerhaugen Vel, Tøyen, Nedre Kampen Vel og Vålerenga Vel ønsker at området bare bør bebygges med boliger og ikke med et blandet formål som foreslått.

#### **Støy**

Malerhaugen Vel påpeker mulighetene for øket støynivå pga. lydreflekser fra den foreslåtte bebyggelsen.

#### **Bevaringsforhold**

Vålerenga Historielag ønsker å bevare eksisterende bebyggelse i Etterstadgata 2 og 4 med tilhørende vegetasjon. Byantikvaren har i sine uttalelser signalisert at han vil komme tilbake til sin vurdering av bevaringsspørsmålet under saksbehandlingen.

#### **Utforming**

Bydel Gamle Oslo, Tøyen Nedre Kampen Vel, Vålerenga Vel og Vålerenga Historielag er kritiske til den planlagte utbygging og Tøyen Nedre Kampen Vel bemerker at den foreslåtte utbyggingen er svært dominerende og mye høyere enn de omkringliggende bygninger.

### 2.3 FORSLAGSSTILLERS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTALELSENE

#### **Forurensning**

Med hensyn til økt forurensning pga. utbyggingen viser vi til innsendt klimavurdering av Hanne C. Jonassen som konkluderer med at bebyggelsen vil virke som en skjerm mot støy og støv fra E-6. De foreslåtte tiltak med ny vegetasjon etc. vil bli fulgt opp av utbygger i det videre arbeidet.

**Trafikkforhold**

Trafikkbilde vil etter forslagsstillers mening ikke bli vesentlig endret i forhold til dagens situasjon. Bilatkomsten er lagt tett opp til øvre del av Strømsveien med kort avstand til E-6 og Vålerenga-tunellen, og all parkering skjer i P-kjeller under bebyggelsen. Det er lagt opp til gangadkomst fra kollektivtrafikken i Strømsveien via et gatetun til bebyggelsen.

**Reguleringsformål**

Forslagsstiller har lagt opp til et blandet formål med boliger og næring, hvor næringsbebyggelsen virker om en skjerm mot støy og støv fra E-6. Den vedlagte klimaundersøkelsen viser at det vil være ugunstig å bare utnytte tomten til boligformål. Etter forslagsstillers mening er et blandet formål i tråd med nærområdets eksisterende karakter.

**Støy**

Vi vil anta at avstanden mellom foreslått bebyggelse og Malerhaugen er så stor at den nevnte lydrefleksjonen kanskje ikke vil representere noe stort problem.

**Bevaringsforhold**

Med hensyn til bevaring av Etterstadgt. 2 og 4 vil vi hevde at disse eiendommene ikke har den kvalitet som tilsier bevaring. Et forhold er at de har en svært dårlig byggeteknisk standard, men også at de ligger isolert i forhold til omkringliggende småhusmiljø. En bevaring av Etterstadgt.2 vil også vanskeliggjøre utnyttelsen av eiendommen til annen bebyggelse idet huset ligger midt på tomten.

**Utforming**

Etter vår oppfatning er forslaget i samme størrelsesorden som den omkringliggende bebyggelsen langs med Etterstadgata og Østerdalsgatas østside. Dette gjelder også for den nye boligbebyggelsen over Gjøvikbanen i sør med sine 6 etasjer.

**2.4 LISTE OVER BEMERKNINGER VED OFFENTLIG ETTERSYN**

1. Bydel Gamle Oslo
2. Byantikvaren
3. Helse- og velferdsetaten
4. Samferdselsetaten
5. Vann- og avløpsetaten
6. Renovasjonsetaten
7. Eiendoms- og byfornyelsesetaten
8. Undervisningsbygg Oslo KF
9. Fylkesmannen i Oslo og Akershus
10. Jernbaneverket
11. Statens vegvesen
12. Hafslund Nett AS
13. Norges Handikapforbund Oslo
14. Fortidsminneforeningen
15. Vålerenga historielag
16. Vålerenga Vel
17. Malerhaugen Vel
18. Etterstad Vel
19. Vålerenga Sameie
20. Borettslaget Etterstad 1
21. R. Amundsen & Co. AS

## 2.5 SAMMENDRAG AV BEMERKNINGER VED OFFENTLIG ETTERSYN

1. Bydel Gamle Oslo er kritisk til planforslaget ut fra miljømessige og tilpasningsmessige hensyn. I tillegg ønsker de at Etterstadgata 2 og 4 bevares og at Vålerengas småhusstil gjenspeiles i en ny bebyggelse.

Bydelen stiller følgende krav på er mer generelt grunnlag:

- Tilrettelegging av en universell utforming.
- Plan- og bygningsetatens norm for leilighetsfordeling.
- Fraråder barnehage og boliger i sammen bygning.

2. Byantikvaren finner den gamle bebyggelsen bevaringsverdig og anbefaler at denne helt eller delvis blir bevart som del av prosjektet. Byantikvaren *fraråder* planforslaget.

3. Helse- og velferdsetaten påpeker problemer som kan oppstå mht. trafikkstøy, evt. forurensning i grunn og evt. muligheter for luftforurensning. Det henvises til gjeldende forskrifter og norske standarder som kan være aktuelle.

4. Samferdselsetaten lister opp en rekke detaljkommentarer til forslaget som adkomst fra offentlig vei, parkering i hht. gjeldende norm for Oslo kommune, varelevering, etc. Videre ønsker etaten en trafikkanalyse for trafikkavviklingen i nærliggende kryss pga. økt trafikkmengde fra Etterstadgt. 39 og utbyggingen på Ensjø langs Biskop Jens Nilssøns gate.

Etaten ønsker at byggelinjen mot krysset Etterstadgt./Strømsveien trekkes ca. 5 m mot nordøst pga. symmetri i krysset, og at bebyggelsen trekkes sammen mot Strømsveien for å bedre støyforholdene for boligene.

5. Vann- og avløpsetaten viser til en 300 mm hovedledning over tomtens nordlige del. Overvann må behandles på eget område (infiltrasjon) evt. noe kan føres til overvannsledning i Strømsveien.

6. Renovasjonsetaten viser til sine forskrifter for Oslo og anbefaler i dette tilfellet at standplasser legges på bakkenivå.

7. Eiendoms- og byfornyelsesetaten har ingen kommentarer til forslaget.

8. Undervisningsbygg Oslo KF har ingen bemerkninger til planforslaget.

9. Fylkesmannen i Oslo og Akershus påpeker nødvendigheten av at tiltak blir iverksatt for at krav til luftforurensning og støy blir ivaretatt. Det påpekes også at det ikke foreligger en ROS-analyse i saken, men Fylkesmannen vurderer det slik at kommunen selv må finne en hensiktsmessig avveining av omfanget av analysen, ut fra den enkeltes plans omfang.

10. Jernbaneverket påpeker at det må være et nært samarbeid med JBV og utbygger slik at krav til minsteavstander til spor, minstehøyder, bæreevne på konstruksjoner, brannsikkerhet osv. nedfelt i lover og forskrifter kan ivaretas. Likeledes mener JBV at reguleringen ikke fremstår tydelig nok som en regulering i 2 nivåer. Reguleringsbestemmelsen må utvides slik at det fremgår at reguleringen *under* lokket gjelder jernbaneformål.

11. Statens Vegvesen påpeker at del av Vegvesenets eiendom gnr. 250, bnr. 17 ligger innenfor den foreslåtte reguleringsplanen og ber om at dette gis formål "Annen veggrunn" og ikke forretning/kontor. Arealet oppe på Vålerengatunnelen foreslåes kombinert med formålet "Grøntarealer" som tilgrensende plan S-3160.

Videre presiseres det at utbyggingen kan berøre konstruksjoner langs Gjøvikbanen og Vålerengatunnelen og at det må inngås avtaler med Statens Vegvesen om disse forhold.

Det hevdes også at trafikale og forurensningsmessige forhold ikke er godt nok vurdert.

12. Hafslund Nett AS påpeker installasjoner i området samt vedlegger retningslinjer for etablering og rehabilitering av veilys.

13. Norges Handikapforbund overfører en rekke overordnede premisser for å imøtekomme krav til tilgjengelighet, boligstandard, utforming etc. for handikappede med henvisning til politiske vedtak og rundskriv. Det foreslås i tillegg inntatt suppleringer i reguleringsbestemmelsene som spesifikt ivaretar funksjonshemmede.

14. Fortidsminneforeningen mener at Etterstadgata 2 og 4 er bevaringsverdige og at forslaget ikke tilfører området kvaliteter ut fra en bevaringstankegang. Det hevdes at forslaget trekker ”motorveiarkeitektur” inn i bevaringsområdet og at dagens situasjon avslutter mot trafikkanleggene på en positiv måte.

15. Vålerenga Historielag gir en interessant redegjørelse for området historie. De karakteriserer forslaget som et fremmedelement i bydelen og ønsker å bevare Etterstadgata 2 og 4 samt at Strømsveien 53 reguleres til park.

16. Vålerenga Vel går imot reguleringsforslaget og begrunner dette detaljert i 7 punkter. Vålerenga Vel signaliserer også at de vil legge frem et eget reguleringsforslag for området som innebærer bevaring av grøntstruktur og eksisterende bygninger.

17. Malerhaugen Vel påpeker problemer med støy fra tunnelåpningen som vil forsterkes ved den foreslåtte utbygging. Velet mener også at bebyggelsen bør snus og ligge som lameller parallelt med Strømsveien.

18. Etterstad Vel mener forslaget vil ha uheldige konsekvenser for miljøet på Etterstad ved at de mister utsikt og at det vil bli en betydelig øking av trafikken.

19. Vålerenga Sameie er ikke ubetinget negativ til en bebyggelse i Etterstadgt. 2 og 4, men går imot forslaget pga. høyden på bebyggelsen, virkningen på luftkvaliteten, trafikksikkerhet og parkeringsforhold.

20. Borettslaget Etterstad 1 bemerker at bebyggelsen er for høy og vil fjerne utsikt samt at økt trafikk vil forringe eksisterende miljø for disse eiendommene.

21. R. Amundsens & Co. AS ønsker å øke utnyttelsen på boligdelen fra T-BRA 1500 m<sup>2</sup> til T-BRA 1.700 m<sup>2</sup>. Likeledes at det åpnes for en høyde på 4 etasjer for boligene, og at mulige forretninger tillates i underetasjen mot Etterstadgata.

## 2.6 FORSLAGSSTILLERS KOMMENTARER TIL BEMERKNINGENE

### 1. Kommentarer til bemerkning fra Bydel Gamle Oslo:

Vi har tidligere gjort rede for området bystruktur og våre tanker mht. tilpasning. En bevaring av Etterstadgata 2 og 4 samt en småhusbebyggelse vil ikke gjøre det økonomisk mulig med et overbyggingsprosjekt.

De generelle krav fra bydelen er avspeilet i planforslaget med unntak for leilighetsfordelingen. Denne er først aktuell i en detaljplanfase.

### 2. Kommentarer til bemerkning fra Byantikvaren :

Byantikvaren har i brev av 22.01.04 frafalt krav om utredningsplikt etter Forskriftenes § 4.1a. Videre fremholder Byantikvaren i sine bemerkninger ”gjennom befarer er Byantikvaren også på det rene med et langt fremskredet forfall som gjør at regulering til bevaring kan være vanskelig”.

Forslagstiller vil hevde at Etterstadgata 2 og 4, som det fremkommer i saksfremstillingen, er i elendig bygningsmessig forfatning og har en plassering på tomte som umuliggjør en fornuftig arrondering av nye bygninger. I tillegg ligger byggene isolert og utenfor området med den karakteristiske trehus- bebyggelsen på Vålerenga.

### 3. Kommentarer til bemerkning fra Helse- og velferdsetaten:

Gjeldende forskrifter og standarder vil bli fulgt opp i den videre planprosess.

*4. Kommentarer til bemerkning fra Samferdselsetaten:*

De generelle bemerkningene er innarbeidet i planforslaget. At forslagstiller skal pålegges å utarbeide en trafikkanalyse fordi det foregår annen utbygging i området kan synes diskutabelt.

Ved den viste byggelinje mot nordøst kan en beholde en større åpenhet både mot bussholdeplassen og rundkjøringen i Strømsveien. Dette kan etter forslagstillers mening bidra til bedre trafiksikkerhet i området, samtidig som det er en bevisst byforming av Strømsveiens avslutning. Forslagstiller mener også at det er viktig å eksponere det indre gatetunet og forslaget hovedganglinje mot kollektiv- trafikken. Avstanden fra holdeplassen til boligene er ca. 45 m.

*5. Kommentarer til bemerkning fra Vann- og avløpsetaten, Oslo kommune:*

Ved videre planlegging av området vil etatens bemerkninger bli tatt hensyn til og en flytting av vannledningen vil inngå i prosjektet.

*6. Kommentarer til bemerkning fra Renovasjonsetaten:*

Ved videre planlegging av området vil etatens forskrifter og bemerkninger bli tatt hensyn til og standplasser vil søkt forhåndsgodkjent.

*7. Kommentarer til bemerkning fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten:*

Ingen.

*8. Kommentarer til bemerkning fra Undervisningsbygg Oslo KF:*

Ingen.

*9. Kommentarer til bemerkning fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus:*

Gjeldende standarder og krav til luft- og støyforurensning vil bli ivaretatt i den videre planprosess.

Forslagstiller er av den oppfatning at verken omfanget eller innholdet i forslaget skulle tilsi nødvendigheten av en ROS-analyse.

*10. Kommentarer til bemerkning fra Jernbaneverket:*

Forslagstiller er enig med JBV i deres innsigelser og beklager at de påtalte forhold ikke er innarbeidet i planforslaget. Utbygger er innstilt på, i samarbeid med JBV, å planlegge bebyggelsen slik at de tekniske krav til jernbanen blir ivaretatt. Reguleringsbestemmelsen bør presiseres i hht. forslaget til JBV samt en evt. endring av skravur for byggeformål bør overveies.

*11. Kommentarer til bemerkning fra Statens Vegvesen:*

Forslagstiller er enig med Vegvesenet at området oppe på Vålerengatunnelen bør inngå som ”Grøntarealer” sammen med tilgrensende plan S-3160. Man er mer usikker på hvor grensen går mellom gnr. 250/bnr 17 og gnr. 237/bnr 25 og vil foreslå at reguleringsformålet på arealet mellom Ensjøveiens forlengelsesfortau og byggelinjen mot øst blir en del av avtalen som skal forhandles frem mellom utbygger og Statens Vegvesen. Utbygger er inneforstått med at nødvendige avtaler må være på plass før en utbygging kan igangsettes. Forslagstiller mener trafikk- og støyforhold er godt nok belyst i saksfremstillingen.

*12. Kommentarer til bemerkning fra Hafslund Nett AS:*

Utbygger er inneforstått med at nødvendige endringer i eksisterende el. anlegg må planlegges i samarbeid med Hafslund og at kostnadene ved endringer, flyttinger etc. belastes byggherren.

*13. Kommentarer til bemerkning fra Norges Handikapforbund:*

Forslagstiller vil forholde seg til gjeldende bygningslov mht. tilrettelegging for funksjonshemmede. I saken fremgår det under konsekvenser for funksjonshemmede ”det vil legges til rette for funksjons- eller bevegelseshemmede med heis fra garasjeanlegg til etasjene i Felt F/K. For boligdelen vil 1. etg. være tilgjengelig for bevegelseshemmede. Ved gatetunets snuplass vil det opparbeides 2 HC-plasser for bil”. Det kan også anføres at det er ingen utvendige trapper i planen.

*14. Kommentarer til bemerkning fra Fortidsminneforeningen:*

Forslagstiller er uenig med Fortidsminneforeningen i at området avsluttes positivt mot trafikk- anleggene. Vi oppfatter tomteområdet som et uryddig, åpent brakklandskap som verken tjener en byutvikling eller er

positiv for den delen av Vålerenga som er bevaringsverdig. Det er etter forslagstillers oppfatning viktig å avslutte Strømsveien bygningsmessig opp mot trafikkanleggene samtidig som Etterstadgata kan få en fast avslutning mot nord. Dette er i sum en byreparasjon som kan være positiv både som vern av eksisterende miljø og som byutvikling.

*15. Kommentarer til bemerkning fra Vålerenga Historielag:*

Forslagstiller har i planens pkt. 1.8 redegjort for sin oppfatning av Vålerengas spesielle karakter og områdets byform og estetikk. Det er også gjort rede for i tidligere tilsvar forslagstillers oppfatning av bevaringsspørsmålet. Det er vel heller ikke åpenbart at ”Sotahjørnet” med sin symbolikk for Vålerenga og VIF forsvinner fordi det kommer nye elementer inn i området.

*16. Kommentarer til bemerkning fra Vålerenga Vel:*

Forslagstiller registrerer at Vålerenga Vel har en totalt annen oppfatning av hvordan området bør reguleres. Det har etter forslagstillers mening liten hensikt å gå inn på enkeltpunktene i bemerkningene idet utgangspunktet til velet er det motsatte av forslagstiller. Vi har tidligere mottatt varsel fra Vålerenga Vel om igangsetting av reguleringsarbeid for området – datert 24. juli 1998 – siden er det ikke fremkommet noen ny informasjon

*17. Kommentarer til bemerkning fra Malerhaugen Vel:*

Forslagstiller har tidligere kommentert at det er en betydelig avstand mellom støykilden og Malerhaugens boligbebyggelse og at eventuell støy vil bli reflektert i en relativt smal sektor. En lamellbebyggelse vil etter forslagstillers mening bryte markert med områdets bebyggelsesstruktur og vil ikke representere noen god løsning mht. støyproblemene.

*18. Kommentarer til bemerkning fra Etterstad Vel:*

Sett i en større sammenheng vil denne utbyggingen berøre bare en liten del av Etterstadorrådet og da den delen som er knyttet til eksisterende gjennomgangsveier og Vålerengatunnelen. Mht. trafikkbildes endring vil det etter forslagstillers mening ikke i vesentlig grad berøre boligdelen på Etterstad. De 15-20 leiligheter som er tenkt i utbyggingen vil neppe representere et vesentlig større press på butikkene på Etterstad.

*19. Kommentarer til bemerkning fra Vålerenga Sameie:*

Den tilbaketrunkne bebyggelsen i forslaget opp mot Strømsveien bør kunne ivareta luftdrenasjen for forurensning i øst-/vestretningen. Forslagstiller mener at bebyggelsen er i tråd med og bygger videre på eksisterende bebyggelsesmønster.

Trafikken til området har kort kjørelengde ut mot Strømsveien og parkeringsdekningen vil følge P-normen fastlagt av Oslo kommune

*20. Kommentarer til bemerkning fra Borettslaget Etterstad 1:*

Begge disse bemerkningene er kommentert tidligere.

*21. Kommentarer til bemerkning fra R.. Amundsens & Co. AS:*

Forslagstiller mener det ikke er riktig å øke tomteutnyttelsen for boligdelen verken med hensyn til areal eller etasjehøyder. Dette av hensyn til nabobebyggelse i sør og vest. I §4 i reguleringsbestemmelsene fremkommer at det er inntatt forretningsformål i U-etg. mot Etterstadgata i boligbebyggelsen.

## **2.7 NEDFOTOGRAFERTE FORHÅNDSUTTALELSER OG BEMERKNINGER**

Nedfotograferte forhåndsuttalelser og bemerkninger ved offentlig ettersyn følger på de neste sidene

