



Arkivsak: 200700961
Arkivkode: 512
Saksbeh: Knut Hammervold

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Miljø, plan og samferdselskomiteen	27.08.12	37/12
Bydelsutvalget	13.09.12	121/12

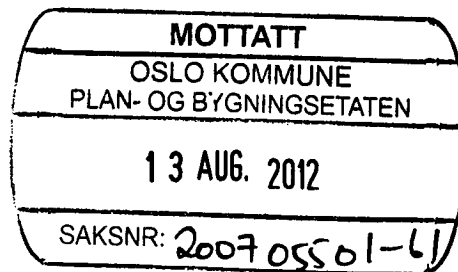
GREFSENKOLLVEIEN-KURVEIEN- FORSLAG TIL DETALJREGULERING

Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 13.09.12 og har fattet følgende vedtak

- 1. Bydelsutvalget i Nordre Aker anbefaler at barnehagen plasseres på et sted på tomten der solforholdene i åpningstiden er tilfredsstillende. Det er i så tilfelle sterkt ønskelig at det tilrettelegges for barnehage på tomten da behovet for ordinære barnehageplasser i dette området er stort.*
- 2. Bydelsutvalget i Nordre Aker mener fortsatt en adkomst til barnehagen fra Kurveien er uheldig og ber om at denne etableres Grefsenkollveien. Det burde også være enklere og mer naturlig dersom barnehagen finner en annen plassering på tomten.*
- 3. Bydelsutvalget er, til tross for utbygging av Kjelsås og Grefsen skoler, bekymret for antall elevplasser i Grefsen-Kjelsås-Disen-området. Det bør vurderes rekkefølgebestemmelser i forhold til videre skoleutbygging i området.*
- 4. Bydelsutvalget i Nordre Aker gir sin tilslutning til det øvrige planforslaget for utbygging av eiendommen i Grefsenkollveien-Kurveien, gnr. 75, bnr. 1075*



Oslo kommune
Renovasjonsetaten



Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Dato: 09.08.2012

Deres ref:
200705501-58

Vår ref (saksnr):
201201340-2

Saksbeh:
Anita Stangeland, 941 35 542

Arkivkode:
512.1

**REGULERINGSSAK - GREFSENKOLLVEIEN - KURVEIEN - KUNNGJØRING OM
OFFENTLIG ETTERSYN - FORSLAG TIL DETALJREGULERING**

Renovasjonsetaten (REN) viser til brev av 02.08.2012, kunngjøring om offentlig ettersyn. Saksnummer 200705501 og har følgende bemerkninger:

Ved nye boligprosjekter, må følgende tas til etterretning. "Forskrift om renovasjon av husholdningsavfall i Oslo kommune, vedtatt av Oslo Bystyre 15. februar 2012", samt krav og anbefalinger i "Veileder for plassering av avfallsbeholdere". www.renovasjonsetaten.no

REN har et lovpålagt ansvar for å sørge for innsamling av husholdningsavfall, mens næringslivet ikke er underlagt slik restriksjon. Næringsvirksomhet kan fritt velge hvilken avfallsaktør som skal håndtere deres oppståtte avfall. For å unngå krysssubsidiering er REN pliktig til å skille husholdningsavfall fra næringsavfall.

I barnehager kan det legges til rette for utstrakt kildesortering. I utgangspunktet blir avfall generert fra barnehagen klassifisert som næringsvirksomhet, og søknad om opprettelse av abonnent må sendes REN.

Næringsvirksomhet med mindre mengder avfall som ønsker å kildesortere matavfall og plastemballasje etter kommunens henvisninger må påføre dette i søknaden. REN vil gjennomgå retningslinjene med virksomheten og kvalitetssikre at avfallet leveres på samme betingelser som husholdningene. Det forutsettes at husholdningsavfall og næringsavfall plasseres i separate beholdere.

Som renovasjonsteknisk løsning hvor det er planlagt ca 77 boliger anbefaler REN etablering av avfallsbrønn, en underjordisk oppsamlingsenhet som graves ned i bakken.

Avfallet i oppsamlingsenheten komprimeres kontinuerlig av tyngdekraften og av nytt avfall som kastes. Avfallet blir lagret kaldt og komprimert under bakken. Dermed slipper man problemene med overfylte avfallsbeholdere. Brønner gir også sjeldnere behov for tømning og er videre et mer hygienisk og estetisk system enn tradisjonelle avfallsbeholdere.

: Sammen gjør vi Oslos viktigste jobb



Renovasjonsetaten

Postadresse:
Postboks 4533 Nydalen
0404 OSLO

Besøksadresse:
Gjerdrums vei 10 B
E-post: postmottak@ren.oslo.kommune.no

Organisasjonsnr.:
NO 976 820 088

Sentralbord: 02 180
Kundetorg: 23 48 36 50
Telefaks: 23 48 36 01

For å bidra til økt ombruk og materialgjenvinning i planområdet vil REN anbefale at det i tillegg avsettes arealer til returpunkt for glass- og metallemballasje. Også for returpunkter kan avfallsbrønner med fordel benyttes.

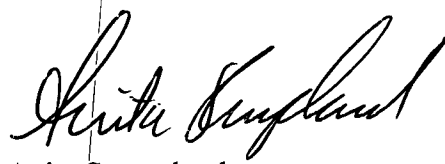
Samtidig må det tas hensyn til at renovasjonsbiler har tilgang til boligeiendommene i området nærliggende både under og etter bygging, slik at den lovpålagte avfallshåndteringen til RENs kunder kan utføres forsvarlig.

Før videre planarbeid i forhold til renovasjon vil REN anmode alle utbyggere om å ta direkte kontakt med oss vedrørende volumberegning, plassering og type avfallsløsning slik at disse kan forhåndgodkjennes. Kontaktperson i REN er Øivind Juliussen, telefon 23 48 37 67.

Med hilsen

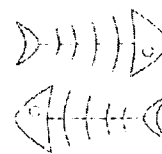
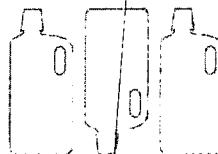
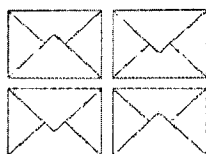
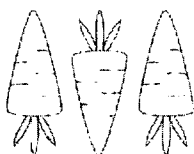
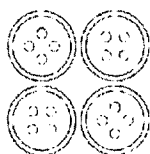


Øivind Juliussen
teamleder



Anita Stangeland
saksbehandler

: Sammen gjør vi Oslos viktigste jobb





Oslo kommune
Vann- og avløpsetaten

Plan- og bygningsetaten

Postboks 364, Sentrum
0102 OSLO

Dato: 04.09.2012

Deres ref.:
200705501-58

Vår ref. (saksnr.):
12/04475-2

Saksbeh.:
Svein Oddvar Korsvik, 47354226

Arkivkode:
512.1

**GREFSENKOLLVEIEN - KURVEIEN - KUNNGJØRING OM OFFENTLIG
ETTERSYN FRA 06.08.2012 TIL 17.09.2012 - FORSLAG TIL DETALJREGULERING**

Vi viser til Deres brev datert 02.08.2012 angående kunngjøring om offentlig ettersyn forslag til detaljregulering for Grefsenkollveien – Kurveien.

Vann- og avløpsetaten har ikke merknader til planforslaget.

Med hilsen

Roar Thorheim
fungerende leder byggherreenheten

Terje Rødberg
overingeniør

Godkjent og ekspedert elektronisk



Vann- og avløpsetaten

Postadresse:
Postboks 4704 Sofienberg
0506 Oslo
Besøksadresse:
Herslebs gate 5

Telefon: 02 180 Bankgiro: 1315.01.01462
Telefaks: 23 43 70 80 Org.nr.: 971 185 589 MVA
E-post: postmottak@vav.oslo.kommune.no
Internett: www.vav.oslo.kommune.no



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 OSLO

Dato: 13.09.2012

Deres ref.: 200705501- Vår ref.: 11/04082-6
58

Saksbeh.: Janina Frahm Kringstad
Org. enhet: Utredning

Arkivkode: 512

OFFENTLIG ETTERSYN - FORSLAG TIL DETALJREGULERING - GREFSENKOLLVEIEN - KURVEIEN

Vi viser til planforslaget for Grefsenkollveien/Kurveien, som ligger ute til offentlig ettersyn.

Det er positivt at det reguleres areal til formålet friområde naturområde og turvei. Planområdet er i dag i stor grad vegetasjonspreget, og vi mener det er gunstig at det er tatt inn i bestemmelsene at vegetasjonen i friområdet skal bevares. Turveien vil kunne være en viktig snarvei for beboere i nærområdet til bussholdeplassene i Grefsenkollveien.

Planområdet grenser til marka, og ligger svært eksponert til. Det er svært viktig å ta hensyn til tiltakets fjernvirkning. Vi anser det av den grunn positivt at bygningene underordner seg Grefsenkollveien (K+237) ved å sikre en maksimal gesimshøyde på K+236. Det sikres også i bestemmelsene at bygningene skal ha mørke farger og flate tak.

Bygningenes tak vil bli svært synlige fra Grefsenkollveien. Vi er klar over at planprosessen har kommet langt, men vi ønsker allikevel å peke på fordeler ved bruk av grønt tak. I tillegg til å fordøye overvann vil et grønt tak blant annet bidra til redusert energiforbruk innendørs, bedre lokal luftkvalitet og til å gjøre bygningenes takflater mindre eksponerte. Vi anmoder derfor om at utforming med grønne tak vurderes.

I Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering av planforslaget beskrives at allmenhetens tilgjengelighet til turveien må tinglyses før planen sendes til politisk behandling. Dette er i tråd med innspill som Bymiljøetaten har gitt tidligere i prosessen.

Plan- og bygningsetaten har også skrevet at utbyggingsavtale kan være aktuelt for opparbeidelse av offentlig vei. Vi er usikre på om det er behov for en utbyggingsavtale eller om dette kan tas gjennom et veipålegg, og vi anmoder om at PBE vurderer dette.

Reguleringsbestemmelsene:

§3.4 Parkering:

Her bør det nevnes at også sykkelparkering skal være i tråd med parkeringsnormene.

Bymiljøetaten

Besøksadresse:
Hollendergata 5
Postadresse:
Postboks 9336 Grønland
0135 OSLO

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 30 09

E-post: postmottak@bym.oslo.kommune.no
Internett: www.bym.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315.01.03376
Org.nr: NO 996 922 766

§3.6 Miljøforhold:

Her er det beskrevet at støyskjerming skal tilfredsstilles i henhold til Miljøverndepartementets rundskriv T1442, tabell 2. Denne tabellen omhandler anbefalte støygrenser blant annet ved etablering av bolig. T1442 er revidert i 2012, og det er nå tabell 3 det er riktig å henvise til.

§5: Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Det må tas inn i reguleringsbestemmelsene at Bymiljøetaten skal godkjenne byggeplan for de offentlige samferdselsarealene i forbindelse med søknad om rammetillatelse. I denne bestemmelsen står det at plassering av leskur er vist på plankartet, men dette kommer ikke tydelig frem av kartet. Det bør tas inn i bestemmelsene at det tillates opparbeidet lehus på arealet.

Plankartet:

Langs Grefsenkollveiens østside er det regulert en relativt lang strekning med fortau. Det er mulig at fortauet kan være kortere, og dette bør vurderes ut fra terrengforholdene.

Ved planinitiativ spilte Bymiljøetaten (tidligere Samferdselsetaten) inn at Grefsenkollveien burde inkluderes i planområdet. Det ble beskrevet at utgangspunktet for reguleringen av veien skal være eksisterende vei og regulert tverrsnitt sør for Grefsenkollveien 20 F, med samlet regulert veibredde på 10 meter, herav 2,75 meter fortau. Det er beskrevet i forslagsstillers faglige begrunnelse at Grefsenkollveien reguleres i 10 meter bredde. I foreliggende plankart kan det imidlertid se ut til at veien er tegnet inn med en samlet bredde på 9 meter på størstedelen av strekningen. Vi anbefaler at veien reguleres i 10 meters bredde.

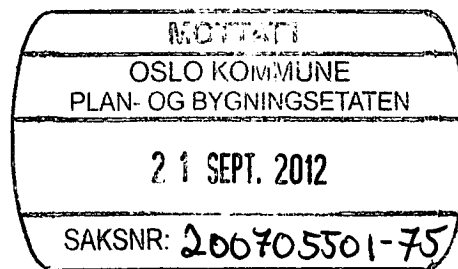
Med vennlig hilsen

Solveig W. Renestøl
seksjonssjef
Godkjent elektronisk

Janina Frahm Kringstad
overingeniør



Oslo kommune
Byantikvaren



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
INTERNPOST

Dato: 19.09.2012

Deres ref:
200705501

Vår ref (saksnr):
07/ 1127

Saksbeh:
Tove Solbakken, 23 46 02 80

Arkivkode:
512 - 17/ 1075

**17/1075 GREFSENKOLLVEIEN /KURVEIEN - UTTALELSE TIL
REGULERINGSFORSLAG VED OFFENTLIG ETTERSYN**

Byantikvaren viser til brev av 02.08.2012, med oversendelse av forslag til detaljregulering på eiendom ved Grefsenkollveien/Kurveien. Byantikvaren har tidligere uttalt seg i saken, i brev av 02.07.2007, 29.08.2007 og 25.09.08. Vi beklager sent svar, noe som skyldes sykdom.

Nyere tids kulturminner

Byantikvaren har tidligere vurdert prosjektet som konfliktfylt. Den tidligere foreslåtte bebyggelsen på 11 etasjer ville laget sterke figurer mot Grefsenåsen og villa ha overskredet en grense som i hovedsak hittil har vært overholdt mellom byen og dens grønne omramming. Da etasjeantallet nå er redusert til 7 etasjer, ser det ut til at den planlagte bebyggelsen vil bli mindre synlig, da den blir liggende bak Grefsen terrassehus. Byantikvaren etterlyser imidlertid illustrasjonsmateriale som viser hvordan bebyggelsen vil framstå, før reguleringsbestemmelsene blir vedtatt. De delene av bygningsvolumene som eventuelt overstiger høyden på Grefsen terrassehus vil på avstand inngå i det grønne uttrykket av vegetasjon langs veien og i åsen. Byantikvaren opprettholder sitt tidligere forslag om å innta i reguleringsbestemmelsene at fasader i minst de 3 øverste etasjene (over kote +236) skal utføres i et mørkt materiale.

Automatisk fredede kulturminner:

Byantikvaren har vurdert det foreslåtte tiltaket i Grefsenkollveien/Kurveien i forhold til automatisk fredete kulturminner. I forbindelse med område, samråd- og prosessavklaring stilte Byantikvaren i 2007 krav om arkeologisk registrering av planområdet før endelig uttalelse kunne bli gitt. Befaring av området, samt gjennomgang av eldre kartmateriale, gjorde det klart at opprinnelig undergrunnsoverflate innenfor planområdet sannsynligvis ikke lenger er intakt. I brev datert 29.8.2007 til Plan- og bygningsetaten frafalt derfor Byantikvaren sitt krav om arkeologisk registrering. Byantikvaren har ingen ytterligere bemerkninger når det gjelder forholdet til automatisk fredete kulturminner. Vi vil allikevel benytte anledningen til å minne om at meldeplikten i kulturminnelovens § 8 annet ledd gjelder generelt. Dersom det i



Byantikvaren

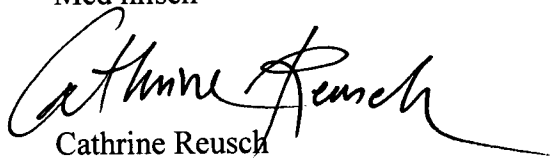
Postadresse:
Postboks 2094 - Grünerløkka
0505 Oslo

Besøksadresse:
Maridalsveien 3
0178 Oslo

Sentralbord: 02 180
Publikumsservice: 23 46 02 95
Telefaks: 23 46 02 51
postmottak@bya.oslo.kommune.no

forbindelse med arbeid blir gjort funn av automatisk fredete kulturminner, skal arbeidet straks stanses og Byantikvaren kontaktes.

Med hilsen


Cathrine Reusch
antikvar


Tove Solbakken
antikvar



FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Oslo kommune, plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.:
200705501

Deres dato:
02.08.2012

Vår ref.:
2012/16095-3

Saksbehandler:
Jostein Meisdalen

Dato:
22.08.2012

Oslo kommune - Grefsenkollen - Kurveien - gbnr 75/1075 - Reguleringsplan - Offentlig ettersyn av detaljregulering - fylkesmannens uttalelse

Vi viser til brev fra Oslo kommune, plan- og bygningsetaten av 02.08.2012.

Formålet med planen er boligbygging. Videre omfatter planen en barnehage. Planene omfatter også en del av Grefsenkollveien, deler av denne ligger innenfor markagrensa.

Overordnede føringer som skal vurderes og ivaretas i kommunal planlegging er listet opp i Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 13. mai 2011 (www.fmoa.no, under ”areal og bygg”) samt ”Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging” av 24.6.2011 (se www.planlegging.no).

Fylkesmannen har med fokus på prioriterte politikkområder vurdert planforslaget, og har følgende konkrete merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser.

Fylkesmannens merknader

Markaloven

Deler av planområdet ligger innenfor markagrensen. Dette omfatter en bussholdeplass som må flyttes og ligger på oversiden av Grefsenkollveien, deler av veien ligger også innenfor markagrensa. Planarbeidet ble kunngjort innen markaloven trådte i kraft og planen er derfor ikke avhengig av tillatelse til planoppstart. Fylkesmannen vil vise til markalovens § 7 som opplister infrastrukturtiltak som kommunale planer kan åpne for, herunder veger.

Tiltakene som skal gjøres innenfor marka er alle relatert til en eksisterende vei og Fylkesmannen mener at disse er innenfor hjemmelen i § 7. Fylkesmannen har derfor ikke noen spesielle merknader til forslaget. Fylkesmannen vil be kommunen gjøre særskilt rede for hvordan tiltaket vil påvirke markalovens formål, friluftsliv, naturopplevelse og idrett før saken sendes til Miljøverndepartementet for stadfesting.

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

Søknad om stadfesting skal sendes Fylkesmannen i Oslo og Akershus som gir sin faglige tilråkning før saken oversendes departementet, jf. brev fra Miljøverndepartementet til Markakommunene datert 03.08.2010.

Med hilsen

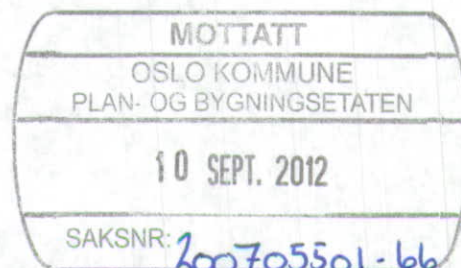
Are Hedén
seksjonssjef

Jostein Meisdalen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.



Norges
vassdrags- og
energidirektorat



Oslo Kommune Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

07 SEPT. 2012

Vår dato:

Vår ref.: NVE 200900348-4 rø/ghaa

Arkiv: 323

Deres dato: 02.08.2012

Deres ref.: 200705501-58

Saksbehandler:

Grete Hedemann Aalstad

NVEs uttalelse ved offentlig ettersyn - Detaljregulering Grefsenkollveien - Kurveien, Oslo kommune

Vi viser til oversendelse fra dere av 02.08.2012.

NVE har ingen spesielle merknader til planen, men vi vil presisere at nødvendige sikringstiltak må detaljprosjekteres av fagkyndig på bakgrunn av NGIs Tekniske notat (22.10.2010), og ferdigstilles før igangsettingstillatelse kan gis.

Med hilsen

Stein Nordvi
regionsjef

Grete Hedemann Aalstad
senioringeniør

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

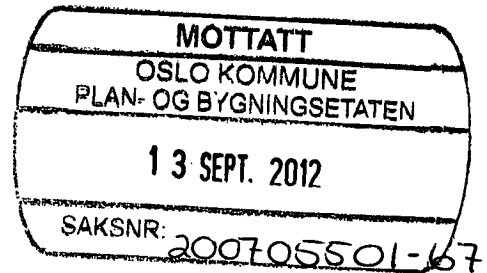
Region Vest
Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Beboere langs Kurveien.

Oslo 12.09.2012

Plan- og bygningsetaten
Pb 364
0102 Oslo



HØRINGSUTTALELSE.

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN, SAKSNUMMER 200705501, GREFSENKOLLVEIEN/KURVEIEN.

Vi har lest etatens saksfremlegg (med trykte vedlegg) som redegjør for Sameiet Grefsen Terrassehus' planer om boligbebyggelse m.v. på deres eiendom 75/1075.

Vi konstaterer at planforslaget er endret siden 2008 da vi sist uttalte oss, bl.a. når det gjelder atkomst, men vi protesterer likevel mot at Kurveien fortsatt foreslås benyttet som atkomst for barnehage og nødkjøring.

Det er ikke tilfredsstillende at forslagsstilleren neglisjerer å fremlegge utredning av alternativ atkomst fra nåværende atkomst til Grefsenkollveien 12 (Sameiet). Det fremstår som åpenbart at dette vil være en praktisk og funksjonell løsning med fordeler for alle som bor eller ferdes i Kurveien og ikke minst for beboerne i institusjonen i 1.etasje i nordre del av Sameiet, og kanskje også for boligene over.

Av forslagsstillers planbeskrivelse fremgår det at "Tunnelløsning utgår". Asplan Viak AS har ikke kommentert støy-utfordringene ved trafikk med renovasjonsbiler i den bratte bakken som er foreslått opp fra Kurveien. Vi mener dette må vurderes, og dette må inngå som ett av flere elementer i en sammenligning med en trase fra syd-enden av terrassehusene.

Vi er også meget skeptiske til om en reguleringsbestemmelse og bom, som foreslått, vil sørge for at bare "barnehagelogistikk" og "nødkjøring" vil skje via Kurveien. Håndheving av en slik bestemmelse på lang sikt er i praksis meget vanskelig.

Til slutt peker vi på at det i den vedlagte Risiko- og Sårbarhetsanalysen fra Asplan Viak er angitt at "Trafikkulykke med anleggstrafikk" (i en byggeperiode), spesielt i Kurveien og for myke trafikanter, vil innebære en risiko i kategorien "Svært alvorlig". (Det må være en trykkfeil i tabellen nederst på s.6, hendelse 43 skal være 48). Det er ikke omtalt tiltak mot dette, og vi synes ikke dette virker tillitvekkende.

Vi ber om forståelse for at vi i denne saken retter søkelyset mot temaet atkomst, trafikk og sikkerhet i Kurveien når vi uttaler oss. Det betyr ikke at vi synes at alle andre forhold i

planforslaget er uviktige eller at de ikke kunne vært løst bedre, men at vi går ut fra andre instanser og organisasjoner har roller og ansvar som tilsier at de tar opp andre forhold.

Med vennlig hilsen

Åge Braubrand, Kurveien 10

Hilde Hyngetad, styreleder
Samciot Kurveien 5

Anne Hauveim (for Ksen Samvesset)
KURVEIEN 4

Arne Dahl Kurveien 9-11 styreleder

THORE BRAST. Styreleder samciot 15.
halla og for hinstad, Kurveien 14B

Ulf Eriksen, styreleder Kurv. 8

Anne Mette Letha, Kurveien 2

Børge Ørst, styreleder Kurv. 17-19-21

Kopi sendt:

Bydel Nordre Aker
Øvre Greffen Vel

**Grefsenseteren Boligsameie
v/styreleder Olav Tyrhaug
Grefsenkollveien 20 C
0490 Oslo**

11.09.2012

**Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo**

Bemerkninger til Grefsenkollveien / Kurveien, planforslag, detaljregulering – saksnummer 200705501

1. Sammendrag av bemerkninger

Styret i Grefsenseteren Boligsameie mener at boligprosjektet bør skyves opp mot tomtegrensen mot nord og i tillegg legges så langt inntil Grefsenkollveien som mulig. Dette gjelder foreslått bygningsmasse, bilveier og turvei.

Vi mener dessuten at adkomsten med bil til prosjektet bør være fra plassen mellom Kurveien og Kikkutveien, av trafikale og miljømessige grunner. Tilførselsveiene bør være via Kurveien, Kikkutveien, Sandtakveien og veien bak Grefsen Terrassehus. Denne løsning vil klart bedre trafikksikkerheten og dessuten redusere forurensningen i Grefsenkollveien, samtidig som belastningen med økt trafikk i lokalområdet fordeles på flere veier.

Boligprosjektet medfører økt behov for skole- og barnehageplasser i distriktet. Nødvendig dekning må sikres før boligprosjektet realiseres.

Styret i Grefsenseteren Boligsameie er dessuten av den oppfatning at vi primært ønsker å beholde angjeldende tomt som et ubebygget friområde da vi mener at fortetningen i vårt område langs Grefsenkollveien allerede har gått altfor langt og at tomten totalt sett må vurderes som dårlig egnet for boliger og barnehage.

2. Detaljerte bemerkninger

De omsøkte planene medfører at vi får en høy "fasademur" helt opp mot vår tomtengrense i nord. Dette vil føre til at siktlinjene til Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene inn mot Sognsvann og Marka samt deler av det grønne løvtrebevokste området på selve tomten, slik det i dag er, brytes opp av den lange høye "fasademuren" som også vil kaste slagskygger inn mot bebyggelsen i Grefsenkollveien. En forskyvning av prosjektet mot tomtens grense i nord, vil i noen grad bedre disse forholdene og i tillegg skape avstand, lys og luft mellom Grefsenkollveien 20 og det nye prosjektet. Dette gjør det også mulig å dreie foreslått bygningsmasse mot syd/øst, noe som vil gi bedre lys-/solforhold for prosjektet. Ved å fjerne av-/påkjøringsrampene mot Grefsenkollveien, vil hele prosjektet/bygningsmassen kunne dras helt inn mot Grefsenkollveien og dermed skape ytterligere grunnlag for fri utsikt og et grønt og trivelig miljø i forkant av bygningene.

Med i alt ca 600 nye beboere langs Grefsenkollveien fra nr 14, 16, 21 og 23 som har kommet til siden vi flyttet inn i 1985, er det således svært mange mennesker, i tillegg til oss i nr 20 med ca 180 beboere som vil bli berørt av trafikken fra foreliggende prosjekt.

Av planene framgår det at motorvogntrafikken blir kanalisert opp og forbi Grefsenkollveien 20 med de miljømessige konsekvenser, økte eksosutslipp, støy og økt trafikk dette representer i forhold til alternative mulige løsninger.

Motorkjøretøyene vil måtte forsere over 25 høydemeter ekstra ved på- og avkjøring, og kjørelengden vil også øke sett i forhold til andre aktuelle alternativer. Trafikken forbi boligblokkene i Grefsenkollveien 14, 16, 20, 21 og 23 med i alt ca 800 beboere kommer dermed til å øke.

Risikoen for ulykker i denne delen av Grefsenkollveien, med relativt høy og sterkt blandet trafikk (motorkjøretøyer, syklende, trenende, persontrafikk og skolebarn til Disen skole, samt seks avkjøringer på en strekning på 150 meter) er etter vår oppfatning allerede i dag altfor høy.

Grefsenkollveien er på denne strekningen ganske bratt og har til dels svært uoversiktlige tracé i vertikalplanet (bakketopper) og relativt lange tilnærmede rettstrekninger. Veien innbyr således til høy hastighet både for motorkjøretøyer og syklende, dette til tross for at veien i dette området har fartsbegrensning på 40 km/t. Det er bare fortau på den ene siden av veien, noe som fører til en god del kryssende persontrafikk.

Starten på avkjøringsrampen til garasjekjelleren for det nye prosjektet opp til Grefsenkollveien er lagt kloss opp til bebyggelsen i Grefsenkollveien 20. Dette vil skape støy, og kan også gi grunnlag for helsemessige skader pga eksos fra motorkjøretøyene som benytter den svært bratte rampen som ender rett etter en bakketopp på Grefsenkollveien. Her er det i tillegg busstopp på begge sider av veien, noe som vil skape en ytterligere uoversiktlig og farlig trafikksituasjon rett etter bakketoppen med på- og avkjøring ned til garasjekjelleren for prosjektet.

I planene for prosjektet blir det bebudet at bussholdeplassen på vestsiden av veien må flyttes. Dette må da skje oppover (nordover) Grefsenkollveien pga den sterke stigningen veien har lenger nedover veien (snø, kulde og glatte veier). Avstanden til bussholdeplassen vil dermed øke betraktelig for beboerne i Grefsenkollveien 20.

Den lange og svært bratte turvei/trappeforbindelsen for persontrafikk fra prosjektet opp til Grefsenkollveien er lagt tett inntil grensen mot Grefsenkollveien 20, med de følger, støy og bråk, en slik plassering vil kunne få for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G.

Vår oppfatning er derfor at prosjektet bør skyves opp mot tomtegrensen mot nord og legges så langt inntil Grefsenkollveien som mulig.

Et slikt forslag vil bedre de trafikale og trafikksikkerhetsmessige forhold, både når det gjelder person- motorvogn- og kollektivtrafikk i Grefsenkollveien, da det på dette området er en lang rettstrekning på veien med lite stigning. Videre vil et slikt forslag bare berøre et fåtall beboere, eneboliger som grenser opp til dette området i nord.

Bussholdeplassens plassering vil da heller ikke bli berørt.

Vi mener at biltrafikken til og fra det nye prosjektet ikke bør kanaliseres inn og opp Grefsenkollveien men i stedet gjennom Kikkutveien, Sandtakveien og eventuelt bak Grefsen Terrassehus i tillegg til Kurveien. Denne løsningen vil klart redusere forurensning og bedre trafikksikkerheten i Grefsenkollveien. Belastningen på de øvrige veiene fordeles på flere.

Videre mener vi at adkomsten med motorvogn til prosjektet bør være fra plassen mellom Kurveien og Kikkutveien, av trafikale og miljømessige grunner.

En slik løsning vil medføre at hele prosjektet vil kunne trekkes helt inn mot Grefsenkollveien, og det kan etableres heisforbindelse til Grefsenkollveien, med god bussforbindelse for persontrafikk dersom det måtte være ønskelig.

Turvei/trappeforbindelsen opp til Grefsenkollveien fra det nye prosjektet vil det etter dette forslaget ikke bli behov for. Blir denne forbindelsen likevel realisert vil den være til liten sjanse for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G. En slik løsning vil i stor grad bidra til at siktlinjene fra Grefsenkollveien 20 E/F ikke blir brutt.

Samlet sett vil en slik løsning redusere trafikkbelastningen, som økt støy og eksosutslipp som foreliggende adkomstplaner representerer, samt øke trafikksikkerhet for ca 7-800 berørte beboerne langs etter denne delen av Grefsenkollveien.

Det er vist i dette dokumentet at også samlet eksosutslipp, støybelastning blir betydelig redusert ved at biltrafikken fra det nye prosjektet ikke må ta en lengre og brattere (forsere vel 20 høydemeter) omvei opp Grefsenkollveien og deretter kjøre ned igjen for parkering og deretter opp igjen ved avgang.

Forslaget vil kun medføre marginal tilleggstrafikk i Kurveien, Kikkutveien og Sandtakveien samt eventuelt trafikk bak Grefsen Terrassehus, som også er initiativtaker(søker) til prosjektet, når trafikken fordeles på disse veiene. For øvrig kan man ikke betrakte disse veiene som mer "boligvei" enn Grefsenkollveien.

2. 1. Sammendrag

I avsnitt 2.2. Historikk er det pekt på at det har skjedd en ganske sterk fortetning langs etter Grefsenkollveien 20 siden dette prosjektet ble realisert i 1985 med 70 leiligheter, ved at nr 14, 16, 21 og 23 er blitt bygget, i alt ca 230 leiligheter. Dette på en strekning langs Grefsenkollveien på ca 150 meter.

Videre er det bygget en ny barnehage og planlagt ny barnehage. Det er kommet ny barneskole, Disen skole, som har Grefsenkollveien som sitt "markedsområde"

Dette tilsier at det for nye prosjekter bør trafikken kanaliseres til andre veier/områder der dette er naturlig, mellom annet for å fordele byrdene som biltrafikken representerer.

I avsnitt 2.3. Kommunikasjoner, gater og veier samt miljømessige belastninger er det pekt på at det å benytte Grefsenkollveien som adkomstvei vil generere betydelig større miljømessige belastninger, som økte eksosutslipp og mer støy enn alternativ adkomst til den nye prosjektet vil representere. Dette pga mer unødvendig biltrafikk i begge retninger både målt i utkjørt kjørelengde og i antall høydemeter som må forseres.

Trafikksikkerhetsmessig representerer den foreslåtte løsningen også betydelige utfordringer. Det er tidvis betydelig blandet trafikk i Grefsenkollveien, med gående, trenende, sykkeltrafikk og biltrafikk blandet sammen på en svært bratt strekning med fem(5) på-/utkjørselsveier på mindre enn 100 meter, delvis med korte siktlinjer mot bakketopp.

Bussholdeplassen må flyttes trolig 150 meter opp mot eneboligene lenger opp i Grefsenkollveien med de ulemper, lengre avstand, dette medfører for beboerne i Grefsenkollveien 20 , 21 og 23.

Den planlagte turvei/trappeforbindelsen mellom nedre nivå for prosjektet og Grefsenkollveien er lagt så å si i vår tomtegrense. Denne forbindelsen vil være til sjenanse for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G pga støy m.v.

Samlet sett taler disse forholdene for at prosjektets adkomst med bil ikke bør bli via Grefsenkollveien, men at det anordnes avkjøringsveier gjennom Kurveien, Kikkutveien og Sandtakveien og mulig også veien rett bak Grefsen Terrassehus, der det allerede er etablert en veiforbindelse mot Grefsenkollveien men som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Det er vel 10 minutters gangavstand mellom prosjektet og trikkeholdeplassene i

Grefsenveien og bussholdeplassene i Kjelsåsveien. Eller at man tar heisen opp til Grefsenkollveien og Solheimskogbussen nr. 56 videre.

En slik løsning vil medføre at avkjørings- adkomstrampe kan sløyfes, og dermed vil hele prosjekt kunne trekkes inn mot Grefsenkollveien.

For å redusere de ulemper prosjektet representerer for Grefsenkollveien 20, med flytting av bussholdeplass og de betydelige miljømessige problemer den foreslåtte turvei/trappeforbindelsen har for beboerne, foreslår vi at hele prosjektet parallellforskyves langs etter Grefsenkollveien nordøstover mot tomtens yttergrense mot nord. Dermed vil man kunne unngå flytting av bussholdeplassen samtidig som man lett kan skape adkomst til bussen, Solheimskogen nr. 56, som nevnt tidligere, ved å forlenge heisene i prosjektet opp til høyde med Grefsenkollveien.

I avsnitt 2.4. Arkitektoniske og bomiljømessige forhold pekes det på at vi helst hadde helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget, med den grønne profil denne tomten representerer og de siktlinjene som man har mot Grefsenåsen og Maridalsvannet, men også sett i forhold til den allerede sterke fortetning som har funnet sted i Grefsenkollveien.

Vi ønsker av disse grunner at prosjektet skyves inn mot tomtegrensen for eiendommen mot nord og at bygningene trekkes så langt som mulig inn mot grensen til Grefsenkollveien i nordøst. Et slikt forslag vil bidra til å bevare siktlinjene til Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene mot Sognsvann og Marka og skape mer luft mellom de nye prosjektet og eksisterende bebyggelse i Grefsenkollen. Det vil også gjøre det mulig å dreie prosjektet mot syd/øst slik at det blir bedre lys-/solforhold for leilighetene.

Dette betyr videre at biltrafikken ikke kanaliseres via Grefsenkollveien og at persontrafikken fra prosjektet vil kunne få adgang gjennom heisforbindelse til bussen i Grefsenkollveien.

I avsnitt 2.5. Dekning skole- og barnehageplasser presiseres at spesielt skolekapasiteten må økes før prosjektet realiseres.

2.2. Historikk

Da boligene i Grefsenkollveien 20 ble innflyttet i 1985, med i alt 70 leiligheter, var trafikken i Grefsenkollveien meget begrenset. Lys- og solforholdene og utsikten for beboerne var svært gode, og støyen fra trafikken i Grefsenkollveien var beskjeden.

Etter år 2000 ble først den grønne lett synlige høyblokka i Grefsenkollveien 21 og 23 innflyttingsklar med 85 leiligheter, etter en meget lang byggeperiode, fra sikringen av fjellet i det gamle steinbruddet bak blokka til ferdig innflyttingsklare leiligheter. Disse arbeidene medførte mye støy og ulemper i byggeperioden for beboerne i Grefsenkollveien 20.

Garasjeanlegget for Grefsenkollveien 20 ligger på østsiden av Grefsenkollveien i kjelleren til den nye høyblokken.

Så etablerte Ungdommens Selvbyggerlag i Grefsenkollveien 14 et nytt leilighetskompleks, med i alt 84 leiligheter I tillegg er det i dette komplekset etablert en barnehage.

Deretter, i Grefsenkollveien 16, ble det etablert et nytt boligkompleks med i alt 59 leiligheter. I tillegg ble det innregulert plass til en ny barnehage.

Ny skole, Disen skole ble etablert. Barna som bor langs Grefsenkollveien og dens influensområde sogner til denne skolen og bruker Grefsenkollveien som skolevei.

Konklusjon

Primært vil vi gjerne helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget da vi mener det allerede har skjedd en sterk fortetning i vårt område langs etter Grefsenkollveien, noe som har bidratt til å redusere bokvaliteten for oss i Grefsenkollveien 20 fra vi flyttet inn i 1985.

2.3. Kommunikasjoner, gater og veier samt miljømessige belastninger

Fra høyblokka i Grefsenkollveien 21 og 23 ble det etablert to separate avkjørsler til Grefsenkollveien. På den andre siden av veien hadde Grefsenkollveien 20 allerede etablert i alt tre avkjørsler.

Garasjeanlegget for Grefsenkollveien 20 ligger på østsiden av Grefsenkollveien, i kjelleren til den nye høyblokken 21 og 23.

På denne bratteste strekningen av Grefsenkollveien i en lengde på i alt ca 150 meter, er det således etablert fem avkjørsler med relativt mye kryssende biltrafikk samt persontrafikk til og fra blokkene og til garasjeanleggene.

Det er bare fortau på vestsiden av Grefsenkollveien på denne strekningen helt ned til Grefsenkollveien 14.

Ungdommens Selvbyggerlag i Grefsenkollveien 14 etablerte et boligkompleks med 84 leiligheter. I tillegg er det i dette komplekset etablert en barnehage..

Deretter, i Grefsenkollveien 16, ble det etablert et nytt boligkompleks med 59 leiligheter. I tillegg er det innregulert plass til en ny barnehage.

Begge disse to leilighetskompleksene har av-/påkjøring til Grefsenkollveien.

Samlet er det således på en strekning på 150 meter etablert ca 300 leiligheter siden 1985 med anslagsvis 7-800 beboere samt etablert og planlagt to barnehager.

I tillegg er Disen skole etablert. Barna som bor langs Grefsenkollveien og dens influensområde sogner til denne skolen og bruker denne veien som skolevei, noe som krever kryssing av Grefsenkollveien, Kjelsåsveien og Nandrupsvei, da det ikke er

etablert fortau på begge sider av Grefsenkollveien, som tidvis er sterkt trafikkert av både motorkjøretøyer, syklist, ruller, og vanlig persontrafikk.

Grefsenkollveien med sin vertikalkurvatur, bratte og lange bakker, blir brukt og egner seg godt som kondisjonstreningsarena for både syklist og andre idrettsfolk og mosjonister. Denne trafikken er stadig økende.

Videre er det en stadig økende sykkeltrafikk i veien. Den trafikken vil høyst sannsynlig øke betraktelig i framtiden, spesielt i vår-, sommer- og høstmånedene. Med veiens sterke stigningsgrad og mange rettstrekninger, innbyr dette til svært høy hastighet av så å si lydløs "trafikk". Dette til tross for at det er flere krappe bakketopper langs etter veien. For disse såkalt "myke og stille trafikantene" gjelder øyensynlig ikke fartsbegrensningene i veien.

Alpinanleggene i Grefsen- og Trollvannskleiva samt lysløypene derfra er blitt mer og mer populære og benyttes derfor hyppig av byens befolkning, skoler, idrettslag m.v. Med den store parkeringskapasiteten, som er etablert i dette området genererer det betydelig biltrafikk. Dette skaper økt trafikk både i løpet av uka og spesielt i helgene. Det samme gjelder skianlegget med utgangspunkt i Solheimskogen. Trafikken dit blir kanalisert i hovedsak gjennom Grefsenkollveien. Dette m.a. fordi mulig alternativ rute om Myrerskogveien er tett besatt med "ekstreme" (høy vinkelendring) fartsdumper på stigningene opp til at denne veien krysser Lachmannsvei.

Få eller ingen våger seg opp disse stigningene med bil vinterstid uten piggdekk. Derfor virker ikke Myrerskogveien som noen god avlastningsvei for Grefsenkollveien.

Grefsenkollen Restaurant har fått ny virksomhet. Der driver de en meget velrenommert restaurant. I tillegg har de sammen med andre gode krefter vært initiativtakere til en rekke arrangementer både sommer- og vintertid og som har vært braksuksesser. Alt dette avler trafikk.

Det er også kommet en rekke nye boliger langs Lachmannsvei, som i stor grad benytter seg av Grefsenkollveien som kjørevei, delvis pga dumpene i Myrerskogveien.

I tillegg til kjøretøyforbindelsen gjennom Kurveien, for det nye prosjektet, er det 3 mulige andre vegforbindelser.

Disse er

1. Gjennom Kikkutveien/ Nordhagaveien og Lyngåsveien til Grefsenplatået, til trikkeholdeplassen samt bussene i Kjelsåsveien.
2. Gjennom Sandtakveien/Nordhagaveien, i den andre retningen, som krysser Kjelsåsveien, med svært gode bussforbindelser.
3. Fra krysset Kurveien/Kikkutveien går det en vei bak Grefsen Terrasse hus som ender i stikkveien til Grefsenkollveien. Det er ingen problemer å oppjustere denne veien i bredden slik at den tilfredsstiller kravene til gatestandard i Oslo. Skråningen består av stabile løsmasser og vertikalkurvaturen er også fullt ut akseptabel for motorkjøretøyer.

Ved å åpne sperren i Kikkutveien samt tillate adgangen til vei bak Grefsen Terrassehus vil man ha etablert i alt 3 nye alternative adkomstveier for det nye boligprosjektet. Den

økte trafikkbelastningen i Kurveien vil da kunne bli betydelig redusert. Dette gjelder også for de tre andre alternativene nevnt overfor, som også vil få svært lite tilleggstrafikk ved at trafikken fordeles på flere veier.

Disse alternative tilførselsveiene kan neppe med dagens boligstruktur i området sies å være mer "boligveier" enn Grefsenkollveien og må derfor også kunne tåle noe økt trafikkbelastning.

Miljømessig vil man få redusert belastning ved det nye prosjektet ved at ikke biltrafikken må forsere hele Grefsenkollveien ved adkomst, ca 20 meter høydeforskjell og tilsvarende kjøre oppover en meget bratt rampe ved avgang. Videre vil kjørelengden være lenger enn til aktuelle alternativer.

Den miljømessige belastning er allerede altfor høy i hovedstaden pga biltrafikk til at man ikke tar hensyn til slike forhold når man planlegger boliger i et allerede belastet område med tett blokk-bebyggelse og relativ mye trafikk. Spesielt vil beboerne i Grefsenkollveien 20 E og F bli rammet av eksos og støy, da kjørerampen ender så å si rett ved siden av denne blokken. Men dette gjelder også blokkene 14, 16, 21, og 23.

Så vidt vi kan bedømme ut fra foreliggende planer, vil på- og avkjøringsrampen fra prosjektet ende nokså nær bakketoppen i Grefsenkollveien. Dette medfører dårlige siktlinjer nedover Grefsenkollveien ved avkjøring og kryssing av Grefsenkollveien ved innkjøring til prosjekts nedkjøringsrampe. Trafikksikkerhetsmessig er dette en risikofylt løsning. Dette spesielt sett i forhold til den noe uoversiktlige trafikksituasjonen som allerede eksisterer i Grefsenkollveien 20, 21 og 23.

Plasseringen av turvei/trapp og biladkomst til prosjektet fører til at bussholdeplassen må flyttes, slik det er bebudet i planene, mot nord, altså oppover Grefsenkollveien. På nedsiden av Grefsenkollveien på det aktuelle partiet, er det en loddrett skjæring som begynner så og si i veikanten på Grefsenkollveien der en eventuell ny bussholdeplass skal etableres.

Ut fra vår vurdering vil derfor bussholdeplassen måtte flyttes helt opp mot eneboligene lenger oppe i Grefsenkollveien. Avstanden til bussholdeplassen vil da bli forlenget med vel nærmere 150 meter for beboerne Grefsenkollveien 20 E, F og G og Grefsenkollveien 21 og 23.

Ønskemålet om å få flere til å bruke kollektive transportmidler er neppe tjent med at forholdene blir lagt dårligere til rette for en allerede stor befolkningsmengde som en potensielle brukergruppe.

Konklusjon

Vi mener at biltrafikken til og fra det nye prosjektet ikke bør kanaliseres inn og opp i Grefsenkollveien, men isteden gjennom Kikkutveien, Sandtakveien og eventuelt bak Grefsen Terrassehus i tillegg til Kurveien. Denne løsningen skaper klart redusert forurensning og bedrer trafikksikkerheten i Grefsenkollveien.

Heisforbindelse i prosjektet vil gi myke trafikanter fra prosjektet adgang til 56 bussen, Solheimskogen, som trafikkerer Grefsenkollveien med endeholdeplass i Nydalen, og om Storo med T-bane forbindelse der. Dette vil igjen kunne gi muligheter for å få økt bussavganger for 56- bussen til fire ganger i timen i rushtiden og tre ganger for øvrig.

Samtidig er det fra prosjektet relativ kort avstand, vel 10 minutters gange, til Kjelsåstrikken og bussene som trafikkerer Kjelsåsveien.

Dette er trafiksikkerhetsmessig en bedre løsning, samtidig som miljøbelastningen sett i forhold til foreliggende prosjekt vil bli mye mindre.

2.4. Arkitektoniske og bomiljømessige forhold

Planene vil redusere det fine visuelle bildet store deler av Grefsenkollveien 20 har i dag nordover.

Nå er det tett bevokst løvskog i det området der foreliggende prosjekt skal realiseres. Videre er det lange siktlinjer mot Grefsenkollen mot nord og videre mot Maridalsvannet og vannspeilet i nordvest og åsene videre innover mot Sognsvann og Marka.

Siktlinjene mot Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene mot Sognsvann vil for en stor del også bli brutt/sperret av den nye bygningsmassen..

”Muren” vil også kaste slagskygge mot bebyggelsen samt mot utenomhus- arealene spesielt gjelder dette for Grefsenkollveien 20 E og F. Med Grefsenkollen som reiser seg så å si loddrett i bakkant av Grefsenkollveien, er dette området allerede i dag skyggefullt store deler av året. Som nevnt i andre avsnitt i dette skrevet har vi anført at plasseringen av bygget tett inn mot vår tomtegrense miljømessig når det gjelder eksos og støy og bråk, vil bli til sterk ulempe for beboerne, spesielt i Grefsenkollveien 20 E/F.

Konklusjon

Primært vil vi gjerne helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget med det fine visuelle bilde den gir.

Den fortetning som allerede har funnet sted har redusert bokvalitetene i Grefsenkollveien 20.

Slik de trafikale løsninger er tilrettelagt i prosjektet vil det også berøre bokvaliteten i Grefsenkollveien 14, 16, 21 og 23 ved at prosjektet genererer økt trafikk- og eksosbelastning i vår del av Grefsenkollveien.

Dersom prosjektet skal realiseres, må det flyttes inn mot tomtens grenser mot nord og forskyves så langt inn mot Grefsenkollveien som mulig, slik at siktlinjene og lysforholdene i Grefsenkollveien 20 kan bevares. Dette betyr at personbiltrafikken ikke

kanalisere opp mot Grefsenkollveien, og at persontrafikken fra prosjektet vil få adgang gjennom heisforbindelse til bussen i Grefsenkollveien.

2.5. Dekning skole- og barnehageplasser

Skole- og barnehagekapasiteten er allerede sprengt i bydelen. Nye barnefamilier fra boligprosjektet vil gjøre situasjonen enda vanskeligere. Det er derfor svært viktig å overholde foreslåtte rekkefølgebestemmelser, særlig med hensyn til skolesituasjonen.

Med vennlig hilsen

Olav Tyrhaug

MOTTATT
OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN
17 SEPT. 2012
SAKSNR:

**Grefsenseteren Boligsameie
v/styreleder Olav Tyrhaug
Grefsenkollveien 20 C
0490 Oslo**

11.09.2012

**Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo**

Bemerkninger til Grefsenkollveien / Kurveien, planforslag, detaljregulering – saksnummer 200705501

1. Sammendrag av bemerkninger

Styret i Grefsenseteren Boligsameie mener at boligprosjektet bør skyves opp mot tomtegrensen mot nord og i tillegg legges så langt inntil Grefsenkollveien som mulig. Dette gjelder foreslått bygningsmasse, bilveier og turvei.

Vi mener dessuten at adkomsten med bil til prosjektet bør være fra plassen mellom Kurveien og Kikkutveien, av trafikale og miljømessige grunner. Tilførselsveiene bør være via Kurveien, Kikkutveien, Sandtakveien og veien bak Grefsen Terrassehus. Denne løsning vil klart bedre trafikkikkerheten og dessuten redusere forurensningen i Grefsenkollveien, samtidig som belastningen med økt trafikk i lokalområdet fordeles på flere veier.

Boligprosjektet medfører økt behov for skole- og barnehageplasser i distriktet. Nødvendig dekning må sikres før boligprosjektet realiseres.

Styret i Grefsenseteren Boligsameie er dessuten av den oppfatning at vi primært ønsker å beholde angjeldende tomt som et ubebygget friområde da vi mener at fortetningen i vårt område langs Grefsenkollveien allerede har gått altfor langt og at tomten totalt sett må vurderes som dårlig egnet for boliger og barnehage.

2. Detaljerte bemerkninger

De omsøkte planene medfører at vi får en høy "fasademur" helt opp mot vår tomtengrense i nord. Dette vil føre til at siktlinjene til Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene inn mot Sognsvann og Marka samt deler av det grønne løvtrebevokste området på selve tomten, slik det i dag er, brytes opp av den lange høye "fasademuren" som også vil kaste slagskygger inn mot bebyggelsen i Grefsenkollveien. En forskyvning av prosjektet mot tomtens grense i nord, vil i noen grad bedre disse forholdene og i tillegg skape avstand, lys og luft mellom Grefsenkollveien 20 og det nye prosjektet. Dette gjør det også mulig å dreie foreslått bygningsmasse mot syd/øst, noe som vil gi bedre lys-/solforhold for prosjektet. Ved å fjerne av-/påkjøringsrampene mot Grefsenkollveien, vil hele prosjektet/bygningsmassen kunne dras helt inn mot Grefsenkollveien og dermed skape ytterligere grunnlag for fri utsikt og et grønt og trivelig miljø i forkant av bygningene.

Med i alt ca 600 nye beboere langs Grefsenkollveien fra nr 14, 16, 21 og 23 som har kommet til siden vi flyttet inn i 1985, er det således svært mange mennesker, i tillegg til oss i nr 20 med ca 180 beboere som vil bli berørt av trafikken fra foreliggende prosjekt.

Av planene framgår det at motorvogntrafikken blir kanalisert opp og forbi Grefsenkollveien 20 med de miljømessige konsekvenser, økte eksosutslipp, støy og økt trafikk dette representer i forhold til alternative mulige løsninger.

Motorkjøretøyene vil måtte forsere over 25 høydemeter ekstra ved på- og avkjøring, og kjørelengden vil også øke sett i forhold til andre aktuelle alternativer. Trafikken forbi boligblokkene i Grefsenkollveien 14, 16, 20, 21 og 23 med i alt ca 800 beboere kommer dermed til å øke.

Risikoen for ulykker i denne delen av Grefsenkollveien, med relativt høy og sterkt blandet trafikk (motorkjøretøyer, syklende, trenende, persontrafikk og skolebarn til Disen skole, samt seks avkjøringer på en strekning på 150 meter) er etter vår oppfatning allerede i dag altfor høy.

Grefsenkollveien er på denne strekningen ganske bratt og har til dels svært uoversiktlige tracé i vertikalplanet (bakketopper) og relativt lange tilnærmede rettstrekninger. Veien innbyr således til høy hastighet både for motorkjøretøyer og syklende, dette til tross for at veien i dette området har fartsbegrensning på 40 km/t. Det er bare fortau på den ene siden av veien, noe som fører til en god del kryssende persontrafikk.

Starten på avkjøringsrampen til garasjekjelleren for det nye prosjektet opp til Grefsenkollveien er lagt kloss opp til bebyggelsen i Grefsenkollveien 20. Dette vil skape støy, og kan også gi grunnlag for helsemessige skader pga eksos fra motorkjøretøyene som benytter den svært bratte rampen som ender rett etter en bakketopp på Grefsenkollveien. Her er det i tillegg busstopp på begge sider av veien, noe som vil skape en ytterligere uoversiktlig og farlig trafikksituasjon rett etter bakketoppen med på- og avkjøring ned til garasjekjelleren for prosjektet.

I planene for prosjektet blir det bebudet at bussholdeplassen på vestsiden av veien må flyttes. Dette må da skje oppover (nordover) Grefsenkollveien pga den sterke stigningen veien har lenger nedover veien (snø, kulde og glatte veier). Avstanden til bussholdeplassen vil dermed øke betraktelig for beboerne i Grefsenkollveien 20.

Den lange og svært bratte turvei/trappeforbindelsen for persontrafikk fra prosjektet opp til Grefsenkollveien er lagt tett inntil grensen mot Grefsenkollveien 20, med de følger, støy og bråk, en slik plassering vil kunne få for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G.

Vår oppfatning er derfor at prosjektet bør skyves opp mot tomtegrensen mot nord og legges så langt inntil Grefsenkollveien som mulig.

Et slikt forslag vil bedre de trafikale og trafiksikkerhetsmessige forhold, både når det gjelder person- motorvogn- og kollektivtrafikk i Grefsenkollveien, da det på dette området er en lang rettstrekning på veien med lite stigning. Videre vil et slikt forslag bare berøre et fåtall beboere, eneboliger som grenser opp til dette området i nord.

Bussholdeplassens plassering vil da heller ikke bli berørt.

Vi mener at biltrafikken til og fra det nye prosjektet ikke bør kanaliseres inn og opp Grefsenkollveien men i stedet gjennom Kikkutveien, Sandtakveien og eventuelt bak Grefsen Terrassehus i tillegg til Kurveien. Denne løsningen vil klart redusere forurensning og bedre trafiksikkerheten i Grefsenkollveien. Belastningen på de øvrige veiene fordeles på flere.

Videre mener vi at adkomsten med motorvogn til prosjektet bør være fra plassen mellom Kurveien og Kikkutveien, av trafikale og miljømessige grunner.

En slik løsning vil medføre at hele prosjektet vil kunne trekkes helt inn mot Grefsenkollveien, og det kan etableres heisforbindelse til Grefsenkollveien, med god bussforbindelse for persontrafikk dersom det måtte være ønskelig.

Turvei/trappeforbindelsen opp til Grefsenkollveien fra det nye prosjektet vil det etter dette forslaget ikke bli behov for. Blir denne forbindelsen likevel realisert vil den være til liten sjanse for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G. En slik løsning vil i stor grad bidra til at siktlinjene fra Grefsenkollveien 20 E/F ikke blir brutt.

Samlet sett vil en slik løsning redusere trafikkbelastningen, som økt støy og eksosutslipp som foreliggende adkomstplaner representerer, samt øke trafiksikkerhet for ca 7-800 berørte beboerne langs etter denne delen av Grefsenkollveien.

Det er vist i dette dokumentet at også samlet eksosutslipp, støybelastning blir betydelig redusert ved at biltrafikken fra det nye prosjektet ikke må ta en lengre og brattere (forsere vel 20 høydemeter) omvei opp Grefsenkollveien og deretter kjøre ned igjen for parkering og deretter opp igjen ved avgang.

Forslaget vil kun medføre marginal tilleggstrafikk i Kurveien, Kikkutveien og Sandtakveien samt eventuelt trafikk bak Grefsen Terrassehus, som også er initiativtaker(søker) til prosjektet, når trafikken fordeles på disse veiene. For øvrig kan man ikke betrakte disse veiene som mer "boligvei" enn Grefsenkollveien.

2. 1. Sammendrag

I avsnitt 2.2. Historikk er det pekt på at det har skjedd en ganske sterk fortetning langs etter Grefsenkollveien 20 siden dette prosjektet ble realisert i 1985 med 70 leiligheter, ved at nr 14, 16, 21 og 23 er blitt bygget, i alt ca 230 leiligheter. Dette på en strekning langs Grefsenkollveien på ca 150 meter.

Videre er det bygget en ny barnehage og planlagt ny barnehage. Det er kommet ny barneskole, Disen skole, som har Grefsenkollveien som sitt "markedsområde"

Dette tilsier at det for nye prosjekter bør trafikken kanaliseres til andre veier/områder der dette er naturlig, mellom annet for å fordele byrdene som biltrafikken representerer.

I avsnitt 2.3. Kommunikasjoner, gater og veier samt miljømessige belastninger er det pekt på at det å benytte Grefsenkollveien som adkomstvei vil generere betydelig større miljømessige belastninger, som økte eksosutslipp og mer støy enn alternativ adkomst til den nye prosjektet vil representere. Dette pga mer unødvendig biltrafikk i begge retninger både målt i utkjørt kjørelengde og i antall høydemeter som må forseres.

Trafikksikkerhetsmessig representerer den foreslåtte løsningen også betydelige utfordringer. Det er tidvis betydelig blandet trafikk i Grefsenkollveien, med gående, trenende, sykkeltrafikk og biltrafikk blandet sammen på en svært bratt strekning med fem(5) på-/utkjørselsveier på mindre enn 100 meter, delvis med korte siktlinjer mot bakketopp.

Bussholdeplassen må flyttes trolig 150 meter opp mot eneboligene lenger opp i Grefsenkollveien med de ulemper, lengre avstand, dette medfører for beboerne i Grefsenkollveien 20 , 21 og 23.

Den planlagte turvei/trappeforbindelsen mellom nedre nivå for prosjektet og Grefsenkollveien er lagt så å si i vår tomtegrense. Denne forbindelsen vil være til sjenanse for beboerne i Grefsenkollveien 20 E, F og G pga støy m.v.

Samlet sett taler disse forholdene for at prosjektets adkomst med bil ikke bør bli via Grefsenkollveien, men at det anordnes avkjøringsveier gjennom Kurveien, Kikkutveien og Sandtakveien og mulig også veien rett bak Grefsen Terrassehus, der det allerede er etablert en veiforbindelse mot Grefsenkollveien men som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Det er vel 10 minutters gangavstand mellom prosjektet og trikkeholdeplassene i

Grefsenveien og bussholdeplassene i Kjelsåsveien. Eller at man tar heisen opp til Grefsenkollveien og Solheimskogbussen nr. 56 videre.

En slik løsning vil medføre at avkjørings- adkomstrampe kan sløyfes, og dermed vil hele prosjekt kunne trekkes inn mot Grefsenkollveien.

For å redusere de ulemper prosjektet representerer for Grefsenkollveien 20, med flytting av bussholdeplass og de betydelige miljømessige problemer den foreslåtte turvei/trappeforbindelsen har for beboerne, foreslår vi at hele prosjektet parallellforskyves langs etter Grefsenkollveien nordøstover mot tomtens yttergrense mot nord. Dermed vil man kunne unngå flytting av bussholdeplassen samtidig som man lett kan skape adkomst til bussen, Solheimskogen nr. 56, som nevnt tidligere, ved å forlenge heisene i prosjektet opp til høyde med Grefsenkollveien.

I avsnitt 2.4. Arkitektoniske og bomiljømessige forhold pekes det på at vi helst hadde helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget, med den grønne profil denne tomten representerer og de siktlinjene som man har mot Grefsenåsen og Maridalsvannet, men også sett i forhold til den allerede sterke fortetning som har funnet sted i Grefsenkollveien.

Vi ønsker av disse grunner at prosjektet skyves inn mot tomtegrensen for eiendommen mot nord og at bygningene trekkes så langt som mulig inn mot grensen til Grefsenkollveien i nordøst. Et slikt forslag vil bidra til å bevare siktlinjene til Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene mot Sognsvann og Marka og skape mer luft mellom de nye prosjektet og eksisterende bebyggelse i Grefsenkollen. Det vil også gjøre det mulig å dreie prosjektet mot syd/øst slik at det blir bedre lys-/solforhold for leilighetene.

Dette betyr videre at biltrafikken ikke kanaliseres via Grefsenkollveien og at persontrafikken fra prosjektet vil kunne få adgang gjennom heisforbindelse til bussen i Grefsenkollveien.

I avsnitt 2.5. Dekning skole- og barnehageplasser presiseres at spesielt skolekapasiteten må økes før prosjektet realiseres.

2.2. Historikk

Da boligene i Grefsenkollveien 20 ble innflyttet i 1985, med i alt 70 leiligheter, var trafikken i Grefsenkollveien meget begrenset. Lys- og solforholdene og utsikten for beboerne var svært gode, og støyen fra trafikken i Grefsenkollveien var beskjedent.

Etter år 2000 ble først den grønne lett synlige høyblokka i Grefsenkollveien 21 og 23 innflyttingsklar med 85 leiligheter, etter en meget lang byggeperiode, fra sikringen av fjellet i det gamle steinbruddet bak blokka til ferdig innflyttingsklare leiligheter. Disse arbeidene medførte mye støy og ulemper i byggeperioden for beboerne i Grefsenkollveien 20.

Garasjeanlegget for Grefsenkollveien 20 ligger på østsiden av Grefsenkollveien i kjelleren til den nye høyblokka.

Så etablerte Ungdommens Selvbyggerlag i Grefsenkollveien 14 et nytt leilighetskompleks, med i alt 84 leiligheter I tillegg er det i dette komplekset etablert en barnehage.

Deretter, i Grefsenkollveien 16, ble det etablert et nytt boligkompleks med i alt 59 leiligheter. I tillegg ble det innregulert plass til en ny barnehage.

Ny skole, Disen skole ble etablert. Barna som bor langs Grefsenkollveien og dens influensområde sogner til denne skolen og bruker Grefsenkollveien som skolevei.

Konklusjon

Primært vil vi gjerne helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget da vi mener det allerede har skjedd en sterk fortetning i vårt område langs etter Grefsenkollveien, noe som har bidratt til å redusere bokvaliteten for oss i Grefsenkollveien 20 fra vi flyttet inn i 1985.

2.3. Kommunikasjoner, gater og veier samt miljømessige belastninger

Fra høyblokka i Grefsenkollveien 21 og 23 ble det etablert to separate avkjørsler til Grefsenkollveien. På den andre siden av veien hadde Grefsenkollveien 20 allerede etablert i alt tre avkjørsler.

Garasjeanlegget for Grefsenkollveien 20 ligger på østsiden av Grefsenkollveien, i kjelleren til den nye høyblokken 21 og 23.

På denne bratteste strekningen av Grefsenkollveien i en lengde på i alt ca 150 meter, er det således etablert fem avkjørsler med relativt mye kryssende biltrafikk samt persontrafikk til og fra blokkene og til garasjeanleggene.

Det er bare fortau på vestsiden av Grefsenkollveien på denne strekningen helt ned til Grefsenkollveien 14.

Ungdommens Selvbyggerlag i Grefsenkollveien 14 etablerte et boligkompleks med 84 leiligheter. I tillegg er det i dette komplekset etablert en barnehage..

Deretter, i Grefsenkollveien 16, ble det etablert et nytt boligkompleks med 59 leiligheter. I tillegg er det innregulert plass til en ny barnehage.

Begge disse to leilighetskompleksene har av-/påkjøring til Grefsenkollveien.

Samlet er det således på en strekning på 150 meter etablert ca 300 leiligheter siden 1985 med anslagsvis 7-800 beboere samt etablert og planlagt to barnehager.

I tillegg er Disen skole etablert. Barna som bor langs Grefsenkollveien og dens influensområde sogner til denne skolen og bruker denne veien som skolevei, noe som krever kryssing av Grefsenkollveien, Kjelsåsveien og Nandrupsvei, da det ikke er

etablert fortau på begge sider av Grefsenkollveien, som tidvis er sterkt trafikkert av både motorkjøretøyer, syklist, ruller, og vanlig persontrafikk.

Grefsenkollveien med sin vertikalkurvatur, bratte og lange bakker, blir brukt og egner seg godt som kondisjonstreningsarena for både syklist og andre idrettsfolk og mosjonister. Denne trafikken er stadig økende.

Videre er det en stadig økende sykkeltrafikk i veien. Den trafikken vil høyst sannsynlig øke betraktelig i framtiden, spesielt i vår-, sommer- og høstmånedene. Med veiens sterke stigningsgrad og mange rettstrekninger, innbyr dette til svært høy hastighet av så å si lydløs "trafikk". Dette til tross for at det er flere krappe bakketopper langs etter veien. For disse såkalt "myke og stille trafikantene" gjelder øyensynlig ikke fartsbegrensningene i veien.

Alpinanleggene i Grefsen- og Trollvannskleiva samt lysløypene derfra er blitt mer og mer populære og benyttes derfor hyppig av byens befolkning, skoler, idrettslag m.v. Med den store parkeringskapasiteten, som er etablert i dette området genererer det betydelig biltrafikk. Dette skaper økt trafikk både i løpet av uka og spesielt i helgene. Det samme gjelder skianlegget med utgangspunkt i Solheimskogen. Trafikken dit blir kanalisert i hovedsak gjennom Grefsenkollveien. Dette m.a. fordi mulig alternativ rute om Myrerskogveien er tett besatt med "ekstreme" (høy vinkelendring) fartsdumper på stigningene opp til at denne veien krysser Lachmannsvei.

Få eller ingen våger seg opp disse stigningene med bil vinterstid uten piggdekk. Derfor virker ikke Myrerskogveien som noen god avlastningsvei for Grefsenkollveien.

Grefsenkollen Restaurant har fått ny virksomhet. Der driver de en meget velrenommert restaurant. I tillegg har de sammen med andre gode krefter vært initiativtakere til en rekke arrangementer både sommer- og vintertid og som har vært braksuksesser. Alt dette avler trafikk.

Det er også kommet en rekke nye boliger langs Lachmannsvei, som i stor grad benytter seg av Grefsenkollveien som kjørevei, delvis pga dumpene i Myrerskogveien.

I tillegg til kjøretøyforbindelsen gjennom Kurveien, for det nye prosjektet, er det 3 mulige andre vegforbindelser.

Disse er

1. Gjennom Kikkutveien/ Nordhagaveien og Lyngåsveien til Grefsenplatået, til trikkeholdeplassen samt bussene i Kjelsåsveien.
2. Gjennom Sandtakveien/Nordhagaveien, i den andre retningen, som krysser Kjelsåsveien, med svært gode bussforbindelser.
3. Fra krysset Kurveien/Kikkutveien går det en vei bak Grefsen Terrasse hus som ender i stikkveien til Grefsenkollveien. Det er ingen problemer å oppjustere denne veien i bredden slik at den tilfredsstiller kravene til gatestandard i Oslo. Skråningen består av stabile løsmasser og vertikalkurvaturen er også fullt ut akseptabel for motorkjøretøyer.

Ved å åpne sperren i Kikkutveien samt tillate adgangen til vei bak Grefsen Terrassehus vil man ha etablert i alt 3 nye alternative adkomstveier for det nye boligprosjektet. Den

økte trafikkbelastningen i Kurveien vil da kunne bli betydelig redusert. Dette gjelder også for de tre andre alternativene nevnt overfor, som også vil få svært lite tilleggstrafikk ved at trafikken fordeles på flere veier.

Disse alternative tilførselsveiene kan neppe med dagens boligstruktur i området sies å være mer "boligveier" enn Grefsenkollveien og må derfor også kunne tåle noe økt trafikkbelastning.

Miljømessig vil man få redusert belastning ved det nye prosjektet ved at ikke biltrafikken må forsere hele Grefsenkollveien ved adkomst, ca 20 meter høydeforskjell og tilsvarende kjøre oppover en meget bratt rampe ved avgang. Videre vil kjørelengden være lenger enn til aktuelle alternativer.

Den miljømessige belastning er allerede altfor høy i hovedstaden pga biltrafikk til at man ikke tar hensyn til slike forhold når man planlegger boliger i et allerede belastet område med tett blokk-bebyggelse og relativt mye trafikk. Spesielt vil beboerne i Grefsenkollveien 20 E og F bli rammet av eksos og støy, da kjørerampen ender så å si rett ved siden av denne blokken. Men dette gjelder også blokkene 14, 16, 21, og 23.

Så vidt vi kan bedømme ut fra foreliggende planer, vil på- og avkjøringsrampen fra prosjektet ende nokså nær bakketoppen i Grefsenkollveien. Dette medfører dårlige siktlinjer nedover Grefsenkollveien ved avkjøring og kryssing av Grefsenkollveien ved innkjøring til prosjekts nedkjøringsrampe. Trafikksikkerhetsmessig er dette en risikofylt løsning. Dette spesielt sett i forhold til den noe uoversiktlige trafikksituasjonen som allerede eksisterer i Grefsenkollveien 20, 21 og 23.

Plasseringen av turvei/trapp og biladkomst til prosjektet fører til at bussholdeplassen må flyttes, slik det er bebudet i planene, mot nord, altså oppover Grefsenkollveien. På nedsiden av Grefsenkollveien på det aktuelle partiet, er det en loddrett skjæring som begynner så og si i veikanten på Grefsenkollveien der en eventuell ny bussholdeplass skal etableres.

Ut fra vår vurdering vil derfor bussholdeplassen måtte flyttes helt opp mot eneboligene lenger oppe i Grefsenkollveien. Avstanden til bussholdeplassen vil da bli forlenget med vel nærmere 150 meter for beboerne Grefsenkollveien 20 E, F og G og Grefsenkollveien 21 og 23.

Ønskemålet om å få flere til å bruke kollektive transportmidler er neppe tjent med at forholdene blir lagt dårligere til rette for en allerede stor befolkningsmengde som en potensielle brukergruppe.

Konklusjon

Vi mener at biltrafikken til og fra det nye prosjektet ikke bør kanaliseres inn og opp i Grefsenkollveien, men isteden gjennom Kikkutveien, Sandtakveien og eventuelt bak Grefsen Terrassehus i tillegg til Kurveien. Denne løsningen skaper klart redusert forurensning og bedrer trafikksikkerheten i Grefsenkollveien.

Heisforbindelse i prosjektet vil gi myke trafikanter fra prosjektet adgang til 56 bussen, Solheimskogen, som trafikkerer Grefsenkollveien med endeholdeplass i Nydalen, og om Storo med T-bane forbindelse der. Dette vil igjen kunne gi muligheter for å få økt bussavganger for 56- bussen til fire ganger i timen i rushtiden og tre ganger for øvrig.

Samtidig er det fra prosjektet relativ kort avstand, vel 10 minutters gange, til Kjelsåstrikken og bussene som trafikkerer Kjelsåsveien.

Dette er trafiksikkerhetsmessig en bedre løsning, samtidig som miljøbelastningen sett i forhold til foreliggende prosjekt vil bli mye mindre.

2.4. Arkitektoniske og bomiljømessige forhold

Planene vil redusere det fine visuelle bildet store deler av Grefsenkollveien 20 har i dag nordover.

Nå er det tett bevokst løvskog i det området der foreliggende prosjekt skal realiseres. Videre er det lange siktlinjer mot Grefsenkollen mot nord og videre mot Maridalsvannet og vannspeilet i nordvest og åsene videre innover mot Sognsvann og Marka.

Siktlinjene mot Grefsenåsen, Maridalsvannet og åsene mot Sognsvann vil for en stor del også bli brutt/sperret av den nye bygningsmassen..

"Muren" vil også kaste slagskygge mot bebyggelsen samt mot utenomhus- arealene spesielt gjelder dette for Grefsenkollveien 20 E og F. Med Grefsenkollen som reiser seg så å si loddrett i bakkant av Grefsenkollveien, er dette området allerede i dag skyggefullt store deler av året. Som nevnt i andre avsnitt i dette skrevet har vi anført at plasseringen av bygget tett inn mot vår tomtengrense miljømessig når det gjelder eksos og støy og bråk, vil bli til sterk ulempe for beboerne, spesielt i Grefsenkollveien 20 E/F.

Konklusjon

Primært vil vi gjerne helst sett at vi kunne beholde tomten ubebygget med det fine visuelle bilde den gir.

Den fortetning som allerede har funnet sted har redusert bokkvalitetene i Grefsenkollveien 20.

Slik de trafikale løsninger er tilrettelagt i prosjektet vil det også berøre bokkvaliteten i Grefsenkollveien 14, 16, 21 og 23 ved at prosjektet genererer økt trafikk- og eksosbelastning i vår del av Grefsenkollveien.

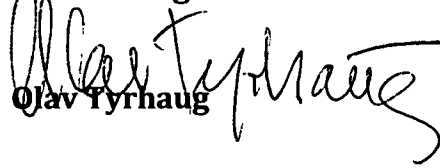
Dersom prosjektet skal realiseres, må det flyttes inn mot tomtens grenser mot nord og forskyves så langt inn mot Grefsenkollveien som mulig, slik at siktlinjene og lysforholdene i Grefsenkollveien 20 kan bevares. Dette betyr at personbiltrafikken ikke

kanalisere opp mot Grefsenkollveien, og at persontrafikken fra prosjektet vil få adgang gjennom heisforbindelse til bussen i Grefsenkollveien.

2.5. Dekning skole- og barnehageplasser

Skole- og barnehagekapasiteten er allerede sprengt i bydelen. Nye barnefamilier fra boligprosjektet vil gjøre situasjonen enda vanskeligere. Det er derfor svært viktig å overholde foreslåtte rekkefølgebestemmelser, særlig med hensyn til skolesituasjonen.

Med vennlig hilsen


Olav Tyrhaug

Øvre Grefsen Vel
Postboks 162, Kjelsås
0411 Oslo

Oslo 15.9.12

Til Plan- og bygningsetatren
Pb. 364, Sentrum
0102 Oslo

Kommentarer til planskisse vedrørende regulering Grefsenkollen/Kurveien. Saksnummer 200705501

Øvre Grefsen Vel (ØGV) har gått igjennom saksfremlegg som redgjør for Sameiet Grefsen Terrassehus planer om boligbebyggelse på deres eiendom 75/1075. Styret i ØGV er bedt om å behandle denne saken og komme med en uttalelse vedrørende dette prosjektet.

Saken ble tatt opp til behandling på ØGV styremøte. Styret har følgende synspunkt vedrørende dette prosjektet:

1. Generelt.

Bydel Nordre Aker (tidligere bydel 33) som dette området hørte til tidligere var et forsøksområde for byfortetting helt tilbake til på 1980 tallet. Denne fortettingen har blitt fulgt opp med ytterligere fortetting på senere tidspunkt. Smertegrensen for fortetting i denne bydelen oppleves nå å ha blitt nådd.

Problemene med denne fortettingen har vært at infrastrukturen ikke har blitt fulgt opp og bygget ut i samsvar med boligfortettingen. Veiene i området er i dag sterkt belastet med betydelige trafikkproblemer ved Storokrysset og nederst i Kjelsåsveien for å komme inn på Ringveien i tillegg til mye trafikk på enkelte villaveier.

Skolekapasiteten i området er også sprengt, med fulle skoler på Kjelsås, Grefsen og Disen. På Disen skole som denne bebyggelsen vil sogne til så er det i dag eksempler på at søsken blir splittet mellom Disen, Årvoll og Grefsen skole for å få skoleplass. For å komme fra Disen til Årvoll skole er det en lang vei med bil pga den stengte Årvoll bommen (må her kjøre via Sinsen krysset, hvor det er mye kø). Tilstrekkelig skolekapasitet i området ansees som avgjørende for at større boligprosjekt tillates gjennomført i bydelen.

Det har også vært problem med å få plass til barn i barnehager i bydelen.

2. Markagrense.

I planens punkt 7 Juridiske forhold, påpekes det at det i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet vil være nødvendig å justere markagrensen slik prosjektet planlegges.

Øvre Grefsen Vel går imot at en slik endring av markagrensen tillates. Med det presset som det er i dag i forbindelse med forskjellige byggeprosjekt er det viktig at det i de enkelte prosjektene ikke tillates at prosjektene sakte, men sikkert spiser seg innenfor markagrensen.

3. Miljøfaglige og trafikkforhold.

Vi ser at planforslaget er endret siden 2008 da vi uttalte oss bl.a. om adkomst via Kurveien. Vi ser at det fortsatt planlegges med adkomst for barnehage og nødkjøring langs Kurveien. Slik trafikksituasjon og parkering er i Kurveien i dag tror vi ikke dette er en god løsning. Det synes her som at Kurveien påføres en ekstra trafikkbelastning for at prosjektet skal kunne realiseres. Her mener vi en alternativ løsning med adkomst til Grefsenkollveien bør utredes.

Øvre Grefsen Vel ser på vegne av berørte naboer dette som en dårlig løsning og vil gå imot dette.

4. Parkering

For disse planlagte leilighetene synes det å bli planlagt for få parkeringsplasser med de problemer dette medfører i tilstøtende veier. Vi antar at parkeringen er i henhold til gjeldende parkeringsnorm, men ser vi på andre boligprosjekt i området ser vi at dette er for lite i forhold til det faktiske behov. Området bygges ut med forholdsvis kostbare leiligheter hvor beboere i mange leiligheter har 2 biler. Dette er vel også samme norm som er benyttet ved utbyggingen av blokkene i Kurveien som har medført at veien er full av parkerte biler i dag.

Styret Øvre Grefsen Vel

Torbjørn Togstad
Styreleder

Einar Dybendal
Runar Kristiansen
Grefsenkollveien 20 F
0490 Oslo.

MOTTATT
OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN
03 SEPT. 2012
SAKSNR: 200705501 105

Oslo, 16. august 2012.

Plan- og bygningsetaten,
p.b. 364 Sentrum,
0102 Oslo.

Høring: Saksnummer 200705501 - Grefsenkollveien/Kurveien - Bydel Nordre Aker
Høringsfrist: 17.09.2012.

Undertegnede Einar Dybendal og Runar Kristiansen m.fl. har bemerkninger til følgende:

1. Turvei inntegnet fra rundkjøring i enden av Kurveien opp til Grefsenkollveien.
Det er uakseptabelt med en ny turvei planlagt bare 4 meter fra bebyggelse og våre soverom i Grefsenkollveien 20 F.

Det har aldri vært turvei der tidligere, og vil aldri under noen omstendigheter bli akseptert av oss.

En opparbeidet gjennomgående turvei som planlagt vil medføre økt trafikk og forstyrrelser til ulempe for oss.

Med stadig ny bebyggelse i området vil denne trafikken i fremtiden bli økende, også sen kveld og natt.

I analyseskjema fra Asplan Viak, kvalitetssikret av Kristin Strand Amundsen, over "uønskede hendelser, risiko og tiltak" under punkt nr. 18 nevnes "en sti inn i grøntområde som er lite brukt". Til dette er å bemerke at denne stien aldri har gått forbi våre soverom. Stien krysser grensen til vårt boligsameie et annet sted der det er satt opp skilt med påskrift: "Ingen gjennomgang". Dette regner man med har redusert gjennomgangstrafikken betraktelig, ved siden av at stien ikke har vært opparbeidet som en gjennomgangssti, den munner ut på vårt boligsameies plen.

Det reiser seg også et spørsmål om hvilken interesse utbygger har for en gjennomgående trafikk på sitt område som ganske sikkert vil bli benyttet av trafikk som ikke er relatert til området.

2. Ny bebyggelse kommer nødvendig nær bebyggelse på området til Grefsenseteren Boligsameie. Vi vil få kraftig redusert utsikt og gjenboere tett innpå. Ny bebyggelse vil med fordel kunne flyttes nordover, og noe nærmere Grefsenkollveien, det skulle være mulig. Ny planlagt avkjørsel fra Grefsenkollveien vil medføre økt ulempe og forstyrrelser for oss da soverom vender den veien. Eventuell avkjørsel bes flyttes.

For å hindre ytterligere nødvendig forringelse av vår bokvalitet og leilighetens verdi, forventer vi å bli tatt hensyn til.

Med vennlig hilsen

Einar Dybendal
Einar Dybendal

Margit Skil

Harald Solli Bergheim

Hedvig Morken

Runar Kristiansen
Runar Kristiansen

G. Hove

Ragnhild Minassian

Øystig Jensen
Jivane Hegervold

Ragnhild Lindstad

BEMERKNINGER TIL "FORSLAG TIL DETALJREGULERING – GREFSENKOLLVEIEN – KURVEIEN FRA NABO KNUT OG ANNE LARSEN, GREFSENKOLLVEIEN 28A.

TRAFIKK: SELV DAGENS TRAFIKKFORHOLD MÅ FORBEDRES!

Utredning fra Asplan viser at planområdet i dag er utsatt for støynivåer fra veitrafikk som overstiger grense for "gul sone" i henhold til Miljøverndepartementets støyretningslinje T-1442.

Bydelsutvalgets behandling viser bekymringer for økt trafikk på bekostning av gående og syklende i området. Ingen har bemerket konsekvensene for idrettsfolket som I DAG meget aktiv bruker Grefsenkollveien med meget stor fare for skade og liv selv i dagens trafikk.

Vi som bor her opplever også flere ganger daglig at biler og motorsykler overskrider fartsgrensen opp til hele 200 km i timen (max fart er 40 km)!

Forslagsstiller mener trafikkøkningen på 500 biler ikke vil medføre merkbar innvirkning på trafikkavviklingen. Dette er ikke seriøs vurdering når alle vet at trafikken er av typen "før og etter arbeidsslutt". Selv i dag er dette et problem for området.

KULTURINTERESSER: GREFSENKOLLVEIEN ER EN KULTURVEI OG ET IDRETTSOMRÅDE! DETTE MÅ OPPLEVES PÅ STEDET OG IKKE PÅ ET KART!

Byantikvaren mener prosjektet er konfliktfylt mht. kulturminneinteresser knyttet til hovedstadens landskap. I tillegg er å understreke at nåværende BYUTSIKT fra blokkene i syd til småhusbebyggelsen i nord må bevares for alle tusen turgåere som benytter Grefsenkollveien som et tur og utsiktspunkt gjennom hele året.

Forslagstiller hevder at det synes å være et urimelig krav at 100% av utsikten langs Grefsenkollveien skal bevares. Nei, dette er et naturlig utsiktsområde (et av to gode utsiktsområder) å bevare for hele Oslos befolkning! Hva om Oslos befolkning fikk anledning til å komme med sin mening om denne sak?

ENDRET STØYBILDE PGA UTBYGGINGSPROSJEKTET:

Utbygger foreslår at tennisbanene flyttes fra sør på tomten til nord på tomten. Undertegnede, som i dag har problemer med støy fra tennisbanene som ligger helt i syd på tomten, vil bestemt motsette seg flytting av tennisbanen(e) til 4 m fra vår eiendom i nord.

Fremtidig bruk av tennisbanene vil øke betydelig i bruk og økt irriterende støy (av erfaring, ikke bare vanlig lyd fra ball/rekkert, men også betydelig roping fra uproffe spillere) vil forsterkes ennå mer med lydrefleksjon mot også de nye blokkene og den nære fjellveggen i nord. Dette vil ikke kunne aksepteres og rettslig initiativ vil bli iverksatt om dette skjer. Det henvises også til PBEs uttalelse om at det bør vurderes om tennisbaner kan utgå for å kunne utvikle et mer helhetlig uteopptromsarealer!

Oslo, 10.09.12, ANNE OG KNUT LARSEN, GREFSENKOLLVEIEN 28A

Beboere i Kikkutveien og Kurveien
Ved Lars Moen
Kikkutveien 12
0491 Oslo

Bemerkninger til forslag til detaljregulering – Grefsenkollveien – Kurveien Deres ref (saksnr): 200705501-58

1. Kurveien kan ikke aksepteres som adkomstløsning for barnehage.

Kurveien er smal og kjørebane kan ikke utvides. Utstrakt gateparkering i hele veiens lengde medfører i praksis at veien har ett smalt kjørefelt med svært få muligheter til å vike for møtende trafikk. Planforslaget presiserer også at dette ikke kan endres. Fortauet brukes daglig som kjørebane og parkering (se bilde 1). Med dagens trafikk skaper dette uoversiktlige og farlige situasjoner for myke trafikanter. Ved snøfall er det kun mulig å brøyte mot Kurveiens vestlige kant. Da blir kjørebane enda smalere uten at behovet for gateparkering minskes.

Trafikkøkningen ved en delt løsning, stipulert til 150 bilturer pr døgn, vil ikke fordeles jevnt gjennom døgnet, men vil konsentreres i tiden 0745-0830 og 1600-1645 (leverings- og hentetid i barnehagen). Dette gir økning på mer enn 1 bil i minuttet og er i et tidsrom da svært mange barn er på vei til/fra tre store skoler. Annen trafikkøkning enn til barnehagen kan heller ikke utelukkes, da barnehagens parkeringsplasser kan bli attraktive også utenfor barnehagens åpningstid.

Grefsenkollveien har langt bedre kapasitet til å ta imot økt trafikk, også den som er knyttet til barnehagelogistikk og renovasjon. Veibanen er bredere, det er ingen gateparkering og det er gode og brede fortau. Trafikksikkerheten og fremkommeligheten vil følgelig bli bedre ivaretatt for alle parter dersom all adkomst legges hit. Se bilde 2.

2. Bom for å hindre gjennomkjøring vil ikke fungere i praksis.

Vi er skeptiske til at bom vil hindre gjennomkjøring. Vi har mange års erfaring med at nabo Grefsen Terrassehus i stor grad kjører ut Kurveien i strid med gjeldende reguleringsplan. I vedtaket i byrådssak 121/76 står det «Bygningsrådet opprettholder gjeldende regulering slik at adkomsten til blokkene Grefsen terrassehus skal skje fra Grefsenkollveien og slik at avkjørsel til hotellet og dagligvareforretningen i den nordligste blokka kan skje fra Kurveien». Plan- og bygningsetaten har bekreftet denne reguleringen i sak 200808968/1. Til tross for dette har Grefsen Terrassehus åpen kjøreport fra sitt garasjeanlegg (se bilde 3) og ut i Kurveien under påskudd av at det er nødvendig for «drift av anlegget». Dette vil si når sameiets servicetekniker er på jobb (hvd. kl 7-16), og da er det gjennomkjøringsmulighet for alle beboere og andre som er kjent med denne gjennomkjøringsmuligheten.

Veien på baksiden av Grefsen Terrassehus skal også være stengt med bom ved 12 A og 12 D. Disse står oftest både ulåst og åpne og gjør kjøring fra Grefsenkollveien til Kurveien mulig. Se bilde 4.

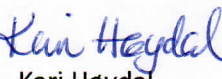
3. Kurveien må ikke benyttes i anleggsperioden.

I planforslaget er ikke nevnt noe om hvordan adkomsten i anleggsperioden er tenkt løst. En antar at hovedtyngden av trafikken skal i retning til/fra Storo eller Sinsen, og at all trafikk i anleggsperioden derfor må være via Grefsenkollveien. Kurveien vil med dagens veibredde og veistandard ikke tåle noen som helst form for anleggstrafikk og vil skape uholdbare trafikale og trafikksikkerhetsmessige forhold. Fortau i hele Kurveiens lengde vil ikke løse dette alvorlige trafikksikkerhetsproblemet.

Med vennlig hilsen

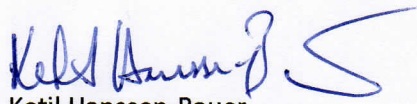

Lars Moen

Kikkutveien 12


Kari Høydal


Gunn Kristine Smeby

Kurveien 3


Ketil Hanssen-Bauer

Kikkutveien 10B



Bilde 1: Fremkommelighet i Kurveien sett nordfra



Bilde 2: Fremkommelighet i Grefsenkollveien sett nordfra



Bilde 3: Nordlige port til garasjeanlegg Grefsen Terrassehus



Bilde 4: Nordlige port til garasjeanlegg Grefsen Terrassehus