

Kolbotn, 01.02.2021

Deres ref.: PLAN-19/00172-14
Saksnummer / Plan-ID: 2019002

Innspill til høring av plan: *Områderegulering for Ingieråsen*

Vi viser til varslingsbrev datert 14.12.2020 med høringsfrist 10.02.2021.
Vi støtter Ingieråsen Velforenings innspill og kommer her med noen supplerende kommentarer til reguleringsbestemmelsene.

Generelt

De fleste boliger innenfor planområdet på Ingieråsen er oppført mellom 1965 og 1970. En stor andel av boligene bygget i denne tidsperioden er nå modne for rehabilitering. Viktige temaer ved rehabilitering av boliger er å redusere energibehov og å forbedre inneklime. Å forbedre andre bokvaliteter, som en funksjonell planløsning og et fornyet arkitektonisk uttrykk, vil også være viktig for beboere som ønsker å rehabilitere sine boliger. Slike forbedringer kan utføres uten å forringe typiske arkitektoniske kvaliteter fra tidsperioden da bygget ble oppført. Vi viser til forskningsprosjektet *Systematisk energioppgradering av småhus fra 1960 til 1990* fra SINTEF Byggforsk m.fl. Her påpekes viktigheten av å rehabilitere eldre eneboliger for å oppfylle nasjonale mål for energieffektivisering. Videre er det utført pilotprosjekter for typiske 60- og 70-talls hus med fokus på energieffektivisering og videreføring av arkitektoniske særpreg.

Vi viser også til *Saksfremlegg – Områderegulering for Ingieråsen: Rådmannens vurdering: «Det er ikke planens intensjon å gjøre området til et museum. Boligene skal kunne holdes funksjonelle. Dette innebærer at det er mulighet for å gjøre nødvendige reparasjoner eller utvidelser innenfor noen bestemte rammer. Området har i dag mange fine bokvaliteter, blant annet variasjon av hustyper, store grønne hager, sammenhengende grønnstrukturer og mye naturlig terreng. Planen skal videreføre disse kvalitetene.»*

Uteområdene på Ingieråsen har mange gode kvaliteter. Vi er positive til at reguleringsplanen har til hensikt å bevare disse. Det er imidlertid viktig å ta i betraktning at området ble bygget ut i en tid med vesentlig mindre trafikk på veiene. Det var stort sett en bil i hver husstand. Tomtene ble opparbeidet under andre forutsetninger enn det vi har i dagens samfunn. Flere tomter er opparbeidet på en slik måte at det ikke er mulig å snu biler på egen tomt, samt at det kun er etablert oppstillingsplass/garasjeplass til én bil.

Vi mener flere av reguleringsbestemmelsene som nå er ute på høring er for strenge og hindrer en hensiktsmessig rehabilitering av eiendommene. Det er uheldig å stille så strenge krav i reguleringsbestemmelsene at det kreves dispensasjoner for å oppnå en standard i henhold til dagens forskriftskrav. Dette vil gjøre søknadsprosesser unødvendig lange og uforutsigbare, noe som ikke er ønskelig verken for tiltakshaver eller kommunen. Vi har i det etterfølgende kommentert de bestemmelsene som vi mener er problematiske og som vi ønsker omformulert eller fjernet.

§4e) Estetikk og utforming

Generelt:

1. kulepunkt:

Det påpekes at mange hus i området har en takvinkel mindre enn 20 grader. Dette er relativt typisk for bebyggelse fra sent 60-tall og tidlig 70-tall. Kravet om at bebyggelsen skal ha saltak med en takvinkel mellom 22-24 grader virker umotivert og motstridende til de resterende bestemmelsene under §4e). Vi ønsker at bestemmelsen omformuleres slik at nye tiltak på eiendommene også kan ha tilsvarende takvinkel som eksisterende bebyggelse.

3. kulepunkt:

Det er positivt at bestemmelsene som omhandler estetikk søker å videreføre den opprinnelige bebyggelsens arkitektoniske uttrykk og karakter. Definisjonen av arkitektonisk uttrykk og karakter er imidlertid uhensiktsmessig detaljert og streng. Det er fullt mulig å opprettholde byggets karakteristiske trekk selv om det blir gjort mindre endringer på kledning, vinduer, dører, verandaer, rekkverk, gesimsbånd, vinduskasser, materialvalg, fargevalg og grunnmur.

For å kunne imøtekomme dagens krav og standard vil det være nødvendig å etterisolere, skifte kledning, skifte vinduer og dører m.m. Mange vil ha ønsker om å endre planløsningen for å imøtekomme dagens levesett og oppnå livsløpsstandard. Dette kan føre til at vinduer må flyttes eller endres noe for å oppfylle forskriftskravene til dagslys og utsyn. Hensiktsmessig etterisolering utføres ofte utvendig og vil i enkelttilfeller påvirke fasadeliv og takutstikk.

Vi ønsker at bestemmelsen endres slik at den ikke er til hinder for å kunne oppgradere bebyggelsen til dagens standard både med tanke på energieffektivitet, inneklima og andre bokvaliteter. Vi støtter intensjonen om at nye tiltak skal videreføre den opprinnelige bebyggelsens arkitektoniske uttrykk og karakter, men mener at definisjonen av arkitektonisk uttrykk og karakter bør strykes eller mykes kraftig opp.

Bygninger uten varig opphold:

3. kulepunkt:

For enkelte eiendommer er det mest hensiktsmessig å plassere garasje eller carport mellom felles vei og bolig. Dette for å unngå unødvendig store terrenginngrep og minimere arealer med harde overflater. Øvrige bestemmelser, som omfatter høyde- og arealkrav til garasje og carport, er tilstrekkelige for å hindre at hovedfasader skjules. Se også argumentene vedrørende §4f). Vi mener at bestemmelsen i 3. kulepunkt bør strykes.

§4f) Parkering

1. kulepunkt:

Bestemmelsen er til hinder for trafikksikker utforming med hensyn til biloppstilling og inn-/utkjørsel på kommunal vei. Veiene i reguleringsområdet er trafikkert av skolebarn. Trygg trafikkavvikling må derfor tillegges særskilt vekt. I dette inngår det å forhindre uoversiktlig gateparkering og trafikkfarlige utkjørsler fra eiendommene. Dette bør gjøres ved å legge til rette for at eiendommene kan utformes med tilstrekkelig antall oppstillingsplasser på egen tomt, samt mulighet for å snu innenfor eiendomsgrensene. For at dette skal la seg gjøre uten at det går på bekostning av grønne overflater er det naturlig at arealer avsatt til parkering også kan fungere som snuplass.

I ROS-analysen er temaet ulykker i av-/påkjøringer omtalt. Her hevdes det at mangel på snuplass innenfor eiendomsgrensene vil medføre økt fare for ulykker, men at lav trafikkmengde og lav hastighet avhjelper dette. Myke trafikanter er omtalt i eget tema. Her påpekes risikoen for alvorlige ulykker med myke trafikanter, selv ved lave hastigheter. At veiene i området benyttes som skolevei for Vassbonn barneskole nevnes ikke under temaet. Selv om det i enkelte veier internt i planområdet er opparbeidet ensidig fortau, opplever vi at mange syklende benytter veibanen. Dette kan føre til farlige situasjoner ved rygging ut i kommunal vei.

For noen eiendommer er byggegrensen trukket langt opp på eiendommene (ca. 15 m fra senterlinje av kommunal vei). For disse eiendommene medfører bestemmelsen at parkeringsplasser må avsettes tett inntil fasaden til eksisterende bolig. Dette er en u hensiktsmessig plassering av parkeringsplasser som fører til at det må etableres separat snuhammer. Dette gir større arealer med harde overflater på tomten og unødvendig oppstyking av grøntarealer. Noen steder vil det heller ikke være mulig å få til parkeringsplasser innenfor byggegrensen grunnet terrengets utforming.

Beboere som ønsker å etablere snuplass på egen eiendom uten å beslaglegge store hage-/grøntarealer bør ikke hindres av reguleringsbestemmelsene. Vi ønsker at kravet om avsetting til parkeringsplasser begrenses til å gjelde innenfor eiendomsgrensen, med avstandskrav forankret i kommunens praksis. Vi viser til Nordre Follo's *Veileder til Områderegulering for frittliggende småhusbebyggelse, vedtatt 12.09.2016, revidert Mars 2020*. I §7.4 står følgende: «*Frittliggende garasje og carport på inntil 50 m² BRA/BYA skal plasseres minst 5 meter fra eiendomsgrense/formålsgrænse til regulert veigrunn langs kommunal og privat vei når den er plassert med utkjøring vinkelrett på veibanen. Når utkjøring er plassert parallelt med veibanen skal frittliggende garasje eller carport plasseres minst 1,5 meter fra eiendomsgrense/formålsgrænse til regulert veigrunn.*»

Oppsummering

Vi er på lik linje med andre beboere på Ingieråsen positive til en områderegulering som hindrer tomtedeling og uønsket fortetting. Vi håper imidlertid at reguleringsbestemmelsene kan modereres slik at de ikke er til hinder for nødvendig oppgradering av eiendommene eller for god trafiksikkerhet, og at man på denne måten kan unngå dispensasjoner i byggesaksprosessen. Vi håper planforslaget kan bearbejdes slik at det kan bli en plan som er ønsket av beboerne på Ingieråsen, og at Ingieråsen kan forbli det attraktive boligmiljøet vi alle setter pris på.

Med vennlig hilsen

Stine Glennås og Anders Ørmen
(Christian Sindings vei 5, 1410 Kolbotn)