

# Mulighetsstudie Trollåsen senter

## Vedlegg til planinitiativ

### Innledning

Mulighetsstudien er en del av bakgrunns materialet for et planinitiativ for en omregulering av eiendommen med gnr/bnr. 239/765 og bygger på stedsanalysen. Utgangspunktet er behovet for å reise en ny bygning som skal romme kontorer for leger og tannleger, apotek og en kaffebar. Den er nødvendig fordi de helsevirksomhetene som holder til på sentret i dag ikke har tilfredsstillende lokaler i de eksisterende bygningene.

Studien skal vurdere ulike alternative måter å realisere utbyggingspotensialet på. Utgangspunktet for studien er eiendommen slik den ligger i dag, med de to eksisterende bygningene som står der. En viktig del av forutsetningene for studien er gjeldende kommuneplan. Om Trollåsen senter står det at utviklingen skal bygge på følgende føringer:

- grønn møteplass eller torg
- reorganisering av parkeringsarealet
- god tilgjengelighet og forbindelser for gående og syklende
- åsryggen og den grønne horisonten mot småhusbebyggelsen i sør skal bevares
- gode overganger mot småhusbebyggelsen
- ny gang- og sykkelvei langs Trollåsveien mot syd
- Næringsarealet opprettholdes på dagens nivå

Utdrag fra kommuneplanen

Videre er det stilt krav i bestemmelsene til planen. Av særlig betydning er bestemmelsene om parkeringsdekningen.

Formål	Enhet	Bilparkering (min- maks)		Motersykel (min- maks)
		Område A	Område B	
Leiligheter (blokkbebyggelse)	Per boenhet	0,5-1	0,7-1,2	0,2
Enebolig / tomannsbolig	Per boenhet	2	2	
Konsentrert småhusbebyggelse	Per boenhet	1,2-1,5	1,2-1,5	0,2
Forretning/handel	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1	Maks 1	0,2
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 0,7	Maks 0,7	0,2
Offentlig/privat tjenesteyting	100 m <sup>2</sup>	0,1-0,5	1-2	0,2

Trollåsen faller i områdekategori B. Foreløpige beregninger, som er gjort på grunnlag av et prosjektert nybygg, tilsier at det ferdig utbygde sentret kan ha maksimalt 50 parkeringsplasser, i henhold til normen. Dette tallet er tatt som utgangspunkt for vurderingen av de ulike utbyggingsmulighetene på eiendommen.

Det er åpenbart at det kan være andre bestemmelser i kommuneplanen som har betydning for utformingen av reguleringsplanen og et senere prosjekt. Men disse antas ikke å ha betydning for diskusjonene i mulighetsstudien. Føringene om Trollåsen senter er retningsgivende og har ikke samme absolutte status som bestemmelsene.

## Eksisterende situasjon og foreliggende planer

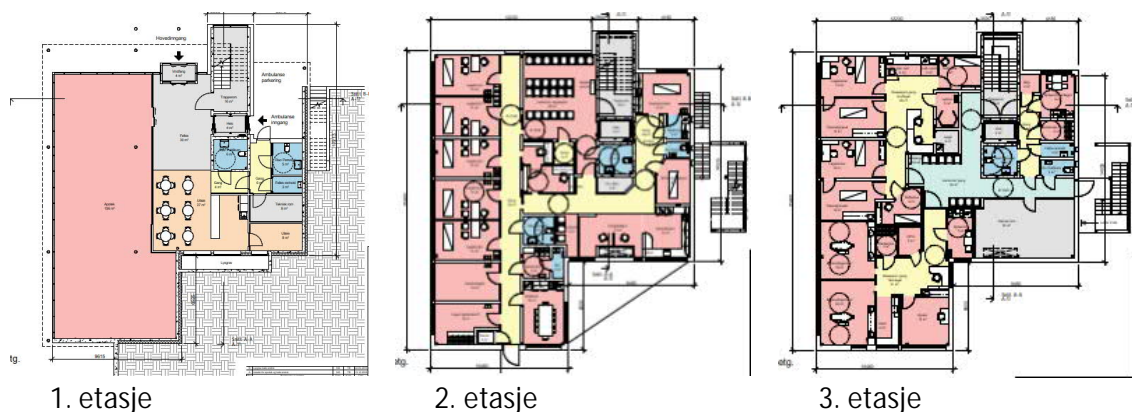


Eksisterende bygninger – ny situasjon

Mastemyr Eiendom AS har planer om å reise et nybygg på sentrets eiendom. Nybygget skal gi bedre tilpassete arealer for lege- og tannlegesentret, og det skal huse et apotek i første etasje. Parallelt med at det skal reises et nybygg for legesentret og apoteket, skal hovedbygningen bygges om slik at dagligvareforretningen kan disponere hele arealet. Da skal også inngangen til forretningen flyttes til hjørnet mot nord (merket A). Varemottaket forblir på samme sted som i dag (D), og også de to inngangene (B og C) til sidebygningen blir opprettholdt.

På illustrasjonen over er det prosjertede nybygget lagt inn, der det er foreslått plassert. Nybygget har et samlet bruttoareal på omtrent 1.100 m<sup>2</sup>, fordelt på tre etasjer. Apoteket er plassert i første etasje. Legesentret og avdelingene for hudleger og tannleger ligger i henholdsvis andre og tredje etasje for å hindre sjenerende innsyn. Prosjektet ble rammesøkt i 2018, og rammetillatelse ble gitt i 2019. Fylkesmannen i Viken har etterpå opphevet dette vedtaket, og Nordre Follo kommune har gitt tiltakshaver beskjed om at planene for nybygget vil kreve omregulering av eiendommen. Prosjektet er resultatet av et langsiktig arbeid og en grundig vurdering av leietakernes behov. Vi finner det derfor riktig å bruke de foreliggende planene i denne mulighetsstudien.

Tegninger av nybygget slik det prosjertert til søknaden om rammetillatelse.



Etter rammesøknaden er planen for første etasje noe omarbeidet. Det er denne versjonen som er presentert over.

## Plassering av nybygget



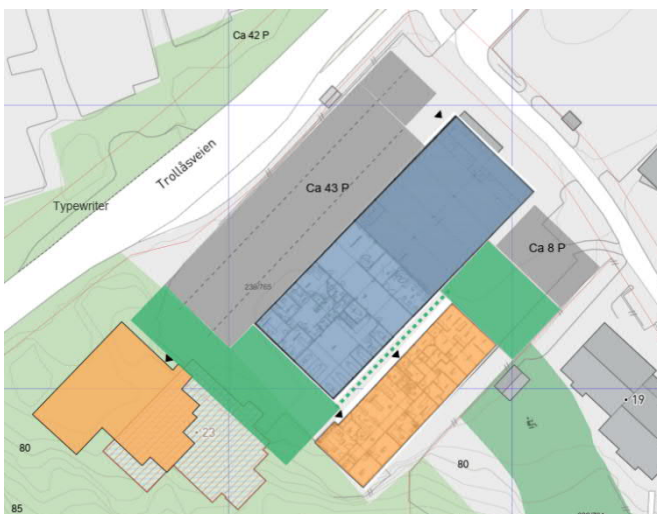
Som skissen viser, kan ikke bygningen plasseres øst for forretningen (A); arealet er simpelthen ikke stort nok. En plassering ved B er heller ikke mulig. Nybygget kan ikke legges inntil eksisterende bygning (B1) uten store ombygginger som det ikke er økonomi til i prosjektet. En frittliggende bygning, åtte meter unna (B2), gir heller ikke en brukbar planløsning for det aktuelle programmet. Det synes følgelig åpenbart at det eneste stedet det er plass til en bygning som rommer de nødvendige funksjonene er sørvest for de eksisterende bygningene. (NB! Det prosjekterte nybygget ligger inn i kommunens kartgrunnlag.)

## Alternativ 1



Plasseringen gir anledning til å etablere ca. 42 P-plasser på samme sted i dag. Det er to mulige plasseringer av torget. Den ene er i øst, som det var foreslått i bebyggelsesplanen fra 1982, der torget knytter seg til barnehagen og gangvegen til boligområdet, Solforholdene er ikke optimale, plassen ligger på baksiden av senterbygningene, uten tilknytning til inngangen til noen av sentertilbudene, og tett ved forretningens varemottak. Sør for forretningen, inn mot den grønne delen av eiendommen, er et alternativ, og arealet i øst kan da nyttes til flere P-plasser. To torg gir ikke mange nok parkeringsplasser.

## Alternativ 2



Dette er en modifisering av alternativ 1. Torget/møteplassen ved barnehagen er gjort mindre for å få plass til åtte 8 p-plasser. Et større torg/møteplass ligger på tvers i enden av parkeringsplassen. Det er en god plassering med tanke på sol og nærhet til helsetilbudene i nybygget og til sidebygningen, og torget er godt definert av bygningene. Det er en ulempe at det ligger atskilt fra gangvegen, og at det heller ikke visuell kontakt mellom de to.

Verdien av det grønne arealet i øst er begrenset, et torg her blir trolig redusert til et visuelt element.

### Alternativ 3



Dette er en videreføring – en mer konsekvent løsning enn alternativ 2. Hele torget ligger i sør, og er organisert på tvers mellom de tre bygningene.

Torget får en god fysisk omramming, og vegetasjonen i sør vil også bidra til å definere den grønne møteplassen.

Denne organiseringen av de ulike elementene gir en parkeringskapasitet i samsvar med parkeringsnormen.

### Alternativ 4



Her er organiseringen i prinsippet den samme som i alternativ 3, men nybygget er plassert der det opprinnelig ble prosjektert.

Torget/møteplassen kan nå deles i to soner; én med et hardere belegg (bl. a. for kjøring med ambulanse) og en grønn del mot vest, med god tilgang på ettermiddagssol.

Som i de foregående alternativene er det ingen kontakt mellom torget og gangvegen, noe som vil kunne føre til at torget i mindre grad enn ønskelig blir benyttet av tilfeldig forbipasserende.

### Alternativ 5



En hybrid variant er å anlegge torget i tilknytning til dagligvareforretningens inngang. Det er en naturlig kopling, og et torg her vil også kunne fange opp en del av gangtrafikken i området. Ulempen er naturligvis at torget også vil være et gjennomkjøringsområde til parkeringsplassene lengre inne på området. Innkjøringen vil naturligvis kunne legges ut mot Trollåsveien, men det vil likevel ikke være mulig å skape et torg, eller en møteplass som har de kvaliteter som anses som nødvendige. Dette alternativet gir heller ikke mange nok parkeringsplasser.

## En foreløpig oppsummering

- Nybygget må plasseres innerst på eiendommen, sørvest for eksisterende bygninger. Dermed flyttes tyngdepunktet i sentret sørover. Når inngangen til dagligvareforretningen flyttes mot innkjøringen til eiendommen, blir det stor avstand mellom de punktene som skaper aktivitet i området. Det gjør plasseringen av torget vanskelig.
- Parkeringsplassene bør ligge nærmest mulig atkomsten inn på eiendommen. Vestsiden, mellom forretningen og Trollåsveien er det eneste stedet på eiendommen med en viss arealkapasitet.
- Torget/møteplassen bør ligge et sted der det er godt med sol, i tilknytning til viktige ganglinjer og helst omkranset av bygninger med aktive fasader, og det bør være skjermet mot kjøretrafikk. Plasseringen av et eventuelt torg er en nøkkelfaktor i utnyttelsen.



Sol



Aktiv fasade



Gangtrafikk

Et torg på østsiden av forretningen (1), som det er foreslått i bebyggelsesplanen, er en mindre god løsning, og det har vært forsøkt før, uten hell. Her vil torget ligge isolert fra all den daglige aktiviteten ved sentret, og det er ingen aktive fasader som vil bidra til at torget blir et møtested. Barnehagen vil være et positivt naboskap, men den bidrar ikke til å aktivisere torget. Og selv om det vil bli liggende inntil gangvegen inn i boligområdet, er det lite sannsynlig at et torg på dette stedet vil kunne bli et sosialt tilskudd til nærmiljøet. Det vil imidlertid naturligvis kunne formes slik at det blir et hyggelig visuelt element.

Vestsiden av forretningsbygningen (2) er en bedre plassering, i nærheten av forretningen og med mulighet for en forbindelse til helsetilbudene i nybygget, og med god tilgang på sol det meste av dagen. Men det er også det området der den nødvendige kjøretrafikken til og fra sentret må kanaliseres. Arealet er ikke stort nok til å kunne skille gående og kjørende trafikk på en måte som gir de kvalitetene som kreves av et torg som også skal være en grønn møteplass.

I sørvest (3) vil torget bli definert av bygninger på tre kanter, og to av fasadene vil være relativt aktive. Avstanden til dagligvareforretningen kompenseres av nærheten til helsetilbudene og til apoteket. Solinnfallet er noe begrenset midt på dagen, og torget vil bli liggende for atskilt fra gangvegen til at det er sannsynlig at det vil kunne fange opp tilfeldig passerende. Det er mulig at torget dermed først og fremst vil være et tilbud til for sentret og dets besøkende og i mindre grad fungere som et sosialt møtepunkt for nærmiljøet.

Ingen av de tre plasseringene tilfredsstillende alle de kravene vi vanligvis stiller til et torg, utformet som en felles møteplass. Én av årsakene til at det er vanskelig å finne en fullt ut tilfredsstillende plassering, er plasseringen av de eksisterende bygningene. De ligger midt på eiendommen og etterlater små arealreserver som gjør det vanskelig å knytte sammen de ulike elementene som kan skape aktivitet på et torg og gjøre det virkelig attraktivt. Det er derfor nødvendig å vurdere hvilken funksjon et torg kan ha på dette spesifikke stedet for å kunne bestemme plasseringen.

### Konsekvensene av gjeldende plangrense mot Trollåsveien

Drøftingene over er gjort under én viktig forutsetning; at eiendommen kan disponeres slik den brukes i dag, med parkeringsplasser helt ut til eiendomsgrensen. Det er i tråd med regulerings- og bebyggelsesplanen fra 1982. En mulighetsstudie som skal danne grunnlaget for en omregulering kan ikke forholde seg fullstendig lojalt til gjeldende regulering. Hensikten er jo nettopp å endre de betingelsene som tidligere er vedtatt. Det stiller seg imidlertid litt annerledes med forholdet til tilgrensende reguleringsplaner, og regelen er at etablerte plangrenser skal respekteres og overholdes. I dette tilfellet bør likevel reguleringsgrensen mot Trollåsveien vurderes.



Utsnitt av bebyggelsesplan 1982

I 2012, i reguleringsplanen for del av Mastemyr næringspark, ble reguleringen av Trollåsveien utvidet flere meter inn på sentereiendommen. Tegningen til venstre er et utsnitt av bebyggelsesplanen fra 1982, men med den nye reguleringen av Trollåsveien tegnet inn. Den viser at nesten alle parkeringsplassene langs Trollåsveien (ca. 20 stk.) ligger delvis inne på regulert veggrunn. Dersom reguleringsplanen for Trollåsen senter skal forholde seg til plangrensen mot Trollåsveien, vil det naturligvis få store konsekvenser for hvordan eiendommen kan disponeres.

I drøftingene over har vi illustrert mulige utnyttelser av eiendommen med inntil 50 parkeringsplasser, som er det antallet plasser normen gir anledning til å etablere (foreløpige beregninger). De alternativene som gir rom for 50 plasser (alternativ 3 og 4) utnytter arealet foran dagligvareforretningen på samme måte som i dag. Men dersom plangrensen mot Trollåsveien skal beholdes, reduseres parkeringskapasiteten til ca. 30 biler. Det kan kompenseres ved å bygge et parkeringsanlegg under bakken. I henhold til kommuneplanens bestemmelse § 15.2-f, skal 80 % av parkeringsplassene ligge under terreng. Med en samlet kapasitet på 50 plasser, beregnet etter

normen, betyr det et parkeringsanlegg med plass til 40 biler og bare 10 biloppstillingsplasser på terreng. Skissene under hvordan dette kan løses på Trollåsen senter.

Det er åpenbart at parkeringskjelleren ikke kan plasseres under de eksisterende bygningene, og det er heller ikke plass nok på arealet i øst, ved siden av barnehagen. Dermed gjenstår arealet mellom dagligvareforretningen og Trollåsen, og grøntarealet i sørvest. Nedkjøringen bør ligge nærmest mulig avkjørselen fra offentlig veg.



En mulig løsning er stiplet inn på tegningen til venstre. Nedkjøringsrampen ligger ved atkomsten til eiendommen, og bakkeparkeringen må dermed flyttes sørvestover, vekk fra inngangen til forretningen. Trafikken forbi inngangen til dagligvareforretningen medfører åpenbare muligheter for konflikt mellom kjørende og gående. Deler av parkeringskjelleren kan bygges mellom forretningsbygningen og Trollåsveien, men med ensidig parkering i dette området, blir det en svært uøkonomisk løsning. Løsningen vil også gjøre det vanskelig å opprettholde driften i byggeperioden.



I dette alternativet er hele parkeringskjelleren plassert sørvest for forretningsbygningen. Kjørearealet blir det samme, men bilene ledes lenger vekk fra inngangen til forretningen enn i alternativet over.

Problemet med begge løsningene er alt arealet som går med til trafikk. På de ca. 735 m<sup>2</sup> som ligger mellom bygningen og vegreguleringen, blir det bare plass til parkeringsplass for 10 (respektive 7) biler og en nedkjøringsrampe.



Det er naturligvis mulig å avgrense trafikkkarealet med beplantning. Men når vi også tar hensyn til svingebevegelsene for varetransporten til dagligvareforretningen, vil det grønne arealet i beste fall utgjøre omtrent 100 m<sup>2</sup>; noe som ikke kan sies å være et vesentlig bidrag til sentrets grønne profil.

Vi kjenner ikke årsaken til at Trollåsveien ble regulert bredere i 2012, men kan anta at hensikten var å gi plass for en gang/sykkelveg langs Trollåsveien. Dersom det er tilfellet, vet vi heller ikke om reguleringen fortsatt er aktuell. Det er viktig at det så raskt som mulig i planarbeidet blir avklart om forutsetningene for utvidelsen av den regulerte vegen fortsatt er til stede. For som vi har dokumentert over, medfører reguleringen åpenbare begrensinger på muligheten for å utnytte eiendommen optimalt.

Det er fullt mulig å bygge en parkeringskjeller på den sørlige delen av eiendommen. Men spørsmålet som må stilles er følgende: er dette realistisk i den foreliggende situasjonen?

## Oppsummering

Nybygget på Trollåsen senter er ikke et stort prosjekt. Det meste av eiendommens utbyggingspotensial er allerede tatt ut, og utbyggingen skjedde i en tid da det ikke var krav om parkering under bakken. Ved å kreve at også deler av parkeringen for de eksisterende bygningene skal plasseres under bakken i forbindelse med realiseringen av nybygget, legges det urimelig store økonomiske belastninger på prosjektet.

En mulighetsstudie skal, som navnet antyder, se på mulighetene som foreligger på et gitt sted, innenfor gitte forutsetninger. Disse forutsetningene er vanligvis forstått som lov og forskrift, i tillegg til gjeldende planverk. Men andre typer forutsetninger er også viktige, og i noen tilfeller avgjørende for å identifisere de mulighetene som foreligger. Et prosjekts økonomiske bæreevne er en slik forutsetning. Kan prosjektet tåle bære de kostnadene som følger av å innfri alle de kravene som de offentlige rammebetingelsene stiller?

En parkeringskjeller for 40 biler vil oppta et areal på 8-900 m<sup>2</sup>, som er langt mer enn grunnflaten av det nybygget som er prosjektert. Parkeringen vil dermed påføre prosjektet en merkostnad på anslagsvis 15 – 20 millioner kroner. Prosjektet vil ikke kunne bære en slik merkostnad, og det vil dermed ikke kunne finansieres. Konsekvensen vil med stor sikkerhet være at helsesentret flytter ut og at det tilbudet som er bygd opp gjennom flere tiår vil forsvinne. Om det da fortsatt vil være grunnlag for driften av dagligvareforretningen, er et åpent spørsmål.



Prinsipløsning med mindre parkeringskjeller

Man kan tenke seg en mindre parkeringskjeller, bygd som fundamentet for nybygget, som ivaretar det meste av kravet for de parkeringsplassene som nybygget genererer. Men en slik P-kjeller vil ikke kunne romme de bilene som etter normen skal under bakken. I stedet for 16, vil det antagelig bli plass for 12 biler.

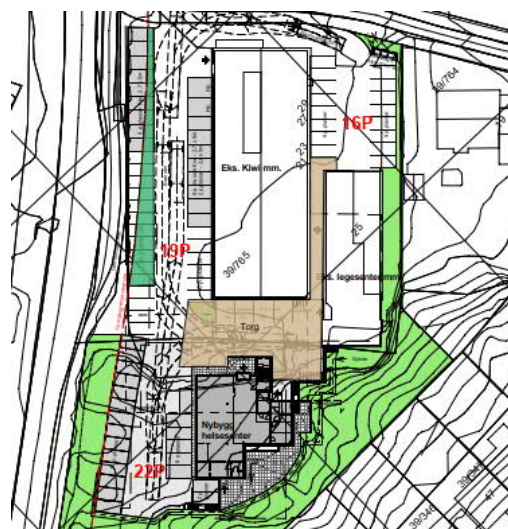
Dersom arealet mellom forretningen og barnehagen også tas i bruk til parkering, vil det maksimalt kunne gi 38 parkeringsplasser til sammen; altså betydelig færre det som normen gir anledning til å etablere; og ikke minst langt færre enn det behovet som forslagsstiller har registrert.



Flere plasser kan bare skaffes til veie sørvest på eiendommen. Under er det illustrert en løsning der rampen ned til parkeringskjelleren er lagt ut mot Trollåsveien. Dermed kan kjørebane langs dagligvareforretningen forlenges rett fram til et mindre parkeringsareal vest for nybygget. Nybygget kan plasseres omtrent på samme sted som i rammesøknaden fra 2018. Dersom arealet ved barnehagen benyttes til parkering, for 12 biler, vil samlet parkeringskapasitet være 54 biler, altså noe mer enn normen tilsier. Vi viser det likevel; for det første for å gi et tydelig signal om at det reelle behovet for parkeringsplasser er større enn det som reflekteres i parkeringsnormen. Men i tillegg gir det anledning til en interessant sammenligning med det prosjektet som det ble søkt om rammetillatelse for. For fjerner vi de plassene som ligger utenfor reguleringsgrensen (på regulert offentlig veggrunn) og de fire plassene sør for dagligvareforretningen. Denne løsningen gir plass til 58 parkerte biler.



Prosjekt med parkeringskjeller – 54 biler



Rammesøkt prosjekt – 58 biler

En sammenligning av de to løsningene viser at det arealet på bakken som blir satt av til trafikkavvikling, til parkering og kjøreveger, er så godt som identisk når vi fjerner de fire parkeringsplassene som ligger lengst sørøst i det rammesøkte prosjektet. I løsningen med parkeringskjeller vil vi få ca. ca. 10 m<sup>2</sup> mer av «grønne» arealer; det tilsvarer omtrent 0,45 % forskjell i areal som er avsatt til trafikk. Mastemyr Eiendom har forståelse for de ambisjonene som ligger bak bestemmelsene og føringene i kommuneplanen. Men det må være proporsjonalitet mellom de tiltak som en grunneier pålegges å sette i verk og de gevinstene som disse tiltakene gir. Gevinsten ved å insistere på en bokstavgro håndheving av bestemmelsene vil være 10 m<sup>2</sup> mindre asfalt. Kostnaden derimot kan bli så stor at den vil kunne true sentrets fortsatte eksistens. Det er en anvendelse av private og samfunnsmessige ressurser som vanskelig kan betegnes som akseptabel.

## Konklusjon

Utgangspunktet for mulighetsstudien er at det må reises et nybygg på eiendommen for at flere av de eksisterende virksomhetene skal finne det hensiktsmessig å forbli på Trollåsen senter. Med dette som premiss, og når vi tar hensyn til reguleringen av Trollåsveien, viser studien at det ikke finnes flere, distinkt forskjellige alternativer for utviklingen av sentret. Plasseringen av nybygget er mer eller mindre gitt, og slik de eksisterende bygningene er plassert, gir bruken av det ubebygde arealet seg mer eller mindre selv.

Skissen under viser en anbefalt disponering av eiendommen, og den er nær identisk med det prosjektet som det ble søkt om rammetillatelse for. Naturlig nok, for også bak det prosjektet lå det vurderinger av tomtas muligheter og begrensninger.



- Nybygget plasseres sør for forretningen, omtrent der det er plassert i rammesøknaden.
- Arealet vest for forretningen må disponeres for trafikk – kjøring og parkering, med innslag av grønne rabatter og små plantefelt.
- Torget anlegges mellom nybygget og de eksisterende bygningene.
- Halvparten av arealet øst for forretningen må brukes til parkering dersom normtallet for parkering skal kunne nås.

Som vi har vist over, spiller det ingen rolle for arealbruken, fordelingen av grønne og grå arealer, om det bygges en parkeringskjeller eller ikke. Med en parkeringskjeller under nybygget vil det tidvis være 12 færre parkerte biler på bakken. Men arealet av grå og harde (asfalterte) flater vil være nøyaktig det samme. Trollåsen senter vil ikke framstå som grønnere, og det vil heller ikke ha større eller flere torg og grønne møteplasser.

Oslo 29. april 2020  
ARCHUS arkitekter as