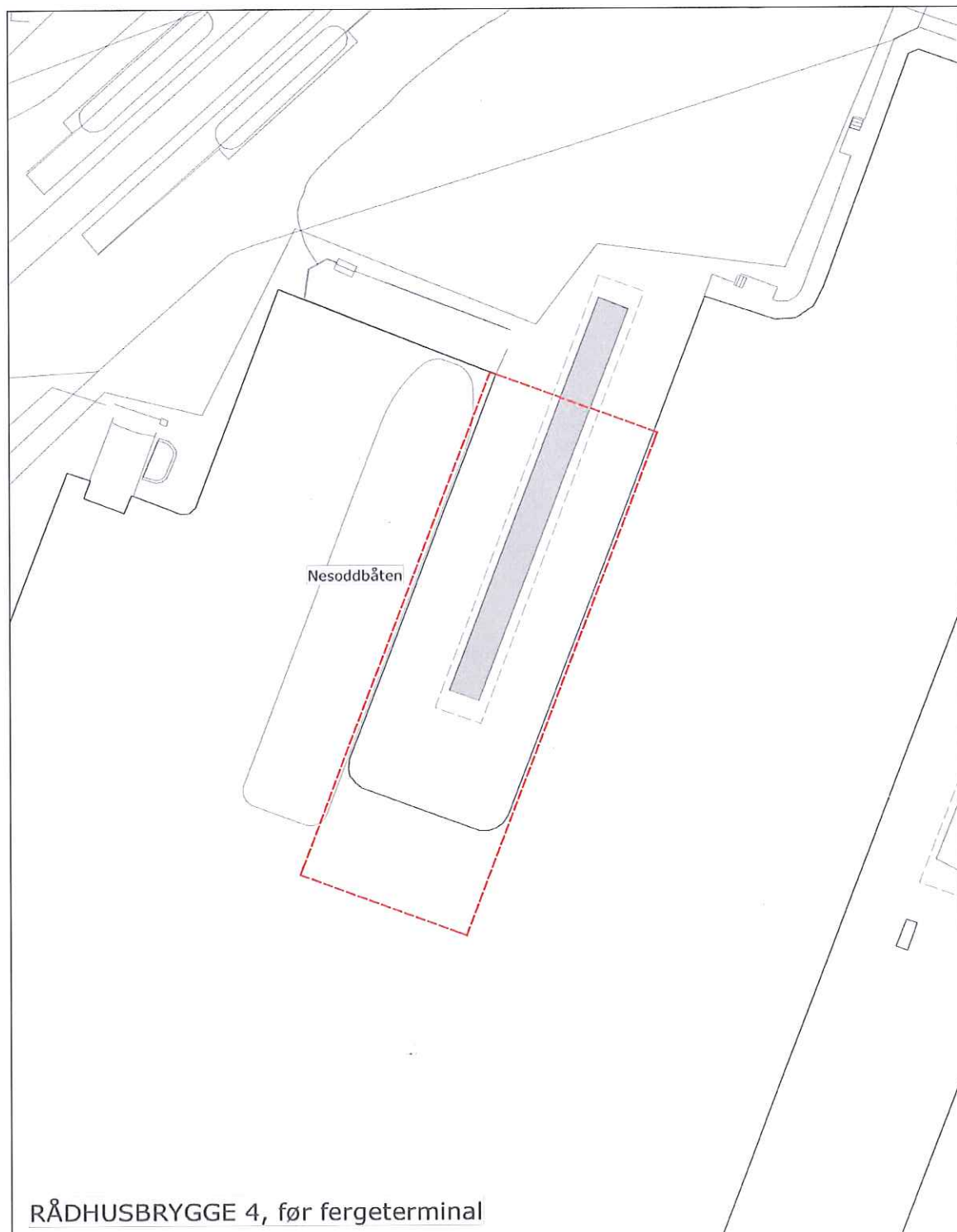


Forslagsstillers planbeskrivelse
Rådhusbrygge 4, Rådhusplassen
Forslag om mindre reguleringsendring

Forslagsstiller: Ruter AS
Konsulent: Arkitektskap AS

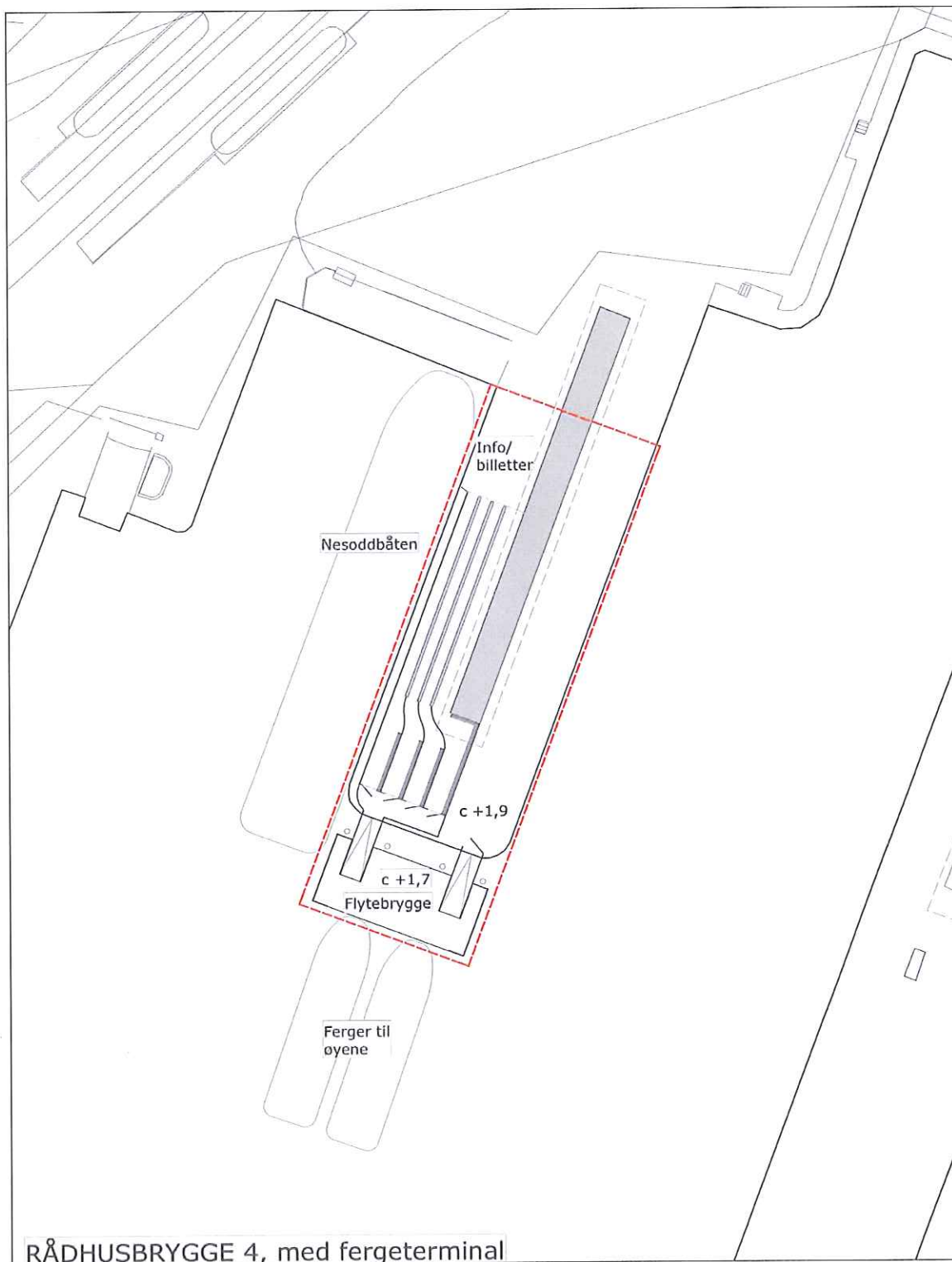
Dato: 13.12.2010

FORENKLET ILLUSTRASJON



Skisse – eksisterende situasjon

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Skisse - mulig fremtidig situasjon

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

BAKGRUNN

Styret i tidligere AS Oslo Sporveier (nå Ruter AS) gjorde i oktober 2006 et prinsippvedtak om å flytte øyfergeterminalen fra Vippetangen til Pipervika (Rådhusbrygge 4).

Bakgrunnen for vedtaket er et ønske om å flytte terminalen fra dagens plassering på Vippetangen til Rådhuskaia, fortrinnsvis Rådhusbrygge 4.

I Byrådssak 206/09, K2010 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan, er felles terminal for øybåtene på Rådhuskaia trukket fram som et aktuelt prosjekt til utredning i Ruter i 2010. Det påpekes i Byrådssaken flere fordeler med en sentralt plassert og felles båtterminal i nærhet til Nesoddbåtene; et mer oversiktlig tilbud, et bedre knutepunkt med bedre tilknytning til landstransport enn på Vippetangen, og bedre publikumstilgjengelighet.

Resultatene fra utredningen, som også omfatter en markedsvurdering, trafikkanalyse og ROS-analyse, foreligger i form av Ruterrapport 2010:8, og er oversendt til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Rapporten er vedlagt dette reguleringsforslaget. http://www.ruter.no/PageFiles/1829/8-2010_oybatterminal.pdf

Rådhusbrygge 4 er regulert til offentlig trafikkområde – havn, og hjemler som sådan bruk av kaia til fergeanløp. Årsaken til at det utarbeides forslag til mindre reguleringsendring er at eksisterende reguleringsplan ikke hjemler utleggelse av flytebrygge. Endringsforslaget omfatter derfor primært flytebrygga, men tar likevel med seg hele utstikkeren inn til reguleringsavgrensning for planforslag om nytt fisketorg, slik at disse aktivitetene kan vurderes i sammenheng. Planforslag om nytt fisketorg

EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet

Beliggenhet og bruk

Planområdet (Rådhusbrygge 4) ligger sentralt i Oslo på sjøsiden av Rådhusplassen, og er den utstikkeren som ligger lengst vest og nærmest Tingvollakkaia med anløp for Nesoddfergene, og Aker brygge.

Rådhusbrygge 4 er omgitt av vann på 3 sider; i øst, syd og vest. I nord grenser planområdet mot regulert område for fisketorg. Et smalt og langstrakt bryggeskur, brukt blant annet til verksted for Nesodden-fergene og islager for fiskebåtene ligger sentralt på bryggen. Nesoddfarger som ikke er i trafikk ligger tidvis på begge sidene av Rådhusbrygge 4. De innerste delene av Rådhusbrygge 4 benyttes av fiskebåter ifm fiskesalg. Utover dette er det ikke havnetrafikk i direkte tilknytning til ytre del av utstikkeren i dag.



Foto som viser Rådhusbrygge 4 sett fra nord (foto Arkitektskap as)

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Foto som viser Rådhusbrygge 4 sett fra vest (foto Arkitektskap as)



Rådhusbrygge 4 sett fra enden av brygga og mot Rådhusplassen (foto Arkitektskap as)

Planområdets størrelse

Planområdets størrelse er på 1.638 m2.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Natur- og ressursgrunnlaget

Det er ikke knyttet jordbruks-, fiskeri- eller lignende interesser til selve planområdet. Det er knyttet friluftsinnteresser til området som del av Oslos sentrumsnære og publikumstilgjengelige kaifront, og tilstøtende del av Rådhusbrygge 4 i nord benyttes til salg av fisk og reker fra fiskebåter.

Landskap

Rådhusbrygge 4 er en 19m bred kai som stikker ca 50 meter ut i havnebassenget. Brygga er en oppfylt og pælefundamentert brygge, med granittforblendet kaifront og asfaltert kaiflate. Brygga er bebygget med et sentralt plassert bryggeskur, primært brukt til verksted for Nesodden-fergene og islager til fiskebåter. Rundt skuret ligger det en stripe med skiferheller avsluttet med granittkantstein mot asfalten i varierende bredde. Kaiflaten ligger på ca cote + 1,90.

Rådhusbrygge 4 inngår som del av Rådhusbryggemiljøet og Rådhusplassen, der Akershus festning i øst, Rådhuset i nord og Vika og Aker Brygge-bebyggelsen i vest definerer det store landskapsrommet i Pipervika.

Grunnforhold er ikke kartlagt da dette ikke vurderes som relevant for tiltaket.

Verneinteresser

Rådhusplassen med tilhørende brygger er omfattet av kongelig resolusjon til kommuneplan for Oslo 2000, vedtatt 31.08.2001. Skulpturparken på Rådhusplassen, Honnørbrygga og plassen foran den gamle Vestbanestasjonen er regulert til spesialområde bevaring.

Planområdet er omgitt av flere monumentalbygg, oppført på Byantikvarens gule liste over bevaringsverdige bygninger: Stasjonsmesterbolig (Brynjulf Bulls plass 2), Vestbanebygning (Brynjulf Bulls plass 1), Dronning Mauds gate 1-3, Rådhuset samt borggård og Rådhusplassen, Hieronymus Heyerdahls gate 1 og hele Akershus festning.

Akershus festning og bygningene i tilknytning til den gamle Vestbanestasjonen er fredet.

I henhold til Byantikvaren er det ikke kjente automatisk fredete kulturminner på land innenfor planområdet, og det er ikke stilt krav fra Sjøfartsmuseet om marinarknologiske undersøkelser.

Miljøfaglige forhold

Det er ikke kjente forurensningsforhold eller lignende i planområdet. Det er foretatt mudring av forurensede sedimenter i havnebassenget rundt Rådhusbrygge 4.

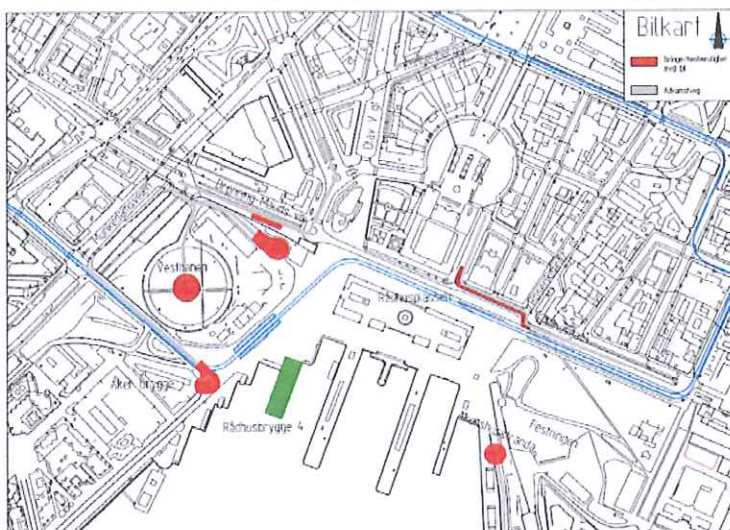
Det er ikke registrert forekomster knyttet til biologisk mangfold i planområdet.

Trafikkforhold

Planområdet ligger sentralt i Oslo mellom de kjørbare veiene Dokkveien i vest, Dronning Mauds gate / Enga / Kronprinsesse Märthas plass i nordvest, Rådhusplassen / Rådhusgata i nordøst og Akershusstranda i øst. Stranden langs Aker brygge (gågate/syklister) støter til planområdet i vest, der Dokkveien ender i en vendesløyfe som brukes til drosjeholdeplass og korttidsparkering. Planområdet nås med bil kun ved å krysse Rådhusplassen fra en av de ovennevnte kjøreveiene. Kjøring er kun tillatt i begrenset omfang til havnedrift mm.

Det er god tilgjengelighet til og fra hovedveinettet (Festningstunnelen og Ring 1).

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Illustrasjon som viser tilkomstpunkter for biltransport og varelevering til Rådhusplassen og bryggene (ill. SWECO)

Det er god parkeringsdekning i parkeringshus i Vika og ved Aker Brygge, i tillegg til den temporære parkeringsplassen på Vestbanetomta.

Tilknyttingen til Rådhusplassen gjør ferdsel til og fra planområdet enkelt for fotgjengere og syklister. Traseen Dokkveien – Rådhusplassen – Rådhusgata / Akershusstranda er utvist som sykkelvei (www.oslosykkkelkart.no).

Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet to risikoanalyser for trafikk i sjø, den første av Safetec den 07.12.2007 og den andre av Det Norske Veritas den 07.11.2008, supplert med nye trafikktegnninger i 2009.

Den første analysen anser dagens risiko for faremomenter som akseptabelt. Ved innføring av Osloferger i området påpeker analysen at risikoen for faremomenter (materialskafer/personskafer) vil øke. Det må derfor innføres risikoreduserende tiltak for å holde risikoen på det samme nivå som i dag. Foreslåtte sikkerhetstiltak omfatter enten flytting av ferger/båter på Rådhusbrygge 3 til østsiden eller ”uformelle, pragmatiske tiltak basert på godt sjømannskap”. Tilbakemelding fra Oslo Havn KF (HAV) var at analysen var mangelfull, og i forståelse med HAV ble det foretatt en ny analyse av Det Norske Veritas (DNV) i 2008, senere supplert med faktiske trafikkobservasjoner på en travel sommerdag i 2009.

Analysen fra DNV påpeker at fergetrafikk generelt er en svært trygg form for persontransport – med lavere risiko per passasjer/km enn både veitrafikk og jernbane. Det anses som sannsynlig at en flytting av terminalen for Oslo-fergene fra Vippetangen til Rådhusbrygge 4 i seg selv ikke vil representere noen signifikant påvirkning på det totale risikonivået. Risiko relatert til mulige kontaktskader ved fergeleie vil nødvendigvis følge terminalen, men antas maksimalt å representere en åttedel av totalrisikoen passasjerene med Oslo-fergene vil være eksponert for. (ROS-analysen er gjengitt i vedlagte Ruterrapport 2010:8).

Flomfare i form av springflo er tilstede kun i ekstreme tilfeller noen få ganger i året. Dette gjelder for øvrig hele havneområdet og ikke bare Rådhusbrygge 4.

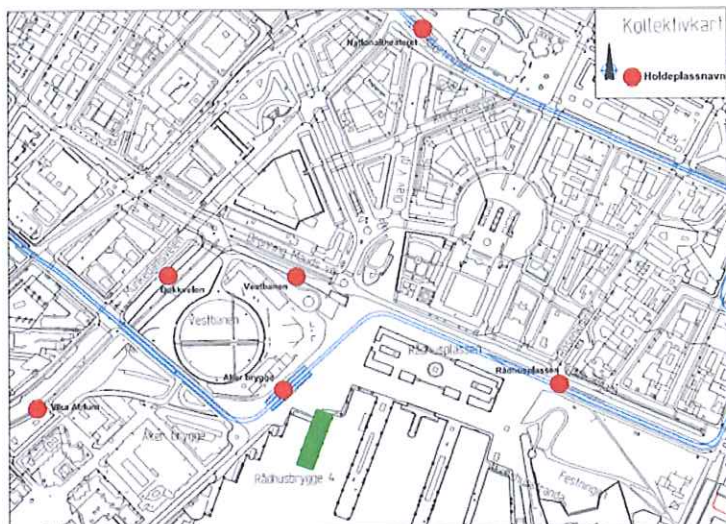
Sosial infrastruktur

Grunnet planområdets sentrale beliggenhet ligger diverse offentlige tilbud i nær tilknytting, herunder Rådhuset, butikker, kulturinstitusjoner, kontorvirksomhet mm.

Planområdet er svært godt tilknyttet kollektivtrafikken. Trikketraseen til linje 12 med holdeplass befinner seg rett vest for planområdet. I nær tilknytning mot vest er det også holdeplasser for ferger til Nesoddtangen, på Rådhusbrygge 3 i øst stopper fergerne til Bygdøy og turistbåter. Nationaltheatret kollektivknutepunkt (Oslos nest største etter Jernbanetorget) med trikk, buss, T-bane og tog ligger i gangavstand nord for planområdet.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Litt lenger vest ligger Solli plass med holdeplasser til diverse buss og trikkelinjer, og det stopper en rekke regionbusser i Munkedamsveien i tillegg til linje 54 og 32, samt at flere av de sørgående 80-linjene har startsted ved Vestbanen.



Illustrasjon som viser stoppesteder for kollektivtransport (ill SWECO)

Teknisk infrastruktur

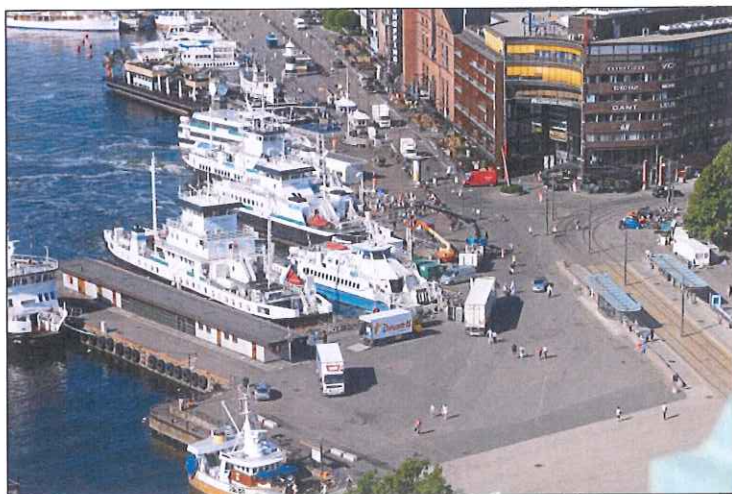
Traseen til festningstunnelen krysser under Rådhusplassen, nord for planområdet. Atkomst for varelevering og renovasjon til havnevirksomhet, kiosker, mm skjer via Rådhusplassen.

Hafslund Nett har gatelyskabler liggende i planområdet.

Nesoddbåtene har anløpssted på Tingvallakaien (Aker brygge), Bygdøyfergene og mindre cruisebåter har anløpssted på Rådhusbrygge 3, og fiskerbåter og terminerende Nesoddferger benytter Rådhusbrygge 4 på langsiden.

Estetikk og byggeskikk

Planområdet er flatt og svært eksponert i fjernvirkning, særlig fra Rådhuset og sjøsiden. Rådhusplassen omfatter vannspeil, trappeanlegg, sittemuligheter, plantefelt, trær, skulpturer, anlegg tilhørende trikk og større arealer belagt med granittheller i mønster.



Rådhusbrygge 4 (nærmeste brygge) sett fra toppen av Rådhuset (foto SWECO)

Bygningstypologien rundt planområdet er svært sammensatt:

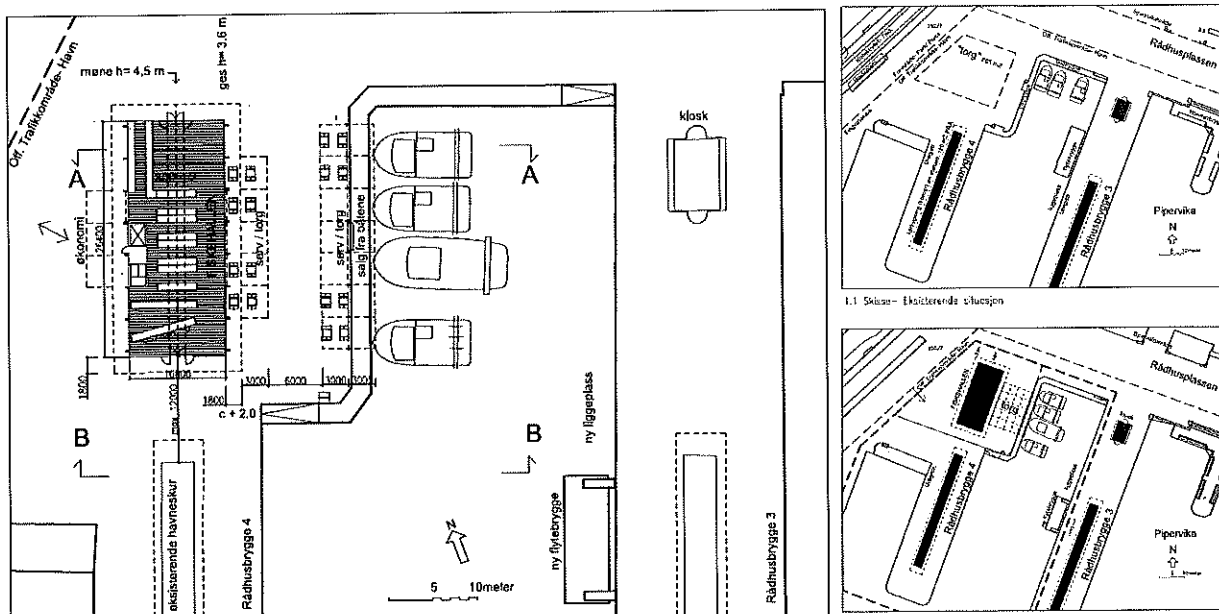
Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

- Aker brygge med ulike forretningsbygg på 6-7 etasjer, oppført fra 1980-tallet.
- Stasjonsmesterbolig på 3 etasjer (Brynjulf Bulls plass 2), oppført 1918-20, fredet 1994.
- Vestbanestasjonen på 3 etasjer (Brynjulf Bulls plass 1), oppført 1872, fredet 1994.
- Forretningsgård på 7-8 etasjer (Dronning Mauds gate 1-3), oppført på 50/70-tallet, bevaringsverdig.
- Rådhuset i rød tegl med tårnene på 63m og 66m (Rådhusplassen 1), oppført 1934-50, bevaringsverdig.
- Forretningsbygg i rød tegl på 8 etasjer (Hieronymus Heyerdahls gate 1), oppført 1936, bevaringsverdig.
- Akershus festning med sine ulike bygninger og konstruksjoner (fredet).

Stedsutvikling

I området rundt Rådhusbrygge 4 er det stedsutviklingstiltak i ulike faser. I vest er det byggeaktivitet på Tjuvholmen, og det foreligger planer forslag til oppgraderingsarbeider langs Akershusstranda i øst, samt at det pågår arkitektkonkurranse og utredning av nytt Nasjonalmuseum på Vestbanetomta.

På tilstøtende arealer nord for Rådhusbrygge 4 pågår det reguleringsarbeid for å få på plass nytt fisketorg/fiskeutsalg.



Illustrasjoner av det planlagte fisketorget (illustrasjon 4B arkitekter). Viser planens alternativ 1.

Barns interesser

Barns interesser er i dag primært knyttet til Rådhusbryggene som et åpent og tilgjengelig område for publikum.

Universell utforming

Planområdet er flatt og sånn sett lett tilgjengelig for alle brukergrupper.

Interessemotsetninger

Det er ikke kjent relevante interessemotsetninger.

Eieropplysninger

Rådhusbrygge 4 og tilstøtende kaiarealer eies av Oslo Havn KF

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

PLANSTATUS

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Gjeldende overordnede planer

Kommunedelplan for indre Oslo er en strategisk plan rettet mot nøkkeltiltak som gir rammer for byutvikling, byreparasjon, miljøbevaring og transport i indre by. Planen trekker opp langsiktige mål for de ulike områdene. Rådhusplassen er forutsatt til rekreasjon og vist som sentral sjøfront (byhavn).

Fjordbyplanen, vedtatt 27.02.2008, legger til rette for ulike friluftaktiviteter og bedret tilgjengelighet til fjordområdet. Den tar verken for seg Rådhusplassen eller Aker brygge, men har mange generelle føringer som gjelder hele kaifronten. Knyttet til anløpssteder for lokalferger er det vedtatt at det fremtidige transportsystemet i Fjordbyen, om også vil kunne omfatte lokalferger, for eksempel en utvidelse av linjenettet til dagens øyferger, må sikres anløpssteder lokalisert til det offentlige byrom. Fjordbyvedtaket innebærer at store deler av Oslos havneområder skal frigjøres for byutvikling med bolig-, næring- og rekreasjonsformål innen 2012.

Grøntplan for Oslo definerer Rådhusplassen som bypark. Planen skal sikre overordnede parker, turveier og andre grønne områder i byggesonen.

Oslos sentrale sjøside trekker grenser mellom havn og byutviklingsområder og setter kvalitative rammer for utvikling av området. Rådhusplassen skal opparbeides som allsidig oppholds- og rekreasjonsareal.

Gjeldende regulering

Området er i henhold til stadfestet reguleringsplan S-4087, vedtatt den 27.04.2004, regulert til offentlig trafikkområdet – havn og spesialområde – anlegg i sjøen. Innenfor planens delområde A (Rådhusplassen og utstikkerne) forutsettes eksisterende skurbebyggelse på bryggene opprettholdt. Skur på Rådhusbrygge 4 kan benyttes til salg av fisk. Arealene skal nyttes til havnefunksjoner i tilknytning til blant annet lokal fjordtrafikk. Områdene skal opparbeides med overflatebehandling av representativ standard. Det tillates ikke oppført nye permanente bygninger eller anlegg.

Plan- og bygningssetaten

Målestokk 1:1000

Dato 12.12.2007

Bestillingsnummer:

Referanse: Rådhusbrygge 4

Objektnummer:

Bruker: PAL

KDP-13,KDP-2,KDP-5,KDP-BB

© Plan- og bygningssetaten, Oslo

Pågående planer

MEDVIRKNING

Kommunalt samråd er et prøveprosjekt der enkelte etater kan gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ.

1. Bydel St. Hanshaugen	29.02.2008
2. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	30.01.2008
3. Trafikketaten	30.01.2008
4. Helse- og velferdsetaten	04.02.2008
5. Friluftsetaten	05.02.2008
6. Samferdselsetaten	06.02.2008
7. Omsorgsbygg	28.01.2008
8. Undervisningsbygg	01.02.2008
9. Byantikvaren	04.02.2008
10. Hafslund Nett AS	30.01.2008
11. Norsk Sjøfartsmuseum	12.02.2008
12. Ruter AS	29.02.2008

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Sammendrag av samrådsinnspill

Bydel St. Hanshaugen: Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i dette området.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten: Ingen kjennskap til forhold som har betydning for planinitiativet.

Trafikketaten: Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i dette området.

Helse- og velferdsetaten: Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i dette området.

Friluftsetaten: Er positiv til tiltaket. Påpeker at relokalisering av fergeterminal ved Rådhusplassen vil gjøre fergene mer tilgjengelige for publikum enn de er i dag.

Samferdselsetaten: Oppfordrer til at det søkes etter løsninger som gir minst mulig innskrenkning av ferdselsmulighetene langs havnelinjen. Universell tilgjengelighet bør legges til grunn for tiltaket. Planarbeidet må sees i sammenheng med pågående arbeider for fisketorget nord for planområdet. Ut fra byens målsetting om å øke sykkelandelen av alle reiser i Oslo til 12% innen 2015 bør opparbeidelse av sykkelplassering sikres juridisk (i bestemmelsene). Påkrevd omfang og videre tilrettelegging for sykkelbruk bør vurderes nærmere. Planarbeidet bør redegjøre for forventede passasjerstrømmer til/fra øybåtterminalen og evt. konflikt med øvrig ferdsel på Rådhusplassen.

Omsorgsbygg: Ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativet i dette området.

Undervisningsbygg: Ingen kommentar til planarbeidet.

Byantikvaren: Forutsetter at det ikke skal oppføres utvidelse av eksisterende bebyggelse eller ny bebyggelse. Rådhusplassen med bryggene er omfattet av kongelig resolusjon til kommuneplan for Oslo 2000. Det bør stilles høye krav til estetikk og materialvalg for alle typer installasjoner i tilknytning til byens "storstue". Det forutsettes at etableringen gjøres med pietet i forhold til et sentralt og viktig byrom som omgis av noen av byens viktigste kulturminner. Det vises til plan- og bygningsloven § 92 tredje ledd. Påpeker at det ikke er kjente automatisk fredete kulturminner på land innenfor planområdet. Det gjøres oppmerksom på at maritime kulturminner må vurderes av Norsk Sjøfartsmuseum.

Hafslund Nett AS: Det er kabelanlegg i det aktuelle reguleringsområdet (veilysnett). Bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med disse anleggene må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

Norsk Sjøfartsmuseum: Ingen merknader til plan om flytebrygge foran Rådhusbrygge 4, da det ikke later til at det vil medføre inngrep i sjøbunnen.

Ruter AS: Påpeker at tiltaket er viktig for fergetrafikken i Oslo og har støtte fra alle hold. Området er regulert til kai- og trafikkformål, og terminalen faller inn under dette formålet. Terminalen skal bare inneholde enkle installasjoner som kan fjernes på relativt kort tid om det skulle kreves.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Friluftsetatens uttalelse tas til etterretning og støttes av forslagsstiller.

Samferdselsetatens oppfordring om minst mulig innskrenkning av ferdselsmuligheter langs havnelinjen etterkommes. Det søkes i tillegg best mulig ferdsel i forhold til ny fiskehall og tilhørende utendørs salgsarealer. Selve kørdnersystemet vil ikke ha større utstrekning enn bryggeskuret og vil dermed ikke være til hinder. Forslagsstilleren er enig at universell utforming legges til grunn for utformingen. Planarbeidet sees i sammenheng med pågående arbeider for fisketorget, særlig når det gjelder fremtidig ferdsel. Sweco as har utarbeidet trafikkvurderinger angående forventede passasjerstrømmer som brukes i planarbeidet. Ønsket om sikring av sykkelparkering tas til etterretning av forslagsstiller og formidles videre til Havnevesenet.

Byantikvarens uttalelse tas til etterretning. Norsk sjøfartsmuseum har uttalt seg angående planarbeidet.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Hafslunds uttalelse tas til etterretning av forslagsstilleren.

Innspill ved kunngjøring og varsel om mindre reguleringsendring

Oppstart planarbeid ble varslet i dagspressen 08.09.2010 samtidig som varsel om mindre reguleringsendring ble sendt ut til mottakere iht adresseliste vedlagt saken. I det nedenstående er merknader til kunngjøring og varsel oppsummert og kommentert samlet.

Liste over samrådsinnspill

1. Bydel Frogner, bydelsadministrasjonen	29.09.10
2. Bydel St. Hanshaugen, bydelsutvalget	03.11.10
3. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	16.09.10
4. Byantikvaren i Oslo	07.10.10
5. Vann- og avløpsetaten	23.09.10
6. Oslo Havn KF	04.10.10
7. Hafslund Nett	10.09.10
8. Statens vegvesen	24.09.10
9. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	04.10.10
10. Oslfjorden fiskerlag	11.10.10
11. Tide Sjø AS	28.09.10
12. Fellestyret for hyttevellingene Lindøya/Nakholmen/Bleikøya	04.10.10
13. Arne Elias Corneliussen	03.10.10

Sammendrag av kunngjøringsinnspill og merknader ved varsel om reguleringsarbeid

Bydel Frogner, bydelsadministrasjonen: Miljø- og byutviklingskomiteen i bydelen har behandlet saken og støtter flytting av fergeterminalen til Rådhuskaia. Bydelen mener forslaget vil gi en kvalitativt bedre transportløsning for mange mennesker og at det er en fordel av Ruter legger til rette for universell tilgjengelighet. Bydelen minner om at det må legges til rette for godstransport fra Vippetangen til øyene når fergeterminalen flyttes.

Bydel St. Hanshaugen, bydelsutvalget: Bydelsutvalget har behandlet saken og støtter flytting av fergeterminalen til Rådhuskaia, samt tilrettelegging av ny flytebrygge utenfor enden av Rådhusbrygge 4.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY): EBY har ingen merknader.

Byantikvaren i Oslo (BYA): Byantikvaren viser også til tidligere uttalelse. BYA vil ikke motsette seg tiltaket, men forutsetter at det gjøres med pietet i forhold til byrommet. BYA forutsetter at sykkelparkering organiseres slik at sykler ikke flyter utover på Rådhusplassen. Det pekes på landskapsrommet, de omkringliggende fredete bygningene og aksene Rådhuset – Honnørbrygga, og at Rådhusbrygge 4 ligger til side for denne aksene og er del av fergemiljøet knyttet til Aker brygge. BYA ser det som positivt at det etableres flere aktiviteter som styrker det maritime miljøet i Pipervika. Det forutsettes at det ikke skal oppføres ny bebyggelse eller utvidelse av eksisterende bebyggelse og at det bør stilles høye krav til estetikk og materielvalg for alle installasjoner i dette området. Byantikvaren ser fergeterminalen i sammenheng med forslaget til ny fiskehall, som BYA mener vil være et dominerende fremmedelement i området.

Vann- og avløpsetaten (VAV): Etaten ber om at det blir tatt inn et punkt om lokal overvannshåndtering i reguleringsbestemmelsene.

Oslo Havn KF (HAV): Det kritiseres at det ikke angis hvor stor den forventede trafikkøkningen vil være utover dagens 600.000 reisende årlig. Dette bør være et viktig premiss mht integrering av terminalen i dette området som også skal romme stor trafikk ifm andre aktiviteter i området som Nesoddensambandet, trikk og fisketorg. Kjørdnerproblematikken er lite omhandlet i planforslaget. Hav stiller seg undrende til at planen båndlegger arealer utover det faktiske reguleringsområdet. Det påpekes at det er motstrid mellom det å avhjelpe kødannelser ved bruk av større ferger og økt frekvens på avganger, og planforslagets intensjon om

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

ett avløp av gangen. Det påpekes at planforslaget ikke omhandler eventuelle konsekvenser for planforslag ved en plassering av fisketorget nærmere kaikanten enn det som er illustrert. Dette bør vurderes ved eventuell revisjon av planforslaget. HAV savner bedre illustrasjoner av flytebrygga i havnebassenget for å kunne vurdere tiltakets estetiske konsekvenser. Det må også tas høyde for at Ruters designmal ikke uten videre kan overstyre føringer som ligger i Oslo kommunes designmal og HAVs estetiske veiledere for området. Det må framkomme av planforslaget at tillatelser til tiltak i sjø iht Havne- og farvannsloven skal innhentes fra HAV (HFL § 27). HAV peker på at problemstillingen rundt sykkelparkering ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget, og motsetter seg forslag til sykkelparkering på havnearealer utfra ønsket om publikumstilgjengelighet til havnefronten. Det må finnes andre alternativer for sykkelparkering. HAV ber om at bestemmelser om sykkelparkering på havnearealer ikke inntas i planen.

Hafslund Nett: Opplyser at Hafslund Nett ikke har elektriske anlegg i det omtalte reguleringsområdet, og informerer ellers om plikter for tiltakshaver ift omlegging av nett, nye strømforsyningsanlegg, anleggsbidrag etc.

Statens vegvesen: Påpeker at det ses helhetlig på behov for sykkelparkering og lokalisering av disse. Blant annet må det ses i forhold til planer for Trekanttomta, Vestbanetomta, Fjordbytrikken og sykkelrute E18.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus: Har ingen merknader til saken i denne fasen.

Indre Oslofjord fiskerlag (IOF): Gjør oppmerksom på at det mellom Rådhusbrygge 3 og 4 drives kaisalg direkte til forbruker, og at IOF benytter østsiden av Rådhusbrygge 4 for lasting og lossing. IOF disponerer også deler av eksisterende bygning på Rådhusbrygge 4. På sikt vil IOF ha behov for større areal i denne bygningen.

Tide Sjø AS: Tide Sjø er bekymret for sikkerheten når ny operatør skal inn til Rådhusbrygge 4, med opptil 10.000 nye reisende pr dag om sommeren, og mener det er en stor sikkerhetsmessig risiko ved å utvide aktiviteten i dette området. Båtservice har i dag anløp på vestsiden av Rådhusbrygge 3 og vil også fortsette å benytte samme innløp som ny operatør i tillegg til fartøyene til Tide Sjø. Det er viktig for Tide Sjø at nye kørordnere ikke kommer for nær vestre kaifronten på Rådhusbrygge 4 slik at de får problemer med fortøyning, landgang og bunkersfylling. Kørordnerne må kunne fjernes om vinteren av hensyn til brøyting.

Fellestyret for hyttevellingene Lindøya/Nakholmen/Bleikøya: Fellestyret mener foreslåtte løsning virker trang og lite tjenlig for det system som skal ordne køene. Kombinasjonen med flytebrygge kan virke trang og i gitte situasjoner for bratt ved fjære. Det etterlyses en sikkerhetsvurdering av løsningen. Det pekes på at det er stor skepsis blant hyttefolket til flyttingen, blant annet pga tilgjengelighet med bil for folk med spesielle behov og til parkeringsmuligheter. Det etterspørres et miljøregnskap for flyttingen. Det foreslås at flyttingen droppes.

Arne Elias Corneliussen (eier av hytte 114 på Nakholmen): Corneliussen er positiv til at fergeterminalen flyttes til Rådhusbrygge 4. Dette begrunnes blant annet med bedre tilgjengelighet til fergene, og at det vil være tryggere å ta fergen fra Rådhusbrygga enn ved Vippetangen pga belastet miljø mellom Vippetangen og sentrum.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Bydel Frogner, bydelsadministrasjonen: Ruter har som ambisjon å legge til rette for at tilbudet om godstransport, som i dag er lokalisert til Kongshavn, flyttes til Vippetangen.

Bydel St. Hanshaugen, bydelsutvalget: Merknaden tas til underretning.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY): Merknaden tas til underretning.

Byantikvaren i Oslo (BYA): Ruter har som ambisjon at estetisk kvalitet på alle nye installasjoner skal gjøres med høy krav til estetikk og kvalitet. Det skal ikke oppføres bebyggelse eller gjøres endringer på eksisterende bebyggelse ifm tiltaket. Sykkelparkering vil bli organisert på egnede steder. Fergeterminalen må

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

etter Ruters vurdering ses som et selvstendig tiltak uavhengig av ny fiskehall. I planen er fiskehallen imidlertid vurdert i forhold til ulike fotgjengerstrømmer til og fra fergeterminalen.

Vann- og avløpsetaten (VAV): Ruter vurderer ikke overvannshåndtering som tema ifm påtenkte tiltak på kaia. Det blir ikke gjort inngrep i kaia som endrer dagens situasjon.

Oslo Havn KF (HAV): Det foreligger ikke eksakte prognoser for trafikkøkningen, men det forventes spesielt økning av "tilfeldig trafikk" som eksempelvis turisttrafikk med båtene gjennom hele året, og på dager som ikke ellers har fullt belegg. Samlet forventes det, utfra markedsundersøkelser, at trafikken kan øke med mellom 30 og 50% på årsbasis. Sommerstid er denne trafikkøkningen svært væravhengig og er vanskelig å beregne nøyaktig (se også vedlagte Ruterrapport 2010:8).

Planområdet er avgrenset til det området som omfattes av nye installasjoner. Gjeldende reguleringsformål både innenfor og utenfor planområdet er offentlig trafikkområde, og det har derfor ikke vært vurdert som nødvendig å ta med større areal for reguleringsendringen, selv om omkringliggende areal kan bli benyttet av blant annet trafikk til fergene. Likeledes er planavgrensningen i nord sammenfallende med grensen for forslag til reguleringsplan for nytt bygg for fiskesalg på Rådhusbrygge 4.

Etter Ruters vurdering kan frekvensen på fergene i høysesongen økes uten behov for å betjene to ferger samtidig. Konsekvenser for planforslaget ved annen plassering av fiskehallen enn den som er vist i planen vil bli vurdert i planbeskrivelsen. Krav om utredning av alternativ plassering av hallen var imidlertid ikke kjent for forslagsstiller ved utarbeidelse av varslingsmaterialet. Flytting av fiskehallen nærmere kaifronten vurderes imidlertid som akseptabelt for avvikling av fotgjengerstrømmene for avstigende passasjerer. Ruter vil vurdere behovet for ytterligere illustrasjoner av tiltaket ifm videre planprosess. Ruter har et nytt design- og trafikantinformasjonssystem (TID) under utvikling, hvor skiltsystemet utformes i henhold til retningslinjer fra pågående arbeid med utvikling av designmanual for Indre by Oslo.

At tillatelser til tiltak i sjø iht Havne- og farvannsloven skal innhentes fra HAV (HFL § 27) vil bli tatt inn i reviderte reguleringsbestemmelser. Problemstillingen rundt sykkelparkering er ikke løst og det skal arbeides videre med å finne gode og hensiktsmessige plasseringer i samråd med berørte etater og grunneiere. HAVs merknad om at bestemmelser om sykkelparkering på havnearealer ikke inntas i planen er imøtekommet i forslag til reviderte bestemmelser, men må vurderes nærmere som del av videre planprosessen.

Hafslund Nett: Merknaden fra Hafslund tas til underretning.

Statens vegvesen: Plassering og utforming av sykkelparkering skal drøftes som del av den videre planprosessen i samråd med berørte etater og grunneiere.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus: Merknaden tas til underretning.

Indre Oslofjord fiskerlag (IOF): Ny fergeterminal er planlagt slik at den hensyntar de behov som fiskerlaget har for kaiplass og bruk av eksisterende bebyggelse.

Tide Sjø AS: Sikkerhet i sjø er vurdert i egen risikovurdering utført av Veritas på oppdrag fra Ruter. Risikoen for ulykker er vurdert som liten. Kjørdnere er planlagt med tanke på at det skal kunne fjernes vinterstid etter behov. Forslag tar imidlertid ikke høyde for at det skal være tilgjengelighet med bil ut på utstikkeren for Tide Sjøs båter som terminerer på vestsiden av Rådhusbrygge 4.

Fellestyret for hyttevellingene Lindøya/Nakholmen/Bleikøya: Ruter er innforstått med at mange av hytteeierne på Nakholmen, Lindøya og Bleikøya er negative flytting av terminalen fra Vippetangen. Forslaget til flytting er en konsekvens av en avveining der hensynet til alle passasjergruppene er tatt med i vurderingen. Ruter har som ambisjon å legge til rette for at tilbudet om godstransport, som i dag er lokalisert til Kongshavn, flyttes til Vippetangen. Transport av passasjerer med særskilte behov vil være mulig også ved en plassering av terminalen på Rådhusbrygga og parkeringsdekningen i Vika-området vurderes som akseptabel, sett i forhold

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

til parkeringstilbudet på Vippetangen. Kjørdnerne vil ha samme kapasitet som i dagens situasjon på Vippetangen. Sikkerhet er vurdert som tilfredstillende ivarettatt. Hensikten med flytebrygga er å bedre tilgjengeligheten til fergene for rullestolbrukere og andre med behov for rampeløsninger i forhold til dagens situasjon og innenfor normale variasjoner i vannstand. Å ivareta krav til universell tilgjengelighet ved ekstremt lavvann er svært krevende og ikke mulig uten omfattende inngrep i dagens kaifront. Det er ikke utarbeidet miljøregnskap for tiltaket og det vurderes heller ikke som relevant i denne målestokken. Ruters strategi om å legge til rette for et funksjonsdyktig og effektivt transportsystem er imidlertid et relevant miljøtiltak og som vurderes styrket ved flytting av terminalen til Rådhusbrygge 4.

Arne Elias Corneliussen (eier av hytte 114 på Nakholmen): Ruter tar merknaden til etterretning.

BESKRIVELSE AV ENDRINGEN

Reguleringsendringen skal hjemle utleggelsen av en flytebrygge for fergene utenfor enden av Rådhusbrygge 4. Endringen skal også regulere bruken av deler av bryggas vestsida, slik at det kan settes opp kjørdnere med mer for å betjene øyfergene. Gjeldende reguleringsplan hjemler i utgangspunktet bruk av Rådhusbrygge 4 til lokalfergetrafikk.

Bruk

Etablering av ny øyfergeterminal på Rådhusbrygge 4 medfører at det settes opp 4 kjørdnere med rekkverk, informasjonstavler, skiltgalger, billettautomater osv på utstikkerens vestsida. Evt at informasjonstavler og billettautomater etableres på nordveggen til eksisterende kaiskur. I tillegg skal det legges ut en flytebrygge for enden av utstikkeren, forbundet til kaia med landganger. Hensikten med å legge ut en flytebrygge er å kunne ha en landgangsbrygge med høyde lik ombordstigningshøyden på fergene. En flytebrygge med landganger gir også en bedre og sikrere adkomst mellom den faste kaia og fergene ved varierende vannstand, da fergene ikke har landgangslem.

Flytebrygga vil ha bredde lik bredden på eksisterende kaifront, slik at 2 ferger kan legge til samtidig dersom dette er nødvendig av kapasitetshensyn. Det normale vil være ett fergeanløp av gangen.

Størrelsen på flytebrygga og lengden på landgangene er bestemt ut fra ønsket om rullestolstilgjengelighet og riktig stigning på landgangene også ved avvik fra normalvannstand.

Kjørdnere, rekkeverk med mer vil bli utført med god estetisk og materiell standard, underordnet samme materialbruk og fargevalg som rekkeverk ellers i området.

Påstigende passasjerer vil benytte kaias vestsida, mens avstigende passasjerer benytter kaias østsida for å komme inn til Rådhusplassen.

Trafikkforhold (Se også trafikkanalyse/Ruterrapport 2010:8)

Øyfergene frakter ca 500.000 - 600.000 reisende årlig. Sommermånedene utgjør 3/4 av det totale antallet reisende. Det totale antallet reisende er sterkt væravhengig. På toppdager om sommeren kan det være opp til 17 000 reisende (sum frem og tilbake). På gjennomsnittlig gode sommerdager er det rundt 10 000 reisende. På våren og høsten er det ca 1 000 reisende (sum frem og tilbake). I vinterhalvåret frakter øyfergene ca 100 reisende på ukedagene. Helgetrafikken ut til øyene er høyere enn på ukedagene. Brukere av øyfergene er badegjester og andre friluftreisende (fisk, turfolk og lignende), sightseeing/turister, hytte- og båtfolk og noen fastboende/arbeidsreisende.

Ruter forventer en økning av antall reisende når terminalen flyttes fordi det blir bedre tilgjengelighet for publikum til terminalen. (Jfr markedsundersøkelse i Ruterrapport 2010:8 s 4.)

Ved flytting av øyfergene til Rådhusbryggen vil reisende komme dit enten som kollektivreisende/gående, syklende eller med bil/drosje. De kollektivreisende vil i hovedsak komme fra Nationaltheatret eller med

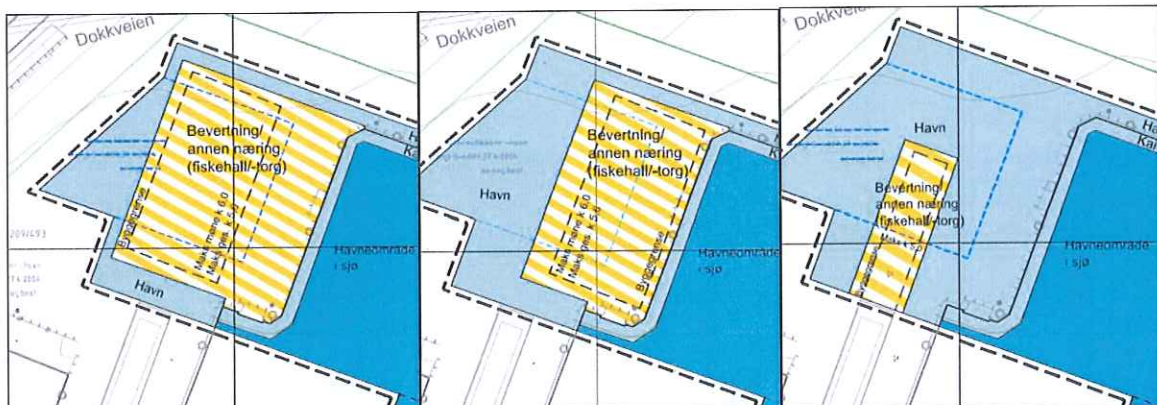
Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

trikkelinje 12 via stoppestedet Aker brygge. Syklister vil komme fra alle retninger og antas å utgjøre 5-10 % av de reisende om sommeren. Det er viktig å tilrettelegge for parkering av sykler i nærheten av terminalen både ut i fra hensynet til de syklende, men også for å redusere omfanget av utilsiktet sykkelparkering.

Det finnes flere private og offentlig tilgjengelige parkeringshus innenfor 4-500 meter, i tilknytning til Munkedamsveien. Det nærmeste stedet å bringe reisende med bil og drosje, er snuplassen i enden av Cort Adelers gate ved Aker brygge. På dager med mye trafikk på øyfergene kan det bli kapasitetsproblemer i denne snuplassen. Andre mulige steder å kjøre passasjerer til øyfergene er Akershusstranda, Rådhusgata og Vestbanen, samt til snuplass i Enga.

Parallelt med Ruters planarbeid jobber "Stiftelsen Fisketorget i Oslo" med planer for et fisketorg med bygning for fiskesalg innerst på Rådhusbrygge 4, som blant annet består av en salgshall og et område for boder. Det er derfor vurdert to situasjoner, uten fisketorg og med fisketorg. På "toppdager" om sommeren kan det bli mange passasjerer i kø. Uten fisketorg har landarealet stor plass til kømagasin og det er lite sannsynlig at kø i vesentlig grad vil hindre hovedgangstrømmene på Rådhusplassen.

Med fisketorg er det mindre tilgjengelig areal i tilknytning til Brynjulf Bulls plass for sykkelparkering og kø til øyfergene. Eksempler viser imidlertid at det også i denne situasjonen kan anordnes kømagasin for mange reisende uten at hovedgangstrømmene på Rådhusplassen hindres i vesentlig grad. For å redusere kømengden på Rådhusplassen vurderer Ruter tiltak som større båter og høyere frekvens, i tillegg til dagens ordning med ekstra båtmateriell på utfartsdager med høy belastning.



Planforslag for nytt fisketorg/fiskeutsalg, alternativ 1, 2 og 3

Prinsipielt stiller Ruter seg positiv til etablering av fiskehallen i området, men valg av plassering og utforming av selve bygningshallen vil ha konsekvenser, spesielt for avvikling av fotgjengertrafikken til og fra øybåtterminalen. I vedlagt Ruterrapport 2010:8 (s. 22-25) er plassering av fiskehallen, som vist i alternativ 1, analysert i forhold til avvikling av båttrafikken, hvor det er vist behov for fri passasje langs hele østsiden av eksisterende bygning, passasje på nordsiden samt viktigheten av å tilrettelegge for en gangpassasje på ca. 6,5 m via fisketorget. I alternativ 3 er fiskehallen lokalisert inntil dagens bygning på nordsiden, som vil hindre passasjen mellom fiskehallen og dagens bygning. Det er usikkert hvor mye "myldretrafikk" fiskesalget vil skape på det gjenstående arealet på østsiden av fiskehallen, og derfor vil tilrettelegging for kun én passasje for trafikk fra båtene gi en sårbar situasjon ved stor myldretrafikk på dette området på utfartsdager med mange reisende fra øyene.

Det er også viktig å sikre god tilgjengelighet til informasjons- og billettsystem for båtene på dager med stor utfart, hvor de reisende vil skape kø som strekker seg utover det planlagte køordnersystemet. Plassering av disse elementene kan være aktuelt langs nordsiden av dagens bygning, noe som ikke vil være mulig ved plassering av fiskehallen som vist i alternativ 3.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Vedrørende alternativ 2 med etablering av utsalget nærmere kaifronten, så vurderer Ruter at passasjerstrømmen fra båtene vil ha tilstrekkelig passasje mellom eksisterende bebyggelse og nytt fiskeutsalg.

Det er i planforslaget for fiskeutsalget også beskrevet en mulig løsning med etablering av utsalg i eksisterende bygning på utstikker 4. Ruter gjør oppmerksom på at denne bygningen i alt vesentlig er utleid til Ruter for bruk til service for Nesoddfergene. Det er ønskelig at denne servicefunksjonen opprettholdes i bygningen. Dette sett sammen med behovet for fri passasje langs østsiden av bygningen i forbindelse med avvikling av passasjerstrømmene fra fergene, samt plass til køordnersystem på vestsiden, vurderes det som en lite egnet løsning å etablere fiskeutsalg her.

Det skal legges til rette for sykkelparkering i nær tilknytning til fergeterminalen. Endelig plassering, dimensjonering og utforming skal gjøres i samråd med Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF og andre etater/grunneiere med interesser i området. Nye plasser for sykkelparkeringen må også ses i sammenheng med det totale sykkelparkeringstilbud i området. Nye sykkelparkeringsplasser vil ikke bli reservert for reisende med øyfergene, men vil inngå i et samlet tilbud rundt Rådhusplassen og Aker Brygge.

Det er utarbeidet en egen trafikkutredning, utført av Sweco for Ruter (se Ruterrapport 2010;8). Denne utredningen redegjør for eksisterende trafikale forhold, samt at den analyserer områdets kapasitet i forhold økte fotgjengerstrømmer, både med og uten nytt fisketorg innerst på Rådhusbrygge 4. Det er ikke forhold som tilsier konflikt mellom passasjerstrømmene og nye bygningsmessige installasjoner i forbindelse med fisketorget hvis man legger reguleringsalternativ 1 eller 2 for nytt fiskutsalg/fisketorg til grunn.

Tiltaket baserer seg på at kollektivtransport og veg- og parkeringsanlegg i området har god kapasitet til å dekke behovet til de reisende til og fra øyfergene.

Det legges ikke til rette for spesiell tilgang for kjørende fram til terminalen utover den kjøring som pr i dag er tillatt for varetransport på dette havneavsnittet.

Godstransport til øyene skal ikke skje fra Rådhusbrygge 4. Det tilrettelegges for slik transport fra andre avsnitt av havna.

Teknisk infrastruktur

Behov for framføring av el-kabler osv vil bli ivaretatt i dialog med lokal nettleverandør.

Estetikk og byggeskikk

Nye rekkverk og installasjoner skal utformes med god kvalitet i materialbruk og design, og ellers tilpasses eksisterende installasjoner av samme karakter i området. Skilting og billettautomater skal utformes i tråd med Ruters nye designprogram og som skilting for Nesoddfergene og Bygdøyfergen. Ruter har et nytt design- og trafikantinformasjonssystem (TID) under utvikling, hvor skiltssystemet utformes i henhold til retningslinjer fra pågående arbeid med utvikling av designmanual for Indre by Oslo.

Universell utforming

Overgangen til / fra flytebrygge, køordnere, billettautomater mm skal utformes slik at tilgjengelighet for alle ivaretas.

Juridiske forhold

Opparbeidelse av ny øyfergeterminal krever at det kan inngås leiekontrakt med grunneier Oslo Havn KF.

KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Beliggenhet og bruk

Plassering og utforming av øyfergeterminalen, med tilhørende behov for å etablere køordnere og porter mot flytebryggas landganger, medfører en begrensning av publikums tilgang til kaifronten langs vest- og sørsiden

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

av Rådhusbrygge 4. Rådhusbrygge 4 er imidlertid vurdert som den av utstikkerne i Pipervika som har lavest bruksfrekvens som rekreasjonsområde. Dette skyldes delvis at tilstøtende kaier stikke lenger ut i havnebassenget enn Rådhusbrygge 4, samt det forhold at Nesoddbåten i dag legger beslag på begge langsiden med sine terminerende båter.

Natur- og ressursgrunnlaget

Det er knyttet friluftsinnteresser til området som del av Oslos tilgjengelige kaifront. Ny terminal vil begrense denne bruken av Rådhusbrygge 4, men flytting av terminalen vil på samme måte frigjøre tilsvarende arealer på Vippetangen. Etablering av en sentrumsnær øyfergeterminal vurderes totalt sett å være positivt for tilgjengeligheten til friområdene på øyene.

Landskap

Etablering av ny øyfergeterminal med flytebrygge vil ha konsekvenser for opplevelsen av vannspeilet innerst i Pipervika. Denne konsekvensen vurderes imidlertid som relativt liten, da denne delen av Pipervika i dag er dominert av Nesoddbåtenes fergeanløp og av terminerende ferger.

Intallasjon av nye køordnere osv vil i liten grad være synlig fra Rådhusplassen.

Verneinteresser

Tiltaket vurderes ikke å ha negative konsekvenser for kulturminner i området, jfr. også uttalelsen fra Byantikvaren.

Miljøfaglige forhold

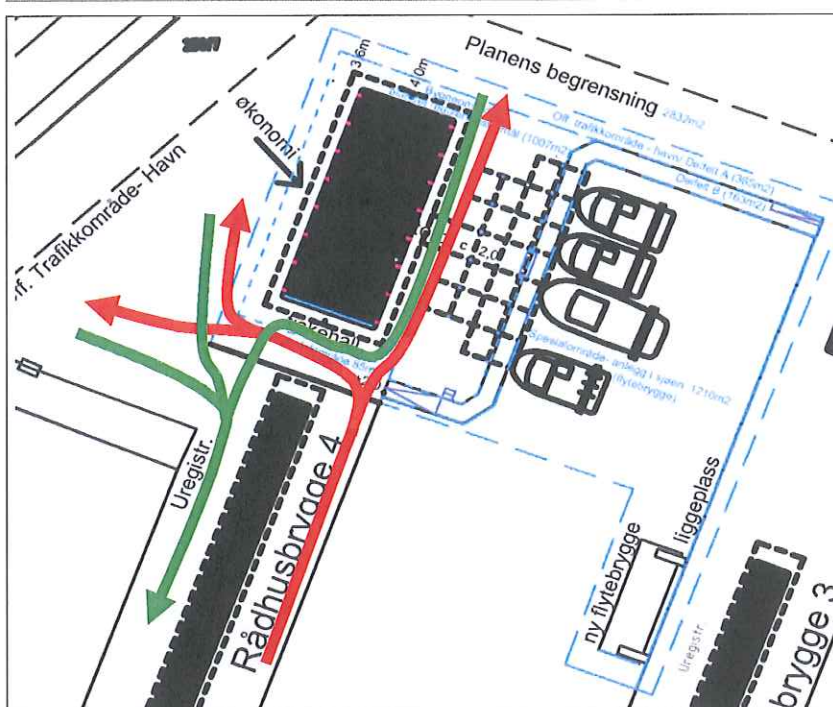
Tiltaket vurderes ikke å påvirke miljøfaglige forhold i området.

Trafikkforhold

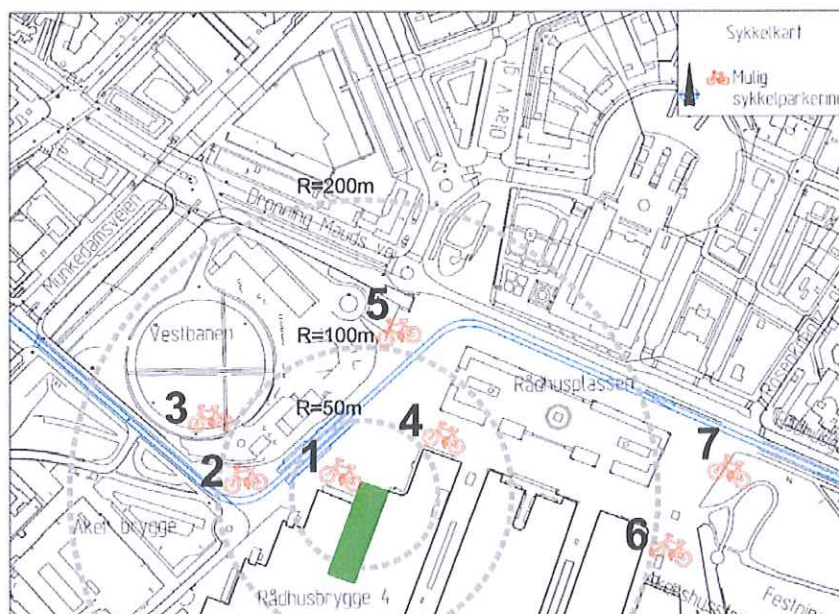
Etablering av ny fergeterminal vil på fine sommerdager øke fotgjengerstrømmene og antall syklist i området. Området rundt Rådhusbrygge 4 vurderes imidlertid å ha god kapasitet, også ved eventuell etablering av nytt fisketorg.

Varetransport til og fra fisketorget vil primært skje på virkedager og tidlig om morgenen og vil i liten eller ingen grad komme i konflikt med trafikk til øyfergeterminalen. I det aktuelle tidsrommet er det passasjertrafikken fra Nesoddfergene som dominerer i dette området. Det legges ikke til rette for varetransport med øyfergene fra Rådhusbrygge 4. Det tilrettelegges for slik transport fra andre havneavsnitt.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Illustrasjon som viser gangtrafikk til og fra fergene med nytt fiskeutsalg (som vist i planalternativ 1 for nytt fisketorg) inntegnet (ill. Sweco)



Illustrasjon som viser mulige plasseringer av sykkelparkering (ill. Sweco))

Risiko og sårbarhet

De to risikoanalysene som er utarbeidet for trafikk i sjø, påpeker ikke forhold som tilsier større ulemper eller økt ulykkesrisiko ved etablering av fergeterminalen på Rådhusbrygge 4. Risiko for passasjerer ved bruk av terminalen er i første rekke knyttet til fall i sjøen og vil være likt for alle lokaliseringer. Området som terminalen dekker vil bli sikret med rekkverk lang kaifronten og på landganger og flytebrygger. Redningsutstyr og ledere som er påkrevd vil bli etablert som del av terminalen.

Springflo kan i ekstreme tilfeller påvirke bruken av terminalen. Slike forhold opptrer svært sjelden og vil dessuten påvirke hele fergesambandet. Det forutsettes at det er etablert rutiner for ferge drift i slike tilfeller.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

Sosial infrastruktur

Tiltaket vurderes samlet sett å være positivt som ledd i en samordnet transportplanlegging, og vil være positivt for publikumstilgjengeligheten til fergene og til øyene.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket er ikke avhengig av større inngrep i kaia, og vil ikke påvirke eksisterende tekniske infrastruktur.

Estetikk og byggeskikk

Det skal, som Byantikvaren også har påpekt i sin kommentar, stilles høye krav til estetikk og materialvalg for alle typer installasjoner. Det forutsettes at etableringen gjøres med pietet i forhold til det sentrale og viktig byrommet som Rådhusbrygge 4 er en del av.

Stedsutvikling

Etablering av ny øyfergeterminal på Rådhusbrygge 4 vurderes kun å ha positive konsekvenser for stedsutvikling i området i form av bedret tilgjengelighet til friområder og severdigheter på øyene.

På tilstøtende arealer nord for Rådhusbrygge 4 pågår det reguleringsarbeid får å få på plass nytt fisketorg/fiskeutvalg. Utviklingen av fergeterminalen er gjort med hensyn til fisketorget og i samråd med fisketorgets forslagsstillere. Det er ikke påvist konflikter mellom fisketorget og øyfergeterminalen.

Barns interesser

Økt tilgjengelighet av øyene vil kunne bidra til økt bruk av disse som rekreasjons- og lekearealer. På øyene har barn mulighet til aktiviteter uten fare for trafikkulempen.

Universell utforming

Overgangen til / fra flytebrygge, køordnere, billettautomater mm skal utformes slik at tilgjengelighet for alle ivaretas.

Økonomiske konsekvenser

Ved antatt økt tilgjengelighet, og dermed økt bruk av Oslo-fergene, vil omsetningen for Ruter AS stige i takt med dette. Antatt økte besøkstall på øyene vil kunne øke omsetningen hos vertshus, kiosker mm.

Juridiske forhold

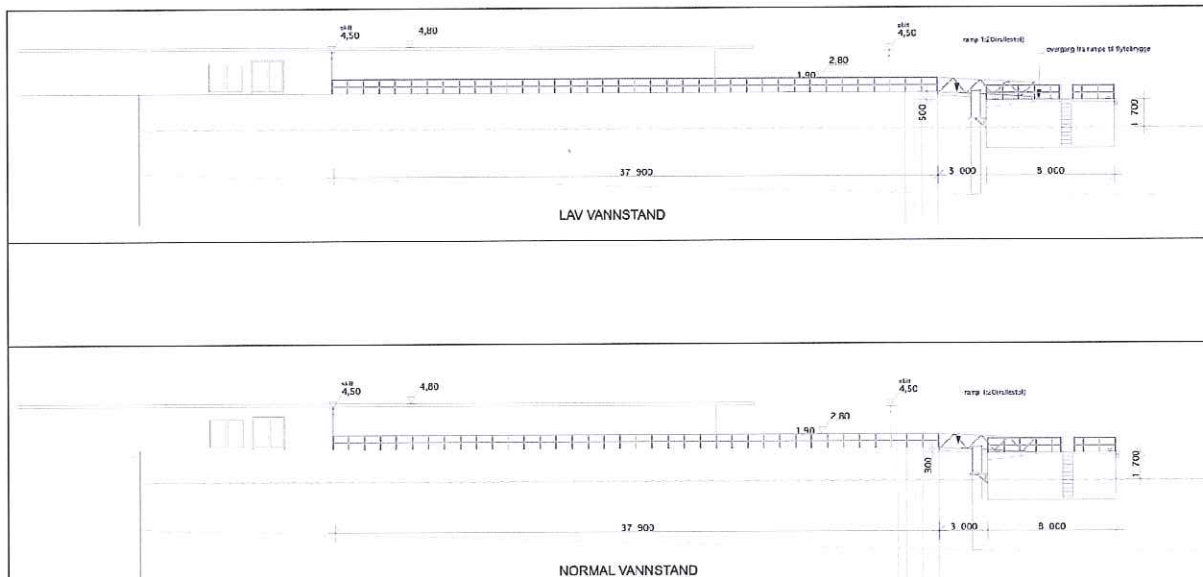
Ut fra byens målsetting om å øke sykkelandelen av alle reiser i Oslo til 12% innen 2015 bør opparbeidelse av sykkelplassering sikres juridisk (i bestemmelsene).

Interessemotsetninger

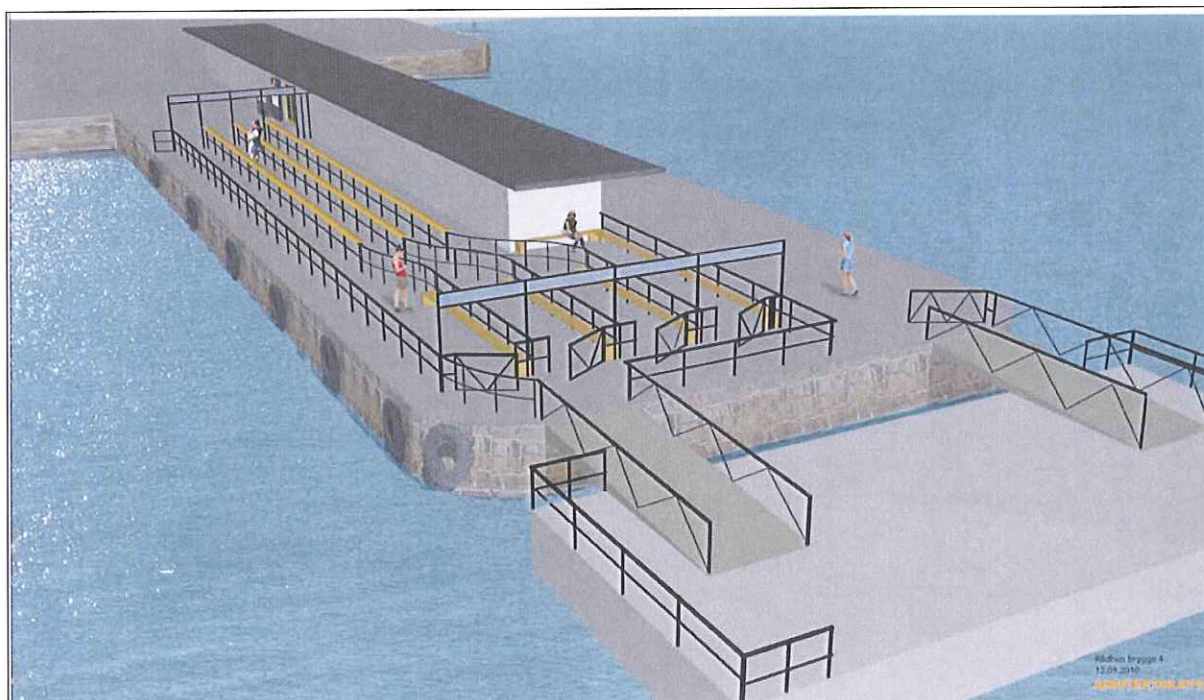
Det er ikke kjent relevante interessemotsetninger.

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse

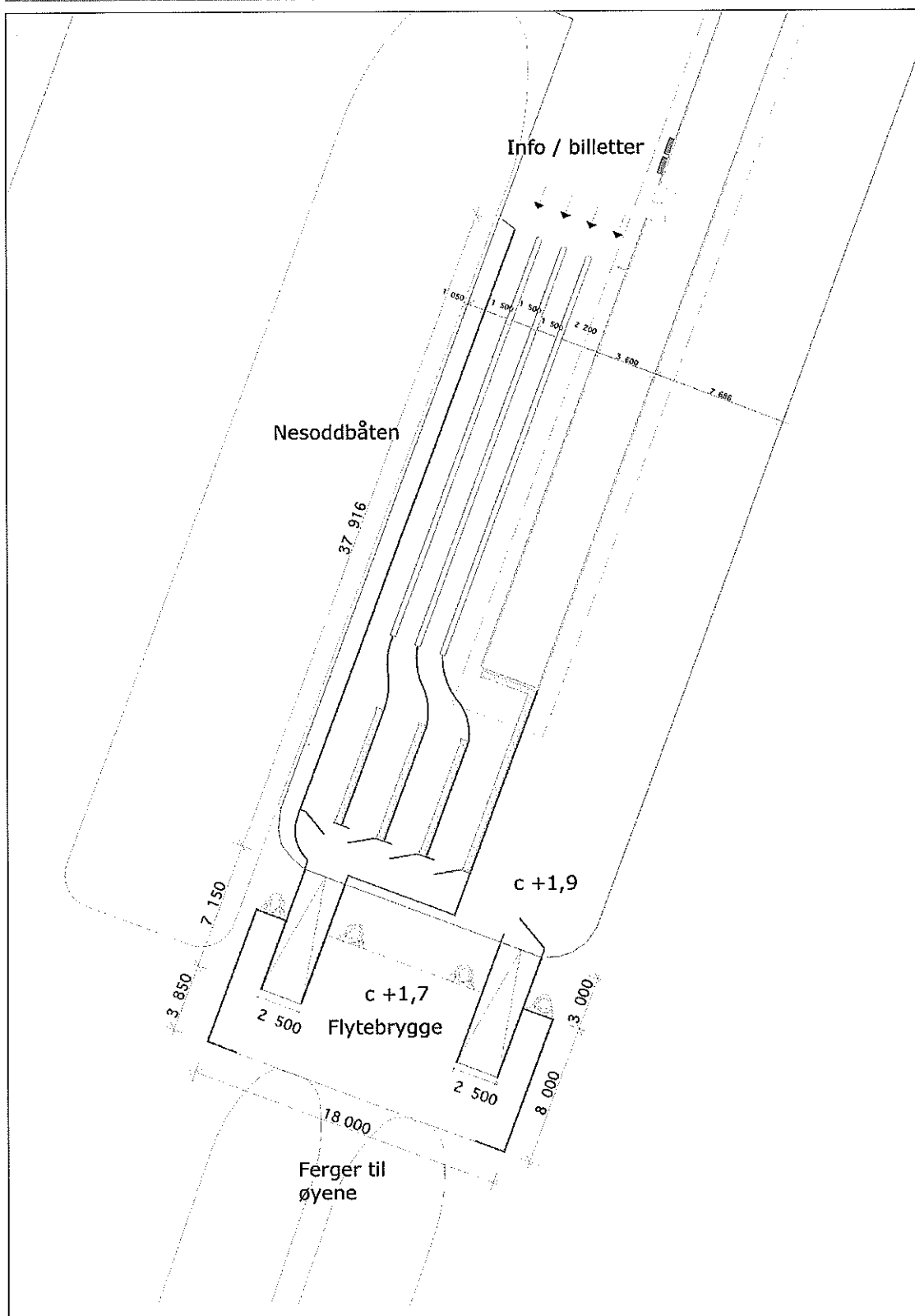
ILLUSTRASJONER



Oppriss av fergeterminalen sett fra vest (ill. Arkitektskap as)

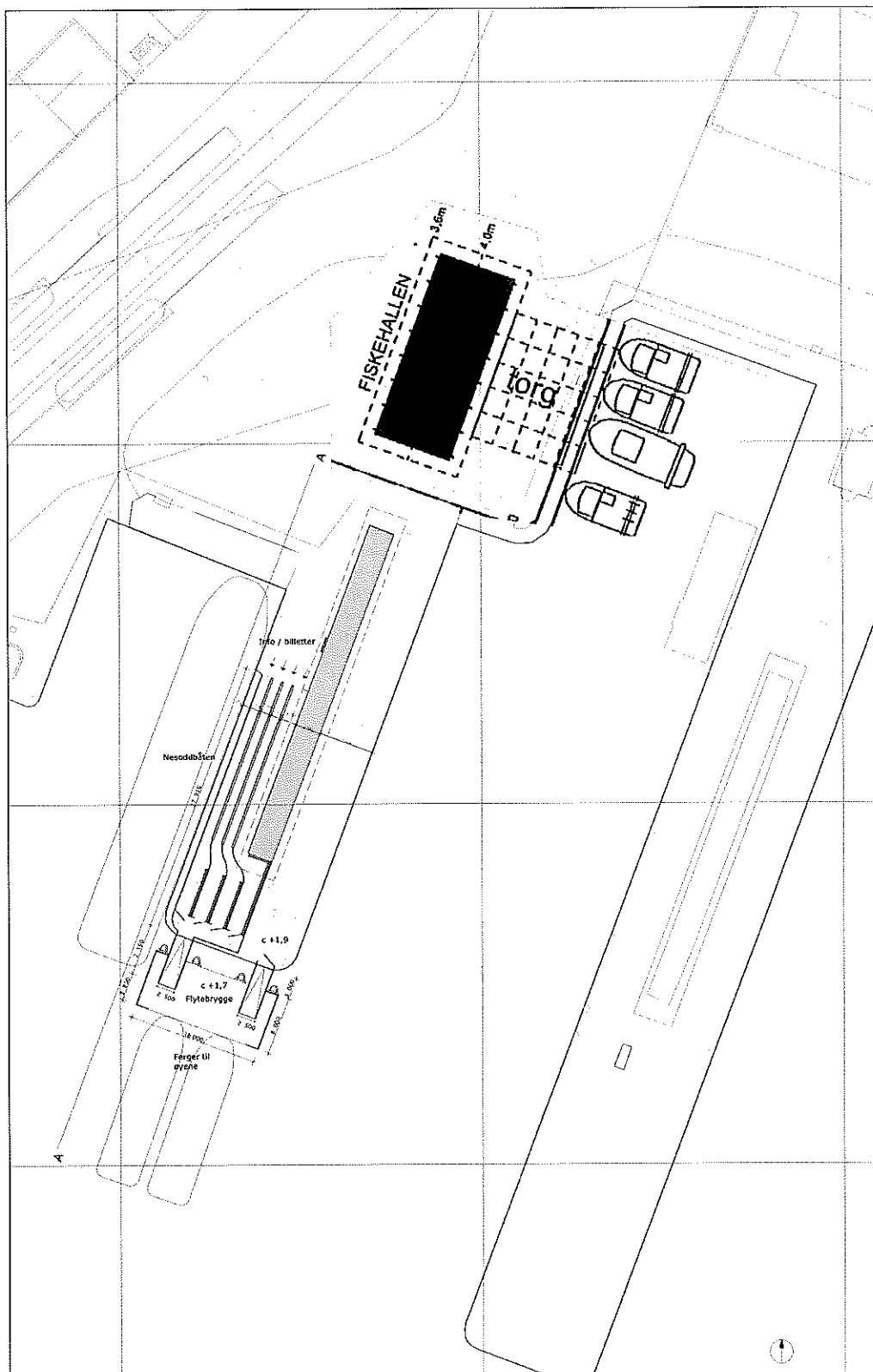


Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Plan fergeterminal (ill. Arkitektskap as)

Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Plantegning med Fisketorget inntegnet (ill. Arkitektskap)

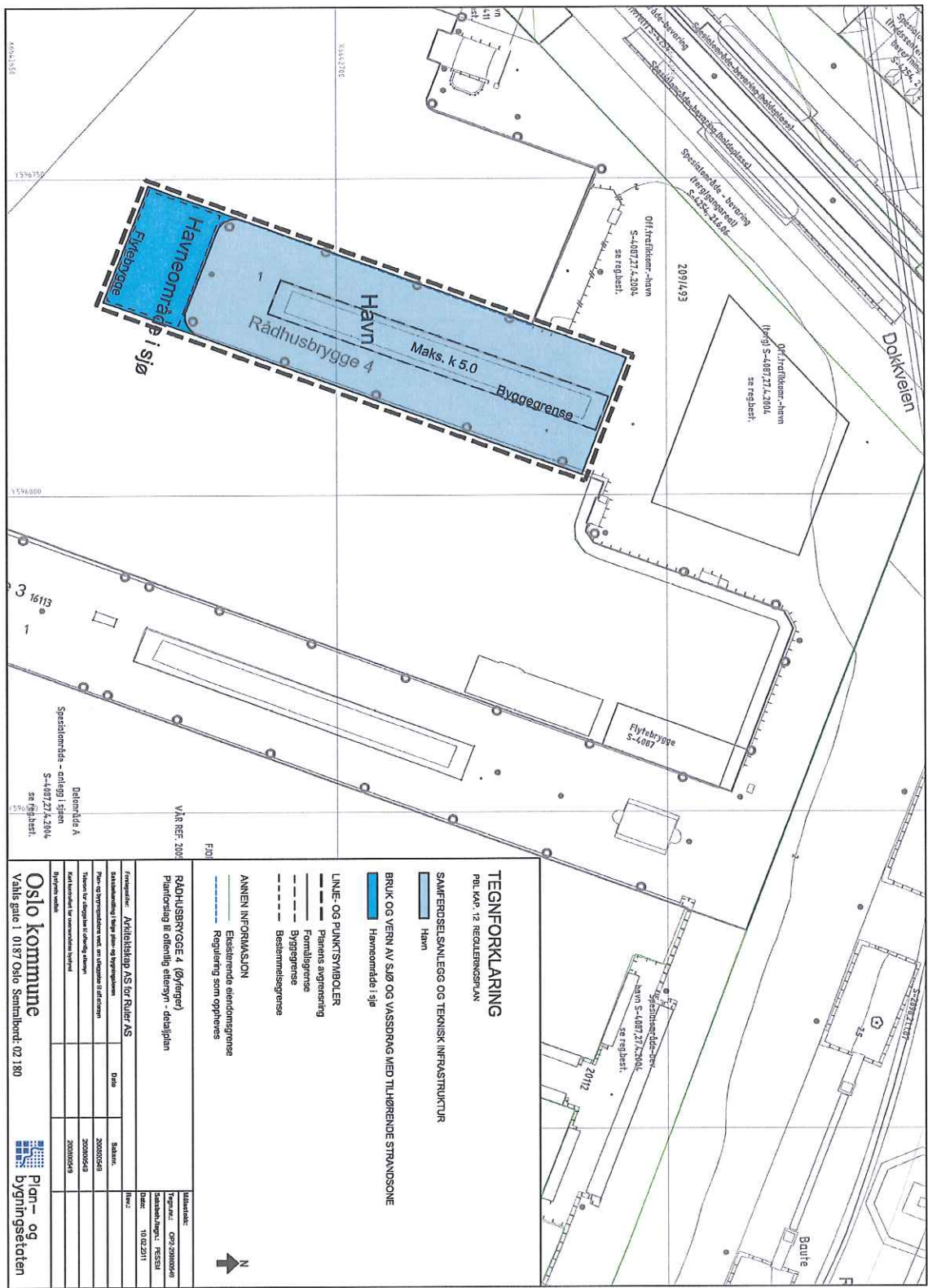
Ny-58-3005 - Saksmal - forslag om mindre reguleringsendring - forslagsstillers planbeskrivelse



Foto som viser Rådhusbrygge 4 sett fra nord uten terminal (foto Arkitektskap as)



Fotomontasje som viser Rådhusbrygge 4 sett fra nord med terminal (foto Arkitektskap as)



**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
RÅDHUSBRYGGE 4 – RÅDHUSPLASSEN (PIPERVIKA)**
Del av gnr. 209, bnr. 493

§ 1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer OP2-200800549, datert 10.02.2011.

§ 2 Formål

Området reguleres til:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – havn

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone – havneområde i sjø

§ 3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – havn

Eksisterende bebyggelse på Rådhusbrygge 4 forutsettes opprettholdt. Ved eventuell nybygging kan bygg med samme høyde og utstrekning tillates. Skur på Rådhusbrygge 4 kan benyttes til salg av fisk. Fra skuret tillates også billettsalg til fergene. Utenfor byggegrensen på vestsiden av skuret tillates etablert køordner med skilting for sommersesongen. Disse installasjonene må kunne fjernes for vintersesongen. Det tillates også oppsatt helårs informasjonstavle og billettautomat. Plass for fortøyning og bunkring av Nesoddfergen skal kunne ivaretas langs kaia på utsiden av køordneren.

§ 4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone – havneområde i sjø

I forlengelsen av utstikkeren innenfor bestemmelsesgrense som vist på plankart, tillates etablert flytebrygge for ombordstigning i øyfergene. Flytebrygga kan forankres i kai og i sjøbunn på en måte som er til minst mulig skade for sjøbunnen.

Før det gis tillatelse til tiltak i sjø skal uttalelse fra havnemyndigheten foreligge, jfr. Havne- og farvannsloven.

§ 5 Tilgjengelighet

Alle tiltak skal ivareta krav om universell tilgjengelighet, både i forhold til utstikkeren og i forhold til flytebryggen slik at ombordstigning på fjordfergene kan skje for alle på en mest mulig hensiktsmessig måte.

§ 6 Varelevering

Anlegget skal ivareta mulighet for varetransport av håndbåret utstyr. Varer som må lastes og losses maskinelt tillates ikke fra Rådhusbrygge 4.

§ 7 Plan for bruk av kaiflaten

Sammen med søknad om tiltak på eller i tilknytning til Rådhusbrygge 4, skal det foreligge en plan for bruk av hele kaiflaten innenfor planens avgrensning. Planen må vise køordnere, skilting, plassering av billettautomat og informasjonstavler samt plass for fortøyning og bunkring av båter.

§ 8 Sykkelparkering

Sykkelparkering tillates ikke på Rådhusbrygge 4. Sammen med søknad om tiltak skal det redegjøres for hvordan tilstrekkelig sykkelparkering for øybåtterminalen kan løses i området.