



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

«Navn»
«Kontaktperson_eller_avdeling»
«Adresse»
«Postnr» «Poststed»
«INTERNPOST»

Dato: 12.04.2012

Deres ref: Vår ref (saksnr): 200806024-59 Saksbeh: Pål Nyberg
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN
16.04.2012 – 29.05.2012
FORSLAG TIL DETALJREGULERING
RUSELØKKVEIEN,
STREKNINGEN DRONNING MAUDS GATE – HAAKON VII'S GATE

Plan- og bygningsetaten har 02.04.2012, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, vedtatt å legge ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – gatetun (gågate). I forbindelse med rehabilitering av veifundamentet og underliggende konstruksjoner foretas endring av reguleringsplanen for å legge til rette for at ny gate-opparbeidelse blir i samsvar med gjeldende gatebruksplan.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Planforslag til offentlig ettersyn er tilgjengelig som plankunngjøring og i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no> på vår referanse.

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahlsgate 1.

Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Henrik Ibsens gate 1 og
- Opplysningstjenesten i bydel Sentrum, v/bydel St.Hanshaugen, Akersbakken 27

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **29.05.2012**. Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett må sendes innen fristen. Vennligst oppgi saksnummer.



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180
Kundesenteret: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01
Bankgiro: 1315.01.01357
Org.nr.: 971 040 823 MVA
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøringer på etatens nettsider <http://www.pbe.oslo.kommune.no>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Kundesenteret

Ragnhild Sigvartsen

Ragnhild Sigvartsen (sign)

Kundekonsulent

Vedlegg

Forslagsstillers planbeskrivelse

Ruseløkkveien – fra Haakon VII's gate til Dronning Mauds gate Planskisse til prosjektavklaring

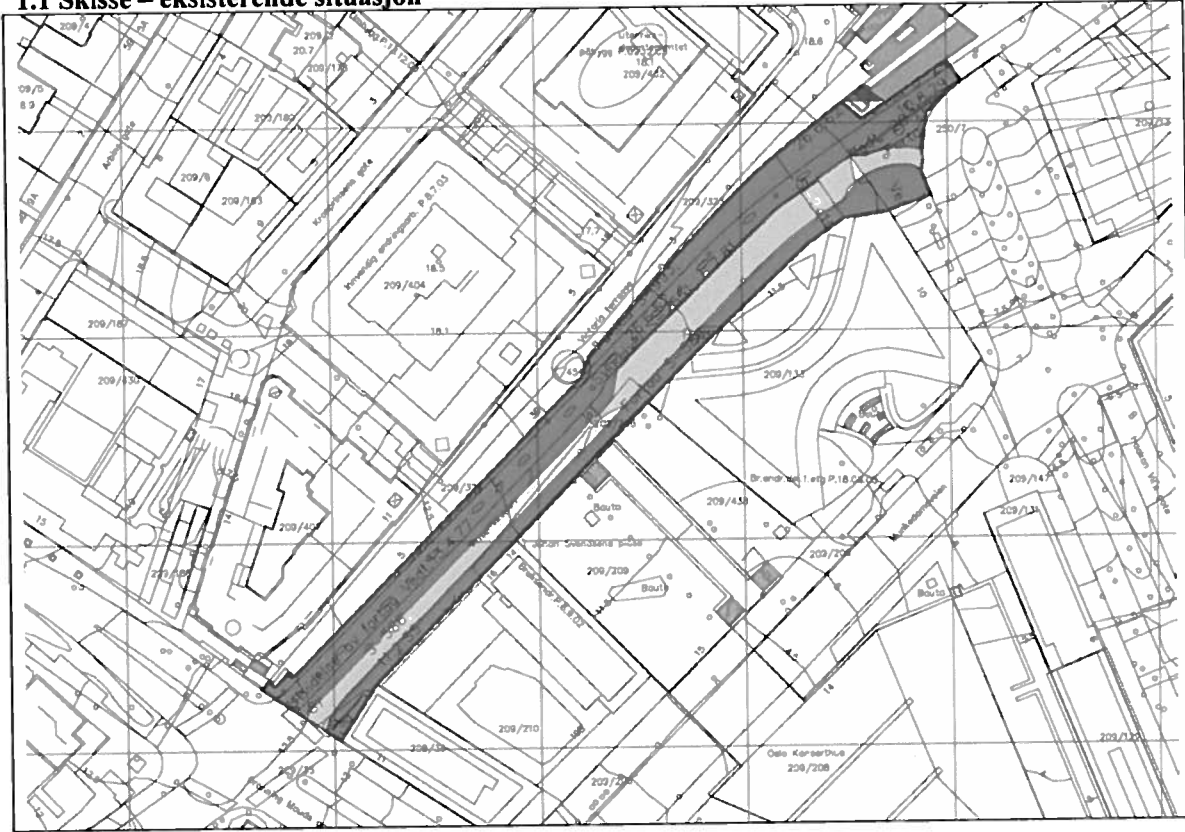
Utarbeidet av: Arcasa arkitekter AS for Storebrand Eiendom AS

Innhold

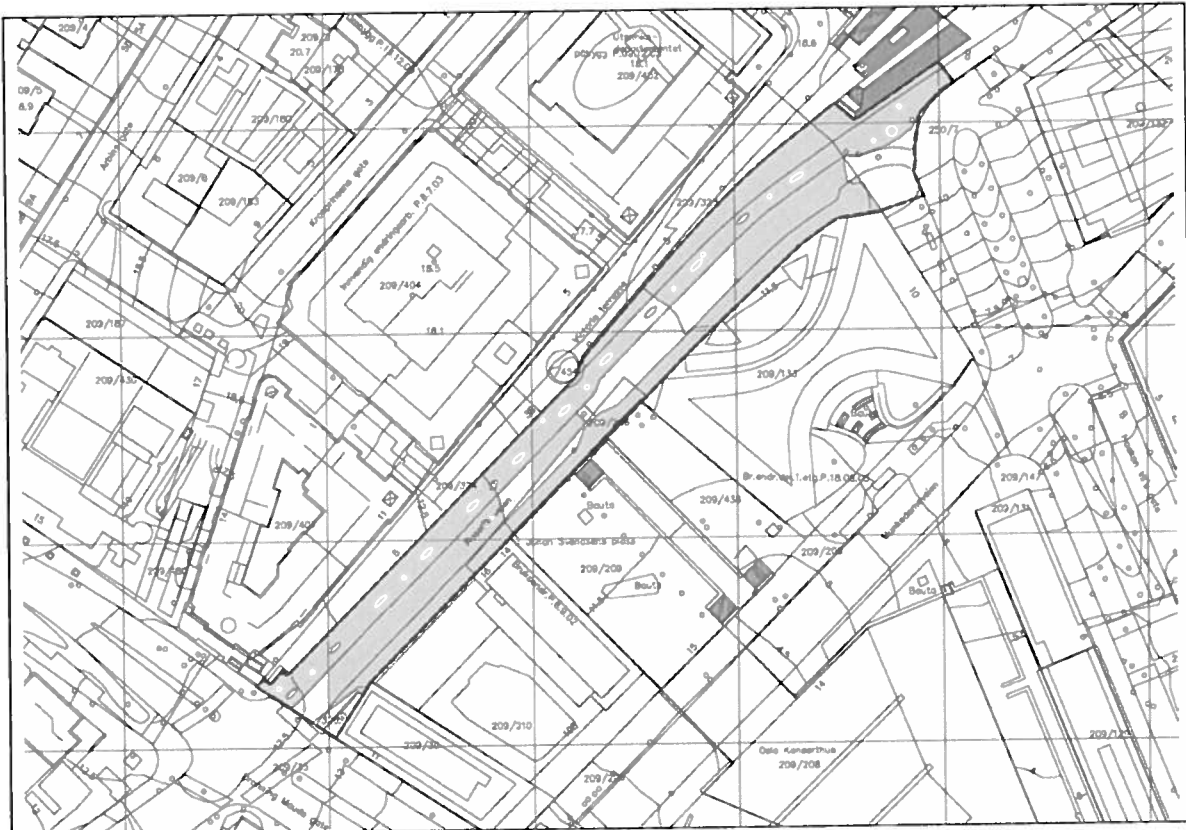
1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon	2
2. BAKGRUNN	3
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	4
3.1 Lokalisering og bruk	4
3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer	4
4. PLANSTATUS	7
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus	7
5. MEDVIRKNING	8
5.1 Innspill ved kommunalt samråd	8
5.2 Kunngjøringsinnspill og forhåndsuttalelser.....	10
5.3 Forhåndsuttalelser	10
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	12
7. PLANSKISSEN	13
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	13
9. ILLUSTRASJONER.....	15

1. FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon

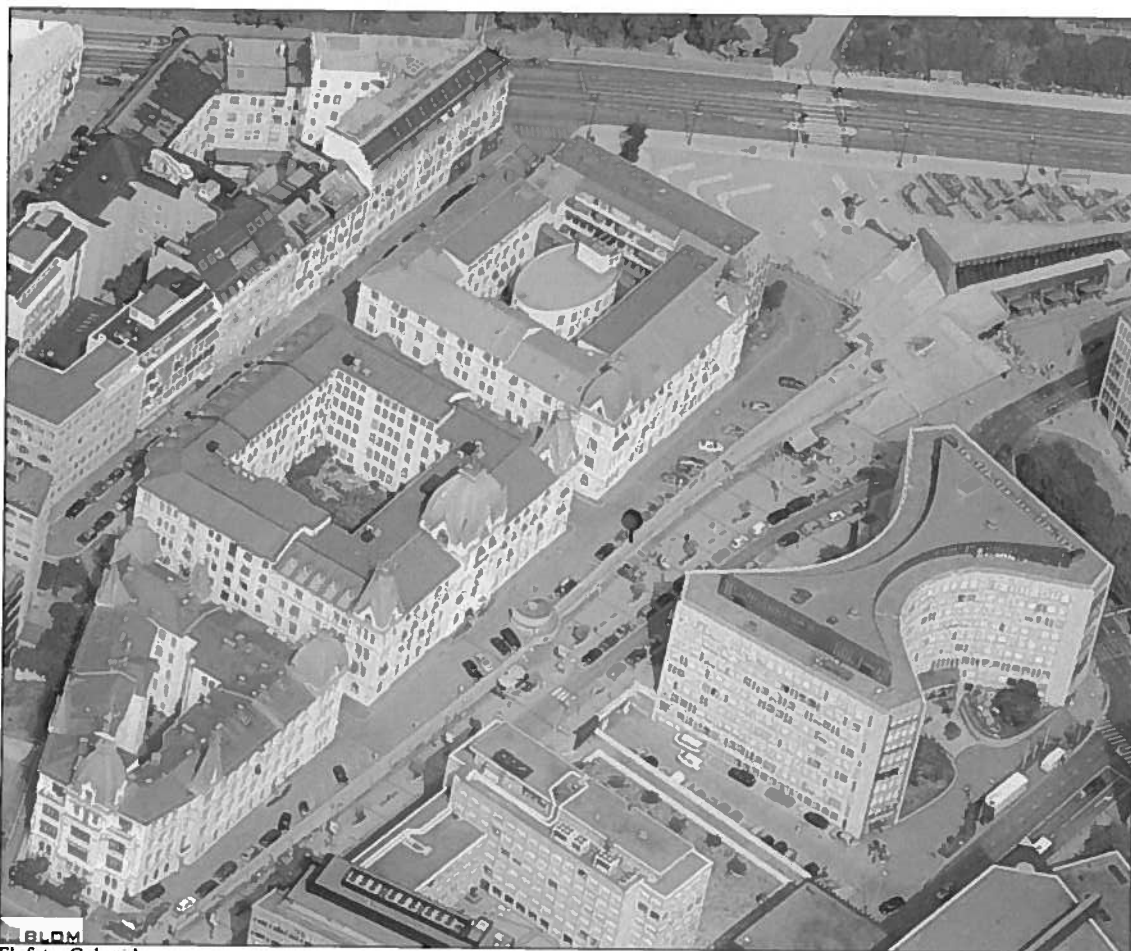


2. BAKGRUNN

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for at Ruseløkkveien i strekningen Haakon VIIs gate til Dronning Mauds gate kan opparbeides som gågate, i tråd med prinsipplan for gatebruken vedtatt i Oslo bystyre september 2011. Planen endrer reguleringsformål til gågate, og planen og det skal tilrettelegges for tre større møbleringsfelter i strekningen.

Dette planforslaget er en del av en større oppgradering i området, som også omfatter Johan Svendsens plass og utearealene rundt Storebrands kontorer i Haakon VIIS gate 10. Disse endringene vil fremmes i egen detaljregulering. Det er gjort omfattende analyser som grunnlag for den løsning som er valgt for oppgradering av området. Dette arbeidet er utført av professor dr. philos. Thomas Thiis-Evensen og ARCASA arkitekter AS på oppdrag for Storebrand Eiendom AS. Resultatet er samlet i et premissdokument for Vika Torget som følger som vedlegg til planskissen. Premissdokumentet bygger på Hovedstadsaksjonen (vedtatt 19.4.2004). Eiendoms- og byfornyelsesetaten ved fagutvalget for Levende Oslo har gitt innspill til premissdokumentet.

Planinitiativ ble sendt inn i mai 2008 med oppstartsmøte september samme år. Dette planinitiativet omfattet også Johan Svendsens plass samt Storebrandbygget. Planforslaget ble kunngjort i aviser 17. august 2009, samtidig ble planskisse varslet til hjemmelshavere og berørte instanser. De innkomne bemerkninger uttaler seg til den opprinnelige avgrensningen av planforslaget. Forslagsstiller håper allikevel at det ikke er nødvendig å innhente nye forhåndsuttalelser i det planskissen som nå foreligger, viser et mindre avgrenset areal enn det som opprinnelig ble varslet - og ikke et større.



Flyfoto: Gule sider

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet består av gategrunn i og langs Ruseløkkveien, i strekningen Haakon VII's gate til Dronning Mauds gate. Lokaliseringen er sentral i forhold til offentlig kommunikasjon - i kort gangavstand fra Nationalteateret stasjon. Victoria Terrasse og Konserthuset er viktige bygninger og kjennemerker i området. Videre er det en rekke forretninger og handelssentre i området samt flere bevertningssteder. Området er således en velbrukt transportetappe. Planområdet utgjør 3 919 m² og benyttes i dag til kjørebane, gateparkering og fortau.

Planområdet består av følgende gårds- og bruksnumre:

Gnr. 209 Bnr.206, Ruseløkkveien, gategrunn

Gnr. 209 Bnr.326, Ruseløkkveien, gategrunn

Gnr. 209 Bnr.438, Gategrunn (nedre nivå til Munkedamsveien)

3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

Verneinteresser

Innenfor selve planområdet ligger det ingen verneverdige elementer.

Av den tiliggende bebyggelse kan nevnes:

Haakon VII's gate 10: Tidligere hovedkontor for Idun- Storebrand. Byggeår 1963. Arkitekt Lund og Valentin. Vernestatus: Bevaringsverdig.

Victoria Terrasse 5 og 11: Offentlige bygninger. Petersborgkomplekset. Vernestatus: spesialområde bevaring. Her arbeider Riksantikvaren med et forslag om fredning etter kulturminneloven.

Victoria Terrasse 1: Utenriksdepartementet. Spesialområde bevaring - offentlige bygninger.

Vikaterrassen/Ruseløkkveien 3 og 5

Oppført på Byantikvarens "gule liste" over bevaringsverdig bebyggelse. Samtidsarkitektur tegnet av arkitektene Arnborg, Jensen og F S Platou, 1964-68 som er prisbelønnet.

Miljøfaglige forhold

Det er ikke registrert biologisk mangfold i planområdet.

Planområdet er i begrenset grad beplantet av trær på nordre fortau mot Vikaterrassen.

Trafikkforhold

Innenfor planområdet gir Ruseløkkveien en enveisregulert veiforbindelse østover fra Dronning Mauds gate mot Haakon VII's gate. Trafikkmengden tilsvarer ca. 1000 biler/døgn på strekningen. Trafikkmengden i Munkedamsveien er på ca 15.000 (ÅDT).

Det er fortau på begge sider (bredest på nord/vestsiden), med regulerte fotgjengerkryssinger på midten (ved Konserthuset) og i begge ender. Munkedamsveien er den viktigste gjennomfartsvei for trafikkavvikling øst-vest og grenser til planområdet i syd. Munkedamsveien er toveisregulert og gir atkomst til områdets parkeringsanlegg.

Forretninger i området har varelevering fra gaten.

Det er tilrettelagt for sykkelvei gjennom området. Sykkelveien er regulert og følger fortauet langs Vikaterrassen.

Parkering:

Langs Ruseløkkveien mellom Dr. Mauds gt. og Haakon VII's gt. er det 40 parkeringsplasser med avgiftsbelagt korttidsparkering. Av disse er tre av plassene reserverte plasser for bevegelsehemmede.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse utarbeidet av Rambøll (datert 12.10.2010) viser til trafikkulykker i området fra og med 2000 og gradert etter alvorlighetsgrad. Innenfor planområdet er det kun registrert ulykker som er gradert som lette ulykker som enten er ryggeulykker, kjøretøy i feil kjøreretning og kollisjon i forbindelse med varelevering. Det er registret kun én sykkelulykke.

Sosial infrastruktur

Nationalteateret stasjon er et kollektivknutepunkt for T-bane og tog med overgangsmuligheter og kort avstand til trikk og buss. Den sosiale infrastrukturen er godt utbygget med skoler og ulike offentlige og private servicetilbud.

Teknisk infrastruktur

Hovedledninger for vann og viktige kabler krysser planområdet. Under deler av planområdet er det etablert parkeringsanlegg.

Estetikk og byggeskikk

Et viktig landemerke i området er Victoria Terrasse med sine kupler og spir. Anlegget danner sammen med Vikaterrassen en sterk fondvegg mot nordvest langs Ruseløkkveien. Gatestrekningen mot sydøst hvor bygningene har en variert utforming og beliggenhet mot Ruseløkkveien, har en annen karakter. Ruseløkkveien åpner mot Johan Svendsens plass og inngangen til Konserthuset.

Nyere bebyggelse fra 60- og 70 tallet preger gateløpet. Storebrandbygget, Konserthuset og Vikaterrassen er markante samtidsbygninger som gir området preg av å ha et moderne, arkitektonisk formspråk. Utformingen av sokkeletasjene som vender ut mot gaterommet er av betydning for inntrykket av hvordan bebyggelsen åpner seg mot det offentlige rom og for funksjonen som plassvegg i avslutningen av de ulike plassdannelsene.



Ruseløkkveien med Victoria Terrasse og Vikaterrassen, sett mot vest.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse



Ruseløkkveien med Victoria terrasse og Vikaterrassen, sett mot øst.

Stedsutvikling

Kontor- og forretningsvirksomheten er viktige aktiviteter i området. I den senere tid har det vært en tilvekst av forretninger, med økt innslag av både detaljvarehandel og magasiner. Konserthuset, Stenersenmuseet og Vika kino er viktige kulturinstitusjoner. Det er mange innslag av bevertningssteder som fungerer både på dagtid og kveldstid.

Området har gjennomgått flere omganger med opprusting og revitalisering i de seneste tiår, og synes å ha nådd et akseptabelt nivå av publikumstilstrømning. Det er likevel behov for en ytterligere utvikling av stedet ettersom deler av bygningsmassen, anleggene og uterommene er preget av slitasje og ulike tilføyelser som ikke harmonerer så godt med hverandre.

Barns interesser

Planområdet er ikke særskilt tilrettelagt for lek, men framstår ikke som spesielt trafikkfarlig for barn i dag. Vika kino ligger i umiddelbar nærhet til planområdet og benyttes i stor grad av barn- og unge. Ruseløkka skole ligger heller ikke langt unna, noe som også medfører at barn ferdes en del gjennom planområdet.

Universell utforming

Planområdet er lokalisert med nærhet til offentlige transportmidler. Fra Nationaltheatret stasjon er planområdet lett tilgjengelig for bevegelsehemmede. Fra trikkeholdeplass og buss er området begrenset tilgjengelig.

Området er forholdsvis godt tilrettelagt for fotgjengere og syklistene, men det er ikke særskilt tilrettelagt framkommelighet for brukergrupper med begrenset bevegelighet eller syn.

Fortauet er av ulik bredde og er bredt i et begrenset parti. Fortauet er utstyrt med faste bymøbler, benker og søppelstativ. I tillegg benyttes arealet til utendørs servering. Forretningene setter fram skilting og salgsboder på fortauet.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Trappeforbindelsen mellom Henrik Ibsens gate og Ruseløkkveien er en barriere for flere brukergrupper. Likeens er forbindelsen fra Ruseløkkveien til Victoria Terrasse og Munkedamsveien begrenset framkommelig for rullestolbrukere, svaksynte, folk som er dårlige til bens eller triller barnevogn.

Det er flere forhold som gjør det vanskelig for blinde, svaksynte og bevegelseshemmede å bevege seg ute og finne fram i gatemiljøet. De vertikale forbindelsene er ikke velegnet for bevegelseshemmede og trappeforbindelsene må anses som barrierer.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging: gir føringer om at det skal være en overordnet samordning av utbyggingsmønstre og transportsystemer med miljøvennlig transport som grunnlag. Prioriterte områder med aktualitet innenfor planområdet vil være sykkelveier, hensyn til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedveinettet, grøntstruktur og estetiske kvaliteter.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser foreskriver at barn og unges interesser synliggjøres i planleggings- og byggesaker. Arealer som brukes av barn skal sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplan 2008 av 11.6.2008:

Kommuneplanens visjon for Oslo er som fjordby, kunnskapsby, kulturby og miljøby. Byutviklingen skal skje i samsvar med byøkologiske prinsipper. Et hovedmål er å fremme en bærekraftig byutvikling med vekt på trivsel, trygghet, miljøeffektiv transport og kretsløp. Det skal legges vekt på bygnings- og kulturminnevern. Kommuneplanen trekker også fram at det skal etableres lokalt tilgjengelige møteplasser av god kvalitet.

Kommunedelplaner:

Kommunedelplan for indre Oslo, 2.12.1998.

I planen er området markert som sentrumsområde. Planen viser til at sentrumskjernen bør styrkes ved at de enkelte delområdene kan styrke sin rolle på det som er dens fortrinn. Sentrum har en rekke kvaliteter og fortrinn for framtidig byutvikling, men også begrensninger, som f.eks. bestående bygningsstruktur og vurderinger av bevaringshensyn.

Kommunedelplan for torg og møteplasser sin hovedhensikt er å sikre at det etableres av et nettverk av offentlig tilgjengelige og gode torg og møteplasser i alle bydeler utenfor sentrum. Dette gjøres ved bestemmelser som gir utløsningskriterier for etablering av nye møteplasser i plansaker med gitte utbyggingsvolumer. Innenfor sentrum stilles det ikke krav til etablering av nye møteplasser, men planen har medført en økt fokus på gode og offentlig tilgjengelige møteplasser innenfor hele byggesonen.

Prinsippplaner, områdeplaner:

Byøkologisk program 2002-2014 for å ta vare på og videreutvikle Oslos miljøkvaliteter og møtes byens utfordringer i forhold til bærekraftig utvikling, nedfeller Byøkologisk program en rekke innsatsområder og delmål. Relevant for denne plansaken kan følgende delmål trekkes fram:

- Oslo skal ha rene og trygge og trivelige byrom
- I Oslo skal flest mulig reiser skje til fots eller på sykkel
- Oslo kommune skal styrke samarbeidet med næringslivet og frivillige organisasjoner om økt miljøbevissthet og miljøinnsats for byen.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Oslo sentrum- Prinsippplan for gatebruken fastsetter at gågatenettet skal utvides og Ruseløkkveien fra Haakon VIIIs gate til Dronning Mauds gate er en av strekningene som vedtas med endret bruk.

Plan for hovedsykkelveinett i Oslo 22.9.99 viser Munkedamsveien som del av hovedsykkelveinettet.

Gjeldende regulering

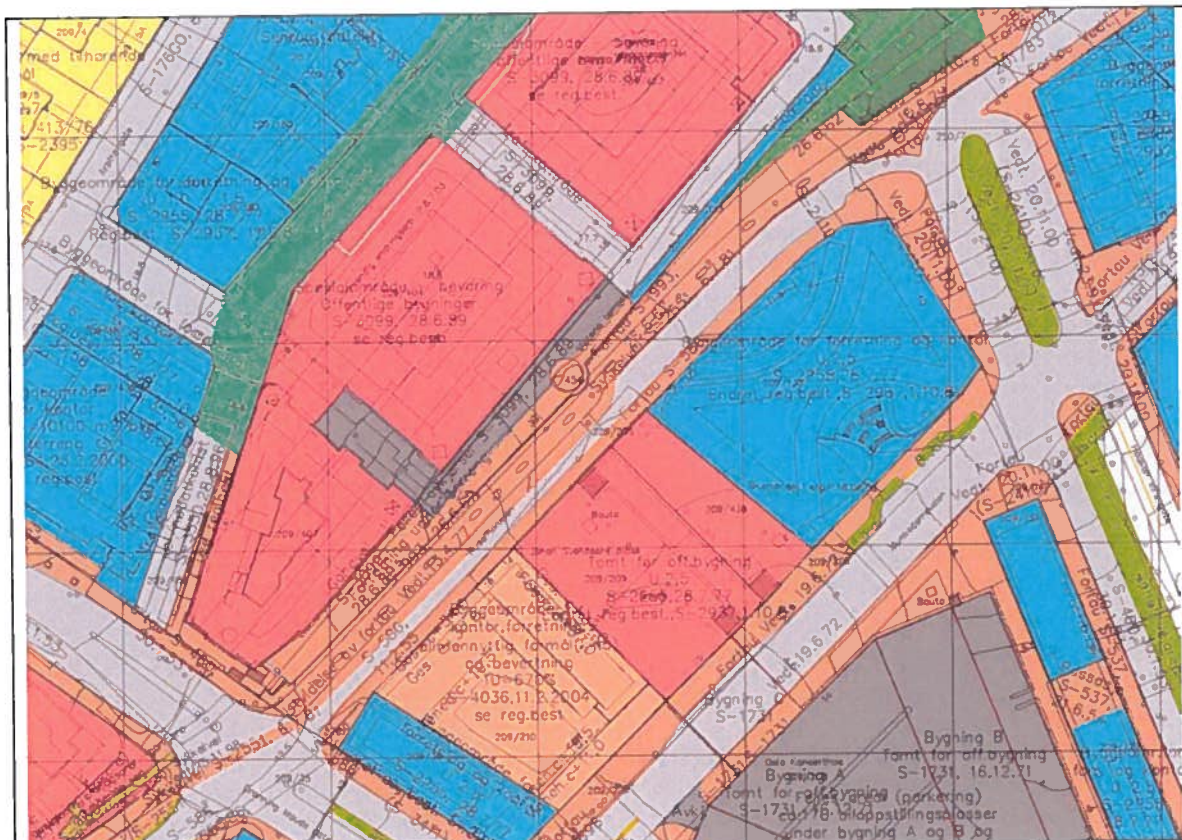
Ruseløkkveien er omfattet av et knippe reguleringsplaner, herunder:

Kjøreveg/parkering S-586, 11.2.55

Fortau, S-993, 26.6.62

Fortau, S-2410, 10.8.79

Gang- og sykkelvei, S – 2551, 6.7.81



Gjeldende regulering.

Pågående planarbeid

Eстетisk plan 2005, designhandboka legger premisser for videre estetisk oppgradering etter Hovedstadsaksjonen 2001-2005. Planen skal være et operativt redskap for Oslo kommune i den hensikt å styre utviklingen av estetisk kvalitet i byrommene.

5. MEDVIRKNING

Det gjøres oppmerksom på at det planinitiativet som var innsendt, omfattet et større planområde enn det som nå fremmes som planskisse. Dette gjenspeiles også i innspill ved kommunalt samråd samt kunngjøringsinnspill ved varslings.

5.1 Innspill ved kommunalt samråd

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

Liste over samrådsinnspill

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

1. Bydelsutvalget i Bydel St. Hanshaugen	09.06.2008
2. Byantikvaren	24.06.2008
3. Samferdselsetaten	09.06.2008
4. Helse- og velferdsetaten	09.06.2008
5. Eiendoms- og byfornysesetaten	udatert
6. Vann- og avløpsetaten	03.07.2008
7. Trafikketaten	02.06.2008
8. Gravferdsetaten	30.05.2008
9. Hafslund Nett	12.06.2008
10. Oslo Havn KF	29.07.2008
11. Omsorgsbygg Oslo KF	04.06.2008
12. Ruter As, kollektivtrafikk for Oslo og Akershus	30.05.2008

Sammendrag av samrådsinnspill

Bydelsutvalget i Bydel St. Hanshaugen uttaler at det er ingen kjente forhold for planinitiativet i dette området.

Byantikvaren uttaler seg i forhold til nyere tids kulturminner og kulturmiljø.

Området har bevaringsinteresse som eksempel på et gjennomført byplangrep fra 50-70-tallet. Enkelte av bygningene er oppført på gul liste og det pågår planer om å føre ytterligere av bygningene på gul liste. Byantikvaren er positiv til forslaget om bearbeiding og fornyelse av gaterommet. Det bes tatt hensyn til at materialbruken bygger opp under stedets arkitektur og materialbruk. Det pekes særskilt på bruk av betong.

En oppføring av et paviljongbygg på Johan Svendsens plass vurderes positivt. Det bes tatt hensyn til at plassering, høyde og utforming tar hensyn til eksisterende bebyggelse og plassrom med skulptur. Paviljongen bør utformes som et frittstående bygningselement. Det må legges vekt på at inngangsfasaden til konserthuset ikke dekkes av ny bebyggelse.

Designpremissdokumentets skisser vedrørende endringer av eksisterende fasader frarådes, særlig med hensyn til konserthusets inngangsfasade og Vikaterrassen.

Eventuelle funn av automatisk fredede kulturminner skal innrapporteres og bygge/grave- arbeider stanse opp.

Samferdselsetaten uttaler at planinitiativet er i tråd med vedtatt Gatebruksplan der Ruseløkkveien angis som gågate på strekningen Dronning Mauds gate – Haakon VII's gate. Videre planlegging forutsettes i samarbeid med Samferdselsetaten.

Helse- og velferdsetaten påpeker mulig forurenset grunn i Munkedamsveien 9. Generelt vil det antas at området inneholder forurensete masser. Med hensyn til støy, antas det behov for avbøtende tiltak for ulike rekreasjonsområder. Planen berører ikke forhold som påvirker luftkvaliteten i særlig grad. Eiendoms- og byfornysesetaten er blant grunneierne i området og forventes holdt orientert i det videre planarbeidet.

Vann- og avløpsetaten påpeker at det ligger hovedledninger innenfor planområdet. Eventuell beplantning med trær, bygninger og andre konstruksjoner må ikke lokaliseres nærmere enn to meter målt fra ytterkant til nærmeste hovedledning. Vedlagte kart viser hovedledninger og stikkledninger. Tiltakshaver har ansvar med hensyn til å undersøke om planene vil komme i konflikt med eksisterende ledningsnett. Overvann, takvann og vann fra tette flater skal behandles ved lokal overvannshåndtering. Dette bes innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Trafikketaten og Gravferdsetaten uttaler at det ikke foreligger forhold som har betydning for planen i dette området.

Hafslund Nett informerer om eksisterende ledningsnett i området, minner om ansvarsrett hos tiltakshaver vedrørende arbeider som krever endringer og eller nyanlegg. Det ligger mange viktige kabler i det aktuelle planområdet.

Oslo Havn KF uttaler at området ligger utenfor deres myndighetsområde.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Omsorgsbygg Oslo KF har ingen kommentarer til planinitiativet.

Ruter AS, kollektivtrafikk for Oslo og Akershus uttaler at det ikke foreligger forhold som har betydning for planen i dette området.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

Byantikvaren uttaler seg i forhold til nyere tids kulturminner og kulturmiljø.

Områdets bevaringsinteresser legges til grunn for tiltaket og forslag til endringer og forbedringer skal drøftes med Byantikvaren. Det vil bli rettet spesiell oppmerksomhet mot materialbruken, særskilt ved bruk av betong med tanke på utforming av nye elementer.

Paviljong på Johan Svendsens plass plasseres og utformes ut ifra hensynet til eksisterende bebyggelse, plassrom og skulpturer. Det vil legges særskilt vekt på virkningen av nybygget og forholdet til inngangsfasaden til konserthuset. Forslag til endringer av eksisterende fasader langs Vikaterrassen, vil søkes tilpasset bevaringsinteressene. Eventuelle funn av automatisk fredede kulturminner vil innrapporteres.

Samferdselsetaten vil bli en sentral part i forbindelse med videre planlegging. Det skal engasjeres trafikkfaglig konsulentbistand som vil ivareta de trafikkfaglige forhold som berøres av planen.

Helse- og velferdsetatens innspill med hensyn til muligheten for at området inneholder forurensede masser, legges til grunn for utforming av bestemmelsene. Med hensyn til støy og luftkvalitet, påvirker ikke planen disse forhold i særlig grad, så problemstillingen vil ikke bli ytterligere belyst ved separate utredninger.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten vil som grunneierne i området holdes orientert i det videre planarbeidet.

Vann- og avløpsetatens påpeking av hovedledninger innenfor planområdet, vil legges til grunn for planer som innebærer inngrep i gategrunnen.

Eventuell beplantning med trær, bygninger og andre konstruksjoner vil ikke lokaliseres nærmere enn to meter målt fra ytterkant til nærmeste hovedledning. Overvann, takvann og vann fra tette flater skal behandles ved lokal overvannshåndtering og dette kan eventuelt innarbeides i bestemmelsene.

Hafslund Netts informasjon om eksisterende ledningsnett i området samt retningslinjer for eventuelle endringer, vil legges til grunn for videre arbeid med planen.

5.2 Kunngjøringsinnspill og forhåndsuttalelser

Innkommne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt sammen med forhåndsuttalelser, se punkt 5.3 forhåndsuttalelser.

5.3 Forhåndsuttalelser

Liste over forhåndsuttalelser

1. Bydel St. Hanshaugen	27.08.2009
2. Byantikvaren	21.10.2009
3. Trafikketaten	31.08.2009
4. Vann – og avløpsetaten	03.09.2009
5a. Samferdselsetaten	10.09.2009
5b. Samferdselsetaten	22.09.2010 (ny høring)
6. Friluftsetaten	14.09.2009
7. Hafslund Fjernvarme AS	09.09. 2009
8. Hafslund Nett AS	10.09.2009
9. Ruter AS	07.09.2010 (ny høring)

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Sammendrag av forhåndsuttalelser

Bydel St. Hanshaugen vil uttale seg til plansaken i forbindelse med offentlig ettersyn.

Byantikvarens uttalelse til planskissen er at hovedgrepet kan anbefales. Det gis kommentarer til de ulike feltene i planskissen. Det vises også til tidligere uttalelse gitt som samrådsinnspill og redegjørelse for områdets ulike bevaringsinteresser

Felt F1 omhandler Johan Svendsens plass og planene for ny paviljongbygning. Lav høyde og utforming som tilnærmer seg det eksisterende bygningsmiljø anbefales. Det anses som uheldig om bestemmelsene åpner for mulighet til utstikkende elementer i inntil en meter i forhold til påført byggegrense på plankartet. Fasadeendringer av inngangsfasaden til Konserthuset frarådes.

Felt F2 i forslaget er akseptabelt, men ettersom Haakon VII s gate 10 står på Gul liste, rådes det til å utarbeide bestemmelser som sikrer bevaring av bygningens eksteriør. Bruk av kravert hensynssone bør vurderes.

Felt F3 som omhandler gaterommet vurderes som positivt. Det pekes på at Vikaterrassen har bevaringsverdi og at det må tas hensyn til eksteriørvern.

Trafikketaten er positiv til oppgardering av trafikkarealene og løsninger som legger til rette for samarbeid mellom ulike trafikanter og universell utforming av plasser og gaterom. Parkeringsdekningen skal være i henhold til den enhver tid gjeldende parkeringsnorm med parkeringsanlegg under gategrunn med unntak av avmerkede plasser på gategrunn. 5 % av plassene skal reserveres og tilrettelegges for bevegelseshemmede.

Vann – og avløpsetaten konstaterer at merknader i brev datert 3.7.2008 (samrådsinnspill) blir tatt til følge og har ikke flere merknader.

Samferdselsetaten forutsetter samarbeid vedrørende omregulering av trafikkarealene. Den aktuelle veistrekningen i Ruseløkkveien er sammen med Johan Svendsens plass, definert som "gågate" i Gatebruksplanen.

Tilrettelegging for myke trafikanter må vurderes i forhold til i hvilken grad man ekskluderer motorisert ferdsel. En oppgradering av trafikkarealer og gaterom etter prinsippet med "shared spaces", må være på de myke trafikantenes premisser og det anbefales en reduksjon av bilparkering i området. Trafikktellinger av kjørende, syklende og gående bør utføres. Hastighetsdempende tiltak bør innføres i form av fysiske grep som må fastlegges i samarbeid med Samferdselsetaten.

Ved å legge til rette for kjøring på fotgjengeres premisser, som forslaget beskriver som "shared spaces", vil det være behov for en avklaring med et overordnet forum, som for eksempel "Levende Oslo". Valg av materialer og formspråk bør og diskuteres i dette forumet.

Reguleringsformål og valg av underformål, bør diskuteres med plan- og bygningsetaten. Byggeplan må godkjennes av Samferdselsetaten.

Drift og vedlikeholdshensyn må tas ved valg av materialer. Det minnes om eksisterende drift- og vedlikeholdsavtale som pålegger gårdeiere ansvar mot skader på underliggende bygg i dette området.

Det ønskes en diskusjon om type beplantning i byrommet.

Etaten nevner at det er mottatt henvendelser med ønske om tilrettelegging for sykkelparkering i tilknytning til kinoen.

Samferdselsetaten (22.09.2010) ved innhenting av uttalelse i ny høringsperiode

Samferdselsetaten mener trafikkanalysen er god, men savner behandling av temaet drift og vedlikehold.

Etaten kan konstatere at situasjonen i Ruseløkkveien muliggjør etablering av ny gateutforming basert på sambruksarealtenkning.

Nærmere planlegging og utforming må gjøres i samarbeid med Samferdselsetaten. I det videre planarbeidet må det gjøres rede for hvordan utfordringene nevnt i analysen, som trafikk, universell utforming, skilting, samt drift og vedlikehold, skal løses.

Friluftsetaten

Anbefaler bruk av vegetasjon, eksisterende beplantning i området har liten verdi bortsett fra trær foran Haakon VII's gate 10.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Hafslund Fjernvarme AS informerer om fjernvarmerør i området og vedlegger et kart som viser trasé-ene.

Hafslund Nett AS viser til tidligere oversendt underlag for planleggingen (Samrådsinnspill) og har ikke nye kommentarer til planen.

Ruter AS (07.09.2010) ved innhenting av uttalelse i ny høringsperiode

Ruter AS viser til at det er ingen beskrivelse av en eventuell utredning for trikkering rundt sentrum med Ruseløkkveien som del av denne eller skissebeskrivelse av en slik idé i oversendt materiale, og kan derfor ikke uttale seg om denne. Ruter har ikke igangsatt en slik utredning (avklart ved ytterligere presisering i e-post).

Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelser

Uttalelser til planen fra Bydel St. Hanshaugen imøteses på et senere tidspunkt.

Byantikvarens innspill vedrørende innføring av bestemmelser i tilknytning til de bevaringsverdier som er registrert på Gul liste, vurderes i forhold til planforslagets hovedinnhold. Ettersom forslaget først og fremst legger til rette for en oppgradering av gaterommene i området, synes det uheldig å innføre detaljerte bestemmelser og/eller innføring av bevaringsområder. Alle eksteriørmessige endringer vil være søknadsppliktige og slike søknader vil automatisk bli forelagt byantikvaren til uttalelse på bakgrunn av bygningenes bevaringsverdi. Forslag til reguleringsbestemmelser åpner ikke lenger for utstikkende elementer ut over angitt byggegrense på plankartet.

Trafikketatens innspill vil bli ivaretatt i videre planarbeid.

Vann – og avløpsetatens merknader vil bli ivaretatt.

Samferdselsetatens innspill i ordinær høringsperiode vil bli ivaretatt i det videre planarbeidet. Samferdselsetatens uttalelse, innhentet i ny høringsperiode (august/september 2010), vil også bli ivaretatt videre. For drift og vedlikehold stiller Storebrand seg positiv til å videreføre allerede inngåtte avtaler om ansvarsfordeling. Valg av materialer på gategrunn foretas etter samråd med aktuelle myndigheter blant annet med tanke på senere drift- og vedlikehold. Temaet kan eventuelt behandles i trafikkrapporten dersom det ikke er tilstrekkelig at det gjøres rede for her under kommentarer til innkomne bemerkninger.

Friluftsetatens innspill vedrørende bruk av vegetasjon tas til orientering i det videre arbeidet. Det kan imidlertid være vanskelig å få til tilstrekkelig vekstgrunnlag for større trær.

Hafslund Fjernvarme AS innspill vil bli ivaretatt i det videre planarbeidet.

Hafslund Nett AS orientering vedrørende fjernvarmerør i planområdet legges til grunn.

Ruter AS har ikke igangsatt utredning av trikkering rundt sentrum med Ruseløkkveien som del av denne. Opplysningen tas til orientering. (Innhentet uttalelse i ny høringsperiode i august/september 2010.)

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Området er et viktig byrom for forretninger og kultur med en hovedtyngde av bygg og anlegg fra 50 – 70- tallet der det nå trengs en helhetlig plan for oppgradering og utvikling. Gaterommet fungerer ikke optimalt i forhold til kommunikasjon og forretningsdrift. Det sentrale temaet for planen er en estetisk oppgradering av gaterom og plassrom. Planen legger opp til at alle elementer i gaterommet som belysning, skilting og gaterommøbler ses i sammenheng og får en helhetlig utforming.

En analyse utarbeidet av professor Thomas Thiis-Evensen er lagt til grunn for planforslaget. Den er basert på en planmetode som gjennomgår ulike nivåer, både overordnede og detaljerte for aktuelt plan-

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

område. Metoden ivaretar en vurdering av ulike premisser for å nå målet om helhetlig og estetisk oppgradering. Analysearbeidet er samlet i et premissdokument med illustrasjoner som gjør rede for forbedringsforslag, både med tanke på de ulike elementer i byrommet og som helhet. Premissdokumentet bygger videre på intensjonene i Hovedstadsaksjonen (2004), og vil fungere som en designmal for utforming og organisering av elementer og overflater. Et viktig tiltak i denne sammenheng er oppgradering av gategrunnen som et "bygulv" tilrettelagt for enklere atkomst og mer aktiv bruk. Dette vil kunne gi grunnlag for bedret kommunikasjon og publikumstilstrømning. Kjørebanelen fjernes slik at gate og plasser blir et sammenhengende dekke uten sprang. Gategrunnen gis et ensartet gatebelegg.

Ettersom gateparkeringen i Ruseløkkveien utgår ved opparbeidelse til gågate, forutsettes eksisterende parkeringsanlegg under terreng benyttet videre. Reguleringsforslaget legger til rette for å etablere mindre konstruksjoner for opprettholdelse av vertikale forbindelser med trapp og heis fra parkeringsanlegg i kjeller til gatenivå i Ruseløkkveien.

Selv om gateløpet i Ruseløkkveien nå skilles ut som egen detaljregulering, vil en samordnet og helhetlig opparbeidelse av Ruseløkkveien, Johan Svendsens plass og det konvekse plassrommet foran Haakon den VII gt. 10 utformes samordnet slik at arealene oppleves som en helhet og man får følelsen av en reell utvidelse av gateromme samtidig som det binder Vikaområdet og Johan Svendsens plass sammen.

I Ruseløkkveien vil det fortsatt gis mulighet for gjennomkjøring fra Dronning Mauds gate til Haakon VII's gate for å sikre universell tilgjengelighet for besøkende til konserthuset.

Tiltaket vil samtidig gi en enklere og mer praktisk tilrettelegging av varelevering til forretningene i Ruseløkkveien.

7. PLANSKISSEN

Ruseløkkveien med tilhørende fortau fra Haakon VII's gate til Dronning Mauds gate reguleres i sin helhet til gågate.

Bestemmelsene stiller krav om at opparbeidelsen skal samordnes med forplassen foran Haakon VII's gt 10 og Johan Svendsens plass, slik at hele området framstår som en helhet selv om opparbeidelsen skjer i etapper.

Parkering på gategrunn utgår i Ruseløkkveien ved opparbeidelse til gågate. Parkeringsanlegget under terreng opprettholdes, og det forutsettes at eksisterende plasser i parkeringsanlegget benyttes videre. Reguleringsforslaget gir mulighet for at det kan etableres mindre konstruksjoner for opprettholdelse av vertikale forbindelser med trapp og heis fra parkeringsanlegg i kjeller til gatenivå i Ruseløkkveien.

Det stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at det skal utarbeides utomhusplan som skal følge rammesøknad. I denne skal det dokumenteres hvordan tiltaket skal opparbeides med høy kvalitet på utforming, materialer, beplantning, belysning og møblering. Her stilles også krav til at det skal redegjøres og dokumenteres hvordan tiltaket tilrettelegges for mennesker med orienterings- og bevegelsehemning. I forbindelse med byggesøknad skal det også redegjøres for, og settes av nødvendige arealer til anlegg for kommunal infrastruktur som fjernvarme, vann, avløp, overvannshåndtering og øvrig ledningsnett.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Overordnede planer og mål

Planforslaget er i tråd med overordnede planer, intensjoner og mål for området.

Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse

Trafikk- og miljøfaglige forhold

En endring fra kjøregate til gågate gir positive miljøkonsekvenser i form av lavere luftforurensing og støy fra biltrafikk. Ruseløkkveien har i dag ingen stor betydning for bil – eller kollektivtrafikk. Det er regulert sykkelvei gjennom gaten i dag, men strekningen ligger ikke innenfor hovedsykkelveinettet. Det reguleres derfor ikke eget sykkelfelt, men syklistene integreres i gågateformålet, slik det også er gjort for eksempel på Karl Johans gate, som heller ikke ligger innenfor hovedsykkelveinettet.

For å få en mest mulig ryddig og lesbar situasjon, vil ankomst for av- og påstigning foran Johan Svendsens plass og konserthuset løses gjennom enveiskjøring fra Dronning Mauds gate.

Slik illustrasjonen viser sikres tilstrekkelige arealer for møblering og servering foran butikker og restauranter uten at dette kommer i konflikt med trasé for kjøring til Johan Svendsens plass.

De helt lokale trafikkmessige konsekvenser som følge av tiltaket vil være at trafikkbelastningen går ned. Trafikkanalysen viser en sannsynlig reduksjon fra 1200 biler til mellom 500 og 800 biler i døgnet. Det beregnes videre at omleggingen av trafikk til andre gater, vil være av et såpass beskjedent omfang at det ikke vil medføre problemer for trafikkavviklingen.

Det er primært miljømessige, positive konsekvenser som vil oppstå for trafikanter som ikke benytter personbil. En reduksjon av gateparkeringen vil kunne kompenseres med bedret tilgjengelighet til parkeringsanleggene under området. Fremkommelighet til kino og teater, samt generell tilgjengelighet til forretninger og annen næringsvirksomhet, vil kunne tilrettelegges for bevegelsehemmede.

Risiko- og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse konkluderer med at det ikke er behov for sikkerhetstiltak som konsekvens av planen.

Teknisk infrastruktur

Forslaget medfører behov for oppgradering eller endringer av teknisk infrastruktur innenfor eget område, men antas å ikke gi konsekvenser utover planområdet.

Estetikk og byggeskikk

Stedsutvikling

Forslaget er et ledd i en pågående stedsutvikling med vekt på oppgradering av by- og gaterom. Endret bruk til gågate vil gi økt trivsel i Ruseløkkveien og omkringliggende områder.

Barns interesser

En oppgradering av området og en endring til gågate med romslige arealer for gående og syklende, vil være positivt for både barn og unge.

Oppgraderingen vil medvirke til at området får en større oversiktighet som sammen med en bedret belysning danner grunnlag for trygghet og større grad av sosial kontroll.

Universell utforming

En tilrettelegging for bevegelses- og orienteringshemmede av planområdet, knytter seg til en generell plan om å gjøre byen tilgjengelig for alle.

Juridiske forhold

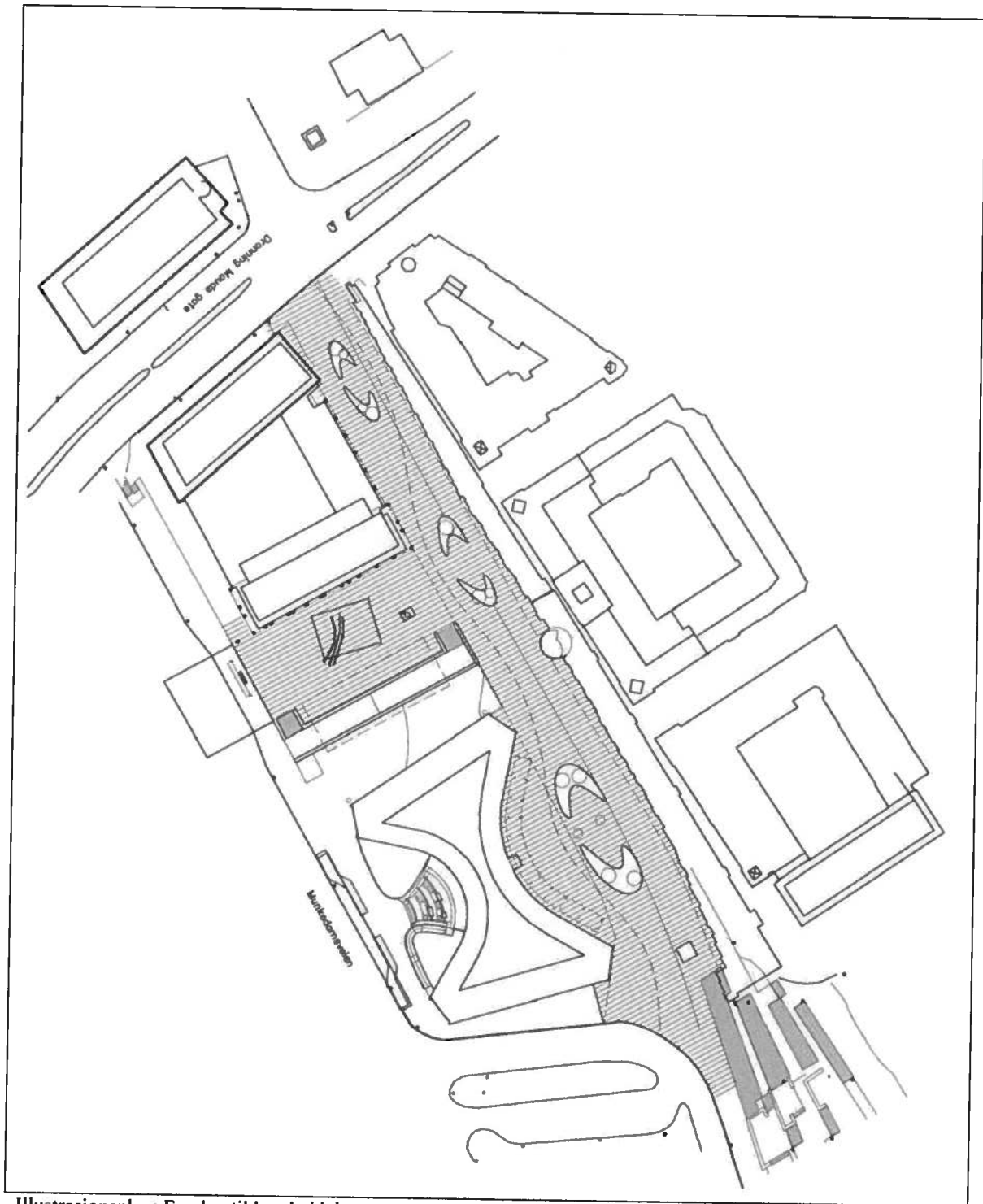
Ansvar for arealer og anlegg vil avklares og sikres gjennom drifts- og vedlikeholdsavtaler eller tinglyste erklæringer mellom grunneier og kommunen. Det foreligger avtale mellom Oslo kommune og Storebrand som skal bekoste oppgraderingen planforslaget tilrettelegger for.

Interessemotsetninger

Det er ikke avdekket interessemotsetninger etter kunngjøring og gjennomført varsling av planskissen.

9. ILLUSTRASJONER

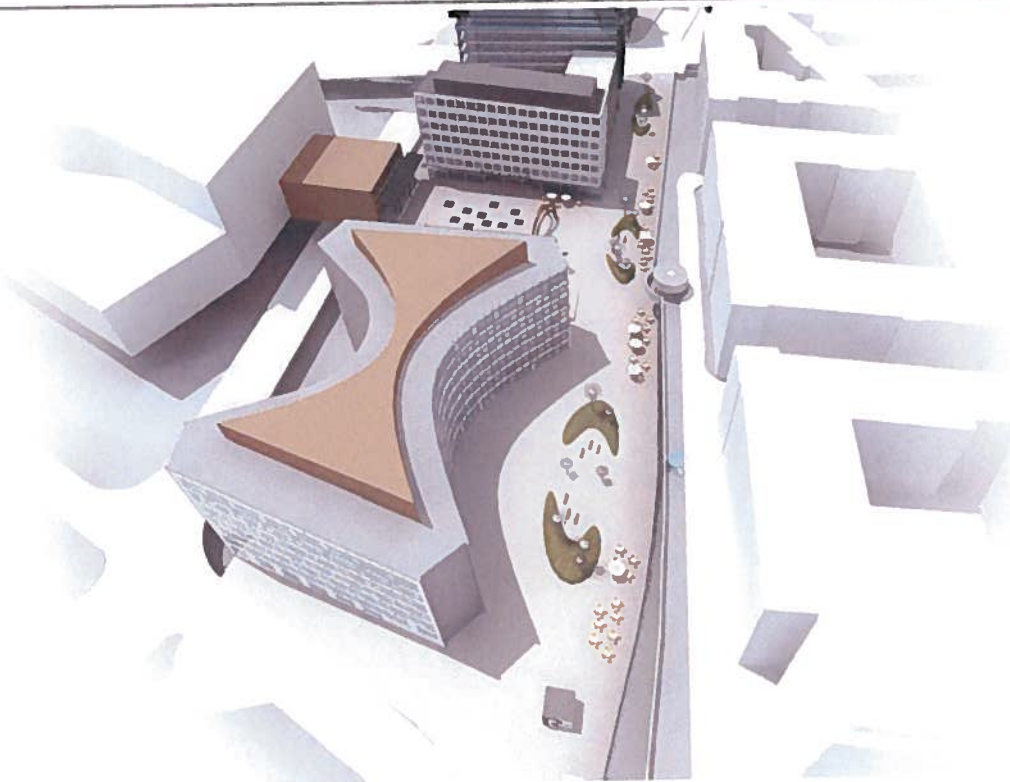
Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig utbygging iht. forslaget.



Illustrasjonsplan: Forslag til bearbeidelse av gate- og plassrom, prinsipplan.

Nord →

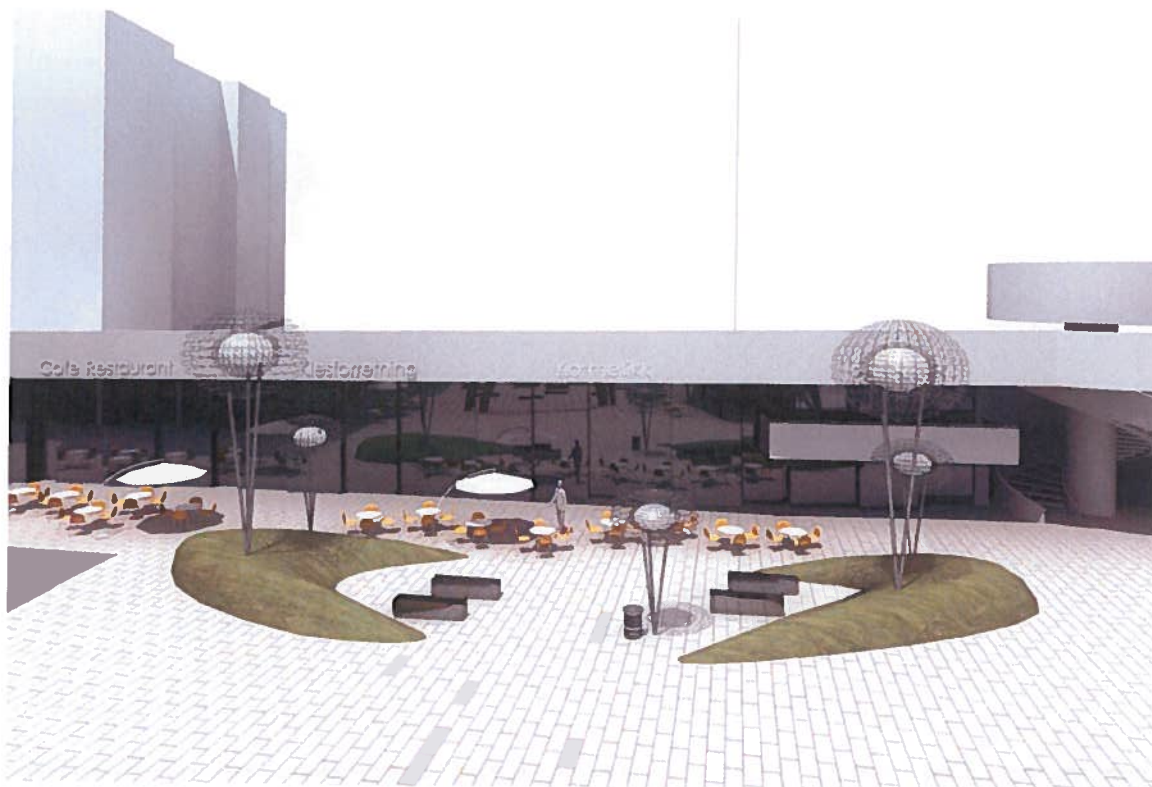
Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse



Oversiktsbilde – illustrasjon

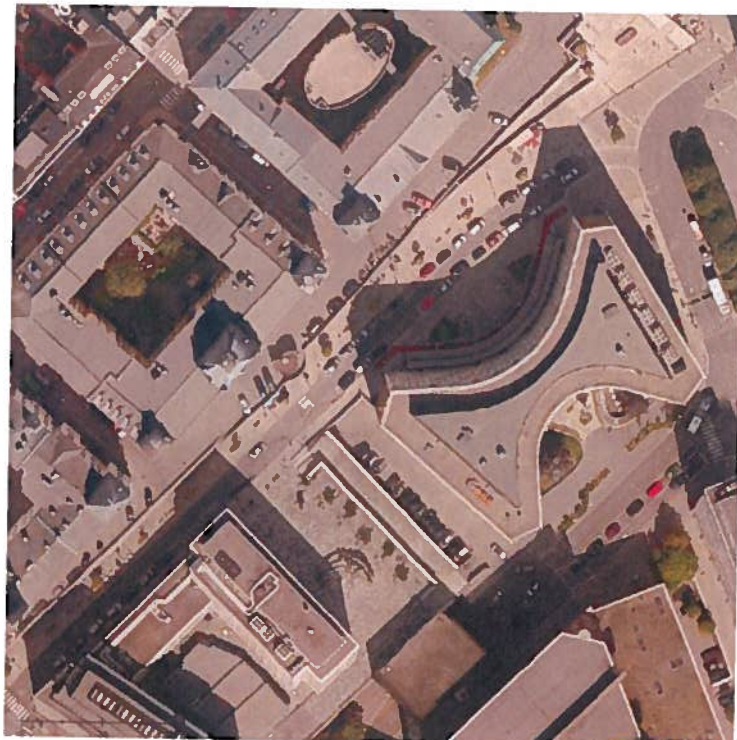


Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse



Dato
2010-01-06
Revisjonsdato
2012-03-19

TRAFIKKANALYSE RUSELØKKEVEIEN



TRAFIKKANALYSE RUSELØKKEVEIEN

Revisjon **2**
Dato **06.januar 2010, sist revidert 12.03.2012**
Utført av **Magne Fjeld**
Kontrollert av **Kjersti Midttun**
Godkjent av **Kjersti Midttun**
Beskrivelse **Trafikkanalyse som del av planskisse for regulering av
Ruseløkkveien 11 – 18 m.fl.**

Vår ref. 1090602A/MAFOSL

Rambøll
Engebrets vei 5
Pb 427 Skøyen
NO-0213 OSLO
T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
www.ramboll.no

INNHOOLD

1.	BAKGRUNN	4
2.	DAGENS SITUASJON	5
2.1	Trafikken	5
2.2	Ulykkessituasjonen	5
2.3	Parkering	5
2.4	Kollektivtrafikk	6
3.	MER OM UTFORMING AV GATA	7
3.1	Generelt om sambruksareal	7
3.2	Alternativ regulering i henhold til gatebruksplanen	8
3.3	Noen utfordringer	8
3.4	Råd til videre arbeider	8
4.	BESKRIVELSE AV TILTAKETS TRAFIKALE KONSEKVENSER	9
4.1	Trafikken	9
4.2	Ulykkessituasjonen	9
4.3	Parkering	10
4.4	Trafikkstøy	10
4.5	Framkommelighet for utrykningskjøretøy	10
4.6	Kollektivtrafikk	10
5.	KONKLUSJON	11
VEDLEGG 1	12

1. BAKGRUNN

Rambøll Norge AS ble engasjert i 2008 for å foreta en bygningsmessig vurdering av mulige ombygginger i og langs Ruseløkkveien. Oppdragsgiver var Storebrand. Det er i den forbindelse behov for en omregulering av området. Reguleringsplanarbeidet ivaretas av ARCASA arkitekter AS. Som en del av reguleringsplanforslaget er det stillet krav om at det utarbeides en trafikkanalyse og en ROS-analyse. Disse utføres av Rambøll.

Det trafikale planområdet avgrenses til Ruseløkkveien mellom Haakon VIIs gate og Dronning Mauds gate, samt Konserthusplassen, og utearealet utenfor Storebrandgården. Området framstår i dag som litt preget av unødig trafikk, og med parkerte biler som en barriere. Gaterommet har et slitt preg, og det er behov for å oppgradere gatas estetiske kvaliteter.

Det er utbyggers intensjon at gata skal kunne framstå i en forbedret kvalitet i forhold til i dag. Et av de viktige grepene i så måte er å etablere et flatt gategulv, uten fysiske høydemessige hindringer. Planforslaget er basert på en gateutforming i henhold til "Shared space". Trafikkanalysen tar derfor også utgangspunkt i det. Planmyndighetens utgangspunkt er at gata i Gatebruksplanen er vist som gågate.

Begrepet "Shared space" er nå fornorsket til "sambruksareal". Det er en del utfordringer knyttet til både de reguleringsmessige (plansiden) og trafikkreguleringsmessige (bl.a skiltforskriften, og håndhevelse av skiltregulering) sidene av en slik gateregulering. Dette vil bli belyst i denne trafikkanalysen.

Det har i den senere tid framkommet en ide om å gjøre Ruseløkkveien til trikkegate, som en del av en framtidig sporveising rundt sentrum. Dette arbeidet er foreløpig på et innledende utredningsstadium, og ikke hensyntatt i denne trafikkanalysen.

Følgende momenter/krav er sentrale ved en ombygging:

- trafiksikkerhet
- hensynet til universell utforming
- tydelig regulering av kjøreareal og parkering
- øvrig møblering
- skille mellom offentlig regulert areal og privat
- ønske om bedret tilgjengelighet til underliggende p-hus
- atkomst (taxi og VIP) til konserthuset
- varelevering

Det er en spesiell utfordring å bygge om gata da den hviler på en bygningskonstruksjon med utgravde parkeringskjellere på store deler av strekningen. Gatas profilhøyder kan ikke senkes nevneverdig av hensyn til kjellertak under. Det er problemer med vannlekkasjer i dag.



Parkering og utforming av gata for øvrig virker begrensende på utelivet og møblering.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Trafikken

Ruseløkkveien er i dag envegsregulert i retning mot Haakon VIIIs gate. I følge tall fra Samferdselsetaten er sannsynlig trafikkmengde 1.200 biler på denne strekningen (ÅDT pr oktober 2007).

Det er også ønskelig å si noe om gang- og sykkeltrafikken på strekningen. Det ble derfor besluttet å gjennomføre en trafikktelling der både biler, gang- og sykkeltrafikk ble registrert. Tellingen ble foretatt torsdag 27. november 2009 i et gatesnitt utenfor Ruseløkkveien 3 (østre del mot Haakon VIIIs gate). Dette var litt sent på året for å få den store gang- og sykkeltrafikken, men været var pent og føret var bart, slik at det kanskje var et representativt tidspunkt i forhold til årsmiddel for bil- og gangtrafikk. Sykkeltrafikken var sannsynligvis lavere enn årsmiddel.

Tellerresultatene viser følgende:

	Bil	Gangtrafikk	Sykel
Maxtime morgen	57 (0800-0900)	1.225 (0800-0900)	38 (0800-0900)
Maxtime ettermiddag	67 (1515-1615)	1.310 (1600-1700)	39 (1530-1630)

Som man ser er det små forskjeller på morgen- og ettermiddagsrush. Dersom en antar at maxtime for biltrafikken er 10% av ÅDT indikerer registreringen en ÅDT på noe i underkant av 700 biler. Dette er vesentlig lavere enn det Samferdselsetaten tidligere har anslått. En korttidstelling med et så vidt lite volum vil ha stor prosentvis variasjon fra dag til dag, men dersom denne novemberdagens biltrafikk ikke er vesentlig lavere enn årsmiddel er det sannsynlig at ÅDT ligger under 1.000 i gata i dag.

For gang og sykkeltrafikken benyttes døgnfordeling som vist i Prosam-rapport nr 75, jfr TØI rapport 418/1999. Denne antyder at 8% av gang- og sykkeltrafikken foregår i timen mellom 1600 og 1700. Dette skulle gi 16.400 fotgjengere og 475 syklistere i et normaldøgn. Det antas at en vesentlig andel av de gående i gata er trafikk til/fra Nationaltheatret kollektivknutepunkt. Tallene for sykkel bør benyttes med stor varsomhet, siden årsvariasjonen er svært stor.

2.2 Ulykkesituasjonen

Det er innhentet opplysninger om politirapporterte ulykker i området. Dette viser at det siden 2000 er inntruffet 1 ulykke med personskade langs denne delen av Ruseløkkveien. Denne ulykken gjaldt en kollisjon mellom en syklist og en gående i gang/sykkelbanen utenfor Ruseløkkveien nr 3.

I det nærliggende området har det inntrådt 8 ulykker i krysset Ruseløkkveien x Dronning Mauds gate og 10 ulykker i krysset Munkedamsveien x Haakon VIIIs gate. Det har ikke skjedd ulykker i krysset Ruseløkkveien x Haakon VIIIs gate. Det er også registrert en ulykke inne i et av p-husene (H10).

Ut fra tilgjengelig statistisk materiale synes 1 ulykke på 10 år å være lite, men som forventet med såpass lav trafikkmengde som man har i gata. Gata kan derved ikke sies å være spesielt trafikksikkerhetsmessig utsatt.

2.3 Parkering

I området ligger det flere p-hus. De mest nærliggende er:

H10 (Haakon VII's gate /Munkedamsveien)	217 plasser.
R14 (Ruseløkkveien 14)	171 plasser.
R26 (Vika P-hus)	420 plasser.
Vestre Vika p-hus (Statoil)	420 plasser.

I tillegg er det 36 gateparkeringsplasser i Ruseløkkveien, hvorav 3 nærmest konserthuset reservert for funksjonshemmede. I Vikaterassen er det 12 plasser offentlig tilgjengelig, i tillegg til ca 37 plasser reservert for UD. Under konserthuset er det ca 180 plasser, de fleste under tak. Disse siste er i varierende grad offentlig tilgjengelig.

Dette synliggjør at det i nærområdet er over 1.400 p-plasser tilgjengelig. Da er ikke vestbanetomta medregnet. Området synes derfor å være meget godt dekket med parkering.



Gata bærer i dag sterkt preg av parkerings- og kjørearealer.

2.4 Kollektivtrafikk

Gata ligger i umiddelbar tilknytning til Nationaltheatret stasjon, en av landets største jernbanestasjoner og sentral T-banestasjon i Oslo. Nærmeste busstopp er også innenfor kort gangavstand:

- Dokkveien holdeplass (i Munkedamsveien) lokalbuss og for vestgående regionbuss.
- Vestbanen holdeplass (i Dronning Mauds gate) buss til Tårnåsen/Holmlia.
- Slottsparken holdeplass (i Henrik Ibsens gate) regionbuss vestover, lokalbuss og trikk i begge retninger.
- Vika holdeplass (i Haakon VIIs gate) buss til Skullerud og Mortensrud, samt noe vestgående regionbuss.
- Haakon VIIs gate holdeplass vestgående regionbuss, samt lokalrute Filipstad – Ellingsrud.
- Klingenberg holdeplass (i Klingenberggata) lokalbuss til Skullerud og Mortensrud.

Dette er holdeplasser som alle ligger innenfor 200 meters gangavstand fra Ruseløkkveien. Området må sies å ha svært god kollektivdekning.

3. MER OM UTFORMING AV GATA

3.1 Generelt om sambruksareal

"Shared space" er blitt et begrep når det gjelder utforming av gater med liten trafikk og et ønske om felles gang- og kjøreareal. Begrepet er forsøkt oversatt til det mer norske "sambruksareal" (Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo).

Fra en tidligere utarbeidet rapport ("Mulighetsstudie Shared space i Universitetsgata i Oslo", utført av Rambøll og datert 18.juni 2009) hentes følgende:

Shared space er forenklet sagt en metode å planlegge trafikkarealer på, hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal, "et sammenhengende gulv" hvor alle må tilpasse seg hverandre. Grunntanken er å planlegge gater og plasser uten reguleringer, skilter og separering av de ulike trafikantergruppene. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt, skal få til et godt samspill. For å få til et slikt samspill mellom de ulike trafikantergruppene som Shared space forutsetter må biltrafikkens hastighet være lav.

Og videre:

Målet med en utforming etter Shared space prinsippet er å tilføre trafikkrommene nye kvaliteter og opplevelser samtidig som man ivaretar sikkerhet, trygghet og akseptabel fremkommelighet for alle trafikantergrupper. Metoden setter menneskene i sentrum og har som mål å skape plasser som er estetisk godt utformet og som egner seg både til opphold, handel og som transportåre for myke trafikanter.

Det har vist seg at synshemmede har problemer med å samspille med andre trafikanter på Shared space områder. For denne gruppen er det en utfordring å utforme arealene slik at denne gruppen føler seg trygg og har noe å orientere seg etter, både langs gata og fram til sikre kryssingspunkter.

Samferdselsetaten utreder nå om sambruksareal kan være en mulig løsning som kan innarbeides i de nye gatenormalene man er i ferd med å utarbeide. Foreløpig har man oversatt en beskrivelse fra en tilsvarende engelsk gatenormal. Denne beskrivelsen er vedlagt trafikkanalysen.



Utformingen av selve krysset mellom Ruseløkkveien og Haakon VII's gate viser tilløp til sambrukstenkning (nesten flatt gulv) av hensyn til den relativt store fotgjengerkryssingen her. Det synes også som vikepliktsreguleringen fungerer, i det det ikke er registrert ulykker de siste 10 årene i dette krysset.

3.2 Regulering til gågate i henhold til gatebruksplanen

I gatebruksplanen er gata foreslått etablert som gågate. Dette berører bl.a. atkomsten til konserthuset. I Ruseløkkveien vil det fortsatt gis mulighet for envegskjørt gjennomkjøring fra Dronning Mauds gate til Haakon VII's gate. Dette for å sikre universell tilgjengelighet for besøkende til konserthuset. Framkommelighet til kino og teater, samt generell tilgjengelighet til forretninger og annen næringsvirksomhet, vil da kunne tilrettelegges for bevegelseshemmede.

3.3 Noen utfordringer

De viktigste utfordringene/forutsetningene for en mulig bruk av sambruksareal er:

- biltrafikken må være lav, mindre enn 100 kjt/time i følge engelske erfaringer
- det stilles store krav til orienterbarhet, spesielt for blinde og svaksynte
- strekninger for sambruksareal bør ikke være for lange
- evt. parkeringsarealer bør synliggjøres godt
- det er vanskelig å skilte denne type gater korrekt

3.4 Råd til videre arbeider

Får å få et evt. sambruksareal til å fungere etter hensikten er det av største viktighet at gatebildet er lesbart for alle trafikantgrupper. Det betyr at gata må framstå som ryddig, med en klar materialbruk som skiller arealer der biler kan ferdes fra rene fotgjengerarealer. Bruk av benker, beplantning osv. som "øyer" i landskapet må plasseres bevisst fordi de danner barrierer for bl.a. synshemmede. Ledelinjer og oppmerksomhetsindikatorer som rettleder og varsler blinde og svaksynte om hindringer i gata må benyttes. Denne typen tilpasninger må det arbeides videre med under detaljplanarbeidet.

Det bør legges til rette for parkering bare på avgrensede områder. For å bedre trafiksikkerheten kan det bli nødvendig at bilene fysisk hindres fra å parkere enkelte steder. Her kan møbleringselementer, evt. pullerter benyttes. Av hensyn til orienteringshemmede bør også parkeringsarealene, på linje med kjørearealene ha avvikende belegg. Lav kantstein anbefales ikke da dette ikke nødvendigvis fjerner bilene fra arealet (selv om dette kan gi hjemmel til å bøtelegge dem).

4. BESKRIVELSE AV TILTAKETS TRAFIKALE KONSEKVENSER

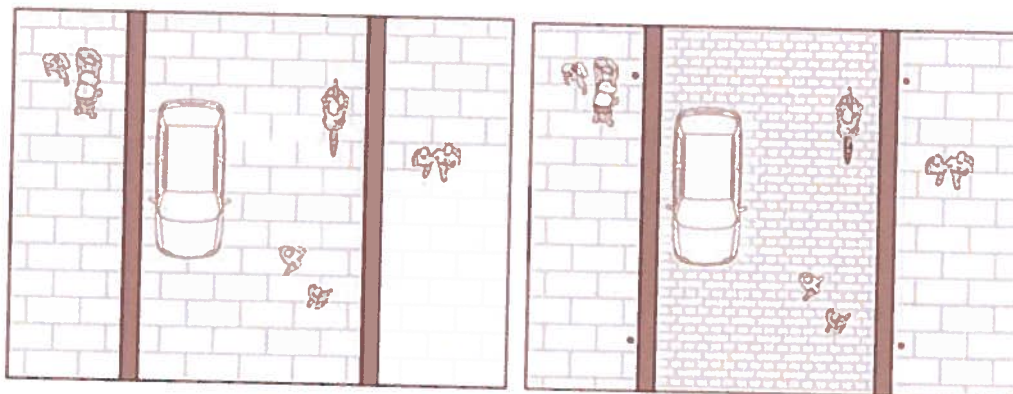
4.1 Trafikken

Med et flatt gategulv og en tilrettelegging av trafikk på fotgjengernes premisser er det ønskelig og sannsynlig at trafikkmengden vil gå ned. Dette også som følge av at antall tilbudte parkeringsplasser reduseres. Med 700 – 1.000 biler i ÅDT i førsituasjonen antas det at man i ettersituasjonen vil ha ca 500 – 800 biler. Verken dagens eller framtidig trafikkmengde er problematisk i forhold til en regulering til sambruksareal. Engelske kilder har her et krav om at det bør være mindre enn 100 biler i timen. Med 10% av døgntrafikken i maxtime blir sannsynlig trafikk etter omleggingen maksimalt 80 biler (registreringene viser max 67). Bortfall av trafikk vil kunne medføre overføring av trafikk til nærliggende gater. Dette er av et så beskjedent omfang at det ikke antas å ha betydning for nabogatene.

Begrensning av skiltbruken er en utfordring. Skilting til gatetun ville reguleringsmessig kunne fungere, men i henhold til skiltforskriften er dette ikke tillatt utenfor boligområder. Det er derfor ikke mulig å skilte en reguleringsform der bilene opptrer på fotgjengernes premisser. Dette må derfor reguleres av geometri og møblering av gata, sammen med utformingen av selve gatefundamentet. Skiltingsbehovet vil derfor i stor grad knyttes til evt. parkeringsbegrensninger, men også dette bør primært løses ved oppmerking i grunnen. Alternativt kan man skilte at parkering utenom oppmerkede plasser er forbudt. Antall skilt bør begrenses. Gata bør envegsreguleres som i dag.

Det er tenkt at gategrunnen skal opparbeides med granittheller. Selve innkjøringen fra Dronning Mauds gate kan med fordel utformes med nedsenket kantstein (f.eks 4 cm kantsteinsvis) for å tydelig markere at man her kjører inn i en annen form for gate enn det normale.

Fra utredningen vedr. Universitetsgata hentes etterfølgende skisser som viser mulige alternative avgrensninger av kjøreareal.



4.2 Ulykkesituasjonen

Utenlandske erfaringer tilsier at trafiksikkerheten forbedres ved etablering av et sambruksareal. Samtidig går alvorlighetsgraden av ulykkene ned. Dette henger sammen med bilistenes økte tilbøyelighet til å vike for myke trafikanter, noe som igjen er avhengig av redusert kjørehastighet. Det er derfor viktig at en får til tilstrekkelig hastighetsdemping bl.a. gjennom plassering av gatemøblene.

4.3 Parkering

Utforming av gata som sambruksareal vil medføre at noen gateparkeringsplasser forsvinner. Dette vil utgjøre mindre enn 2% av parkeringsplassene i området. Området ansees meget godt dekket av p-plasser, og endringen er marginal. Det bør vurderes å regulere tillatt parkeringstid ned fra dagens 2 timer.



Ulovlig parkering vil alltid forekomme dersom man ikke fysisk forhindrer den.

4.4 Trafikkstøy

Siden trafikkmengden og hastigheten går ned forventes det at støynivået også går ned. Eventuelt overført trafikk til nabogater er i størrelsesorden (maksimalt) 2 – 300 biler noe som ikke er merkbart i gater med et betydelig antall biler fra før.

4.5 Framkommelighet for utrykningskjøretøy

Utformingen av gaterommet er gjort med tanke på framkommelighet for brannbil.

4.6 Kollektivtrafikk

Tiltaket antas ikke å ha betydning for kollektivtrafikken.

5. KONKLUSJON

Planforslaget ansees å medføre klare miljøforbedringer i form av et mer attraktivt gatemiljø. Konsekvensene for biltrafikken blir små, men trafiksikkerheten bedres. Det er viktig i den videre detaljprosjekteringen at hensynet til universell utforming blir ivaretatt, og at det finnes løsninger som hindrer parkering utenfor anviste plasser.

6. VEDLEGG 1

Etterfølgende tekst er en oversettelse utført av Samferdselsetaten av en engelsk gatenormal.

Sambruksareal (Shared space)

(Fra den engelske gatenormalen (Manual for Streets, MfS), kap. 7)

Den vanlige gateutformingen er at fortau og kjørebane er atskilt med en fortauskant. I en gate med sambruksareal finnes ikke den nevnte avgrensningen og fotgjengere og kjøretøy deler det samme arealet. Sambruksarealer fungerer best i relativt rolige trafikkmiljøer. Målet med sambruksarealer er å:

- oppmuntre til lave kjøretøyhastigheter;
- skape et miljø der fotgjengere kan gå, eller stoppe og prate uten å føle seg skremt av biltrafikken;
- gjøre det lettere for folk å bevege seg
- fremme sosial interaksjon.

I fravær av en formell kjørebane er intensjonen at bilister som kommer inn i området vil prøve å kjøre mer forsiktig og "forhandle" retten om vei med fotgjengere på et mer forsonende nivå (fig 1)



Figur 1: Sambruksareal i et boligområde

Imidlertid kan sambruksareal føre til problemer for enkelte funksjonshemmede. Personer med kognitive vansker kan finne miljøet vanskelig å tolke. I tillegg til fravær av en konvensjonell fortauskant skaper det problemer for blinde eller svaksynte mennesker som ofte stoler på blant annet fortauskanter til å finne veien rundt. Det er derfor viktig at et sambruksareal inkluderer alternative anordninger som gir de blinde/svaksynte menneskene mulighet til å navigere seg etter.

Forskning utgitt av "Guide Dogs for the Blind Association" (GDBA) i september 2006 illustrerte problemene som sambruksarealer forårsaker for blinde eller svaksynte og andre funksjonshemmede. Videre forskning skal gjennomføres av GDBA for å vurdere hvordan kravene fra de funksjonshemmede kan møtes, med sikte på å utarbeide designveileder innen rimelig tid.

En rådføring mellom det offentlige og brukerne, spesielt med de funksjonshemmede er viktig når sambruksarealer skal planlegges. I mange tilfeller vil en kunne få tidlige indikasjoner på om det er behov for skjermede areal med passende fysisk avgrensning, slik at fotgjengere som er ute av stand til eller uvillig til å forhandle med kjøretøy om "bruksretten av gata", kan bruke gaten trygt og komfortabelt.

Ved utforming av et sambruksareal er det viktig å være oppmerksom på detaljer for å unngå andre problemer, som for eksempel:

- udifferensierte arealer fører til dårlig parkeringsatferd;
- sårbare trafikanter føler seg truet av at de ikke har noen beskyttet plass mot biler;
- posisjonering og mengde beplantning, gatemøbler og andre innretninger skaper visuelt rot.

Steder hvor sambruksareal sannsynlig kan fungere godt for funksjonshemmede er :

- på korte lengder/strekninger, eller hvor de danner Cul-de-SACs (fig. 2)
- der trafikkbelastningen er under 100 biler per time i rushtiden
- hvor parkering er kontrollert eller skjer i utpekte områder



Figur 2. Sambruksareal i Poundbury., Dorset

Gater hvor en har sambruksareal er ofte konstruert/etablert med heller snarere enn asfalt, og dette bidrar til å understreke dens forskjell fra konvensjonelle gater. Forskning (MfS) har vist at gatestein reduserer trafikkhastigheten med mellom 4,0 og 7,5 km/t, sammenlignet med hastigheter på asfaltflater (fig.3)



Figur 3: Sambruksarealplan, Beaulieu Park, Chelmsford

Forskning på sambruksareal

En studie av den offentlige transporten i London Borough viktigste fotgjengerområder (PPAs) gjennomført av TRL for "Bus Priority Team at Transport for London", konkluderte med at det er en "selflimiting" faktor på når fotgjengere deler plass med bilistene, på rundt 100 kjt/t. Over denne grensen oppfatter fotgjengere at kjørebanelen er for biler og at "veien" må krysses snarere enn som en plass å oppholde seg. Hastigheten av kjøretøy hadde også en sterk innflytelse på hvordan fotgjengere brukte den delte området. Selv om dette forsknings-prosjektet konsentrerte seg om PPAs, er det rimelig å anta at disse faktorene er relevant for andre sambruksarealplaner.

Forholdet mellom synlighet, veibredde og kjørehastighet identifisert på strekninger, ble også funnet å gjelde i veikryss.