



Oslo kommune
Bydel St. Hanshaugen
Administrasjonsavdelingen

Møteinnkalling 6/12

Møte: Miljø- og byutviklingskomiteen
Møtested: Akersbakken 27
Møtetid: onsdag 22. august 2012 kl. 18.00
Sekretariat: 23475652

SAKSKART

Åpen halvtime
Godkjenning av innkalling
Godkjenning av sakskart
Informasjon
Eventuelt

Saker til behandling

Sak 25/12	MBK-protokoll juni 2012	ii
Sak 26/12	Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid for Tullinkvartalet	7
Sak 27/12	Bydel St. Hanshaugen Klima- og miljøhandlingsplan 2012-2015.....	24
Sak 28/12	Status miljøfyrtårnsertifisering i bydelen.....	27
Sak 29/12	Tollbugata 1 Gnr/Bnr 207/242 - Reguleringsplan - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Vei og fortau	30
Sak 30/12	Storbylegevakt i Oslo - Kirkeveien ved Ullevål sykehus - Kunngjøring om reguleringsarbeid med konsekvensutredning og planprogram til offentlig ettersyn.....	39
Referatsaker.....		6

Bydel St. Hanshaugen

leder

sekretær

Sak 25/12 MBK-protokoll juni 2012

Arkivsak: 201200098
Arkivkode: 026.2
Saksbehandler: Kristin Kaus

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	25/12

MBK-PROTOKOLL JUNI 2012

Protokoll 5/12

Møte: Miljø- og byutviklingskomiteen
Møtested: Akersbakken 27
Møtetid: onsdag 06. juni 2012 kl. 18.00
Sekretariat: 23475652

Møteleder: Kim-Andre Åsheim (SV)

Tilstede: Kjartan Almenning (V)
Audun Halvorsen (H)
Sindre Buchanan (MDG)
Gudmund Brede (A)

Forfall:

Som vara møtte:

I tillegg møtte:

Møtesekretær: Elin Løvseth

Åpen halvtime

2 fremmøtte. Thomas Lien, filmregissør snakket på vegne av begge og flere brukere av St. Hanshaugen park. Ønsker at Tårnhuset skal kunne brukes f.eks til kulturhus/møterom/kafe/galleri. Også opptatt av tilstanden på vannbassenget/vannspeilet og uteserveringen. Ønsker at det blir nedsatt en arbeidsgruppe som kan se på mulighetene for utvikling av særlig Tårnhuset.

Godkjenning av innkalling og sakskart

Godkjent

Orientering om Råd for funksjonshemmedes juniprotokoll

Ikke mottatt

Eventuelt

St. Hanshaugen. Innspill på åpen halvtime. Komiteleder tar opp saken i AU. Komiteen mener det bør etableres en komite som følger opp denne saken videre. Det bør primært ikke være behov for adm. bistand i saken.

Ullevålsveien 75, ønske fra Valledøkken-Bolteløkka Vel om opparbeidelse av liten tomt regulert til bolig til park (hjørnet Ullevålsveien/ Sofies gate). Kommunal grunneier EBY er positiv til dette. Orientering ved møtesekretær. Administrasjonen undersøker mulighetene for noen midler fra EBY til opparbeidelsen. Kan også tenkes opparbeidet av f.eks Velet. Komiteen vil komme tilbake til saken på et senere møte.

Klagesak Lovisensberggata 15B – hastesak oversendt fra Byrådsavdeling for byutvikling. Tas i AU i morgen.

Knud Knudsens plass – taxiholdeplassen. Brev fra Bymiljøetaten til politiet Ref. sak. Administrasjonen vil undersøke hvor saken står.

Klima- og miljøhandlingsplanen. Revideres ytterligere noe. Settes opp på sakskartet i august. Komiteen ønsker også sak om Miljøsertifisering til augustmøtet.

Sak 19 /12 MBK-protokoll april 2012

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Godkjent

Votering:
Enstemmig vedtatt

Vedtak:
Godkjent

Sak 20 /12 Begrenset høring vedrørende alternativ 1 D - Atkomst til areal under vannspeil - Operaallmenningens søndre del

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, av 27.01.2011 og 27.03.2012, hvor bydelsutvalget anbefaler Alt.2 Sjøvannsbasseng. Som Plan- og bygningsetaten har bydelsutvalget derfor kun vurdert alternativ 1D med vannspeil i forhold til atkomstløsninger til de foreslåtte bruksformål under grunn (forsamlingslokale, treningssenter, kino), uavhengig av hvilket av de foreslåtte bruksformål som ønskes gjennomført. Bydelsutvalget er enig i Plan- og bygningsetatens foreløpige vurderinger i saken og har ingen kommentarer til saken utover dette.

Behandling:

Administrasjonen undersøker hvorfor det ser ut som en reduksjon i sykkelparkeringsplasser tilknyttet planområdet i reguleringsbestemmelsene.

Administrasjonen svar: Felt A8 er Deichmanske bibliotek. Det kan ikke reguleres inn sykkelparkeringsplasser for evt. bruksformål under vannspeilet på deres areal. Derfor er krav om 230 plasser tatt bort og erstattet med krav om sykkelparkering for alternative bruksformål som går frem av foreslåtte reguleringsbestemmelser § 5.2 b, og som følger som vedlegg i saken.

Votering:
Enstemmig vedtatt

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget viser til tidligere vedtak i saken, av 27.01.2011 og 27.03.2012, hvor bydelsutvalget anbefaler Alt.2 Sjøvannsbasseng. Som Plan- og bygningsetaten har bydelsutvalget derfor kun vurdert alternativ 1D med vannspeil i forhold til atkomstløsninger til de foreslåtte bruksformål under grunn (forsamlingslokale, treningssenter, kino), uavhengig av hvilket av de foreslåtte bruksformål som ønskes gjennomført. Bydelsutvalget er enig i Plan- og bygningsetatens foreløpige vurderinger i saken og har ingen kommentarer til saken utover dette.*

Sak 21 /12 Karl Johans gate 19 - 207/97 - Bruksendring, ombygging og fasadeendring

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget mener det nøye må vurderes de fordeler og ulemper en dispensasjon fra dagens formål vil ha for dette området og Karl Johans gate generelt. Bydelsutvalget ønsker at Karl Johans gate skal fremstå som en handlegate og ser at nye bruksendringer fra forretning- og kontorlokaler til bevertning i Karl Johans gate vil kunne bidra til at Karl Johans gate etter hvert mister sitt særpreg som primært handlegate. Bydelsutvalget mener at dispensasjoner fra regulert formål skal være velbegrunnede. Reguleringsformål for en eiendom eller område skal styre arealbruken og være et signal om hva slags type virksomhet som kan tillates etablert i et område. Bydelsutvalget mener nye dispensasjoner til formål bevertning i Karl Johans gate vil skape presedens for en utvikling av Karl Johans gate i en annen retning enn dagens primærbruk.

Bydelsutvalget er tvilende til om den nye bruken vil være positivt vitaliserende for gaten eller området. Verken selve formålsendringen fra forretning til bevertning/pub eller de påtenkte endringer av fasaden med markiser og uteservering kan sies å være positivt for området.

Bydelsutvalget er videre skeptisk til etablering av et bevertningssted/pub av dette omfang i en gate med en bevertningsvirksomhet med målgruppe barn, unge og barnefamilier beliggende vis a vis. Bydelsdirektøren ser at et bevertningssted/pub her vil kunne påvirke driften av nabovirksomhetene, da en pub/bevertningssted med uteservering generelt medfører øket støynivå og for omgivelsene enn forretningsvirksomhet.

Med bakgrunn i ovennevnte anbefaler bydelsutvalget ikke at det for denne eiendommen gis rammetillatelse for bruksendring til bevertning.

2. Dersom det etableres bevertningssted/pub mener bydelsutvalget at uteserveringen som skissert i søknaden blir for omfattende, og at det i området blir for lite tilgjengelig gateareal for almenheten. Karl Johans gate er smal i dette området, og det er viktig at det ikke tas i bruk så store deler av gaterommet i Karl Johans gate til uteservering som dagens Scotsman. Det er viktig å ikke skape barrierer ved å legge opp til mer uteservering i Karl Johan, og bydelsutvalget mener derfor at uteservering for et nytt serveringssted/pub må begrense seg til Nedre Slottsgate. En utserving må i tillegg ikke være virke privatiserende på gaterommet, og det bør derfor unngås å legge opp til inngjerdinger og plattinger i forbindelse med uteserveringen.
3. Dersom det etableres bevertningssted/pub i Karl Johans gate 19 må det tilrettelegges for universell utforming av lokalene i sin helhet, jf. §§ 9 og 10 i Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Det må videre sørges for en forskriftsmessig ventilasjonsløsning og en tilfredsstillende renovasjonsløsning en for lokalet.

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

1. Bydelsutvalget mener det nøye må vurderes de fordeler og ulemper en dispensasjon fra dagens formål vil ha for dette området og Karl Johans gate generelt. Bydelsutvalget ønsker at Karl Johans gate skal fremstå som en handlegate og ser at nye bruksendringer fra forretning- og kontorlokaler til bevertning i Karl Johans gate vil kunne bidra til at Karl Johans gate etter hvert mister sitt særpreg som primært handlegate. Bydelsutvalget mener at dispensasjoner fra regulert formål skal være velbegrunnede. Reguleringsformål for en eiendom eller område skal styre arealbruken og være et signal om hva slags type virksomhet som kan tillates etablert i et område. Bydelsutvalget mener nye dispensasjoner til formål bevertning i Karl Johans gate vil skape presedens for en utvikling av Karl Johans gate i en annen retning enn dagens primærbruk.

Bydelsutvalget er tvilende til om den nye bruken vil være positivt vitaliserende for gaten eller området. Verken selve formålsendringen fra forretning til bevertning/pub eller de påtenkte endringer av fasaden med markiser og uteservering kan sies å være positivt for området.

Bydelsutvalget er videre skeptisk til etablering av et bevertningssted/pub av dette omfang i en gate med en bevertningsvirksomhet med målgruppe barn, unge og barnefamilier beliggende vis a vis. Bydelsdirektøren ser at et bevertningssted/pub her vil kunne påvirke driften av nabovirksomhetene, da en pub/bevertningssted med uteservering generelt medfører øket støynivå og for omgivelsene enn forretningsvirksomhet.

Med bakgrunn i ovennevnte anbefaler bydelsutvalget ikke at det for denne eiendommen gis rammetillatelse for bruksendring til bevertning.

2. Dersom det etableres bevertningssted/pub mener bydelsutvalget at uteserveringen som skissert i søknaden blir for omfattende, og at det i området blir for lite tilgjengelig gateareal for almenheten. Karl Johans gate er smal i dette området, og det er viktig at det ikke tas i bruk så store deler av gaterommet i Karl Johans gate til uteservering som dagens Scotsman. Det er viktig å ikke skape barrierer ved å legge opp til mer uteservering i Karl Johan, og bydelsutvalget mener derfor at uteservering for et nytt serveringssted/pub må begrense seg til Nedre Slottsgate. En uteservering må i tillegg ikke være virke privatiserende på gaterommet, og det bør derfor unngås å legge opp til inngjerding og plattinger i forbindelse med uteserveringen.
3. Dersom det etableres bevertningssted/pub i Karl Johans gate 19 må det tilrettelegges for universell utforming av lokalene i sin helhet, jf. §§ 9 og 10 i Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Det må videre sørges for en forskriftsmessig ventilasjonsløsning og en tilfredsstillende renovasjonsløsning en for lokalet.

Sak 22 /12 Fredensborgveien 24 B Gnr/Bnr 208/876 - Reguleringsplan - kunngjøring on offentlig ettersyn - detaljregulering

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget anbefaler den foreslåtte omreguleringen, som er i tråd med både gjeldende og pågående planarbeid for Oslo indre by.
2. Bydelsutvalget anbefaler Plan- og bygningsetatens Alternativ 2.
Bydelsutvalget mener parkeringsdekningen på eiendommen skal være i henhold til den laveste del av normen. Eiendommen har en sentral beliggenhet med kort avstand til offentlig kommunikasjon, noe som gjør at antall parkeringsplasser på området kan begrenses sterkt. Fjerning av parkeringsplasser på terreng gir også en mulighet for at store deler av det ubebygde arealet kan opparbeides med et grøntmessig preg, til nytte og glede for både brukere av eiendommen og beboere og barn i området generelt. Bydelsutvalget håper det kan legges til rette for fysisk aktivitet på området eller alternativt til lekeareal for barn, noe det er et stort behov for i dette området.

Behandling:

Tilleggsforslag fra en samlet komite: Nytt pkt 3. Bydelsutvalget mener det bør vurderes å utplasseres et returpunkt på eiendommen.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag punkt 1-2. Enstemmig vedtatt

Tilleggsforslaget fra en samlet komite: Enstemmig vedtatt

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget anbefaler den foreslåtte omreguleringen, som er i tråd med både gjeldende og pågående planarbeid for Oslo indre by.*
2. *Bydelsutvalget anbefaler Plan- og bygningsetatens Alternativ 2.
Bydelsutvalget mener parkeringsdekningen på eiendommen skal være i henhold til den laveste del av normen. Eiendommen har en sentral beliggenhet med kort avstand til offentlig kommunikasjon, noe som gjør at antall parkeringsplasser på området kan begrenses sterkt. Fjerning av parkeringsplasser på terreng gir også en mulighet for at store deler av det ubebygde arealet kan opparbeides med et grøntmessig preg, til nytte og glede for både brukere av eiendommen og beboere og barn i området generelt. Bydelsutvalget håper det kan legges til rette for fysisk aktivitet på området eller alternativt til lekeareal for barn, noe det er et stort behov for i dette området.*
3. *Bydelsutvalget mener det bør vurderes å utplasseres et returpunkt på eiendommen.*

1.

Sak 23 /12 Hausmannskvartalene - situasjon og utfordring

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydelsutvalget tar sak om Hausmannskvartalene til orientering.

Votering:

Enstemmig vedtatt

Vedtak:

Bydelsutvalget tar sak om Hausmannskvartalene til orientering.

Sak 24 /12 Barnehage i Hausmannskvartalet

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Bydelsutvalget anbefaler at det bygges barnehage i Hausmannsgate 37-39

Behandling:

Tilleggsforslag fra en samlet komite

Nytt punkt 2

Bydelsutvalget ber om at barnehagen blir miljøsertifisert ved oppstart.

Votering:

Bydelsdirektørens forslag enstemmig vedtatt

Tilleggsforslaget fra en samlet komite enstemmig vedtatt

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget anbefaler at det bygges barnehage i Hausmannsgate 37-39*
2. *Bydelsutvalget ber om at barnehagen blir miljøsertifisert ved oppstart.*

Referatsaker

Periode: 18. april 2012 - 06. juni 2012

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
10/12	201102299-3	Torggata 11 Gnr/Bnr: 208/735 - Etablering av uteservering - Cafe Sør - søknad avslås
11/12	201200940-1	Ny T-banetunell i sløyfe i Oslo sentrum- uttalelse fra Bydelsutvalg Grünerløkka
12/12	200402183-93	Alternative plasseringer av drosjeholdeplass på St. Hanshaugen
13/12	200900466-7	Storgata 14 Gnr/Bnr 208/633 - underretning av planvedtak - detaljregulering

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Godkjent

Sak 26/12 Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid for Tullinkvartalet

Arkivsak: 201200126

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	26/12
Bydelsutvalget	28.08.12	77/12

OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANPROGRAM OG VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR TULLINKVARTALET

Sammendrag:

Entra Eiendom AS har utarbeidet planprogram for Tullinkvartalet i Oslo sentrum. Planprogrammet redegjør for prosess, fremdrift og innhold i det videre planarbeidet. Planarbeidet for Tullinkvartalet tar sikte på å gi nytt liv til en del av sentrum. Målet er å ivareta bylivet, oppgradere bygningsmassen og skape et nytt miljø for Universitetet i Oslo i sentrum. Samtidig med offentlig ettersyn av planprogram varsles oppstart av planarbeid. Planforslaget skal konsekvensutredes. I planprogrammet skisseres 4 utredningsalternativer i tillegg til 0-alternativet.

Tidligere vedtak i saken:

MBK sak 3/12 Invitasjon til innspill fra bydelen – Tullinkvartalet

Vedtak:

- 1. Bydelsutvalget mener det er et godt forslag å samle flere av universitetets funksjoner omkring Tullinløkka. Tullinkvartalet ligger nært Universitetets historiske eiendommer og kan samvirke godt med dem.*
- 2. Bydelsutvalget ser at Tullinkvartalet foreslås utformet med to innvendige åpne rom med flere mulige passasjer. Bydelsutvalget mener en gangpassasje gjennom Tullinkvartalet vil gi en god forbindelse fra Universitetet og Oslo sentrum mot Pilestredet og Høgskolen i Oslo og Akershus og som kan være vitaliserende for området. Imidlertid vil løsningen med åpent innvendig areal og passasjer redusere utnyttelsen i sokkelen.*
- 3. Bydelsutvalget registrerer at forslagsstiller for å oppnå ønsket totalareal for de to hovedleietagere i prosjektet ønsker å kompensere den "lave sokkelen" i prosjektet med bygging av 2 høyhus/ tårn. Bydelsutvalget mener de to foreslåtte høyhusene med sin høyde og bredde vil dominere store deler av det historiske bysentrum, og at oppgaven bør også vurderes løst på en annen måte med forståelse for de historiske rammene.
Bydelsutvalget mener det må utarbeides alternative løsninger for prosjektet, for også å
å belyse hvordan prosjektet kan gjennomføres uten de to markante høyhusene inne i kvartalet.*
- 4. Bydelsutvalget mener at økt transportbehov må møtes med bedre kollektivtransport og bedre fremkommelighet for syklister og gående.*

5. *Bydelsutvalget går i mot at prosjektet medfører økt parkeringskapasitet i området, med tilhørende lokal forurensning og trafikk. ”*

Bakgrunn for saken

Ny plan for Tullinkvartalet tar sikte på å gi nytt liv til en del av sentrum. Målet er å ivareta bylivet, oppgradere bygningsmassen og skape et nytt miljø for Universitetet i Oslo i sentrum

Hensikten med planprogrammet er å beskrive formål, innhold og prosess for detaljregulering av Tullinkvartalet. I planprogrammet defineres utredningsbehov og premisser for utredningene, og planprogrammet skal omfatte alle forhold og tema av betydning for gjennomføringen av tiltaket. Utredninger knyttet til reguleringsplanarbeidet skal gi et komplett bilde av konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Det er besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes.

Planprogrammet legges på offentlig ettersyn i perioden 4. juli til 4. september 2012, og vedtas av Plan- og bygningsetaten (PBE) på delegert fullmakt. Fastsatt planprogram avklarer hvilke alternativer som skal utredes videre.

I høringsperioden ber forslagsstiller særlig om tilbakemelding på:

- Utredningsalternativene som foreslås
- Forslaget til opplegg for medvirkningsprosess

Saksfremstilling

Beskrivelse av prosjektet

Store deler av planprogrammet fremgår av saksfremlegget. For illustrasjoner vises til planprogrammet.

Universitetet i Oslo (UiO) har vært til stede i Oslo sentrum siden universitetsbygningene på Karl Johans gate ble reist som et viktig element av nasjonsbygging i hovedstaden. De gamle lokalene huser i dag juridisk fakultet, men møter ikke vår tids behov verken i omfang eller funksjon. Fakultetet har derfor leieforhold i lokaler på seks-sju steder spredt i området. Dette er driftsmessig tungt: Mange av lokalene er lite funksjonelle og spredningen svekker Universitetets tilstedeværelse som undervisnings- og kulturinstitusjon i Oslo sentrum. Det er derfor et betydelig behov for en utvidelse og samlokalisering av Juridisk fakultet. UiO har også et generelt ønske og behov for å utvikle seg i sentrum. Prosjektet gir et forslag til løsning på dette behovet. Intensjonen er å videreføre det gamle universitetsanlegget, som også omfatter Kulturhistorisk Museum og bygninger i Frederiksgate.

Tullinkvartalet

Forslagsstiller ser Tullinkvartalet som et strategisk viktig kvartal i en videreutvikling og vitalisering av sentrum-vest. Det er lite ny næringsetablering i dette området, og flere viktige kulturinstitusjoner har flyttet ut, eller planlegger flytting. Beliggenhet er ideell i forhold til universitetets tradisjonsrike bygningsmasse i Oslo sentrum. Planforslaget innebærer at det skapes muligheter for å videreutvikle UiOs tilstedeværelse i Oslo sentrum og realisere Byuniversitetet som en del av kunnskapsbyen Oslo. Gjennom en slik utvikling av UiO kan det skapes en kunnskapsinstitusjon av internasjonal betydning. Samtidig ønsker forslagsstiller at dette skal bli et levende og flerfunksjonelt byområde med bl.a. servering og butikker, i tillegg at eksisterende virksomheter skal gis forutsigbare rammer for videre drift og eventuell framtidig utvikling.

Bebyggelsesstruktur

Tiltaket legger opp til en utbygging basert på den historiske kvartalsstrukturen. I tillegg ønskes kvartalet åpnet tydelig mot Tullinløkka og nye gangpassasjer gjennom kvartalet etablert.

Forslagsstiller ønsker å betone og videreføre det sentrale Oslo sin karakteristiske variasjon i gesimslinjer. Kvartalet vil i tillegg få en høyere bebyggelse mot det indre. Dette er ett av utredningsalternativene.

Formål

Forslagsstiller legger foreløpig opp til følgende formål:

- Undervisning
- Kontor
- Forsamlingslokale
- Hotell (videreføring av eksisterende virksomhet)
- Forretninger
- Bevertning

Enkelte av formålene kombineres med hensynssone bevaring for utvalgte deler av bygningsmassen.

Historikk

Entra Eiendom begynte prosessen med Tullinkvartalet i perioden hvor det var aktuelt å utvide Nasjonalmuseet på Tullinløkka. I den forbindelse kjøpte Entra opp enkelteiendommer og inngikk intensjonsavtaler i kvartalet. Denne prosessen ble avsluttet, men Nasjonalmuseets administrasjon har tatt i bruk Kristian Augusts gate 23, hjørnebygget opprinnelig tegnet av Bjerke og Eliassen for Norsk Arbeidsgiverforening.

Universitetet i Oslo tok i 2010 kontakt med Entra Eiendom med forespørsel om bistand til nytt, samlokalisert juridisk fakultet – med nærhet til UiOs tidligste bygninger i Karl Johans gate. Utgangspunktet for samarbeidet ble klargjort tidlig: UiO har et klart romprogram som må løses. Entra ser Tullinkvartalet som det eneste mulige stedet for UiO å kunne samlokalisere juridisk fakultet, og dessuten et sted hvor det senere kan være mulig å utvide hvis UiO skulle ønske flere funksjoner. Samtidig innebærer sentrale eiendommer et høyt prisnivå. Entra er statseid, men har som forpliktelse å utvikle til markedspris. For å styrke prosjektet, og ytterligere effektivisere arealbruken gjennom sambruk, ønsket Entra å kombinere UiO med andre brukere i kvartalet. Sambruk av fasiliteter som auditorium, kantine og uterområder kan gi effektiv bruk framfor å etablere flere parallelle. I forlengelsen av dette er profilen til øvrige leietakere viktig. Entra ønsket derfor å legge til rette for å etablere en eller flere kunnskapsbedrifter i kvartalet, som et supplement til UiO.

Entra og Mad arkitekter utarbeidet et forslag til universitet og mediehus i Tullinkvartalet. Entra og Mad tok utgangspunkt i det samlede volumet som foreslått i utkast til kommunedelplan for byutvikling og bevaring (KDP BB) og bearbeidet dette. Hovedgrepet med prosjektet var å beholde lav gesims mot Tullinløkka, og kompensere med to store volumer/høyhus inne i kvartalet.

Reaksjonene på planinitiativet var hovedsakelig entydige: Universitetet vil være et positivt tilskudd, men det var visse kontroverser knyttet til høyhusene.

Ved planseminar og planinitiativ var Byantikvaren sterkt kritisk til deler av prosjektet, særlig forslaget til sanering av Alfheimgårdens bakbygninger. Se s. 7-8.

Entra og Mad brukte volumet i utkastet til kommunedelplan for byutvikling og bevaring (KDP BB) som utgangspunkt for forslaget. PBEs første tilbakemelding ved planinitiativ skaper usikkerhet om hvorvidt PBE ønsker å gjennomføre retningslinjene i kommunedelplanutkastet og skaper usikkerhet om utviklingsmulighetene. Entra har latt være å kjøpe / inngå

opsjonsavtaler om kjøp for en rekke eiendommer, og avsluttet leiekontraktsforhandlinger med Schibsted. Samarbeidet med UiO videreføres.

Prosjektstatus ved høring av planprogram

Prosjektet er betydelig redusert i forhold til planinitiativet. Som følge av avsluttede kjøpsforhandlinger er eiendomssituasjonen endret. Det er ikke lengre fysisk sammenheng (kontakt) mellom bebyggelsen som Entra disponerer i Universitetsgata og Kristian Augusts gate. Kvartalets rolle for å fastholde betydningen av områdene i Oslo sentrum vest i den pågående byekspansjonen er gjennom dette vesentlig svekket. Entra disponerer nå (våren 2012) Kristian Augusts gate 15, 19 og 21 og Universitetsgata 7-9 / Pilestredet 25. I tillegg eier Entra eiendom Kristian Augusts gate 23, som nå benyttes av Nasjonalmuseets administrasjon. Volumoppbygging og arkitektonisk uttrykk i forslag til ny bebyggelse skal utarbeides som utgangspunkt for planskisse og planforslag, med bakgrunn i utredningsalternativene (s. 12 i eget kapittel). Det vil bli utarbeidet flere alternativer, jf tilbakemelding fra PBE. Entra ser fortsatt planen som en plan for hele kvartalet, og som et byutviklingsprosjekt. Dette er en unik mulighet for universitetet til å forlenge og ny-etablere tilstedeværelsen i Oslo sentrum.

Planområdet

For beskrivelse av dagens planområde og planavgrensning vises til planprogrammet s 12-15.

Medvirkning og dialog

Det skal gjennom planprosessen sikres aktiv medvirkning fra og dialog med relevante grupper. Statens vegvesen, Bymiljøetaten og Ruter vil involveres særskilt i arbeidet. Forslagsstiller ønsker dessuten å ivareta interessene til naboer i kvartalet, Statsbygg som aktør på Tullinløkka og videre å sikre allmennhetens mulighet for å medvirke i planarbeidet.

Medvirkningsprosessen gjennomføres i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen, etter at planprogrammet er fastsatt.

Det vil bli lagt opp til politisk behandling av reguleringsplan høsten 2013.

Planstatus

For planstatus vises til planprogrammets s. 19-21.

Plan- og bygningsetatens føringer for planarbeidet

Dette avsnittet er hentet fra PBEs "Område- og prosessavklaring etter planforum". For det komplette dokumentet henvises til saknr. 201200848 Tullinkvartalet på www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn journalpost 30. Innholdet er hentet direkte fra kapittel 6 Vurderinger og konklusjon. Vurderingene i dette notatet ligger til grunn for forslaget til planprogram, og er innarbeidet i alle temaer. Etter oppstartsmøte har PBE utdypet vurderingene gjennom en tilbakemelding etter et oppfølgende møte. Her presiserer PBE nærmere om utredningsalternativene. (Se journalpost 201200848-31.)

Vurderinger

(Hentet direkte fra "6.2 Konklusjon: Samlet faglig vurdering" i PBEs notat) Planinitiativets intensjon om å revitalisere denne delen av byen, samt å samlokalisere universitetets virksomheter i sentrum kopleet til et større mediehus, er god, og planarbeidet anbefales derfor videreført. Imidlertid representerer foreslått bebyggelse et drastisk brudd med den historiske byen, og er klart i strid med overordnede planer og føringer. Utbyggingsprogram og høyder må reduseres kraftig og form må bearbeides for å bedre tilpasse seg de nasjonalt viktige, bevaringsverdige omgivelsene. Inntil andre bearbejdede forslag foreligger antar etaten at utnyttelsen for kvartalet samlet må ned mot totalt 55 – 60 000 m². For øvrig mener etaten det er viktig at universitetets lokaler gis en egen, mer "offentlig" utforming atskilt fra kontorbyggets utforming. Etaten forutsetter derfor at utbygger går i dialog med Universitetet i Oslo for å avklare at dette kan sikres, fortrinnsvis gjennom en felles arkitektkonkurranse/parallelloppdrag. Forslag om passasjer gjennom kvartalet og åpne gårdsrom i kvartalet har potensial til å tilføre

tiltaket viktige kvaliteter, og må videreføres. For at passasjer og gårdsrom skal fungere som aktive offentlige rom, er det avgjørende at disse tilrettelegger for egnede og gode bevegelsesstrømmer og får romslige utforminger i romforløp og størrelse, samt varig materialbruk. Kvartalet må få et innhold som gir noe til byen som helhet, ikke bare til universitets-studenter og folk med sin arbeidsplass på stedet. Det må derfor legges vekt på å programmere kvartalet, særlig arealene mot gate og passasjer, og plassering av passasjene må gjøres med omhu, slik at de knyttes opp mot byens bevegelser. Tiltak i planområdet må kunne stå på egne ben, og ikke være avhengig av en bestemt utvikling på naboeiendommene, herunder Tullinløkka.

Plan- og bygningsetaten ser behovet for å rive enkelte bygg for å oppnå ønskede kvaliteter og en hensiktsmessig utvikling av kvartalet, men mener at det må utredes nærmere om eksisterende bygningsmasse kan gjenbrukes i en ny kontekst i en utvikling av kvartalet. Særlig må det utredes et alternativ hvor Alfheimkompleksets bakgårdsbygninger helt eller delvis bevares i kombinasjon med ny bebyggelse. Det er sannsynlig at kjøreatkomst til kvartalet må legges til Universitetsgata. Planområdet forutsettes utvidet til å inkludere Universitetsgata mellom Kristian Augusts gate og Pilestredet, da det kan være nødvendig for å finne en helhetlig løsning for atkomst og varelevering. Det må legges til rette for lokal overvannshåndtering innenfor planområdet, og det må gjøres rede for hvordan uterom og takflater kan nyttiggjøres i denne sammenheng. Det må også legges opp til en generelt høy miljøprofil for kvartalet, og det bør vurderes om planområdet skal inkluderes i FutureBuilt-programmet. Planforslaget bør gi rom for samme variasjon av funksjoner som området har i dag.

Alle foreslåtte formål innenfor planområdet forutsetter universell utforming av bebyggelse og uteområder. Selv om forholdene vurderes å ligge godt til rette for dette ved etablering av nybygg, må universell utforming følges opp i alle stadier i den videre prosessen, og også se på hvordan en kan øke tilgjengeligheten og brukbarheten i eksisterende bebyggelse som foreslås bevart.

Utredningsplikt

(Hentet direkte fra "6.3.5 Utredningsplikt i henhold til forskrift om konsekvensutredninger" i PBEs notat) Planinitiativet er vurdert iht. plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Planforslaget faller inn under forskriftens § 2 punkt f jf. vedlegg I, punkt 1 og punkt 37. Oslo kommune har som ansvarlig myndighet besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes. Planinitiativet innebærer etablering av ny bebyggelse på 69 000 m² med formål næring, kontor, forsamlingslokale, forretning, bevertning og undervisning. Planområdet ligger i et historisk viktig område, med nasjonale verneverdier i umiddelbar nærhet, og gjennomføring av skisserte tiltak kan være i konflikt med disse verdiene. Forslag til program for planarbeidet skal utarbeides fordi planen vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Forslagsstiller skal forestå høring. Programmet skal være fastsatt før innsendelse av planskisse med konsekvensutredning. Forhold som må belyses grundig i planprogrammet: Program for plan- og utredningsarbeidet skal følge forskrift om konsekvensutredning § 6. Følgende alternativer forutsettes å inngå i programmet:

- 0-alternativet (dagens situasjon)
- Alternativ 1 - Forslagsstillers foretrukne alternativ
- Alternativ 2 - Et alternativ som beholder foreslåtte høyder mot gate, men som har maks 42 m byggehøyde inne i kvartalet, og romlige, fungerende passasjer og uterom i/gjennom kvartalet. (merknad: formulering for alternativ 2 er hentet fra PBEs tilbakemelding til oppfølgingsmøte)
- Alternativ 3 - Et alternativ hvor Alfheimkompleksets bakbygninger bevares helt eller delvis. Alternativ 3a) for øvrig med skisserte høyder mot gate og maks byggehøyde 42 m inne i kvartalet. Alternativ 3b) i kombinasjon med høyhus.

Alternativene skal illustreres tredimensjonalt i tegning, fotomontasjer og modell. Temaer som må utredes med tanke på de ovennevnte alternativene går frem av saksfremlegget s. 14-16.

Det skal redegjøres for varige konsekvenser av anlegget, samt konsekvenser i anleggsperioden.

Forholdet til forslag til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring (KDP BB):

(Hentet direkte fra tredje avsnitt i PBEs tilbakemelding til oppfølgingsmøte, jf 201200848-31) Plan- og bygningsetaten vurderer at den endrede ordlyden for utredningsalternativ 2 i tilstrekkelig grad ivaretar behovet for utredninger i tråd med anbefalingene i KDP BB. Dersom forslagsstiller er av en annen oppfatning, er det anledning til å foreslå ytterligere utredningsalternativ i forslag til planprogram.

Innspill fra høringsinstanser ved planinitiativ

Bydel St. Hanshaugen

Mener det er et godt forslag å samlokalisere flere av universitetets funksjoner rundt Tullinløkka, og mener gangpassasje gjennom Tullinkvartalet vil gi gode forbindelser som kan være vitaliserende for området. Denne løsningen reduserer imidlertid sokkelens utnyttelse. Bydelsutvalget mener de to foreslåtte høyhusene vil være for dominerende, og at oppgaven må vurderes løst på en annen måte med forståelse for de historiske rammene. Dette innebærer at løsningsforslag for å oppnå ønsket totalareal utarbeides, uten høyhusene. Bydelsutvalget går i mot økt parkeringskapasitet, og mener at økt transportbehov må møtes med bedre kollektivtransport og bedre fremkommelighet for myke trafikanter.

Bydel Frogner

Bydelsutvalget er positiv til planinitiativ for Tullinkvartalet, og anser foreslåtte gangforbindelse som et vitaliserende grep.

Bymiljøetaten (BYM)

Det videre planarbeidet må avklare hvor avkjørsler og eventuell adkomst til parkeringshus skal plasseres. Avkjørsler skal utformes i henhold til kommunale normer, og skal i størst mulig grad anlegges vinkelrett på offentlig vei. Avkjørsler markeres med pil i plankart. Parkering skal være i henhold til enhver tid gjeldende parkeringsnormer, inkludert sykkelparkering, hvor behovet antas å være betydelig. Minst 5 % av p-plasser skal tilrettelegges for funksjonshemmede, utarbeidet med hensyn til universell utforming og med kortest mulig gangavstand til hovedinnganger. Leting etter parkeringsplass må ikke skape ekstra trafikk i plansone eller ta betydelig tid. Parkering og varelevering må skje på egen tomt. Varelevering må ikke skje ved inn- eller utrygging på kommunal vei. Det må utføres trafikkanalyse for foreslått utnytting med hensyn til trafikkavvikling og trafikkikkerheten på det offentlige veienettet, der forventet turproduksjon, reisemiddelfordeling, reisemønster og gangstrømmer skal framgå. St. Olavs gate er avmerket som tregate i forslag til Grønplan, og trebeplantning i Pilestredet og Kristian Augusts gate anbefales ivarettatt. Planinitiativet utløser ikke behov for utbyggingsavtale i lys av behovet for offentlig samferdselsansanlegg.

Bymiljøetaten informerer om at Universitetsgata på sikt kan bli en sykkelprioritert gate. Strakstiltak for å bedre fremkommeligheten for syklistene gjennomføres i 2012. I Kristian Augusts gate gjennomføres planarbeid for trikketraseen, som bl.a. vil innebære flytting av to nedstigningstårn. Mer utfyllende kommentarer vil gis når det foreligger mer materiale i saken.

Byantikvaren (BYA)

Beskrivelse av kvartalet: Merknaden gir en kort gjennomgang av historikk for kvartalet og nåværende bygningsmasse i planområdet. Kristian Augusts gate 11 forutsettes bevart i planinitiativet, og anbefales regulert til bevaring. Bygningen er oppført på BYAs gule liste. Kristian Augusts gate 13 forutsettes revet i planinitiativet. Bebyggelsen har ingen vesentlig kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi, BYA vil ikke motsette seg riving. Bygningen er ikke oppført på BYAs gule liste. Kristian Augusts gate 15 huser bl.a. Bårdar danseinstitutt. Bygget

forutsettes revet i planinitiativet, men anbefales fortrinnsvis bevart av Byantikvaren. Bygningen er ikke oppført på BYAs gule liste. BYA vil vurdere kulturminneinteressene knyttet til bygningen i forbindelse med videre planarbeid i området. Kristian Augusts gate 19, som bl.a. huser Tronsmo, forutsettes revet i planinitiativet. Bygningen har en viss arkitektonisk verdi, med Tronsmo som en vesentlig kulturhistorisk verdi, men BYA vil ikke motsette seg at bygningen rives. Kristian Augusts gate 21 har for- og bakbygninger oppført på Byantikvarens gule liste. Bakbygningene er forutsatt revet. Byantikvaren anbefaler at forbygningen reguleres med hensynssone bevaring og at bakbygningene bevares. BYA vil vurdere kulturminneinteressene knyttet til bakbygningen i forbindelse med videre planarbeid i området. Kristian Augusts gate 23 forutsettes bevart. BYA anbefaler at eiendommen reguleres med hensynssone bevaring. Bygningen er oppført på gul liste. St. Olavs gate 28-30, Centralkirken, vurderes som arkitektonisk og kulturhistorisk interessant. Forutsettes bevart i planinitiativet. Byantikvaren vil vurdere bygningen for oppføring på gul liste. St. Olavs gate 26: Nybygg er under oppføring. St. Olavs gate 24: Riving av forbygningen ble igangsatt i 2010, Byantikvaren frarådet dette. Bakbygningen er forutsatt revet i planinitiativet. Bakbygningens østfasade utgjør en viktig del av et bakgårdsmiljø med svært høy bevaringsverdi. Filadelfia-menighetens forsamlingshall har også visse arkitektoniske kvaliteter, og bør fortrinnsvis innpasses i en revitalisering av kvartalet. Byantikvaren vil vurdere kulturminneinteressene knyttet til Filadelfia-salen i forbindelse med det videre planarbeidet for området. St. Olavs gate 24 ble fjernet fra Byantikvarens gule liste over bevaringsverdige bygninger og anlegg i forbindelse med rivesaken. St. Olavs gate 22 / Pilestredet 27: Alfheimkomplekset

Den monumentale hjørnegården mot St. Olavs gate og Pilestredet er en del av det såkalte Alfheimkomplekset. Eiendommen omfatter både forbygning, mellombygning og bakbygning. Strukturen har referanser til tilsvarende industriarkitektur i Kreutzberg i Berlin, og som det er svært lite igjen av i Oslo etter byfornyelsen på 1980-tallet. Bebyggelsen har i sin helhet svært høy arkitektonisk og kulturhistorisk verdi, i fredningsklasse. I planinitiativet forutsettes to av de tre bygningene i St. Olavs gate 22/ Pilestredet 27 revet. Byantikvaren fraråder sterkt at bygningene rives. Byantikvaren varsler derfor at dersom de bevaringsverdige bakbygningene må rives, vil saken måtte sendes Riksantikvaren for vurdering av innsigelse, og alternativ plan utarbeides av Byantikvaren. Byantikvaren anbefaler at Alfheimkomplekset i sin helhet fredes. Pilestredet 25 / Universitetsgata 9 forutsettes revet i planinitiativet. Bebyggelsen har ingen vesentlig kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi, BYA vi ikke motsette seg riving. Bygningen er ikke oppført på BYAs gule liste. Universitetsgata 11 – Hotell Savoy forutsettes bevart i planinitiativet. Bygningen er både arkitektonisk og kulturhistorisk interessant.

Bygningen er oppført på gul liste. Byantikvaren ønsker at eiendommen også reguleres med hensynssone bevaring. Planinitiativets nærområde: Planområdet ligger sentralt i 1800-tallsbyen Oslo, med svært mange av den unge nasjonens offentlige prestisjebygg i nærmiljøet. Høringsinnspillet oppsummerer de viktigste. **Byantikvarens vurdering:** Byantikvaren vurderer planinitiativet som en videreføring av saneringer i etterkrigstiden og helt frem til 1980-tallet. Tiltaket vil føre til en ytterligere svekkelse av et allerede presset kvartal. Den foreslåtte saneringen i kombinasjon med voldsomme byggehøyder og et historieløst formspråk vil ikke bare svekke kvartalets egenverdi, men også forringe og svekke omliggende monumentale bygningsstruktur, og de omliggende monumentalbygningenes symboleffekt. Det historiske bysentrum som struktur, med jevne byggehøyder, er viktig å ta vare på. Prosjektet, slik det illustreres i planinitiativet, vil bidra til å svekke strukturen i det historiske bysentrum. Byantikvaren er generelt positiv til en revitalisering av kvartalet. Lokalisering av Universitetet i Oslo er en interessant videreføring av det gamle universitetsanlegget. Størstedelen av arealet, slik det er presentert i planinitiativet, er avsatt til kontorlokaler, forventelig for et "stort, norsk konsern". Dette sprenger kvartalets begrensninger, etter Byantikvarens oppfatning. Byantikvaren er positiv til å åpne for gjennomgang, dersom dette ikke løser opp karréstrukturen. Byantikvaren anbefaler at en revitalisering av kvartalet sees i sammenheng

med fremtidige planer for Tullinløkka. Byantikvaren krever ikke en arkeologisk registrering av planområdet.

Byantikvarens konklusjon: Med det store omfanget av riving og nye høye bygg, i sterk kontrast med den eldre teppebyen, varsler Byantikvaren at saken vil sendes Riksantikvaren for vurdering av innsigelse ved offentlig ettersyn. Det må også forventes alternativ plan utarbeidet av Byantikvaren.

Statens vegvesen (SVRØ)

Statens vegvesen arbeider for tiden med et forprosjekt for videreutvikling av Ring 1 som kollektivprioritert hovedåre. Blant annet vurderes trikk i Frederiks gate og midtstilt kontra sidestilt kollektivfelt og bedring av holdeplasstandard. Tiltaket må tilpasses den løsning som velges for framtidig Ring 1, og bilatkomst inkludert varelevering kan ikke skje fra Ring 1. Høy utnyttelse kan anbefales på grunn av sentral beliggenhet med god kollektivdekning. Det forutsetter at det ikke legges til rette for bilparkering for ansatte og kunder. SVRØ ønsker å involveres i videre planprosess.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

EBY kjenner ikke til forhold som har betydning for planinitiativ i dette området. EBY nevner ikke noe om behov for utbyggingsavtale.

Statsbygg

Innledningsvis nevner Statsbygg at området vanligvis blir kalt Kristian Augustkvarartalet. Tiltaket vises med store visuelle virkninger for den representative byen, der maktens motiver er balansert i en historisk bystruktur. I dette historiske institusjonsområdet bør det ikke innføres ny monumentalitet uten en vurdering av institusjonenes behov og en klargjøring av de offentlige hensyn som skal ivaretas. Kapittel 6 i planinitiativet viser foreløpig en selektiv referering av aktuelle føringer. Forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring er omdiskutert, ikke minst å heve byggehøyder for områder der planen samtidig skal sikre historisk egenart. Disse aspektene ved planforslaget kan etter Statsbyggs syn vanskelig legges til grunn for før det foreligger en vedtatt plan. Tullinløkka er vist som en forplass eller park i publiserte illustrasjoner, til tross for forslagsstillers klare avgrensning av planområdet. Dette kommenteres også på møtereferatet fra første møte mellom Entras konsulent Rambøll og Plan- og bygningsetaten. Sistnevnte stiller spørsmål ved hvorfor Tullinløkka ikke er inkludert i planforslaget. Statsbygg finner det betenkelig at et privat konserns utbyggingsønsker skal legge føringer for offentlig areal med nasjonale institusjoner. Statsbygg utreder utviklingsmuligheter for Tullinløkka. Museumsbyggene Nasjonalgalleriet og Kulturhistorisk museum har begrenset fleksibilitet, det kan være avgjørende at det blir mulig å plassere støttefunksjoner i nybygg på Tullinløkka. Det er derfor viktig at Entras planer ikke kommer i konflikt med dette utviklingsbehovet. Statsbyggs arbeid er i en tidlig fase. Dersom plansaken fremmet av Entra inkluderer Tullinløkka i planområdet, eller på andre måter legger føringer for utviklingen av Tullinløkka, vil Statsbygg vurdere innsigelse mot planforslaget. Det fremheves som viktig med god dialog mellom Entra, Statsbygg og kommunen i det fremtidige planarbeidet.

Ruter AS

En bærekraftig fortetting av sentrumskjernen er med på å bygge opp under prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging. Området har et godt kollektivtilbud. Statens vegvesen har satt i gang et prosjekt for å øke personkapasiteten på Ring 1. God kollektivfremkommelighet på Ring 1 er derfor avgjørende for å ta forventet trafikkvekst. Trikk i Kristian Augustsgate opprettholdes i Ruters strategiplan, det forventes økt frekvens på linja. Ruter mener det må jobbes med en optimalisering av forholdet for trikk og fotgjengere i Kristian Augusts gate. Forholdene for fotgjengere langs Pilestredet er i dag dårlig tilrettelagt. Prosjektet gir mulighet for å styrke sentrale gangakser ved å avsette tilstrekkelig plass for fotgjengere samt etablere tverrforbindelser gjennom kvartalet mellom sentrale holdeplasser. Ruters pågående arbeid med ny sentrumstunnel for Metro viser en mulig ny metrostasjon på St. Olavs plass. Prosjektet bør vurdere hvordan adkomst og ganglinjer gjennom området kan bygge

opp om et slikt grep. Adkomst til kvartalet må være fra Universitetsgata, for ikke å komme i konflikt med viktige kollektivtraseer.

Brann- og redningsetaten (BRE)

Planarbeidet må ivareta muligheter for redning og slokning, særlig er forhold knyttet til atkomst og slokkevann viktig. Brannhydranter foretrekkes fremfor brannkummer. Det gis en sterk anbefaling om installering av sprinkleranlegg eller andre egnede stasjonære slokkeanlegg, også der dette ikke er et forskriftsmessig krav.

Vann- og avløpsetaten (VAV)

Kartutsnitt er vedlagt innspillet. VAV viser til at det ligger VA-ledninger rundt hele kvartalet. Det går en hovedavløpsledning fra Edvard Storms gate til St. Olavs gate som vil komme i konflikt med tiltaket. Det antas at denne kan tas ut av drift, men dette må avklares med VAV. Det ligger også en privat avløpsledning i kvartalet og flere bygg er tilkoblet denne. Ved utbygging vil kjelleretasjene komme relativt nære hovedledningene. Utbygger har ansvar for å gjøre tiltak som sikrer mot skader eller følgeskader. Trykksonen for vann er +80 i området, og skisserte punkthus kan få problemer med tilstrekkelig vanntrykk. Tiltakshaver må ivareta problemet. Et punkt om lokal overvannshåndtering bes medtatt i reguleringsplanbestemmelsene, og det anbefales at overvannshåndtering og -fordrøyning sees i sammenheng med utomhusplanen. Gjennomføring av tiltak som beskrevet i planinitiativet utløser ikke behov for utbyggingsavtale.

Forslagsstillers kommentar til høringsuttalelsene til planinitiativet

Kommentar til innspill fra Bydel St. Hanshaugen Forslagsstiller er fornøyd med at bydelen er positiv til kvartalets innhold/program. Bygningsmassen er utformet med utgangspunkt i dette programmet. Utformingen skal bearbeides og konkretiseres gjennom planprosessen. God tilgang på kollektive reisemidler gjør det naturlig å legge til grunn en lav p-dekning, i henhold til Oslo kommunes parkeringsnormer. *Bydel Frogner* Forslagsstiller er tilfreds med at bydel Frogner er positive til planinitiativet og gangforbindelsen som antydes.

Bymiljøetaten (BYM) Basert på de ulike innspillene antas kjøreatkomst å måtte være i Universitetsgata. Parkering vil bli tilrettelagt etter Oslo kommunes p-normer, og hensyn til tilrettelegging for funksjonshemmede vil ivaretas. Varelevering på egen tomt, uten rygging på kommunal vei, vil ivaretas. Forslagsstiller vil utarbeide trafikkanalyse etter BYMs anbefalinger. Kommentarene om tregate i St. Olavs gate og sykkelprioritering i Universitetsgata tas til etterretning.

Byantikvaren (BYA) Forslagsstiller registrerer uenighet primært om byggehøyder/formspråk/symboleffekt og om riving av enkelte av bygningene, men at Byantikvaren også er positive til en revitalisering av kvartalet og ny/utvidet lokalisering av UiO. Uenigheten om riving dreier seg i hovedsak om Alfheim-kompleksets to bakgårdsbygninger. Byantikvaren hevder at den foreslåtte rivingen, byggehøyder og formspråk vil svekke kvartalets egenverdi, forringe og svekke omliggende monumentale bygningsstruktur og de omliggende monumentalbygningenes symboleffekt. Forslagsstiller er uenig: Det historiske bysentrum som struktur, med variasjon i byggehøyder innenfor en skala, er forslagsstillers utgangspunkt. Eksisterende bystruktur og byggehøyder bevares, mens større høyder etableres inne i kvartalet. Forslagsstiller mener at prosjektet, underordner seg både struktur og skala i det historiske bysentrum fram til vår tid. Formspråk mener forslagsstiller det foreløpig er for tidlig å diskutere, foreløpige visualiseringer må betraktes som skissemessige. Forslagsstiller er enig i at forholdet til de etablerte monumentalbygg og institusjoner er et viktig moment som må tillegges vekt i utformingen av bygningene. I tråd med Høyhusstrategien vil det bli utarbeidet et alternativt planforslag dersom det foreslås høyhus. Forslagsstiller håper dette alternativet kan være et godt utgangspunkt for dialog med Byantikvaren om spørsmål knyttet til bystruktur. I tråd med Byantikvarens anbefaling vil følgende bygninger bli foreslått regulert med hensynssone bevaring, i kombinasjon med relevante formål:

- Hotell Savoy (Universitetsgata 11)

- Treiders hovedbygning mot gate (Kristian Augusts gate 21)
- Kontorbygget i Kristian Augusts gate 23 (tidligere Norsk Arbeidsgiverforening)
- Alfheimgårdens hovedbygning mot gate (Pilestredet 27 / St. Olavs gate 22)

Avviket mellom forslagsstiller og Byantikvaren på dette punktet dreier seg om Alfheimkomplekset, hvor Byantikvaren ønsker å frede hele komplekset, foruten at Byantikvaren ønsker å vurdere Treiders bakgårdsbygninger nærmere. Forslagsstiller vil, i tråd med PBEs tilbakemeldinger, utrede ulike alternativer for bevaring, gjenbruk/transformasjon eller riving av Alfheimkompleksets bakgårdsbygninger, se kapittel "Utredningstalternativer". Byantikvarens forslag om fredning av hele Alfheimkomplekset er for øvrig knyttet til fredning etter kulturminnevernloven.

SVRØ (Statens Vegvesen region øst) Forslagsstiller er kjent med SVRØs forprosjekt for Ring 1, og vil ta hensyn til dette i utformingen av planforslaget. Bedret kollektivdekning vil være positivt for tiltaket. Parkering forutsetter forslagsstiller blir etter de til enhver tid gjeldende parkeringsnormer i Oslo kommune, som avveier hensynet mellom tilstrekkelig, men ikke for mye parkering. Forslagsstiller foreslår et medvirkningsopplegg som inkluderer SVRØ, se eget kapittel om medvirkning. *Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)* Forslagsstiller registrerer at det ikke nevnes noe om behov for utbyggingsavtale.

Statsbygg Forslagsstiller registrerer at det finnes mulige alternative navn på kvartalet, men "Kristian August-kvartalet" er også et navn som brukes om nabokvartalet, avgrenset av Universitetsgata, Pilestredet og Kristian Augusts gate. Klargjøring av de offentlige hensyn og forholdet til monumentalitet er temaer i planprosessen. Skisse til planprogram er, som Statsbygg kommenterer, ikke komplett, men har forhåpentligvis blitt komplett fra og med høringsutkastet. Forslagsstiller mener KDP byutvikling og bevaring er et bedre utgangspunkt for å vurdere nye tiltak enn den generelle soneplanen. En rekke diskusjoner har funnet sin konklusjon i dette høringsutkastet. Det er et omforent dokument fra PBE og BYA, og er oversendt byrådsavdeling for byutvikling (BYU) for behandling. Forslagsstiller har ikke til hensikt å bebygge eller på andre måter legger føringer for Tullinløkka. Forslagsstiller ønsker, i likhet med Statsbygg, å unngå at Tullinløkka blir en del av planområdet. Etter forslagsstillers oppfatning vil det være stor grad av fleksibilitet og mulighetsrom for Statsbyggs prosess på Tullinløkka. Forslagsstiller Entra og Statsbygg har en ryddig og åpen dialog som Entra håper kan fortsette.

Ruter Forslagsstiller er tilfreds med at Ruters er enig i et av utgangspunktene for prosjektet, nemlig å bygge opp under sentrumskjernen med god kollektivdekning. Som en naturlig følge av dette ønsker forslagsstiller å legge til rette for kollektivtilbud i området, både trikk i Kristian Augusts gate og buss på Ring 1. En eventuell ny atkomst for Metro er en unik mulighet for å knytte dette kvartalet til kollektivtilbudet. Imidlertid er forslagsstiller bekymret for at denne muligheten vil være en uavklart intensjon som kan forrykke framdriften. Forholdene og tilgjengeligheten for fotgjengere, både i og rundt kvartalet, er et sentralt tema i prosjektet. Forslagsstiller mener Ruters forslag om å benytte Universitetsgata som atkomst er en god løsning. *Brann- og redningsetaten* Forslagsstiller vil ta hensyn til Brann- og redningsetatens kommentarer knyttet til atkomst og slokkevann. Konkret utforming av brannhydranter/brannkummer og eventuelt sprinkleranlegg vil vurderes i prosjekteringsfasen. VAV Flere av innspillene til VAV er knyttet til en senere byggefase, og forslagsstiller har stor glede av å få fram disse momentene allerede nå. Til reguleringsplanen vil forslagsstiller vurdere overvannshåndtering og hvordan dette innarbeides i planforslaget. Forslagsstiller registrerer at forslaget ikke utløser behov for utbyggingsavtale.

Tematisk oppsummering av høringsuttalelsene til planinitiativet

Formål og intensjon Forslagsstiller forstår et flertall av innspillene til planinitiativ som positive til intensjonen om undervisning og universitet i kvartalet, og kunnskapsbaserte næringer knyttet til dette.

Utformingen I illustrasjonene som har fulgt planinitiativet, og som følger planprogrammet, er ny bebyggelse utformet med lave gesimshøyder som kompletteres med bakenforliggende høyhus. Forslagsstiller registrer skepsis til høydene og utformingen disse illustrasjonene viser. Behovet for å samspille med monumentaliteten i omkringliggende bygningsmasse, og respekten for dette byområdets integritet, skal bearbeides og konkretiseres gjennom planprosessen. Blant annet bør UiO gis en utforming som både signaliserer betydningen et universitet har og posisjon og rolle i det bysamfunnet det er en del av.

Samordnet areal- og transportplanlegging Flere av innspillene til planinitiativet betoner betydningen av å bygge opp under sentrumskjernen med god kollektivdekning. Forslagsstiller mener dette er et sentralt poeng ved prosjektet: Sentralt beliggende eiendommer må bebygges med høy tetthet slik at kollektivsystemene i sentrum får høy dekning.

Gangforbindelser Forholdene og tilgjengeligheten for fotgjengere, både i og rundt kvartalet, er et sentralt tema i prosjektet. Attraktive gjennomganger er ønskelig sett fra forslagsstillers side, og vil konkretiseres gjennom planprosessen. Målpunkt i og utenfor kvartalet vil være viktige parametre i utformingen av gangforbindelsene.

Trafikale forhold og parkering Atkomst via Universitetsgata virker som mest realistiske mulighet for en ny felles atkomst til kvartalet. Hensynet til trikk i Kristian Augusts gate og Ring 1 i Pilestredet gjør det lite ønskelig med andre atkomster, og tilsvarende ønskelig å sanere flest mulig eksisterende atkomster, særlig i Kristian Augusts gate.

Behov for utbyggingsavtale Forslagsstiller registrer at verken Bymiljøetaten, Vann- og avløpsetaten eller Eiendoms- og byfornyelsesetaten nevner behov for utbyggingsavtale. Forslagsstiller antar dermed at dette temaet som avklart gjennom planinitiativet.

Utredningsalternativene

Bakgrunn for utredningsalternativene

Utredningsalternativene er en kombinasjon av forslagsstillers ønsker om utredningsalternativer og PBEs tilbakemeldinger. Alternativene er utarbeidet gjennom prosessen med planseminar og planinitiativ. Forslagsstillers intensjon er primært å vise hvorvidt ulike måter å utvikle kvartalet gir muligheter for å tilfredsstille leietaker UiOs behov. PBEs tilbakemelding åpner for at det utredes særskilt et alternativ som viser til forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring (KDP BB). Et slikt utredningsalternativ er inkludert.

Bevaring

I tråd med Byantikvarens anbefaling vil følgende bygninger bli foreslått regulert med hensynssone bevaring, i kombinasjon med relevante formål:

- Hotell Savoy (Universitetsgata 11)
- Treiders hovedbygning mot gate (Kristian Augusts gate 21)
- Kontorbygget i Kristian Augusts gate 23 (tidligere Norsk Arbeidsgiverforening)
- Alfheimgårdens hovedbygning mot gate (Pilestredet 27 / St. Olavs gate 22) (Alfheimgårdens bakgårdsbygninger er behandlet ulikt i utredningsalternativene, se nedenfor.)

0-alternativet: Dagens utnyttelse – bevaringsalternativet

0-alternativet er referansealternativet for utredningene og innebærer at UiO m.m. ikke etableres.

- Formål: Uendret (dvs. undervisning, kontor, forsamlingslokale, hotell, forretninger, bevertning m.m.)
- Utnyttelse: Uendret (dvs. ca %-BRA = 400 %)

Alternativ 1: Entrás foretrukne alternativ

Entras alternativ skal utvikles i form av en planskisse (utkast til planforslag forut for offentlig ettersyn). Hovedintensjonen i forslaget er å gi mulighet til å utvikle universitet og undervisning, primært i nye bygg men også som mulig endret bruk av eksisterende.

- Formål i utredningsalternativet: Undervisning, øvrige eksisterende formål (kontor, forsamlingslokale, kultur, hotell, forretninger, bevertning)
- Utnyttelse: Inntil %-BRA = 700 % for undervisningsformål i sammenhengende samlet utbyggingsvolum

Alternativ 2: Eksisterende gesims, maks. 42 m inne i kvartalet, passasjer gjennom kvartalet (jf PBEs alternativ 2 som konkretisert i journalpost 201200848-31)

Alternativet skal beholde foreslåtte høyder mot gate, men ha maks 42 m byggehøyde inne i kvartalet. Det skal etableres romlige, fungerende passasjer og uterom i/gjennom kvartalet.

- Formål i utredningsalternativet: Undervisning, kontor, øvrige eksisterende formål (forsamlingslokale, hotell, forretninger, bevertning)
- Utnyttelse: Inntil %-BRA = 700 % for undervisningsformål i sammenhengende samlet utbyggingsvolum

Alternativ 3: Alfheimkompleksets bakbygninger bevares helt eller delvis.

Alternativ 3a): Eksisterende gesimshøyder mot gate og maks. 42 m inne i kvartalet.

Alternativ 3b): I kombinasjon med høyhus Alternativet skal vise mulighetene for og konsekvensene av å bevare mer av bygningsmassen.

- Formål i utredningsalternativet: Undervisning, kontor, øvrige eksisterende formål uendret
- Utnyttelse: Inntil %-BRA = 700 % for undervisningsformål i sammenhengende samlet utbyggingsvolum

Alternativ 4: Utnyttelser og høyder som foreslått i utkast til kommunedelplan for byutvikling og bevaring

Utredningsalternativet tilsvare volumer og høyder som foreslått i utkast til kommunedelplan for byutvikling og bevaring (KDP BB)

- Formål i utredningsalternativet: Undervisning, kontor, øvrige eksisterende formål uendret
- Utnyttelse: Inntil %-BRA = inntil 700 % innenfor visse retningslinjer som utkast til KDP BB redegjør for.

Utredningsmetoder og sammenstilling

Program for planarbeidet skal inkludere aktuelle problemstillinger knyttet til planens virkninger for miljø og samfunn.

Planprogrammet skiller mellom metoden for utredningen og bakgrunnen/kilder. Metodene som skal benyttes er:

- Redegjørelse (dvs. en tekstlig oppsummering av grunnlaget)
- Vurdering (dvs. en tekstlig vurdering av temaet, evt. med illustrasjoner)
- Simulering/beregning (dvs. beregning av et gitt tema, ofte ved hjelp av egnet programvare)

Bakgrunn/kilder for utredningen er enten:

- Eksisterende data som innhentes
- Nyregistrering/kartlegging av tema

Konsekvensutredningen vil sammenstille de ikke-prissatte konsekvenser separat fra de prissatte. Prissatte konsekvenser vil fremgå som kostnadsvurderinger innenfor hvert enkelt tema (med oppgitt usikkerhet), mens de ikke-prissatte vil samles under ett.

Det gjøres verdivurderinger av de områdene som kan bli berørt av tiltaket. Verdivurderingene for hvert tema angis på en skala fra liten – middels -til stor verdi, og vises på en figur.

Omfang er en vurdering av hvilke konkrete endringer tiltaket antas å medføre for de ulike områdene. Omfanget vurderes for de samme områdene som er verdivurdert, og vurderes i forhold til referansealternativet. Omfanget angis på en femdelt skala: svært negativt – negativt – lite/intet – positivt – svært positivt og vises på en figur.

Med konsekvenser menes de fordeler og ulemper tiltaket vil medføre i forhold til referansealternativet. Her kombineres verdi og omfang, og temaet plasseres i en figur der konsekvensene angis fra stor positiv konsekvens til stor negativ konsekvens.

Utredningstemaer

Utredningene skal benyttes til å vurdere om planforslaget gir gode (eventuelt akseptable) løsninger, og om forslaget er en forbedring eller svekkelse i forhold til eksisterende situasjon. Tabellen nedenfor redegjør for hvilke temaer som forslagsstiller mener det er relevante å utrede. Utredningstemaene er samkjørt med PBEs tilbakemelding til planinitiativet (jf journalpost 201200848-30). Temaene skal utredes med utgangspunkt i de ulike nivåene *byen – området – kvartalet*. Noen temaer er bare relevant å utrede på ett eller to av nivåene. Hvilke nivå(er) som er aktuelle for de ulike temaene er angitt med i tabellen i planprogrammet s 36

Planforslaget vurderes gjennom utredningsalternativenes konflikt eller samsvar med overordnede planer og retningslinjer. Overordnede føringer er her bl. annet PBEs tilbakemelding til planinitiativet.

Naturmangfold

Planområdet er i dag helt utbygget, med noen åpne, asfalterte bakgårder. I følge kommunens database er det ikke registrert viktig biologisk mangfold innenfor planområdet. Naturmangfold skal imidlertid alltid vurderes, jf naturmangfoldloven, og vil være et tema i forbindelse med konsekvensutredningen.

Planavgrensning

Planavgrensningen må vurderes i forhold til igangsatte planarbeider av Ruter og Statens vegvesen på vei- og fortausarealer som omkranser kvartalet. Videre må planavgrensningen vurderes i forhold til veggliv på eksisterende bebyggelse, eksisterende gatenett, teknisk infrastruktur som trikkespor og rørkulvert i Kristian Augusts gate. Utvidelse av planområdet med Universitetsgata mellom Kristian Augusts gate og Pilestredet som del av planområdet utredes.

Forholdet til Tullinløkka

Forholdet til Tullinløkka utredes: Hvordan tiltak i planen påvirkes av ulike fremtidsscenarier for dette byrommet.

Kulturminner og verneinteresser i byen, området og kvartalet.

Konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø skal vurderes. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. I denne sammenheng er det bevaringsverdige kulturminner/kulturmiljø som menes. Bevaringsverdige bygninger og bygningsmiljøer skal vurderes i forhold til muligheter og eventuelle begrensninger det gir for utnyttelsen av planområdet. Dette gjelder konsekvensene av tiltaket både for bevaringsverdige bygninger og bygningsmiljøer innenfor kvartalet men også for nærområdet / byen.

Miljøfaglige forhold

Lokale forhold som støy, luftkvalitet, lokalklima (vind og turbulens) og sol- og skyggeforhold er sentrale utfordringer innenfor planområdet og konsekvensene tiltaket har for disse temaene skal utredes. Utforming og plassering av bygningsvolumer utvikles i samspill med utredningene og i samspill med eventuelle avbøtende tiltak. Videre skal forurenset grunn, renovasjonsløsning og lokal overvannshåndtering utredes. Det vil for øvrig bli utarbeidet miljøoppfølgingsprogram dersom dette kreves.

Bakgrunn/kilder

- ÅDT-tall og trafikkberegninger
- Eksisterende data

Metode

- Tekstlige vurderinger
- Simuleringer og modellanalyser i egnet programvare
- Kart/illustrasjoner

Trafikkforhold

De trafikale konsekvensene av tiltaket vurderes og utredes: Veistandard, kapasitet, forhold til hovedgater, atkomstforhold, varelevering, parkering, trafiksikkerhet, forhold for gående og sylende, snarveier, varelevering, parkering og kollektivtrafikk – herunder mulig ny metrostasjon.

Bakgrunn/kilder

- Eksisterende datagrunnlag og trafikk tall
- Eventuelt andre trafikkanalyser gjort i forbindelse med tilgrensende planer

Metode

- Tekstlige vurderinger
- Eventuelt illustrasjoner (plangrafikk og foto)
- Beregning av trafikkgenerering av ulike typer virksomhet
- Beregninger av virkninger av tiltak
- Analyse trafikkavvikling / tilbakeblokkering i kryss

Sosial infrastruktur

Konsekvensene for offentlig service skal vurderes. Dette gjelder både planområdets behov og egnethet for ulike typer service, inkludert barnehage, samt konsekvensene av at eventuelt eksisterende servicetilbud må finne nye lokaliseringer.

Teknisk infrastruktur

Planområdet vil inneholde virksomhet som må knyttes til teknisk infrastruktur. Konsekvenser for teknisk infrastruktur, som vann- og avløpsledninger, strøm og tele, fjernvarme, renovasjon med mer, skal beskrives. Både eksisterende situasjon og eventuelle forslag til avbøtende tiltak skal beskrives.

Estetikk og byggeskikk

Estetikk og byggeskikk utredes på reguleringsplannivå, altså uten at det nødvendigvis foreligger konkret arkitektonisk bearbeidelse av alle temaer. Fortettingspotensial, bebyggelsesstruktur, bebyggelsesmønster, skala og proporsjoner, formspråk, materialitet og uterom utredes.

Landskap og siktlinjer

Landskap og siktlinjer skal utredes gjennom å vise fjern- og nærvirkning. Det skal illustreres hvordan tiltaket vil oppleves fra Johanne Dybwads plass/ Studenterlunden, Slottsparken/Slottsbakken, 7.juniplassen, St. Hanshaugen, Pilestredet Park/Pilestredet, St. Olavs gate, Botanisk hage, Sinsen, Ekebergrestauranten, Fram/ Bygdøyenes, fjorden/innseilingen til Oslo, samt inne i kvartalet.

Stedsutvikling

Med stedsutvikling menes hvilke viktige utviklingstrekk for området og byen som tiltaket vil bidra til. Det skal vurderes hvilke konsekvenser tiltaket får for byutvikling og områdeutvikling med bakgrunn i planlagt arealbruk og bygningssammensetning/programmering.

Barns og unges interesser

Det er flere tilbud for barn og unge innenfor planområdet i dag. Det vil bli nødvendig å finne erstatningsareal for disse aktivitetene og tilbudene, enten innenfor planområdet eller i nærområdet. Konsekvensene for eventuelt bortfall av tilbud og hvordan disse kan erstattes skal beskrives.

Universell utforming

Temaet gjelder uterom, ny og eksisterende bebyggelse. Konsekvensene for funksjonshemmede, bevegelseshemmede og orienteringshemmede, som følge av tiltaket, skal vurderes.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Økonomiske konsekvenser for det offentlige (forstått som kostnadene til offentlig infrastruktur og erverv som alternativene forutsetter) vurderes.

Metode

- Kostnadsoverslag etter anslagsmetoden uten full anslagsprosess, innenfor en usikkerhet på +/- 25 %, eller annen egnet metodikk for kostandsberegning

Bakgrunn/kilder

- Utredningsalternativene
- Metodikk for anslagsprosess (forenklet)

Juridiske forhold

Juridiske konsekvenser for det offentlige (forstått som konsekvenser for avtaler som alternativene forutsetter) skal vurderes. Dette inkluderer behovet for rekkefølgebestemmelser, utbyggingsavtaler, salgavtaler og andre offentligrettslige eller privatrettslige avtaler.

Interesse motsetninger

Konsekvensutredningen skal redegjøre for interesse motsetninger.

Bakgrunn/kilder

- Planlagt tiltak
- Tilbakemeldinger på planprogram og planinitiativ

Metode

- Tekstlige vurderinger

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

ROS-analyse er et lovkrav. I prosessen kommer ROS etter planforslaget med utredninger – det utføres en ROS-analyse av planforslaget. Likevel skal ROS-analysen kunne påvirke forslaget dersom denne avdekker behov for endringer av planen. ROS-analysen er et vedlegg til planen,

og er ikke en del av konsekvensutredningen. ROS-analysen utformes som en enkel rapportering med beskrivelse av risiko og sårbarhet, med vurdering av behovet for ytterligere utredninger (for eksempel behov for kompleks ROS-analyse i henhold til NS 5814), basert på identifikasjon av hendelser. Fakta innhentes fra eksisterende dokumentasjon og datagrunnlag

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren registrerer at forslagsstiller i høringsperioden særlig ber om tilbakemelding på de utredningsalternativene som foreslås, og forslaget til opplegg for medvirkningsprosess.

Bydelsdirektøren mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er utførlig. Bydelsdirektøren mener at det på dette tidspunkt er vanskelig å gi konstruktiv tilbakemelding på utredningsalternativene i saken før konsekvensutredningen foreligger med mer eksakt kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene.

Bydelsdirektøren viser til bydelens uttalelse til planinitiativet, og ser at punkter i uttalelsen også støttes av flere av de kommunale etatene, Byantikvaren og Plan- og bygningsetaten.

Bydelsdirektøren registrerer den klare uttalelsen fra Plan- og bygningsetaten i forhold til at utbyggingsprogram og høyder må reduseres kraftig, og at form må bearbeides for å bedre tilpasse seg de nasjonalt viktige, bevaringsverdige omgivelsene. Videre varsler Byantikvaren at det store omfanget av riving og nye høye bygg, i sterk kontrast med den eldre teppebyen, gjør at de vurderer å sende saken til Riksantikvaren for vurdering av innsigelse ved offentlig ettersyn. De varsler også at det kan forventes en alternativ plan utarbeidet av Byantikvaren. Forslagsstiller foreslår derfor, i tråd med PBEs tilbakemeldinger, å utrede ulike alternativer for bevaring, gjenbruk/transformasjon eller riving av bygningsmassen i planområdet.

Bydelsdirektøren mener de foreslåtte utredningsalternativene tilstrekkelig hensyntar de synspunkter og kommentarer som fremkommer ved planinitiativet.

Bydelsdirektøren ser at Bymiljøetaten vil kreve at parkering skal være i henhold til enhver tid gjeldende parkeringsnormer, inkludert sykkelparkering, hvor behovet antas å være betydelig. Bydelsdirektøren mener bydelen bør holde fast ved uttalelsen til planinitiativ hvor bydelen går i mot økt parkeringskapasitet i området og mener at økt transportbehov må møtes med bedre kollektivtransport og bedre fremkommelighet for myke trafikanter.

Ved etablering av parkeringsplasser på området bør det avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.

Bydelsdirektøren mener miljøoppfølgingsprogram må utarbeides og tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i dette. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og bygget må derfor tilknyttes fjernvarmeanlegget. Bydelsdirektøren mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstiller passivhusnivå, om mulig har grønt tak og at det tas sikte på miljøsertifisering av bygget ved ferdigstillelse.

Bydelsdirektøren mener det er svært positivt at det legges opp til aktiv medvirkning fra og dialog med relevante grupper i planprosessen.

Alle foreslåtte formål innenfor planområdet forutsetter universell utforming av bebyggelse og uteområder.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget registrerer at forslagsstiller i høringsperioden særlig ber om tilbakemelding på de utredningsalternativene som foreslås og forslaget til opplegg for medvirkningsprosess.

Bydelsutvalget viser til bydelens uttalelse til planinitiativet, og fastholder denne.

Bydelsutvalget mener det er svært positivt at det legges opp til aktiv medvirkning fra og dialog med relevante grupper i planprosessen.

Bydelsutvalget mener de foreslåtte utredningsalternativene tilstrekkelig hensyntar de synspunkter og kommentarer som fremkommer ved planinitiativet.

Bydelsutvalget mener at det er vanskelig å gi konstruktiv tilbakemelding på utredningsalternativene i saken før konsekvensutredningen foreligger, med mer eksakt kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene.

Bydelsutvalget mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er utførlig.

2. Bydelsutvalget går i mot økt parkeringskapasitet i området og mener at økt transportbehov må møtes med bedre kollektivtransport og bedre fremkommelighet for myke trafikanter.
Ved etablering av parkeringsplasser på området bør det avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.
3. Bydelsutvalget mener miljøoppfølgingsprogram må utarbeides og tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i dette. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og bygget må derfor tilknyttes fjernvarmeanlegget. Bydelsdirektøren mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstillende passivhusnivå, om mulig har grønt tak og at det tas sikte på miljøsertifisering av bygget ved ferdigstillelse.
4. Ved alle foreslåtte formål innenfor planområdet må forutsettes universell utforming av bebyggelse og uteområder.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:

Tullinkvartalet – Høringsforslag planprogram - www.entra.no/tullinkvartalet

Sak 27/12 Bydel St. Hanshaugen Klima- og miljøhandlingsplan 2012-2015

Arkivsak: 200400481

Arkivkode: 101

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Råd for funksjonshemmede	20.08.12	14/12
Eldrerådet	21.08.12	22/12
Ungdomsrådet	21.08.12	18/12
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	27/12
Bydelsutvalget	28.08.12	83/12

BYDEL ST. HANSHAUGEN KLIMA- OG MILJØHANDLINGSPLAN 2012-2015

Tidligere vedtak i saken:

BU-vedtak 42/12 , 24.4.2012 Bydelens miljø- og klimahandlingsplan 2012-2015

Vedtak: "Saken utsettes for ytterligere revidering basert på innspill fra åpent møte".

BU-vedtak 90/11,30.8.2011 Bydelens miljø- og klimahandlingsplan

Vedtak: "Saken utsettes til nytt bydelsutvalg er konstituert"

BU-notat mars 2011 Bydelens miljø- og klimahandlingsplan 2009-2013 revisjonsprosessen

BU-sak 14/2011 Fairtrade status 2011

BU-sak 109/10 Status for arbeid i tråd med bydelens miljø- og klimahandlingsplan

BU-sak 43/10 Miljøsertifisering – status- veien videre

BU-sak 70/09 Miljø- og klimahandlingsplan for Bydel St. Hanshaugen 2009–2013

Bydelens strategiske plan 2008 – 2011, vedtatt 18.12.2007, bydelen skal:

"Utarbeide en egen klimahandlingsplan for bydelen".

BU-sak 50/08 Intern høring av byøkologisk program 2008 – 2024 – Utvikling av lokale miljøhandlingsplaner

BU-sak 79/08 Bydelens arbeid med klima og miljø

BU-sak 51/08 Bydel St. Hanshaugen som Fairtradebydel

BU-sak 41/06 Organisering av LA-21-arbeidet i Bydel St. Hanshaugen

Saksframstilling/Faktaopplysninger:

Bydel St.Hanshaugen var tidlig ute med å ha en lokal klima- og miljøhandlingsplan. Bydelens plan ble vedtatt før flere av de sentrale planene var ferdige. De tre sentrale planene som særlig gir føringer for bydelens arbeid på miljøområdet er Byøkologisk program, Handlingsprogrammet for Fremtidens byer og Bystyremelding: Grønn kommune- innføring av miljøeffektivitet i Oslo kommune. Nytt Byøkologisk program og Handlingsprogrammet for Fremtidens byer ble begge vedtatt av bystyret 23.3.2011. Handlingspakke for bedre luftkvalitet, behandlet i bystyret februar 2011, sak 39/2011, legger også føringer for kommunens klimaarbeid.

For Byøkologisk program 2011- 2026 (foreligger nå handlingsplan for perioden 2012- 2015), Handlingsprogram for Fremtidens byer Oslo 2010-2014 og Handlingspakke for bedre luftkvalitet i Oslo vises til linker under.

Byøkologisk program 2011-2026

Bystyret har valgt 8 innsatsområder som Oslo kommune skal fokusere spesielt på for å realisere sine visjoner om en miljøvennlig og bærekraftig byutvikling og drift. For hvert av innsatsområdene beskrives mål, samt tiltak og strategier for hvordan målene kan nås.

1. Oslo skal redusere støy, luftforurensing og klimagassutslipp
2. Oslo skal arbeide for miljøeffektiv mobilitet og transport
3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling med miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom
4. Oslo skal ha kretsløpsbasert avfallshåndtering
5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur
6. Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning
7. Oslo skal samarbeide med innbyggerne, næringslivet og staten for et bedre miljø
8. Oslo skal bidra til og samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt.

Framtidens byer

er et nasjonalt program hvor de 13 største byene i Norge samarbeider for å redusere klimagassutslippene, tilpasse byene til kommende klimaendringer og forbedre miljøkvaliteten i byene generelt.

Store prosjekter som å fjerne all oljefyring, bygge en mer moderne t-bane og innføre et effektivt system for kildesortering er allerede godt i gang i Oslo. I tillegg skal nye prosjekter settes i gang gjennom Framtidens byer i Oslo for å oppnå målbare resultater og mobilisere til økt miljøinnsats:

- [Klimakampanje](#)
- [Bedre klimagassregnskap](#)
- [Kartlegging av sårbarhet for klimaendringer](#)
- [Visualisering av klimaendringenes konsekvenser](#)
- [Regional planstrategi for Oslo og Akershus](#)

Bydelens miljø- og klimahandlingsplan 2012-2015

Eksisterende plan ble vedtatt i mai 2009. Bydelsutvalget foretok en mindre revidering av planen i 2010, og vedtok at det skulle avholdes et åpent møte med lokale aktører ved senere revidering av planen. Ved det åpne møtet 18.04.2012 var miljø- og byutviklingskomiteen møteleder. Det var få fremmøtte, men det kom frem flere gode innspill til revisjonen av planen. Den reviderte handlingsplanen er denne gang ført i pennen av bydelens miljø- og byutviklingskomitee. Handlingsplanen bygger på bydelsdirektørens forslag fra april i år samt innspill fra det åpne høringsmøtet og fra komiteens medlemmer. Komiteens medlemmer har særlig vært opptatt av å finne relevante og gode indikatorer som i større grad enn tidligere muliggjør en kvalitativ vurdering av bydelens innsats og måloppnåelse på området. Bydelens plan har fokus på de områder hvor bydelen i størst mulig grad kan spille en rolle innenfor miljøarbeidet i Oslo, og der hvor ressursene kan brukes på den måten som antas å gi størst miljøeffekt. Tidsplaner for gjennomføring av tiltak innenfor planperioden vil fremgå av bydelens budsjett s2012 -2015 vil fremgå av

Bydelsdirektørens vurdering:

Bydelsdirektøren mener det er riktig at bydelens plan ses i lys av de sentrale planene, noe planen også gjør.

Bydelens miljø- og klimaarbeid ble tidligere knyttet opp mot bydelens Lokal agenda 21 forum (miljøgruppe). Det er en realitet at denne gruppen ikke har eksistert de siste tre årene.

Bydelsdirektøren mener det er svært vanskelig å få en bredt sammensatt lokal miljøgruppe til å fungere godt over tid. Bydelsdirektøren er kjent med at dette også er erfaringen fra andre bydeler som har hatt tilsvarende grupper. Bydelsdirektøren mener det er en bedre løsning at bydelen ved planlegging for gjennomføring av ulike tiltak vurderer hvem som bør involveres; det være seg engasjerte enkeltindivider, deler av næringslivet, etater og foreninger/virksomheter eller andre. Det vil imidlertid alltid være mulig å reetablere en miljøgruppe dersom dette skulle være ønskelig.

Som det fremgår av handlingsplanen ligger ansvaret for gjennomføring av svært mange av tiltakene på administrasjonen. Administrasjonen har begrensede ressurser til miljøarbeidet og bydelsdirektøren mener at en bydelsplan derfor må legges på et realistisk ambisjonsnivå. For enkelte tiltak i planen legges ansvaret politisk, det vil si gjennom bydelsutvalgets vedtak i ulike saker samt også prioritering for bruk av ressurser. For enkelte tiltak vil ansvaret for gjennomføring være delt mellom flere, da det fordres nært samarbeid med for eksempel organisasjoner, etater eller private.

Bydelsdirektøren mener at de skisserte hovedinnsatsområdene i dagens plan er realistiske, men at det kan bli utfordrende å få gjennomført alle tiltakene i planen. Bydelsdirektøren mener bydelen har en særlig rolle i å drive miljøarbeid i egen virksomhet, ved å feie for egen dør. Dette gjenspeiles også i planen. Miljøsertifisering i alle bydelens kommunale virksomheter er snart i mål, men det er viktig å holde høyt miljøfokus også fremover gjennom innføring av miljøledelse i alle bydelens virksomheter.

Bydelen ble i 2010 kåret til byens grønneste bydel for 3.gang, noe som viser at den innsatsen bydelen, private virksomheter og bydelens befolkning gjør på miljøområdet settes pris på.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget vedtar revidert Miljø- og klimahandlingsplan for bydelen 2012- 2015.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Trykte vedlegg:

Revidert miljø- og klimahandlingsplan 2012-2015 m/vedlegg

Utrykte vedlegg:

[Byøkologisk program 2011-2026](#)

Handlingsprogram for Fremtidens byer 2010-2014

Linker:

http://www.miljo.oslo.kommune.no/miljopolitikk_og_miljostyring/

[Revidert tiltakspakke for bedre luftkvalitet i Oslo - Byrådssak 285 av 16.12.2010](#)

[Handlingsplan for miljø og klima 2012-2015](#)

Sak 28/12 Status miljøfyrtårnsertifisering i bydelen

Arkivsak: 201201030

Arkivkode: 930

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Ungdomsrådet	21.08.12	20/12
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	28/12
Bydelsutvalget	28.08.12	84/12

STATUS MILJØFYRTÅRSERTIFISERING I BYDELEN

Bakgrunn for saken:

Alle Oslos etater og virksomheter skal miljøsertifiseres og innføre miljøledelse. For bydelen betyr dette at bydelens virksomheter skal driftes på en mest mulig miljøvennlig og effektiv måte, slik at miljøbelastningen blir så liten som mulig. For å bli miljøsertifisert må virksomhetene tilfredsstillende et sett med generelle miljøkrav innenfor temaer som arbeidsmiljø, avfall, energiforbruk, transport og innkjøp. De fleste må i tillegg tilfredsstillende spesielle bransjekrav. Alle virksomheter må resertifiseres hvert 3. år.

Miljøledelse innebærer for bydelens virksomheter ; å oppnå miljøsertifisering, samt videre miljøarbeid som sikrer at virksomheten beholder sertifikatet ved resertifiseringen hvert 3 år.

Saksframstilling/Faktaopplysninger:

Forankring i bydelen

Miljøledelse er i bydelen forankret i bydelens Strategiske plan, bydelens HMSplan og bydelens miljø og klimahandlingsplan.

- Bydelens strategiske plan 2012- 2015 ”
”Vi integrerer miljøledelse i lederopplæringsprogram og øvrig virksomhetsutvikling ”
- **Bydelens HMSplan**
Bydelen har i sin HMSplan et kapittel om Miljøledelse.
Ifølge HMSplanens prosedyre 7.6 Miljøledelse skal bydelens virksomheter rapportere på arbeid med miljø/ledelse ved HMS rapportering, samt gjennom årlig miljørapportering til Stiftelsen Miljøfyrtårn.
- Bydelens Miljø- og klimahandlingsplan.
Hovedinnsatsområde 4: Miljøeffektiv kommuneforvaltning

Sentral rapportering

Det forventes at bydelen rapporterer på miljøledelse i bydelens årsmelding.

De siste årene har det vært særskilt rapportering på **Ytre miljø** herunder antall miljøsertifiseringer, klimapåvirkning fra egne/leide lokaler (energibruk i bygninger, energibruk per kvadratmeter) og klimapåvirkning fra virksomhetens transport (CO₂-utslipp egen bilpark). Rapporteringen er i henhold til Byøkologisk program, pkt. 6. ;Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning.

Miljøeffektiv kommuneforvaltning

Miljøeffektiv kommuneforvaltning har vært et innsatsområde i bydelens strategiske planer de siste 10 årene. Også i bydelens Lokal Agenda 21 planer fra 2001 og i lokal Miljø og

klimahandlingsplan fra 2009 har miljøarbeid rettet mot bydelens tjenestesteder vært et fokusområde. Ved revisjon av planen i 2012 er miljøeffektiv kommuneforvaltning et av de 5 hovedfokusområdene, med hovedmål at samtlige av bydelens tjenestesteder skal miljøsertifiseres innen 2014.

Status miljøsertifisering

De siste årene har bydelens fokus vært å få miljøsertifisert alle bydelens kommunale virksomheter. At bydelen fortsatt ikke har klart dette har flere årsaker. Det er en forutsetning for miljøsertifisering at alle virksomheter er godkjent etter aktuelt lovverk. For eksempel har mange av bydelens barnehager manglet godkjenning etter Forskrift om miljørettet helsevern og har derfor ikke kunne bli sertifisert, før det siste året. Flere av bydelens virksomheter har også gjennomgått rehabiliteringsarbeider, er i midlertidige lokaler eller har vært på flyttefot.

Storbyavdelingen ligger nå ikke lenger under Bydel St.Hanshaugen. Flere av virksomhetene i tidligere Storby har dessverre mistet sin sertifisering. Bydelen konsentrerer seg hovedsakelig om egne tjenestesteder, men vil likevel oppfordre tidligere Storbyvirksomheter til resertifisering og invitere dem på fremtidig temamøte i bydelsregi.

Inneværende år ble bydelens hjemmetjeneste sertifisert samtidig med resertifiseringen av bydelens diverse kontorer og helsestasjonen i Akersbakken 27.

Det gjenstår sertifisering av følgende tjenestesteder i bydelen:

- 6 barnehager (inkl. 2 midlertidige)
- NAV i Pilestredet.
- Omsorgsboligene i Collets gate

Arbeidet med sertifiseringen er i gang ved 4 av virksomhetene, for de øvrige vil det bli oppstart på prosessen høsten 2012. For en bedre forankring av miljøarbeidet i disse virksomhetene vil det bli forsøkt kursing av internkonsulenter slik at de i all hovedsak selv vil stå for gjennomføring av arbeidet frem mot sertifisering.

Miljøarbeidet i de sertifiserte virksomhetene må også bedres og intensiveres. Flere av virksomhetene som nå skal resertifiseres har "hvilt på lauvbærene". Bydelens miljøfyrtårnkonsulenter (2) ønsker derfor ved siden av å bistå med sertifiseringsarbeidet også å invitere miljøkontakter/medlemmer av miljøgruppene i de sertifiserte virksomhetene til jevnlig møter m/ "miljøpåfyll" innenfor relevante tema 1-2 g/år. Første møte vil være nå i oktober.

Videre er det viktig at virksomhetene sikrer sin miljøkompetanse gjennom å ha en fast miljøkontakt, og at det sikres nyoppnevning ved avgang.

Dette er viktig, da det forventes av sertifiserte virksomheter at de årlig sender rapport til Stiftelsen Miljøfyrtårn, med rapportering på status og handlingsplaner.

Bymiljøetaten inviterer (tidligere MOS/Rådhuset) årlig til kurs for miljøkontakter om miljørapporteringen.

Videre inviterer de jevnlig til egne miljøkurs for barnehageansatte og miljøkurs for andre ansatte i kommunen for å øke miljøkunnskapen. I følge Byøkologisk program vil det bli avholdt flere kurs for å øke miljøkompetansen blant ledere i kommunale virksomheter og tjenestesteder.

Bydelen har de siste to år for å stimulere til miljøsertifisering av alle private og statlige bedrifter og virksomheter i bydelen gjennomført ulike tiltak som ; oppfordre til miljøsertifisering på bydelens nettside og i lokalavis, sendt/delt ut infomappe om miljøsertifisering til ulike virksomheter i bydelen og invitert til infomøte om miljøsertifisering.

Bydelen oppfordrer nå ved ulike godkjenning- og tilsynsbesøk også private virksomheter til å miljøsertifisere seg. Bydelen vil også gjøre tilsvarende oppfordring ved utleie av kommunal grunn og bruksendringssaker.

Bydelen vil følge opp de tiltak som går frem av bydelens reviderte miljø- og klimahandlingsplan på dette området.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Bydelsutvalget tar sak om status for bydelens miljøfyrtårnsertifiseringsarbeid til orientering.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Lenker:

http://www.miljo.oslo.kommune.no/miljopolitikk_og_miljostyring/miljoledelse_gronn_kommune/

<http://www.miljofyrtarn.no>

Sak 29/12 Tollbugata 1 Gnr/Bnr 207/242 - Reguleringsplan - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Vei og fortau

Arkivsak: 201001678

Arkivkode: 512.1

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	29/12
Bydelsutvalget	28.08.12	76/12

TOLLBUGATA 1 GNR/BNR 207/242 - REGULERINGSPLAN - SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR - VEI OG FORTAU

Sammendrag:

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, bebyggelse og anlegg samt hensynssone- bevaring kulturmiljø. Hensikten med planen er å knytte sammen østre del av Tollbugata med vedtatt reguleringsplan for Bjørvika, legge til rette for gjennomgående toveiskjøring i Tollbugata, samt ivareta Tollvesenets parkeringsbehov midlertidig, inntil dette kan løses på annen måte.

Planforslaget foreligger i to alternativer med ulike prinsipper for avkjørsel.

Plan- og bygningsetaten er selv forslagsstiller og anbefaler planforslagets alt. 1.

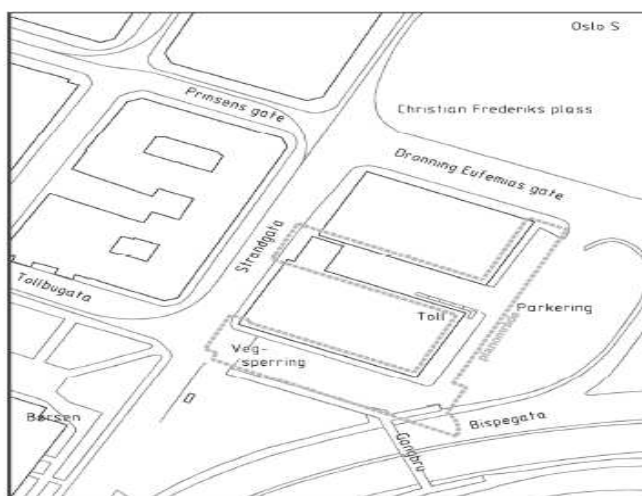
Saksframstilling:

Bakgrunn

Utgangspunktet for planarbeidet er behovet for å knytte sammen østre del av Tollbugata (mellom

Strandgata og Langkaigata) med den vedtatte reguleringsplanen for Bjørvika (S-4099), slik at Tollbugata henger sammen med tilstøtende reguleringsformål i Bjørvikaplanen.

I reguleringsplanen for Bjørvika er hensikten bl.a. å legge til rette for gjennomgående toveiskjøring i Tollbugata.



Dagens situasjon

I dagens situasjon har Tollbugata to felt som er enveisregulert i østgående retning. Øst for Strandgata er Tollbugata stengt med bom. Arealet innenfor bommen benyttes i dag til parkering for Tollvesenet.

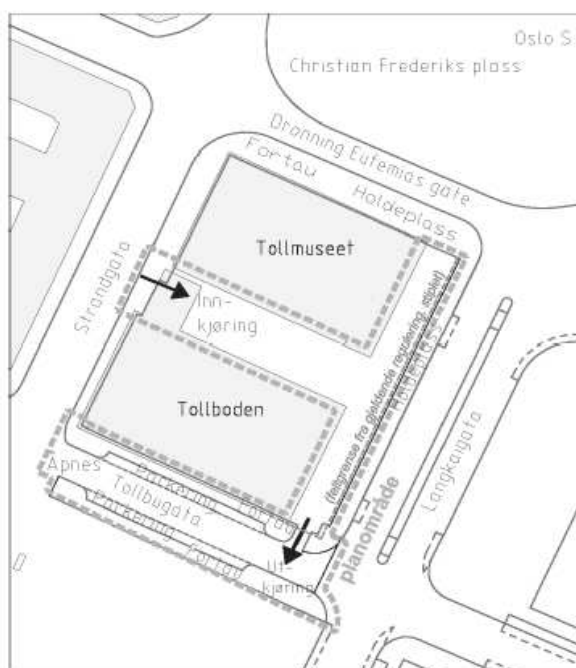
I vedtatt reguleringsplan for Bjørvika har Tollvesenet mistet alt areal som brukes til parkering i dag. Etter initiativ fra Tollvesenet foreslås løsninger som gir muligheter for å tilrettelegge for noe parkering på terreng. Dette gjelder p-plasser tilknyttet tolldriften, ikke parkering for ansatte. Det er også behov for å finne hensiktsmessig inn- og utkjøring til Tollbugata 1. Hele kvartalet, med unntak av bygningsmassen, omfattes derfor av planen.

Beskrivelse av planforslaget

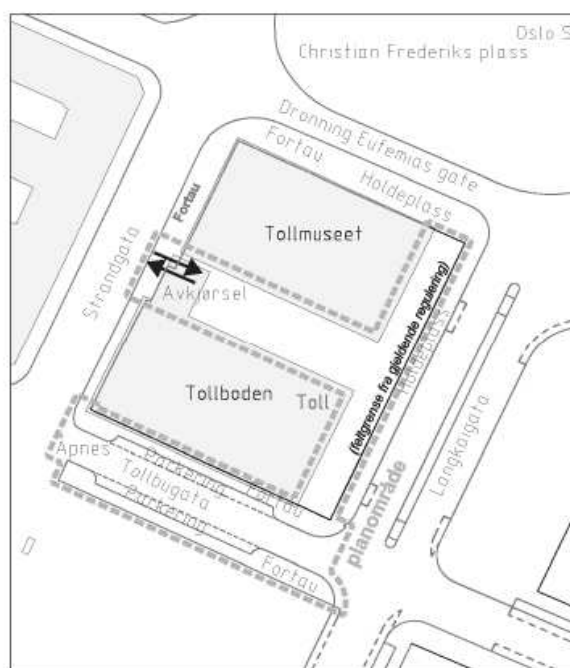
Planforslaget omfatter to prinsipielt ulike alternativer til inn- og utkjøring til Tollbugata 1.

Alt 1: Innkjøring i Strandgata, og utkjøring i Tollbugata med pålagt høyresving.

Alt 2: Inn- og utkjøring i Strandgata, med vendehammer.



Alternativ 1



Alternativ 2



Tollbodene mot sjøsiden / Langkaigata. Dagens situasjon.



Tollbodene mot Strandgata. Dagens situasjon.

Planforslaget omfatter også parkering i Tollbugata (felt C og D). Det foreslås at gateparkering i Tollbugata reguleres midlertidig, ettersom Tollvesenet har et ønske om å løse sitt parkeringsbehov permanent i Bjørvikaplanens felt A5a.

Tversnittet/bredden på Tollbugata økes ved å forskyve reguleringslinjen mot felt A5a ca 1 m mot sør-vest. Økt bredde gir mulighet for toveistrafikk med tosidig gateparkering og tosidig fortau.

Tosidig parkering i Tollbugata gir mulighet for tilsammen 12 p-plasser. Kjørebredden i Tollbugata foreslås til 7,0 m, av totalt 16,0 m inkludert fortau og parkering. Det forutsettes at det skiltes privat parkering for Tollvesenets biler.

Planforslaget gir også mulighet for at Tollvesenet kan parkere mellom Tollboden og Tollmuseet (felt A) og foran Tollboden og Tollmuseet (*felt B*).

Det reguleres ikke p-plasser i felt A, da dette er grunn som i dag er regulert til Tollboden.

Det foreslås at parkering i felt B reguleres midlertidig, med en uttalt målsetting fra Tollvesenets side om å løse sitt parkeringsbehov permanent i felt A5a.

De to alternativene til inn- og utkjøring gir ulike parkeringsmuligheter i felt B.

Alt. 1 forutsetter at bredden på felt B økes fra 7,5 m (som regulert) til 8 m for å få til skråparkering foran Tollmuseet. Forslaget gir mulighet for 4 p-plasser foran Tollboden, og 6 p-plasser som skråparkering inntil fasaden foran Tollmuseet.

I alt. 2 er bredden på felt B 7,5 m (som regulert) og fortausbredden 3,5 m. Alternativet gir kun mulighet for langsgående parkering i felt B, med 3 p-plasser foran Tollboden, og 4 p-plasser langs fasaden foran Tollmuseet.

Plan- og bygningsetaten anbefaler alt. 1 med innkjøring i Strandgata og utkjøring i Tollbugata. Alternativet har et enkelt kjøremønster for Tollvesenets biler, og reduksjon av fortausbredden gir mulighet for skråparkering foran Tollmuseet, som gir noen flere p-plasser.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 12 forhåndsuttalelser.

Bymiljøetaten: Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum må legges til grunn for planarbeidet. Reguleringsløsningene må sikre trafikksikkerhet og framkommelighet for kollektivtrafikk og etaten ber om å bli trukket med i det videre planarbeidet.

Brann- og redningsetaten har ingen bemerkninger utover at det må tas hensyn til mulighet for innsats ved brann eller andre ulykker i Tollbugata 1A.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten: EBY uttaler seg både ut fra sin grunneierrolle og ut fra sin rolle som overordnet kommunal avtalepart for utbyggingsavtaler. Gjennom "Levende Oslo" har EBY lagt premisser for opprustning av gater og plasser, premisser som bør følges, og har utover dette ingen merknader til arbeidet.

Byantikvaren gjentar fra uttalelse til planinitiativ at planområdet omfatter veggrunn og fortau foran Tollboden som er foreslått fredet etter kml. Fortausarealet foran Tollboden bør utformes i tråd med utformingen av fortauet mot Prinsens gate og Langkaigata. Forslaget refererer seg til "Kristianiafortauet" med storgatestein og natursteinsdekke (granitheller, lisenner eller skiferheller). Byantikvaren anbefaler at eldre gatestein under dagens asfaltdekke søkes inkludert i utforming av gaterommet. Byantikvaren har ingen kommentar til at gate reguleres toveiskjørt. I planområdet er det registrert automatisk fredete kulturminner og sjøavsatte kulturlag ca to meter under asfalt. Tiltak som kommer i konflikt med kulturminnene krever dispensasjon fra Riksantikvaren. Det vil være aktuelt å regulere automatisk fredete kulturminner til hensynssone.

Vann- og avløpsetaten peker på at VA-ledninger kan bli berørt og ønsker å holdes orientert om større endringer i gaten. Midgardsormen er et stort avløpsprosjekt der det blant annet legges 1000 med mer avløpsledning gjennom Tollbugata. I reguleringsplanen skal det redegjøres og legges til rette for lokal overvannshåndtering.

Statens Vegvesen Region øst mener planarbeidet for ny atkomst til Tollboden bør avgrenses mot fremtidig fortau på vestsiden av Langkaigata, slik at det ikke berører pågående utbygging av Dronning Eufemias gate og Langkaigata.

Fylkesmannen: Basert på oversendt informasjon er det ingen merknader og det vises til aktuelle overordnede føringer.

Oslo politidistrikt: Av trafikksikkerhetsmessige hensyn anbefales alternativ 2, hvor innkjøringen skjer fra Strandgata og utkjøring i Tollbugata, med forutsetning at denne blir påbudt til høyre.

Tollregion Oslo og Akershus presiserer at Tollregion Oslo og Akershus har et sterkt behov for å forbli i Tollbugata 1. Som leietaker hos Entra Eiendom var ikke Tollvesenet høringsinstans da reguleringsplanen for Bjørvika ble vedtatt i 2003. Eiendommen på omlag 3 mål har plass til ca 75 kjøretøy og for Tollvesenet er det viktig å være plassert i sentrum pga oppgaver i Oslo havn, på Oslo S og på bussterminalen. I reguleringsplanen for Bjørvika er inn- og utkjøringsmulighetene til Tollbugata 1, samt alle parkeringsplasser fjernet, og gir uløselige praktiske og administrative utfordringer. En detaljreguleringsplan for Tollbugata 1 betyr at Tollvesenet likevel kan opprettholde sin operative virksomhet med 60 tjenestekjøretøy under forutsetning av hensiktsmessig inn- og utkjøring og parkeringsplasser til tjenestebiler og publikum. Tollvesenet kan akseptere forslag om innkjøring fra Strandgata mellom Tollvesenets eksisterende bygninger. Utkjøringen må imidlertid foretas i Tollbugata der det er mulighet for utkjøring uten å måtte snu/rygge. Alternativ 2 er en nødvendig forutsetning for fortsatt drift i Tollbugata 1

med utkjøring i Tollbugata, ca 12 parkeringsplasser foran Tollboden, samt 12 parkeringsplasser langs Tollbugata.

Hav Eiendom AS har mottatt melding om oppstart via Oslo Havn KF, beklager manglende invitasjon til samråd, ber om å holdes orientert om planarbeidet og har følgende kommentarer: Oslo Kommune ved EBY og HAV Eiendom AS er i gang med å gjøre avtale om makeskifte og kjøp av eiendommer i Bjørvika, deriblant felt A5a-b i Bjørvikaplanen. HAV Eiendom AS er i gang med å forberede planinitiativ for felt A5 der det legges opp til atkomst til felt A5 skjer fra Strandgaten, mens trikketrasé for fjordtrikken er satt som opsjon i planen.

Oslo Havn KF har ingen merknader til oppstart av planarbeidet.

Ruter AS peker på at bystyret 28.9.2011 vedtok at Tollbugata skal være en ren kollektivgate for buss. Langkaigata er også en viktig busstrasé med stoppested mellom Tollbugata og Dronning Eufemias gate, hvor det må påregnes mange ventende og forbipasserende. Stoppestedet må få nødvendig bredde og plass til lehus. Krysset mellom Tollbugata og Langkaigata må utformes slik at busstrafikken kan foregå smidig. Nedre del av Tollbugata må trolig breddeutvides slik at buss kan møtes i krysset. Og Ruter ber om å bli trukket med videre i planarbeidet.

Plan- og bygningsetatens kommentarer til forhåndsuttalelser

Bymiljøetaten: Tas til orientering. Planforslaget er i tråd med gatebruksplanen, hvor det etableres toveis busstrafikk i Tollbugata.

Brann- og redning setaten: Tas til orientering. Forslaget er ikke til hinder ved brann eller ulykker.

Eiendoms- og by fornyelsesetaten: Tas til orientering. Planforslaget er ikke i strid med "Levende Oslo"s premisser for opprusting av gater og plasser.

Byantikvaren: Byantikvarens uttalelse er tatt til følge.

Vann- og avløpsetaten: Tas til orientering. Overvannshåndtering håndteres i byggeplanfasen. Statens Vegvesen Region øst: Ønske fra SvRø om å redusere planområdet til ikke å omfatte fortauet som er under bygging, er ikke imøtekommet i planforslagets alternativ 1.

Fortausbredden er i dette alternativet redusert med 0,5 m til 3 m og bredden på plassen foran Tollvesenets bygninger er økt tilsvarende med 0,5 m til 8 m. Dette gir bedre manøvreringsplass og mulighet for skråparkering foran Tollmuseet, med noen flere p-plasser.

Fylkesmannen: Tas til orientering.

Oslo politidistrikt: Tas til orientering. Det som refereres som alt. 2 er nå endret og kalles alt. 1.

Tollregion Oslo og Akershus: En av hensiktene med planforslaget er å ivareta Tollvesenets behov for tjenesteparkering. Ut i fra våre illustrasjoner er det i Plan- og bygningsetatens anbefalte alt. 1 plass til ca 10 biler foran Tollboden og Tollmuseet, ikke 12 biler.

Hav Eiendom AS: Tas til orientering. Så langt vi kan vurdere er forslaget ikke i konflikt med innsendt planinitiativ.

Oslo Havn KF: Tas til orientering.

Ruter AS: Planforslaget er i tråd med gatebruksplanen som viser toveis busstrafikk i Tollbugata. PBE er klar over mange ventende og forbipasserende passasjerer på holdeplassen foran Tollboden. I byggeplanene til SvRø (godkjent byggesak) er fortausbredden redusert fra 4 m (som regulert) til 3,5 m. I planforslagets alt. 1 foreslås det å redusere fortausbredden med ytterligere 0,5 m til 3 m.

Bymiljøetatens uttalelse til planforslaget foreligger. Vedlagt. Bymiljøetaten (BYM) er negativ til å benytte deler av Operaallmenningen til privat parkering, og mener Tollvesenet bør vurdere andre lokaliseringalternativer. Dersom det skulle vedtas privat parkering i Operaallmenningen mener BYM at det er viktig at denne tidsbegrenses slik som reguleringsbestemmelsenes §6 legger opp til. BYM mener videre det bør tas inn en setning i reguleringsbestemmelsene om at parkeringsfelt B, C og D skal opparbeides til fotgjengerareal når tillatelsen til å ha parkering utgår.

BYM fraråder på det sterkeste å tilrettelegge for alternativ 1, med utkjøring i Tollbugata, da de mener utkjøringen er plassert alt for nær krysset og rett i et gangfelt. Trafikksikkerhetsmessig er dette en dårlig løsning. Selv med høyresvingeforbud vil konflikten mellom biler som kjører ut, fotgjengere og biler som skal parkere i Tollbugata bli stor. I tillegg vil Tollbugata i fremtiden bli en viktig busstrase, noe som ikke vil gjøre situasjonen med den nevnte adkomsten noe bedre.

BYM stiller spørsmål til planlagt parkering i Tollbugata, felt C og D, da de tilrettelegger Tollbugata som toveis busstrase. Dagens praksis i Oslo kommune legger ikke opp til at de foreslåtte parkeringsplassene i Tollbugata kun kan reserveres for Tollvesenets kunder(privatisering). BYM mener dagens praksis også bør gjelde i denne reguleringen, og mener Oslo Politidistrikt må kommentere om de ønsker at dagens praksis skal forandres. I så fall vil dette danne presedens for kommende saker.

BYM mener Alternativ 2, med inn-/utkjøring fra Strandgata, men uten parkering i felt C og D er akseptabel når det tidsbegrenses iht. reguleringsbestemmelsenes §6.

Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering

Overordnede mål

Bjørvika er i endring som del av den overordnede Fjordbystrategien, bl.a. med vekt på allmenninger av høy kvalitet, herunder Operaallmenningen. "Levende Oslo" har utarbeidet eget premissdokument for utforming av gatene i Kvadraturen (se figur).

Arealene utenfor Tollboden er knyttet til premissene i Fjordbyplanen, som igjen er fulgt opp i reguleringsplan for Bjørvika. I disse forutsettes arealene inn mot Tollboden å bli en del av Operaallmenningen. Tilrettelegging for parkering på arealet nærmest fasaden kan anses å være i strid med ambisjonene bak Operaallmenningen, hvor selve Tollboden vil få en mer fremtredende rolle enn den har hatt i de siste tiårenes trafikksystem.

Det er likevel ønske om å legge til rette for parkering i Tollbugata og foran Tollboden og Tollmuseet fordi dette er en forutsetning for å opprettholde Tollvesenets virksomhet i følge Tollvesenet.

Kulturminner

Tollbodene er regulert til spesialområde med formål bevaring, og fredningssak pågår. I planområdet er det registrert automatisk fredete kulturminner og sjøavsatte kulturlag ca to meter under dagens asfalt.

Avgrensningen av hensynssonen er ikke endelig avklart og vil kunne bli endret etter offentlig ettersyn. Bygningene har kvaliteter som identitetsskapende monumentalbygg i Oslo.

Behandlingen av tilstøtende arealer krever tilsvarende oppmerksomhet, hvor Operaallmenningens ambisjoner sikter mot å fange opp dette. Tilrettelegging for parkering vil kunne anses å være i konflikt med ambisjonene bak Operaallmenningen.

Byantikvarens påpeking av ønsket beleggstein (bruk av "Kristianiafortauet og gjenbruk av eldre gatestein under dagens asfaltdekke) er konkretisert gjennom forslag til bestemmelser.

Trafikkforhold

Tollboden har i dag innkjøring til gårdsrommet fra Bjørvika-siden. Gjeldende regulering konkretiserer ikke atkomsten, heller ikke Bjørvikaplanen, dvs. bygningen har ingen regulert adkomst. Innkjøring fra Strandgata, som foreslås i både alt. 1 og alt. 2, vurderes riktig av hensyn til den overordnede Operaallmenningen.



Utsnitt av Gatebruksplanen (2011).

I følge gatebruksplanen (2011) vil Strandgata fortsatt ha kollektiv- og biltrafikk. I Ruters strategi for kollektivtrafikk i sentrum vises stoppested for både by- og regionbuss i Strandgata. Avkjørsel i Strandgata til Tollboden vil komme i konflikt med et stoppested for buss, men representerer samtidig en avkjørsel uten store trafikkmengder. Avkjørselen vil også komme i konflikt med to eldre trær, hvor ett av trærne trolig vil måtte felles.

Planforslagets alt. 1 har utkjøring i Tollbugata, med pålagt høyresving. Løsningen gir en noe anstrengt situasjon som ikke gir rom for svingbevegelser med større kjøretøyer. Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering er at utkjøring i Tollbugata gir et enkelt og oversiktlig

kjøremønster for Tollvesenets mindre biler, og at dette kan aksepteres forutsatt at det kun tillates høyresving ut fra Tollvesenets eiendom, dvs uten kryssing av kjørefelt.

Planforslagets alt. 2 har vendehammer og utkjøring i Strandgata. Rygging og vending av Tollvesenets biler foran Tollboden kan skape farlige trafikksituasjoner internt for Tollvesenet. Plan- og bygningsetaten mener derfor at utkjøring i Tollbugata gir en bedre løsning enn vendehammer og utkjøring i Strandgata.

Bymiljøetaten har i møter og innspill i forbindelse med forarbeidene til planen vært skeptisk til utkjøring i Tollbugata ut i fra trafikksikkerhetshensyn. Utkjøring i Tollbugata kommer nær lysregulert kryss og dette kan være uheldig med tanke på en uoversiktlig trafikksituasjon for gående i krysset.

I følge bystyrets vedtak om gatebruksplanen skal Tollbugata være ren kollektivgate med toveis busstrafikk. I tillegg viser planforslaget tosidig parkering for Tollvesenet i Tollbugata. Med tanke på kollektivtrafikkens fremkommelighet innebærer dette en noe anstrengt situasjon. Plan- og bygningsetaten vurderer likevel dette foreløpig akseptabelt for å imøtekomme Tollvesenets behov.

Bymiljøetaten mener det er lite ønskelig med privat parkering i offentlig gate, og at gateparkering kan være uheldig i gate med stor kollektivtrafikkbelastning.

Mot Langkaigata er det i Bjørvikaplanen regulert et bilfritt fortausareal. Etter opparbeidelse av Langkaigata vil avstanden fra veggliiv til kjørebane være 11 m. Iht Statens vegvesens byggeplaner

planlegges fortauet foran Tollboden, med holdeplass og leskur, 3,5 m bredt. Det gjenstår da en bredde mellom bakkant fortau og veggliiv på 7,5 m til evt. parkering for Tollvesenet. Dette er knapt, og gir ikke rom for skråparkering (alt. 2).

I alt. 1 foreslår Plan- og bygningsetaten å redusere fortausbredden mot Langkaigata til 3 m, som gir 8 m bredde til parkering, og mulighet for skråparkering. Plan- og bygningsetaten ser at den reduserte fortausbredden gjør situasjonen anstrengt, men alt. 1 anbefales foreløpig og anses som akseptabelt for å oppnå planforslagets hensikt som er å løse Tollbodens parkeringsbehov midlertidig, inntil dette kan løses på annen måte.

Bymiljøetaten mener imidlertid det er uheldig å redusere fortausbredden i Langkaigata fra opprinnelig regulert 4 m til 3 m, da smalere fortau kan bli problematisk mht. etablering av leskur og framkommelighet for fotgjengere.

Gulvareal i Tollbodene er samlet ca 4700 m². Dersom reguleringsbestemmelsene for Bjørvikaplanen benyttes for kontorformål tilsvarer dette at det tillates 8 p-plasser for Tollboden. Tollvesenet knytter imidlertid sitt parkeringsbehov på 60 p-plasser til etatens særlige funksjon.

Parkering på terreng/gateplan er ikke ønskelig i Bjørvikaområdet, og utgangspunktet for tilsvarende vurdering for Tollboden anses å være Bjørvikaplanen. Denne krever generelt at parkering skal løses under terreng.

Arealet sør for Tollboden / sørsiden av Tollbugata (felt A5a - b i Bjørvikaplanen) eies av HAV Eiendom, og er regulert til byggeformål. Arealet er p.t. gjenstand for makeskifte/kjøp av eiendommer i Bjørvika.

Arealet må anses som et mulig alternativ for parkeringsløsning for Tollboden. Dette betinger imidlertid at Tollbodens parkeringsbehov meldes inn i den pågående prosessen omkring felt A5a. Dette forutsettes å ivaretas av Tollvesenet.

Risiko- og sårbarhet

Risiko og sårbarhetselementer er vurdert i henhold til Plan- og bygningsetatens sjekklister for risiko og sårbarhet. En vurdering av muligheten for aktuelle hendelser som kan berøre samfunnssikkerhet og beredskap (ras, skred, flom, alvorlige ulykker, radonstråling, akutt forurensing, brann- og eksplosjonsfare, høyspenningsanlegg, skytebane) tilsier at tiltaket ikke innebærer fare for slike hendelser. Arealet er tilsvarende utsatt for flom ved høyvann / stigning av havnivå som Bjørvika for øvrig. Det anses ikke å være behov for egen ROS-analyse.

Teknisk infrastruktur

Det forutsettes at dette ivaretas i byggeplanfasen

Estetikk og byggeskikk

Plan- og bygningsetaten mener at planforslaget opprettholder gate- og byromskvaliteter iht. intensjonen i reguleringsplanen for Bjørvika. Parkeringsrekke ut mot Langkaigata er ikke ønskelig, men noen få plasser nærmest byggene kan aksepteres som en midlertidig situasjon mht videreføring av Tollvesenets drift.

Barns interesser

Planen omfatter ikke forhold som særskilt ivaretar barns interesser.

Universell utforming

Universell utforming må ivaretas i forbindelse med valg av materialer og skilting.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget er ikke til hinder for planlagt opparbeiding av Langkaigata.

Juridiske forhold

Planen forutsetter skiltvedtak for parkering i Tollbugata for Tollvesenets biler, samt for pålagt høyresving ved utkjøring i Tollbugata.

Interessemotsetninger

Det har ikke framkommet vesentlige interessemotsetninger.

Plan- og bygningsetatens foreløpige konklusjon

Tollbodene har en særegen funksjon og rolle som del av et sentralt offentlig rom, og det er positivt at den synliggjøres i den viktige Operaallmenningen. Plan- og bygningsetaten mener at bevaring ved bruk er et positivt prinsipp. Samtidig representerer forslaget konflikt i forhold til ambisjonene for opparbeidelsen av Operaallmenningen med rause fotgjengerarealer av høy kvalitet, og konflikt i forhold til atkomst fra Strandgata pga. bussholdeplass og eldre trær. Plan- og bygningsetaten ser de ulike konfliktene i situasjonen. Foreløpig vil Plan- og bygningsetaten likevel anbefale at det legges til rette for parkering foran Tollboden for å imøtekomme behovet knyttet til Tollvesenets daglige ekspedisjon/tollklarering, dvs, ikke p-plasser for de ansatte.

Alt.1 anbefales foreløpig som løsning for atkomst.

Plan- og bygningsetaten vil likevel understreke at det ut fra Operaallmenningens fremtidige betydning som overordnet offentlig rom er ønskelig at Tollvesenets p-behov søkes løst permanent under bakken i tilstøtende kvartal felt A5a i Bjørvikaplanen. Slik regulering i påvente av annen permanent løsning er ikke ideelt. Plan- og bygningsetaten vil likevel anbefale planforslaget med bakgrunn i at Tollvesenet selv har gitt uttrykk for en målsetting om permanent løsning som nevnt.

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren forstår Plan- og bygningsetatens ønske om å imøtekomme Tollvesenets behov knyttet til p-plasser for daglig ekspedisjon/tollklarering. Imidlertid er p-plasser i dette området i konflikt i forhold til ambisjonene for opparbeidelsen av Operaallmenningen med rause fotgjengerarealer av høy kvalitet. Bydelsdirektøren er her enig med Bymiljøetaten som mener at dersom det skulle vedtas privat parkering i Operaallmenningen, så må denne tidsbegrenses slik som reguleringsbestemmelsen §6 legger opp til. Tollvesenets p-behov må snarest søkes løst permanent under bakken i tilstøtende kvartal felt A5a i Bjørvikaplanen, noe Tollvesenet selv har gitt uttrykk for at det vil bli tatt initiativ til.

Det bør videre tas inn en setning i reguleringsbestemmelsene om at parkeringsfelt B, C og D skal opparbeides til fotgjengerareal når tillatelsen til å ha parkering utgår.

Bydelsdirektøren mener at Bymiljøetatens uttalelse bør vektlegges. Bymiljøetaten fraråder på det sterkeste å tilrettelegge for alternativ 1, med utkjøring i Tollbugata, da de mener utkjøringen er plassert alt for nær krysset og rett i et gangfelt. Trafikksikkerhetsmessig er dette en dårlig løsning, noe bydelsdirektøren er enig i. Løsningen vil medføre konflikter mellom biler som kjører ut, fotgjengere og biler som skal parkere i Tollbugata.

Tilrettelegging av Tollbugata som en viktig toveis busstrase er ikke forenlig med utkjøring fra Tollboden til og de foreslåtte parkeringsplassene i felt C og D i Tollbugata.

Bydelsdirektøren støtter derfor Bymiljøetatens i at Alternativ 2, med inn-/utkjøring fra Strandgata, men uten parkering i felt C og D er akseptabel når det tidsbegrenses iht. reguleringsbestemmelsenes §6.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget går inn for Alternativ 2, med inn-/utkjøring fra Strandgata, men uten parkering i felt C og D, når det tidsbegrenses iht. reguleringsbestemmelsenes §6. Bydelsutvalget mener at Bymiljøetatens uttalelse av 2.7.2012 bør vektlegges. Bydelsutvalget mener alternativ 1 er en dårlig løsning trafikksikkerhetsmessig, med utkjøring alt for nær krysset og rett i et gangfelt. Løsningen vil medføre konflikter mellom biler som kjører ut, fotgjengere og biler som skal parkere i Tollbugata. Tilrettelegging for planlagt toveis busstrase i Tollbugata er ikke forenlig med utkjøring fra Tollboden og med de foreslåtte parkeringsplassene i felt C og D i Tollbugata.
2. Bydelsutvalget mener opparbeidelse av p-plasser i dette området vil være i konflikt i forhold til ambisjonene for opparbeidelsen av Operaallmenningen med rause fotgjengerarealer av høy kvalitet. Tollvesenets parkeringsbehov må snarest søkes løst permanent under bakken i tilstøtende kvartal felt A5a i Bjørvikaplanen.
3. Det bør videre tas inn en setning i reguleringsbestemmelsene om at parkeringsfelt B, C og D skal opparbeides til fotgjengerareal når tillatelsen til å ha parkering utgår.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:

Kunngjøring

Planforslag

Faktaark

Reguleringsbestemmelser

Uttalelse fra Bymiljøetaten

Sak 30/12 Storbylegevakt i Oslo - Kirkeveien ved Ullevål sykehus - Kunngjøring om reguleringsarbeid med konsekvensutredning og planprogram til offentlig ettersyn

Arkivsak: 201200619

Arkivkode: 512

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Miljø- og byutviklingskomiteen	22.08.12	30/12
Bydelsutvalget	28.08.12	81/12

STORBYLEGEVAKT I OSLO - KIRKEVEIEN VED ULLEVÅL SYKEHUS - KUNNGJØRING OM REGULERINGSARBEID MED KONSEKVENsutredning OG PLANPROGRAM TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Sammendrag:

Bydelen har fra forslagsstiller Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester, ved Arkitektfirmaet C. F. Møller Norge AS, mottatt kunngjøring om oppstart av reguleringsarbeid med konsekvensutredning og offentlig ettersyn av planprogram.

Dagens legevakt i Storgaten har betydelige utfordringer med hensyn til fremtidig kapasitet, tilgjengelighet og kvalitet. Av denne grunn planlegges derfor bygging av ny hovedlegevakt i Oslo, lokalisert øst for Ullevål sykehusområde og nord for Kirkeveien (Ring 2).

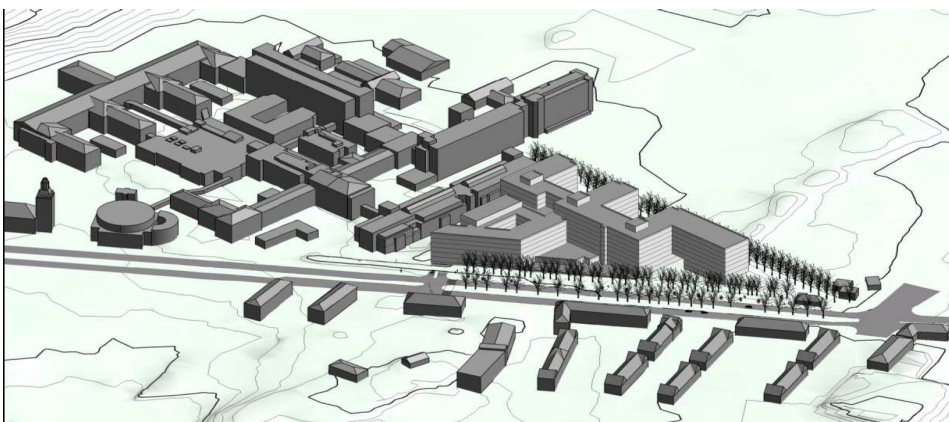
Arealbehovet til Storbylegevakten overgår maksimal utnyttelse i gjeldende regulering, og formålet med planarbeidet er å legge til rette for en høyere utnyttelse av området for bebyggelse og anlegg, tilpasset behovet til Storbylegevakten.

Trafikkadkomsten til Storbylegevakten foreslås etablert fra ny rundkjøring i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien i øst, adskilt fra Oslo universitetssykehus Ullevål.

Reguleringsforslaget omfattes av krav om konsekvensutredning, og forslag til program for planarbeidet legges nå ut til høring.

Frist for å gi uttalelse er satt til 24.08.2012.

Det oversendte planprogram er tatt inn i saksfremstillingen.



Tidligere vedtak i saken:

AU - Uttalelse til planinitiativ av 19.04.2012

” Det foreligger noen innspill fra SV til planinitiativet:

- Framkommeligheten for syklistere må sikres i den planlagte rundkjøringa. Ring 2 må være sammenhengende godt framkommelig på sykkel. Av erfaring vil rundkjøringer føre til at veien brytes opp for syklistere som må inn i det samme maskineriet som bilene. Ikke minst kan dette bli et problem her når det er opp til fem veier som skal møtes i rundkjøringa. Dette kan for eksempel løses ved å ha et felt for sykler på utsida av rundkjøringa.
- At det er behov for parkering på en legevakt er åpenbart. Men det er viktig at den parkeringskjelleren ikke blir brukt til å utvide parkeringskapasiteten for beboerne i området (utleievirksomhet). Parkeringskjelleren skal kun dekke behovet til legevakten og tilhørende helsetjenester.
- Støtter fullt ut Ruters innspill om å sikre framkommeligheten til kollektivtransporten.”

Saksframstilling:

Bakgrunn for saken

Dagens legevakt i Storgata har betydelige utfordringer med tanke på fremtidig kapasitet, tilgjengelighet og kvalitet. Av den grunn planlegges det en ny hovedlegevakt i Oslo. Teknisk utvikling betyr at et optimalt akutttilbud i fremtiden krever en større grad av nærhet til ulike spesialiserte tjenester og behandlingsformer.

Det satses derfor på en løsning der legevakten har to lokaliseringer. Disse vil være Storbylegevakten og en utvidet legevaktbase. Legevaktbasen vil kunne utvides videre i forhold til befolkningsveksten og i stor grad kunne erstatte eller avlaste Storbylegevakten i en beredskapssituasjon.

Bystyret har 27.10.2010 sak 362/11 vedtatt at Storbylegevakten skal legges i tilknytning til et sykehus med akuttkirurgiske funksjoner. Ullevål er det eneste sykehuset i Oslo med disse funksjonene.

Behovet for en Storbylegevakt er analysert og behandlet i flere utredninger i perioden 2008-2011.

Legevaktens funksjon og innhold i dag er blant annet beskrevet i prosjektrapporten «Fremtidens

storbylegevakt i Oslo» (06.11.2008). Behovsutredningene dannet grunnlag for bystyrets prinsippvedtak om å bygge Storbylegevakten på Ullevål. Det faglige innhold i Storbylegevakten beskrives i rapporten «Innhold i Storbylegevakten» (15.07.2011). I 2011 ble det også utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) hvor en rekke alternativer ble vurdert, og som skal skape en dokumentert og sporbar sammenheng fra et identifisert behov til valg av konsept.

Formål med planarbeidet og vurdering av utredningsplikt

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en høyere utnyttelse av området for bebyggelse og anlegg, tilpasset behovet til Storbylegevakten.

Gjeldende regulering for området har en maksimal utnyttelse som er beregnet til å tilsvare bruksareal (BRA) på ca. 30.000 m². Arealbehovet til Storbylegevakten overgår denne rammen. Trafikkadkomsten til Storbylegevakten foreslås etablert fra ny rundkjøring i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien i øst, adskilt fra Oslo universitetssykehus Ullevål.

Planforslaget skal:

- Legge til rette for utbygging av en tidsriktig, rasjonell og effektiv Storbylegevakt i tilknytning til de akuttkirurgiske funksjonene på Oslo universitetssykehus Ullevål, med et første byggetrinn som dekker befolkningens behov frem til 2030.
- Sikre en øvre ramme for utnyttelse som tar høyde for Storbylegevaktens fremtidige arealbehov.
- Sikre at den nye Storbylegevakten fremstår som en selvstendig institusjon henvendt mot byen.

- Angi bebyggelsesstruktur, høyder og utnyttelse som samspiller med sykehusområdets øvrige bebyggelse, med en oppbrutt volumoppbygging mot Ring 2 og Nordre gravlund.
- Sikre en miljøvennlig bebyggelse med lavt energibehov i kombinasjon med høy arkitektonisk kvalitet.
- Etablere ny rundkjøring og egen adkomst fra krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien. Adkomsten til Storbylegevakten skal være adskilt fra adkomsten til Oslo universitetssykehus Ullevål.
- Skape best mulig fremkommelighet for kollektivtrafikk og syklist i den nye rundkjøringen på Ring2.
- Sikre et mest mulig helhetlig byrom inntil den nye rundkjøringen, inkludert tilliggende arealer med trafostasjon og allé.

Planforslaget har en øvre ramme for BRA over og under terreng, eksklusive parkering under terreng, på 50.000 m², det tilsvarende en økning fra gjeldende regulering på ca. 20.000 m². Oslo kommune har som ansvarlig myndighet, besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes. Planområdet består av en kileformet tomt hvor det planlegges bebyggelse, samt veikrysset mellom Kirkeveien/ Griffenfeldts gate (Ring 2), Kierschows gate og Geitmyrsveien, hvor det planlegges ny trafikkløsning med rundkjøring. Den kileformede tomten innbefatter deler av Ring 2 og alléen i Nordre gravlund.

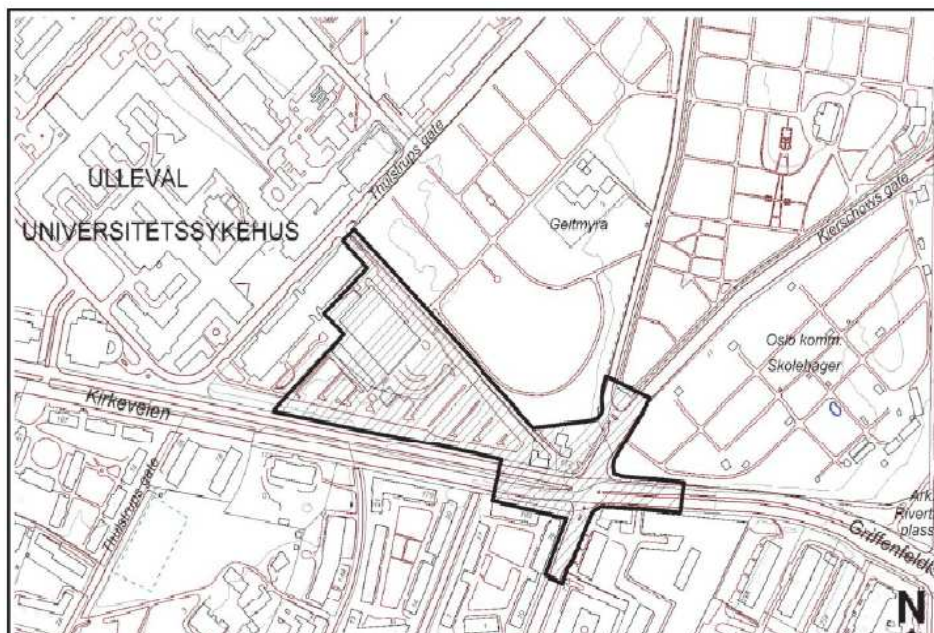
Planprosess

Planprosessen skal følge Oslo kommunes rutiner for innsendelse av planer og jf. fremdriftsplanen tas det sikte på oversendelse for endelig politisk behandling i september – oktober 2013.

Planarbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning. Allmennheten og berørte parter vil først og fremst informeres gjennom kunngjøring av oppstart og høring av planprogram, samt ved offentlig ettersyn.

Det bør vurderes avholdt et åpent informasjonsmøte i forbindelse med høringsperioden for planprogrammet eller alternativt ved offentlig ettersyn. Dette for å bidra til at berørte parter får nødvendig informasjon til mer aktiv medvirkning, samtidig som forslagsstiller får mulighet til å få frem korrekt informasjon om tiltaket tidlig i prosessen. Beboere i nærliggende boligområder vil i så fall bli spesielt invitert.

Under saksinnsyn på PBEs hjemmesider www.pbe.oslo.kommune.no vil korrespondanse til og fra PBE og sentrale dokumenter i saken legges ut, saksnummeret er 201203834. Bydel St. Hanshaugen, samt Bymiljøetaten, Ruter og Byantikvaren skal involveres særskilt i det videre planarbeidet. Medvirkningen må tilpasses planens omfang samt planprosessen, slik at påvirkningsmulighetene blir reelle. Det vil legges opp til et begrenset, men tilstrekkelig antall møter.



Beskrivelse av planområdet

Tomten ligger på nordsiden av Kirkeveien (Ring 2) i et blandingsområde. Mot syd ligger boligkvartalene på Lindern (oppført 1917-19) og en stor andel institusjonsbygninger, i sydøst blant annet Folkehelseinstituttet.

Mot nord og øst danner henholdsvis Nordre gravlund og Geitmyra skolehage et større, sammenhengende grøntområde. Oslo universitetssykehus Ullevåls barneavdeling ligger vest for planområdet.



Figur 3.2 Flyfoto, planområdet sett fra øst

Planområdet ligger i umiddelbar tilknytning til Oslo universitetssykehus Ullevål i vest. På tomten ligger i dag en lav bygning som er sentrallager og sentralkjøkken for sykehuset. Denne bygningen forutsettes revet. I tillegg er det oppført en midlertidig brakkerigg, som benyttes til kontorlokaler for ansatte ved sykehuset. For øvrig er tomten i hovedsak en parkeringsplass. I tilknytning til veikrysset i øst er det en bensinstasjon som planlegges revet for å gjøre plass til kjøreadkomsten til Storbylegevakten. I «kilespissen» er det en trafostasjon fra 1901 som skal beholdes. Alléen mot Nordre gravlund utgjør planområdets nordgrense.



Figur 3.3 Kirkeveien (Ring 2) forbi planområdet, sett mot vest, boligbebyggelsen på Lindern til venstre



Figur 3.4 Tomten sett mot vest, på bildet til høyre visessentralkjøkkenet og alMen mot Nordre gravlund

Trafikkforhold

Tomten avgrenses av Kirkeveien og Kierschows gate som er kommunale hovedgater. Gatene har stor biltrafikk, men er også viktige busstraseer og sykkeltraseer. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er ca. 20.000 i Kirkeveien og 12.000 i Kierschows gate.

Området har god kollektivdekning. Busslinje 37, som kjører Kierschows gate og Geitmyrsveien, har holdeplass i Geitmyrsveien ved krysset mot Kirkeveien. Linje 37 er sentrumsrettet. Busslinje 20, som kjører Kierschows gate - Kirkeveien, har holdeplasser i Kirkeveien ved krysset med Kierschows gate og ved hovedinngangen til Oslo universitetssykehus Ullevål. Linje 20 følger i hovedsak Ring 2. Trikkelinjene 17 og 18 har holdeplass i Sognsveien ved krysset med Kirkeveien vest for planområdet og er sentrumsrettet. Alle de omtalte linjene har høy frekvens. I tillegg trafikkeres holdeplassene i Kirkeveien av rushtidsrute 28, Fornebu - Helsfyr, samt noen regionbussavganger.

Kirkeveien er en del av Ring 2, og veien er forkjørregulert og skiltet hastighet er 50 km/t. Kryssene er signalregulert. Forbi tomten har Kirkeveien 4 kjørefelt hvorav 2 er kollektivfelt. I adkomsten til Oslo universitetssykehus Ullevål er det forbud mot å svinge til venstre ut fra sykehuset. Sykehusområdet er 30 km/t-sone.

Planstatus

Statlige planretningslinjer/-bestemmelser, rundskriv (SPR/SPB)

T- 5/93 Retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging tilsier at planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses.

T- 1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. I henhold til retningslinjene er blant annet

sykehus og pleieinstitusjoner støyfølsomme bruksformål.

Gjeldende overordnede planer

Kommuneplanen 2009 arealdelen opprettholder gjeldende regulering for planområdet.

Gjeldende

Reguleringsplaner er S-2255 og S-2930.

Kommuneplanen 2008

Kommunedelplan 13 Indre Oslo har på kart over den bærekraftige byen avmerket planområdet som park/

rekreasjon og viktige strukturerende områder.

Kommunedelplan 10 Gravplassarealer

Kommunedelplan for torg og møteplasser har avmerket hele sykehusområdet, inkludert planområdet, som

«område for etablering av torg/ møteplass ved byutvikling». § 7 i planens bestemmelser og retningslinjer

angir konkrete krav til slike områder. Ved en utbygging som omfatter mer enn 20.000 m²

BRA over terreng

skal det sikres minst ett torg/ møteplass med et samlet areal på minst 5% av tiltakets totale BRA.

Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslosbyggesone har markert sykehusområdet og deler av planområdet som område hvor det er behov for park på minimum 5 dekar ved byutvikling. Ring 2 er fremhevet som en viktig kommunikasjonsåre hvor eksisterende trekker bevares og hvor det kan være

behov for videreutvikling og nyplanting.

Forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring markerer sykehusområdet, inkludert planområdet,

som institusjonelle utviklingsområder, områder for offentlig og privat tjenesteyting og undervisning.

Utnyttelsen er foreslått inntil 500% BRA og en byggehøyde på inntil 30 meter. Geitmyra skolehage er i

temakart for bevaringsinteresser definert som «annet prioritert verneområde».

Byøkologisk program 2011- 2026 har som et mål at Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem med god

tilretteleggelse for gående og syklende.

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo viser at både Kirkeveien (Ring 2) og Kierschows gate er en del av

sykkelveinettet. Statuskart for april 2011 viser at Kirkeveien og Kierschows gate forbi planområdet mangler tilrettelegging.

Gjeldende reguleringsplaner

S-2255, 28.07.1977, med endrede reguleringsbestemmelser i S-2937, 01.10.1987, tomt for offentlig bygning, og S-

2255, 28.07.1977, spesialområde gravlund.

Planforslagets område for bebyggelse og anlegg inngår i reguleringsplanen for Oslo sentrum og indre sone i Oslo kommune (Soneplanen). Området er regulert til tomt for offentlig bygning, og har en utnyttelse på U 1,0 - 1,5. Dette er beregnet å tilsvare BRACa. 30.000 m².

S- 2930, 22.09.1987, byggeområde for bensinstasjon. Gnr./bnr. 47/299 er regulert til byggeområde for

bensinstasjon.

S- 4578, 10.05.2011, annet veiareal, fortau, offentlig kjørebane, veigrunn. Reguleringsplan for Kirkeveien m.m.,

bevaring av kulturmiljø. Det er gjennomført *en* omregulering i forbindelse med Ring 2 for å etablere gangveier, sykkelfelt i kjørebane og et nytt kryss for Ullevål ved Thulstrups gate (Østre gate). S- 1032, 10.01.1963, offentlig kjørebane - veigrunn, fortau, holdeplass for buss- trikk - taxi, annet veiareal. Kierschows gate og Geitmyrsveien omfattes av denne reguleringsplanen.

Pågående plan- og byggesaker i området

201001269 *Kierschowsgate, planinitiativ*. Utbygging av kollektivfelt. Ikke relevant.
201108196 *reguleringsplanarbeid for Folkehelseinstituttet, Lovisenberggata 8 m.ti*. Norsk Folkehelseinstituttets kompetansemiljøer skal samles. Utnyttelsen overgår rammene i gjeldende *regulering*. Liten relevans.
Mulighetsstudier for OUS(Oslouniversitetssykehus)2025
Byggeplanlegging for ombygging av Ring2 i regi av Bymiljøetaten, fra Vogts gate til Blindernveien.

Tiltaket sett i forhold til overordnede planer

T- 5/93 Retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Det antas at brukerne av Storbylegevakten for en stor del ankommer med privatbil eller taxi. Av den grunn vurderes en beliggenhet i tilknytning til Ring 2 som positiv. Det er viktig at det i tillegg utvikles et attraktivt kollektivtilbud til Storbylegevakten, samt en effektiv og trygg rute for gående og syklende.
T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Nyetableringer i rød støysone bør unngås, mens planlegging i områder med gul støysone krever en støyfaglig utredning. I følge Oslo kommunes støykart kan det se ut til at noe av planområdet ligger i gul støysone, mens de delene som ligger nærmest Kirkeveien ligger i rød sone.
Kommuneplanen 2009 arealdelen. Gjeldende regulering opprettholdes, og medfører en maksimal utnyttelse beregnet til BRAca. 30.000 m², det vil si under arealbehovet til Storbylegevakten.
Kommuneplanen 2008 og Kommunedelplan 10 Gravplassarealer vurderes å samsvare med planforslaget.
Kommunedelplan for torg og møteplasser. Planforslagets møteplasser vil ikke tilfredsstille kommuneplanens krav (dvs, minst ett torg/ én møteplass med et samlet areal på minst 5% av tiltakets totale BRA). Det vil opparbeides en plass rundt rundkjøringen og adkomsten, men planens hovedfokus bør imidlertid være å skape en mest mulig funksjonell adkomst for Storbylegevakten.
Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslosbyggesone. En Storbylegevakt ansees å være opprettholdelse av sykehuslignende funksjoner og ikke transformasjon, kravet om en park på minimum 5 dekar kan derfor sees bort i fra.
Forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring. Maksimal utnyttelsesgrad for Storbylegevakten ligger innenfor kommunedelplanens rammer. Maksimal byggehøyde i alternativ 2 ligger over 30 meter.
Byøkologiskprogram 2011- 2026. Planforslaget må vise gode løsninger for kollektivtrafikk, gående og syklende i den nye rundkjøringen.
Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo. Ring 2 gjennom planområdet planlegges i samsvar med plan for hovedsykkelveinettet.
S- 2255, 28.07.1977, med endrede reguleringsbestemmelser i S- 2937, 01.10.1987, tomt for offentlig bygning, og S- 2255, 28.07.1977, spesialområde gravlund. Storbylegevakten har en høyere utnyttelse enn angitt maksimal utnyttelse i gjeldende reguleringsplan for området. Alternativ 1 (hovedalternativet) har en utnyttelse BRA ca. 35.000 m²og alternativ 2 en maksimal utnyttelse BRAca. 50.000 m², eksklusive parkering under terreng.

S- 2930, 22.09.1987, byggeområde for bensinstasjon. Det legges opp til hovedadkomst til Storbylegevakten over bensinstasjonens tomt, det forutsettes derfor at eksisterende bensinstasjon rives.

S-4578, 10.05.2011, annet veiareal, fortau, offentlig kjørebane, veigrunn, S-1032, 10.01.1963, offentlig kjørebane veigrunn, fortau, holdeplass for buss-trikk-taxi, annet veiareal og mulighetsstudier for OUS(Oslo universitetssykehus)2025 vurderes å samsvare med planforslaget.

Beskrivelse av alternativer for storbylegevakt

Mål og begrunnelse for tiltaket

Bakgrunnen for bygging av Storbylegevakten er at dagens legevakt er for liten. Oslos befolkning vokser svært raskt og legevakten opplever stor økning i antall henvendelser. Dagens legevakt har dessuten en utfordring i forhold til tilgjengelighet og kvalitet. Den tekniske utviklingen innebærer at et optimalt akutttilbud i fremtiden trenger nærhet til spesialiserte tjenester og behandling, og Oslo universitetssykehus Ullevål er det eneste sykehuset i Oslo med akuttkirurgiske funksjoner.

Planområdet ved Ullevål sykehus er valgt ut fra at det var et ledig areal med god tilgang direkte fra Ring 2 uavhengig av sykehuset. Beliggenheten er godt eksponert fra byen og markerer sykehusområdets østre grense.

Beskrivelse av tiltaket

Planområdet er en kileformet tomt øst på Oslo universitetssykehus Ullevåls område. I dag er det parkering på tomten, samt sentralkjøkken og lager for sykehuset. Prosjektet betinger flytting av disse funksjonene.

Innkjøring legges i den smale enden av tomten, fra ny rundkjøring i krysset mellom Ring2, Kierschows gate og Geitmyrsveien. Avkjøringen vil krysse nederst i alléen langs Nordre gravlund.

Vi viser til det innsendte planinitiativet som viste en bygning inndelt i lameller i nord-syd retning, og med hovedinngang mot innkjøringen i øst. Videre arbeid og brukerprosess har ført til endringer i prosjektet. For å få den interne planløsningen til å fungere godt og få direkte tilgang i senter av bygningsmassen, er hovedinngangen flyttet til sørfasaden mot Ring 2. Dette har gitt et endret kjøremønster på tomten hvor trafikken ledes langs sørsiden av bygget til hovedinngangen. Endringen av konseptet har ført til at de gjennomgående lamellene har blitt erstattet av lameller mot alleen i nord, og et noe lavere kubisk volum mot Ring 2.

Prosjektet som beskrives er :

Alternativ 1 - «behov 2030» (BRACA. 35.000 m2 eksklusive parkering under terreng).

Alternativet antas å ville dekke behovet frem til 2030.

Alternativ 0 og 2 viser alternativer til tiltaket. På grunn av at alternativ 2 viser planforslagets maksimale utnyttelse vil dette alternativet ligge til grunn for konsekvensutredningene.

Arkitektonisk konsept ny bebyggelse

Bygningsmassen legges der den kileformede tomten er bredest og inntil Ullevål sykehusområde. Kulvert og gangbro knytter bygningen til sykehuset. Retning, volumer og struktur på bygningsmassen på Oslo universitetssykehus Ullevål danner utgangspunkt for prosjektets bygningsvolumer. Byggets hovedretning følger Ullevål sykehus' nord-sør retning. Langs Ring 2 skjæres bygningen diagonalt slik at den følger Kirkeveiens vinkel.

Bygningsmassen er på hhv. 4 og 5 etasjer over terreng med noen mindre tekniske volumer på tak. Dette føyer seg inn i sykehusets bebyggelse som varierer mellom 3 og 8-9 etasjer.

Plan 1 er en sammenhengende base for bygningen. Oppå basen er volumet mer oppstykket med et E-formet bygningsvolum med tre fløyer mot alléen i nord, og mot Ring 2 ligger et noe lavere og mer kubisk volum. Fløyene blir smalere i de øvre etasjene, og vil få et lettere preg enn det kubiske volumet.

Materialbruken er ennå ikke avklart. Mot Ring 2 i møtet mellom det kubiske volumet og fløyene ligger hovedinngangen i en lav del som vil bli åpen med mye glass. Det er parkering i kjeller under bygningen og ambulanseinngang på nordsiden mot alléen. Kjøremønsteret på tomten er per i dag ikke avklart.

Funksjonsfordeling

Selve legevaktfunksjonen ligger i første etasje sammen med hovedinngang, ambulansemottak, radiologi og ortopedisk poliklinikk. De tre fløyene som ligger langs alleen har en rolig beliggenhet trukket litt vekk fra Ring 2. I hovedsak er fløyenes to nederste etasjer disponert til sengerom, mens de to øverste etasjene er kontoretasjer. I det kubiske volumet inntil Ring 2 er behandlings-funksjoner og teknisk tunge funksjoner samlet for å avgrense behovet for dyre konstruksjoner og tekniske føringer.

Etasjevis er funksjonene foreløpig fordelt slik (alternativ 1):

Underetasje: Varemottak, drift, garderobes, arkiver, parkering i tre halvplan

1. etasje: Hovedinngang, ambulansemottak, skade- og allmennlegevakt, radiologi, ortopedisk poliklinikk
2. etasje: Sengeposter og operasjonsavdeling
3. etasje: Tannhelsetjenesten og rusakuttmottaket
4. etasje: Kontorer for klinisk personale, AMK og legevaktsentral
5. etasje: Helsetaten og kantine

Utnyttelse

Gjeldende regulering for tomten tilsvarer ca. 30.000m² BRA.

Alternativ 1 har et volum som gir ca. 35.000 m² BRA i 4-5 etasjer, ikke medregnet parkering under terreng.

Noen mindre tekniske volumer er plassert på taket. Bygningsvolumet legges vest på tomten inntil den eksisterende bebyggelsen på Oslo universitetssykehus Ullevål. Nærheten til Ullevål sykehus gir mulighet for samhandling, og storbylegevakten knyttes til sykehuset med gangbro og kulvert. Beliggenheten vest på tomten gir størst mulig tomtebredde og rom for bebyggelse og trafikkareal.

Alternativ 2 viser maksimal utnyttelse BRA 50.000 m², ikke medregnet parkering under terreng, noe som antas å dekke Storbylegevaktens fremtidige behov.

Alternativer til tiltaket

I planprosessen vil i hovedsak alternativ 2 som viser maksimal utnyttelse, konsekvensutredes i henhold til temaene i kapittel 5. Der konsekvensene av alternativ 1 avviker betydelig fra alternativ 2 vil dette belyses.

Virkningene for området og byen skal belyses på best mulig måte. Alternativ 1 er utgangspunktet for et «første byggetrinn» som skal dekke behovet fram til år 2030. Alternativ 2 viser en maksimal utnyttelse av tomten ved en senere utvidelse. Planarbeidet søkes konkludert med et mest mulig omforent maksimalalternativ for fremtidige behov som fremmes som detaljreguleringsplan.

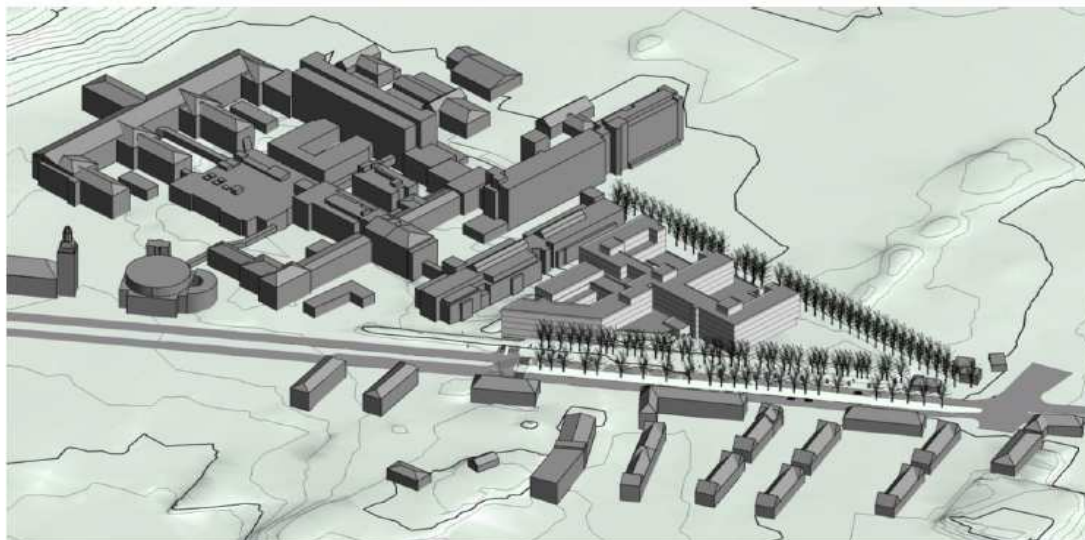
0-alternativet

0-alternativet defineres som forventet utvikling med gjeldende regulering. På byggeområdet ligger i dag Ullevål sykehus" sentralkjøkken. Det er regulert en ny innkjøring til tomten fra Ring 2 som ikke er opparbeidet. Gjeldende regulering gir mulighet for en utbygging på ca. 30 000 m² BRA med formål bebyggelse og anlegg. Dette er ikke nok for å få til en Storbylegevakt som har mulighet for videre utbygging, og ansees derfor uaktuelt.

Alternativ 1 - behov 2030

Tiltaket som beskrevet i punkt 4.2 er planarbeidets «første byggetrinn» og skal dekke Oslos legevaktbehov fram til år 2030. Alternativet tar utgangspunkt i at sentralkjøkken rives og at det reises et nybygg på tomten i 4-5 etasjer (maksimal gesimshøyde ca. 22 meter) med noen tekniske rom på tak over dette. Det anslås *en* utbygging på tomten til ca. 35.000 m² BRA, ikke medregnet parkering *under terreng*. Aktuelt formål er byggeområde for bebyggelse og anlegg - offentlig tjenesteyting (institusjon/ sykehus).

Alternativets bygningsmasse legges inntil Oslo universitetssykehus Ullevål, mens østre del av tomten blir ubebygget med grønne flater og veiføringer.

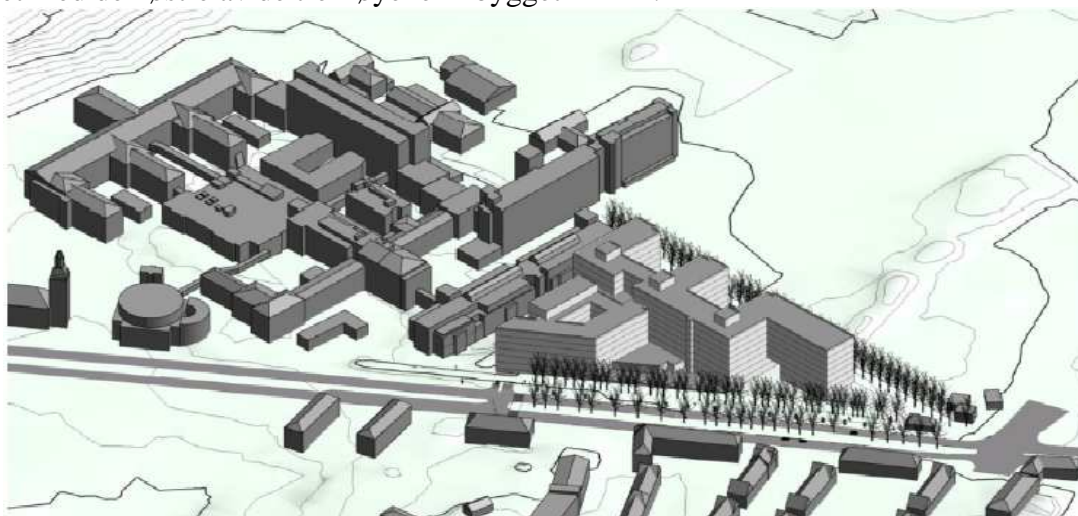


Figur 4.1 Aksonometri alternativ 1

Alternativ 2 - maksimal utnyttelse

Alternativet tar utgangspunkt i løsningen i alternativ 1 behov 2030, men med maksimal utnyttelse på ca. 50.000m² BRA, ikke medregnet parkering under terreng. Tiltaket vil få samme formål som alternativ 1 - byggeområde for bebyggelse og anlegg — offentlig tjenesteyting (institusjon/ sykehus).

Det foreslås å utvide bygningsmassen ved å bygge oppå «første byggetrinn» volumer til en høyde på ca. 8 etasjer i fløyene og ca. 6 etasjer i «kuben» ved Ring 2. 8 etasjer tilsvarer en gesimshøyde på ca. 35 meter, med noen tekniske rom på tak over dette. Intrukne kontoretasjer i alternativ 1 utvides til samme bredde som underliggende sengeetasjer før to nye etasjer bygges på. Videre foreslås bygging av en ny fløy langs alleen øst på tomten. Denne er forbundet med den østre av de tre fløyene i «byggetrinn 1».



Aksonometri alternativ 2

Program og metode for konsekvensutredninger

Metode

Program for planarbeidet skal inkludere aktuelle problemstillinger knyttet til planens virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen bygger på en årsaks - virkningskjede, og bygges opp som en trinnvis prosess bestående av to-tre hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse/ verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets effekt på og konsekvenser for de ulike temaene. Konsekvensene beregnes som en funksjon av verdier i området og tiltakets effekt.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, vil det for hvert fagtema beskrives tiltak som kan gjøres for å redusere de negative konsekvensene.

Resultatene av de enkelte fagutredningene og beskrivelsen av eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planskissen. Dette vil bidra til en optimal løsning som medfører flest fordeler og færrest ulemper.

Alternativ 2 som viser maksimal utnyttelse i planområdet (maksimalt BRA 50.000 m² eksklusive parkering under terreng) vil ligge til grunn for konsekvensutredningene. Der konsekvensene av alternativ 1 (BRA ca. 35.000 m² eksklusive parkering under terreng) avviker betydelig fra alternativ 2 vil dette belyses.

Temaer som konsekvensutredes for Storbylegevaktan ved Ullevål

Det er tatt utgangspunkt i PBEs liste over planfaglige temaer datert 07.06.2012. Listen er kontrollert i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger, samt supplert med egne tema.

Landskap

Temaer som skal belyses: Topografi, vegetasjon og grønnstruktur.

Konsekvenser for Nordre gravlund og sammenhenger mellom de tiliggende grøntområdene skal

beskrives. Alléen mot gravlundene er et karakteristisk og verdifullt vegetasjonselement.

Naturmangfold

Temaer som skal belyses: Prioriterte arter, utvalgte naturtyper, geologisk mangfold og biologisk mangfold.

Kulturminner og kulturmiljøer

Konsekvenser for omkringliggende kulturminner og kulturmiljøer skal beskrives. Dette gjelder for eksempel Oslo universitetssykehus Ullevål, alléen mot Nordre gravlund og boligbebyggelsen på Lindern.

Miljøfaglige forhold

Klimatiske forhold, sol- og skyggeforhold, luft- og støyforhold, grunnforhold og forurensningskilder skal belyses.

Klima og energibruk

Tiltaket har høye ambisjoner med tanke på miljø, blant annet vil det søkes inngått et samarbeid med Future Built. Det skal redegjøres for bidrag til redusert utslipp av klimagasser og det vil utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP) for prosjektet.

Støyforhold

Det vil kreves en støyfaglig utredning før innsendelse av planskisse. For eksempel anbefales det at sengeposter plasseres i de delene av bebyggelsen som er minst støyutsatt. Det skal redegjøres for eventuelle støyreducerende tiltak.

Trafikkforhold

Trafikkanalysen skal inneholde:

Beskrivelse av dagens trafikksituasjon på tomten og i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien

Tiltakets trafikkgenerering og parkeringsdekning

Sikkerhets- og fremkommelighetsvurderinger av alle trafikantgrupper, herunder fotgjengere, syklistere og kollektivtrafikanter, inne på tomten og i krysset Ring2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien.

Dagens situasjon

Det gjennomføres en trafikkteiling i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien én dag i periodene kl. 07-09, 11-13 og 15-17. Biler, sykler og fotgjengere registreres.

Ulykkesituasjonen i krysset beskrives på bakgrunn av data fra Bymiljøetaten.

Kollektivtilbudet beskrives. Trafikkreguleringen i krysset beskrives.

Krysset kapasitetsberegnes med programmet SIDRA og avviklingsforholdene beskrives.

Kapasitet og trafikkteiling

Det antas at Bymiljøetaten leverer estimat på fremtidig trafikkbelastning på Ring 2, Kierschows gate og Geitmyrsveien, f.eks. for 2030. Med bakgrunn i dette beregnes trafikkbelastningen i den nye rundkjøringen og i adkomst Storbylegevakt, og det kan gjøres kapasitetsberegninger med programmet SIDRA av krysset.

Beregningene vil blant annet vise om krysset vil fremstå som en lokal flaskehals.

Storbylegevaktens generering av personturer beregnes med bakgrunn i prosjektdata om fremtidige

ansatte og pasienter. Antall bilturer til Storbylegevakten beregnes med bakgrunn i antatt reisemiddelfordeling for pasienter som er vist i konseptvalgutredningen (KVU).

Kollektivtrafikk

Avviklingsforholdene for kollektivlinjer i krysset vurderes på bakgrunn av utførte SIDRA-beregninger.

Trafikksikkerhet

Adkomstkrysset vurderes med hensyn til trafikksikkerhet for alle trafikanter (bil, kollektiv, sykkel og gående). Mange faktorer spiller inn for trafikksikkerheten i et kryss, og en vurdering av fremtidig ulykkesfrekvens i det nye krysset er derfor usikker. Vurderingen vil primært bli en verbal beskrivelse av forhold som vanligvis har betydning for sikkerheten.

Fotgjenger- og sykkeltrafikk

Løsningen i krysset beskrives og vurderes med tanke på fremkommelighet og lesbarhet.

Tilsvarende beskrives tilgjengeligheten for fotgjengere og syklistere til Storbylegevakten.

Skolevei

Med bakgrunn i opplysninger fra «skolegrenser» ved siste opptak til grunnskolen vurderes det om tiltaket påvirker barns skolevei.

Snarveier

Viktige eksisterende og eventuelle nye muligheter for snarveier gjennom området skal kartlegges.

Avkjørsel

Storbylegevakten belaster ikke adkomstene til Oslo universitetssykehus Ullevål, og det gjøres derfor ikke vurderinger av disse. Det fokuseres på Storbylegevaktens adkomstkryss Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien.

Varelevering

Konsekvenser av ny løsning varelevering til Storbylegevakten beskrives (trafikkmonster, belastning, plassering osv.).

Parkering

Antall parkeringsplasser for bil og sykkel beregnes ut i fra Storbylegevaktens spesielle behov, parkeringsnorm for Oslo kommune og dialog med Bymiljøetaten.

Snøopplag

Konsekvenser av ny løsning for snøopplagring beskrives.

Trafikkløsning i byggeperioden

Det antas at det etableres en midlertidig adkomst til tomten for bruk i byggeperioden. Adkomst fra Ring 2 som av- og påkjøring i kjøreretningen, er et godt alternativ for utbyggingen.

Utforming og konsekvenser av løsningen vurderes. Oslo kommune har planer om å bygge om Ring 2 på strekningen Vogts gate — Blindernveien. Krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien med adkomst til Storbylegevakten ligger på denne strekningen, og det er ønskelig at bygging av rundkjøringen koordineres med dette arbeidet.

Bygging av rundkjøringen er et ordinært veianlegg og omtales ikke særskilt i konsekvensutredningen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres som følge av planlagt utbygging. En risiko- og sårbarhetsanalyse tar sikte på å avdekke farer, vurdere hvor alvorlige disse er, samt å foreslå tiltak for å forebygge *uønskede* hendelser og redusere konsekvenser dersom disse inntreffer. Det tas utgangspunkt i den sjekkliste Oslo kommune har laget for ROS-analyser. Resultatene av risiko- og sårbarhetsanalysen vil inngå i planskissen og planforslaget med tiltak som minimerer risikoen for ytre miljø og tredje part.

Sosial infrastruktur

Temaer som vil utredes er offentlig servicetilbud, barnehagedekning og eventuelle øvrige servicetilbud.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket vil utredes med tanke på vann, avløp, energi og renovasjon. Aktuelle deltema er blant annet lokal overvannsbehandling, energitilførsel og tilknytning til fjernvarmeanlegg.

Det ligger overvanns- og spillvannsledninger i tunnel langs tomten ved foreslått adkomst, og plasseringen av kjelleretasjen og nedkjøringen til kjeller må ta hensyn til disse.

Estetikk og byggeskikk

Tiltaket skal utredes i forhold til estetiske kriterier, og både aktuell utbygging og utbyggingspotensial etter 2030 skal vises. Bebyggelsesstruktur og -mønster sammen med bygningstype, formspråk, materialbruk, farge, skala og proporsjon skal først og fremst sees i sammenheng med Oslo universitetssykehus Ullevål sin bygningsmasse.

Nær- og fjernvirkning

Nær- og fjernvirkning på omgivelsene skal illustreres med fotomontasjer som viser før- og etterperspektiver. Nær- og fjernvirkning foreslås illustrert fra følgende fem standpunkter: fra Ullevål sykehusområde Ring 2 fra øst (ny rundkjøring) og fra vest (adkomst Oslo universitetssykehus Ullevål) fra Nordre gravlund fra boligområdet på Lindern

Uterom

En vurdering av uterommene må se på inngangsplassen til Storbylegevakten i sør mot Ring 2, samt på plassen øst for bygningen helt fram til og med den nye rundkjøringen.

Riving

Konsekvenser av riving av eksisterende sentralkjøkken og lager skal belyses.

Stedsutvikling

Planforslagets påvirkning på utviklingen i området skal vurderes. Det gjelder forlengelsen av sykehusområdet mot øst, ny rundkjøring med avkjørsel til Storbylegevakt og fortetting langs Ring 2. Tiltakets virkning bør vurderes i forhold til andre utbyggingstiltak i området (Oslo universitetssykehus Ullevål og Folkehelseinstituttet).

Kommunen er pålagt å vurdere alle planers egnethet til boligformål. Boligområdene på Lindern ligger på den andre siden av Ring 2. Avstanden til Storbylegevaktens fasadeliv blir imidlertid ca. 50 meter, med mellomliggende gate og trekker, og tomten ansees større grad som en naturlig del av Oslo universitetssykehus Ullevåls område.

Barn og unges interesser

Planforslaget skal vurderes i forhold til leke- og oppholdsarealer for barn. Dagens situasjon er at planområdet er inngjerdet som en del av sykehusområdet med parkering og lignende, og ikke et egnet sted for barn. Tiltaket antas å gi lite endring i situasjonen.

Universell utforming

Utbyggingen gjøres etter gjeldene normer og regler for universell utforming for både bebyggelse og uterom. Tiltaket vil erstatte gammel bygningsmasse (Storgata og sentralkjøkkenet) som er bygget etter eldre regelverk.

Økonomiske konsekvenser og juridiske forhold

Tomtene 47/325, 47/326 og 47/328 tilhører Oslo universitetssykehus. Oslo kommune antas å bli eier av det nye bygget, og tomten antas å bli overdratt til kommunen. Ny løsning for dagens sentralkjøkken må vurderes. Tilstøtende tomt 47/299 (bensinstasjonen i Kirkeveien 172) tilhører ST1. Tomten antas innløst og overdratt til kommunen. Rekkefølgekrav utbyggingsavtale og

Rettigheter.

Det må avklares underveis om det er behov for utbyggingsavtale eller rekkefølgebestemmelser. Dette gjelder blant annet en rekkefølgebestemmelse som knytter brukstillatelse til Storbylegevakt til gjennomføring av ny rundkjøring i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien.

Interessemotsetninger

Den nye adkomsten fra rundkjøringen i øst vil krysse gnr/bnr. 47/299, hvor det i dag er en ST1-bensinstasjon. Den skisserte løsningen medfører at bensinstasjonen må rives.

Ombyggingen av Ring 2 (reguleringsplan S-4578) må koordineres med Storbylegevakten.

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren tar til etterretning at bystyret har vedtatt å lokalisere en storbylegevakt ved Ullevål sykehus.

Bydelsdirektøren mener det er behov for flere boliger i Oslo, men at legevakt må vurderes som en viktig samfunnstjenende funksjon som veier tyngre enn behovet for boliger i denne sammenheng. Planområdets beliggenhet i direkte forbindelse med Ullevål universitetssykehus gjør dessuten tomten bedre egnet som legevakt enn som boliger.

Bydelsdirektøren mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er utførlig. Bydelsdirektøren har derfor få kommentarer til de temaer som er foreslått belyst.

Bydelsdirektøren mener forslaget om plassering og utforming av bebyggelsen bør kunne anbefales. Av hensyn til de omliggende kulturmiljøene Lindern og Nordre gravlund mener bydelsdirektøren i likhet med Byantikvaren og Plan- og bygningsetaten at høydene imidlertid ikke bør overskride 6 etasjer.

Bydelsdirektøren ser at maksimal utnyttelsesgrad for Storbylegevakten ligger innenfor rammene foreslått i den kommende kommunedelplan for byutvikling og bevaring, men at forslaget har en høyere utnyttelse enn i gjeldende reguleringsplan for området. Alternativ 1 (hovedalternativet) har en utnyttelse BRA ca. 35.000 m² og alternativ 2 en maksimal utnyttelse BRA ca. 50.000 m², eksklusive parkering under terreng.

Alternativ 1 er utgangspunktet for et «første byggetrinn» som skal dekke behovet fram til år 2030. Alternativ 2 viser en maksimal utnyttelse av tomten ved en senere utvidelse.

I planprosessen vil i hovedsak alternativ 2 som viser maksimal utnyttelse, konsekvensutredes, men der hvor konsekvensene av alternativ 1 avviker betydelig fra alternativ 2 vil dette belyses.

Planlagt bygningsmasse er på henholdsvis 4 og 5 etasjer over terreng med noen mindre tekniske volumer på tak, noe som føyer seg inn i sykehusets bebyggelse som varierer mellom 3 og 8-9 etasjer.

Bydelsdirektøren mener det uansett er viktig at bygningsmassen brytes opp i lameller mot Kirkeveien og gravlundens slik at monotoni unngås, og bebyggelsen fremstår som mindre massiv ovenfor Lindernbebyggelsen og gravlundens.

Bydelsdirektøren synes det på dette tidspunkt er vanskelig å anbefale alternativ 2 i saken, og mener konsekvensutredningen vil gi mer eksakt kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene.

Bymiljøetaten uttalte tidligere i år til planinitiativet at det i Byøkologisk program 2011-2026 er et av målene at Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem, med god tilrettelegging for gående og syklende. Både Ring 2/Kirkeveien og Kierschows gate forbi planområdet inngår i plan for hovedsykkelveinettet i Oslo. Konsekvensutredningen må derfor vise gode løsninger for både gående og syklende i den planlagte rundkjøringen.

Bydelens uttalelse ved planinitiativet presiserte at det er viktig å ikke legge opp til en parkeringskapasitet for bygget som muliggjør utleievirksomhet.

Gjeldende parkeringsnorm angir antall parkeringsplasser for sykehus/sykehjem, men disse vurderes ikke å være overførbare til legevakst da antallet skal beregnes ut fra antall senger. Bydelsdirektøren mener derfor det er viktig at det redegjøres for antall bil- og sykkelparkeringsplasser over og under terreng, samt at det beskrives hvilke brukere som er tiltenkt ulike parkeringsplasser. Det bør avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.

Av Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, fremgår at nyetableringer i rød støysone bør unngås, mens planlegging i områder med gul støysone krever en støyfaglig utredning. Ifølge Oslo kommunes støykart kan det se ut til at noe av planområdet ligger i gul støysone, mens de delene som ligger nærmest Kirkeveien ligger i rød sone. Bydelsdirektøren mener at konsekvensutredningen derfor må belyse hvordan en vil løse de utfordringer dette medfører for oppføring av storbylegevakst i området.

Bydelsdirektøren mener det i konsekvensutredningen også må belyses om trafikkøkningen til Storbylegevakten kan medføre behov for støyskjermende tiltak på annen bebyggelse i området. Krav om tiltak i boliger utløses dersom innendørs støy overstiger 42 dB(A), etter den nasjonale Forurensningsforskriften. Bydelsdirektøren mener her det må ses på den samlede trafikkøkningen i området etter utbygging av Storbylegevakten og Folkehelseinstituttet.

For å beskrive dagens situasjon foreslås at det gjennomføres en trafikk telling i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien én dag i periodene kl. 07-09, 11-13 og 15-17. Biler, sykler og fotgjengere registreres. Bydelsdirektøren mener det bør gjennomføres trafikk tellinger over to dager, og i sommerhalvåret for å få en bedre beskrivelse av dagens situasjon.

Bydelsdirektøren mener det må forutsettes at bebyggelse og uterom får universell utforming i henhold til Teknisk Forskrift.

Bydelsdirektøren mener det er viktig at den planlagte rundkjøringen sikrer god fremkommelighet for kollektivtransporten på Ring 2, og at det er viktig med dialog med Ruter i det videre planarbeidet.

Bydelsdirektøren mener tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i miljøoppfølgingsprogrammet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og bygget må derfor tilknyttes fjernvarmeanlegget. Bydelsdirektøren mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstillende passivhusnivå, har grønt tak og at det tas sikte på miljøsertifisering av bygget ved ferdigstillelse.

Bydelsdirektøren støtter forslaget om å avholde et åpent informasjonsmøte i forbindelse med høring av planprogrammet eller ved offentlig ettersyn og at bydelen sammen med Bymiljøetaten, Ruter og Byantikvaren involveres særskilt i det videre planarbeidet.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget tar til etterretning at bystyret har vedtatt å lokalisere en storbylegevakt ved Ullevål sykehus.
2. Bydelsdirektøren mener planprogrammet og beskrivelsen av hva som skal belyses i konsekvensutredningen er utførlig. Bydelsutvalget har imidlertid noen kommentarer til de temaer som er foreslått belyst.
3. Bydelsutvalget mener forslaget om plassering og utforming av bebyggelsen bør kunne anbefales. Av hensyn til de omliggende kulturmiljøene Lindern og Nordre gravlund mener bydelsdirektøren i likhet med Byantikvaren og Plan- og bygningsetaten at høydene imidlertid ikke bør overskride 6 etasjer.
Bydelsutvalget mener det uansett er viktig at bygningsmassen brytes opp i lameller mot Kirkeveien og gravlundens slik at bebyggelsen fremstår som mindre massiv mot nabobebyggelsen.
Bydelsutvalget synes det på dette tidspunkt er vanskelig å anbefale alternativ 2 i saken, og mener konsekvensutredningen vil gi mer eksakt kunnskap om virkningen av alternativene på omgivelsene.
4. I Byøkologisk program 2011-2026 er et av målene at Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem, med god tilrettelegging for gående og syklende. Både Ring 2/Kirkeveien og Kierschows gate forbi planområdet inngår også i plan for hovedsykkelveinet i Oslo. Konsekvensutredningen må derfor vise gode løsninger for både gående og syklende i den planlagte rundkjøringen.
5. Bydelsutvalget mener den planlagte rundkjøringen må gi god fremkommelighet for kollektivtransporten på Ring 2, og at det er god dialog med Ruter i det videre planarbeidet.

6. Bydelens uttalelse ved planinitiativet presiserte at det er viktig å ikke legge opp til en parkeringskapasitet for bygget som muliggjør utleievirksomhet. Bydelsutvalget mener derfor det er viktig at det redegjøres for antall bil- og sykkelparkeringsplasser over og under terreng, samt at det beskrives hvilke brukere som er tiltenkt ulike parkeringsplasser. Det bør avsettes p-plasser forbeholdt nullutslippsbiler og ladestasjoner til el- bil.
7. Ifølge Oslo kommunes støykart ligger noe av planområdet i gul støysone, mens de delene som ligger nærmest Kirkeveien ligger i rød sone. Bydelsutvalget mener at konsekvensutredningen må belyse hvordan en vil løse de utfordringer dette medfører for oppføring av storbylegevakt i området. Bydelsutvalget mener det i konsekvensutredningen også må belyses om trafikkøkningen til Storbylegevakten kan medføre behov for støyskjermende tiltak på annen bebyggelse i området. Bydelsutvalget mener det her også må ses på den samlede trafikkøkningen i området etter utbygging av både Storbylegevakten og Folkehelseinstituttet.
8. For å beskrive dagens trafikksituasjon foreslås at det gjennomføres en trafikk telling i krysset Ring 2/ Kierschows gate/ Geitmyrsveien. Bydelsutvalget mener det bør gjennomføres trafikk tellinger over to dager, og i sommerhalvåret, for å få en enda bedre beskrivelse av dagens situasjon.
9. Bydelsutvalget mener det må forutsettes at bebyggelse og uterom får universell utforming i henhold til Teknisk Forskrift.
10. Bydelsutvalget mener tiltakets bidrag til redusert utslipp av klimagasser må redegjøres for i miljøoppfølgingsprogrammet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og bygget må derfor tilknyttes fjernvarmeanlegget. Bydelsdirektøren mener det bør stilles krav om at bygningsmassen i hovedsak tilfredsstiller passivhusnivå, har grønt tak og at bygningsmassen kan miljøsertifiseres ved ferdigstillelse.
11. Bydelsutvalget støtter forslaget om å avholde et åpent informasjonsmøte i forbindelse med høring av planprogrammet eller ved offentlig ettersyn, og at bydelen sammen med Bymiljøetaten, Ruter og Byantikvaren involveres særskilt i det videre planarbeidet.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:

Det oversendte planprogram er i all hovedsak tatt inn i saksfremstillingen.

Ses også på <http://www.legevakten.oslo.kommune.no/storbylegevakt/>

REFERATSAKER

Periode: 07. juni 2012 - 22. august 2012

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
14/12	201001166-15	Vedtak i klagesak - klage - gnr/bnr 209/370 - Tordenskiolds gate 3 - klage på pålegg, opphør av av bruk av bygning i strid med lov. Pålegg om tilbakeføring
15/12	200900760-10	Vedtak i klage på avslag på søknad om dispensasjon fra reguleringsplan - klage ifølgetatt
16/12	201100984-7	Informasjonsbrev om arbeidet med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
17/12	201101443-4	Underretning om fastsatt planprogram - Lovisenberggata 8 med flere
18/12	200800196-13	Underretning om politisk vedtak - detaljplanlegging - Rådhusbrygge 4