



Møteinnkalling 1/13

Møte: Arbeidsutvalget
Møtested: Akersbakken 27, kantina
Møtetid: torsdag 24. januar 2013 kl. 18.00
Sekretariat: 23 47 52 03

SAKSKART

Åpen halvtime
Godkjenning av innkalling
Godkjenning av sakskart
Informasjon
Eventuelt

Saker til behandling

Sak 1/13	AU-protokoll desember 2012.....	ii
Sak 2/13	Saker til behandling februar 2013	2
Sak 3/13	Søknad om byggetillatelse Theresesgt.30- gnr/bnr 217/367,368.....	3
Sak 4/13	Youngstorget Gnr/Bnr 208/840 - Omregulering fra parkeringshus til torg	6
Sak 5/13	Kunngjøring om offentlig ettersyn. Torggata som gå- og sykkelgate	17
Sak 6/13	Oppklaring av bydelsutvalgenes fullmakt under prøveprosjektet "Forsøksorningen med at bydelsutvalgene delegeres fullmakt til å avgjøre hvordan åpningstidene skal være på ulike områder i egen bydel.....	30

Bydel St. Hanshaugen

leder

sekretær

Sak 1/13 AU-protokoll desember 2012

Arkivsak: 201300086
Arkivkode: 026.2
Saksbehandler: Kristin Kaus

Saksgang
Arbeidsutvalget

Møtedato **Saknr**
24.01.13 1/13

AU-PROTOKOLL DESEMBER 2012

Protokoll 11/12

Møte: Arbeidsutvalget
Møtested: Akersbakken 27
Møtetid: torsdag 13. desember 2012 kl. 18.00
Sekretariat: 23 47 52 10

Møteleder: Torunn Husvik (A)

Tilstede: Torkild Strandvik (V)

Forfall: Torill Fiskerstrand (H)
 Runa Fjellanger (R)
 Kim André Åsheim (SV)

Som vara møtte: Maria Badea (H)

I tillegg møtte: Bydelsdirektør Ellen Oldereid

Møtesekretær: Kristin Kaus

Åpen halvtime
Ingen møtt

Godkjenning av innkalling
Godkjent

Godkjenning av sakskart
Godkjent

Informasjon

Eventuelt

HSK inviterer Næringssetaten til februar møte for å høre om lokal skjenkeforskrift.

Sak 40 /12 AU-protokoll november 2012

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Godkjent

Votering:
Enstemmig vedtatt

Vedtak:
Godkjent

Sak 41 /12 Protokoller fra råd og utvalg 2012

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Tatt til orientering

Votering:
Enstemmig vedtatt

Vedtak:
Tatt til orientering

Sak 42 /12 Saker til behandling neste møte

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Ingen forslag

Behandling:
Budsjett 2013 – Budsjett forliket
Bydelsdirektøren redegjorde for konsekvensene av forliket og legger frem for bydelsutvalget et revidert forslag på bruk av midlene som kommer fra forliket.
Nytt forslag blir sendt ut til bydelsutvalget fredag.

Votering:
Enstemmig vedtatt

Vedtak:
Revidert forslag til budsjett endret på de områdene som forliket fordeler penger til blir sendt ut til bydelsutvalget fredag.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
Godkjent

Sak 2/13 Saker til behandling februar 2013

Arkivsak: 201300102

Arkivkode: 026.2

Saksbehandler: Kristin Kaus

Saksgang

Arbeidsutvalget

Møtedato

24.01.13

Saknr

2/13

SAKER TIL BEHANDLING FEBRUAR 2013

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

Ingen forslag til vedtak

Sak 3/13 Søknad om byggetillatelse Theresesgt.30- gnr/bnr 217/367,368

Arkivsak: 200801804

Arkivkode: 512

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	24.01.13	3/13

SØKNAD OM BYGGETILLATELSE THERESESGT.30- GNR/BNR 217/367,368

Sammendrag:

Byggesak for oppføring av ny boligblokk med servering i 1.etasje i Thereses gate 30. Tiltaket bryter med gjeldende reguleringsbestemmelser vedrørende regulert etasjehøyde/antall etasjer, regulert utnyttelsesgrad, avstand til nabogrense, regulert formålsgrense og krav til bebyggelsesplan.

Saksframstilling:

Bydelen har fra Plan- og bygningsetaten mottatt anmodning om uttalelse til rammesøknad for oppføring av ny boligblokk med tiltakshaver Thereses gate 30 AS.

Søknaden er sendt fra MAD as på vegne av tiltakshaver Thereses gate 30 AS/Braathen Eiendom. Som vedlegg til saken følger følgebrev fra Plan- og bygningsetaten, referat fra forhåndskonferanse, redegjørelse fra søker og landskapsarkitekt, dispensasjonssøknader og uttalelser fra Kollektivtransport AS og Bymiljøetaten. Flere dokumenter i saken kan ses på <http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/> (internett) på sak 201209433.

Det søkes om rammetillatelse for oppføring av et nytt boligbygg med 20 leiligheter, med leilighetsstørrelser fra 31-114 m², og næring i 1. etasje på eiendommen 217/368 i Thereses gate 30. Tiltaket omfatter en bygning på totalt seks etasjer med redusert toppetasje, samt en kjelleretasje med boder, tekniske rom, felles vaskerom og sykkelparkering.

Eiendommen er i dag i hovedsak ubebygget og brukes til parkering og to brakkelignende bygg som brukes som næringslokaler. Byggene vil bli revet.

I sammenheng med en utbygging av tomten vil det etableres en offentlig tilgjengelig park på eiendommens østlige del.

For nærmere redegjørelse av rammetillatelsen vises til vedlegg.

Det er avholdt forhåndskonferanse hos Plan- og bygningsetaten. Av referatet fremgår premisser for videre saksgang.

Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) uttaler at de kan anbefale dispensasjon fra en avstand på 30m (her 8 meter) fra tiltak til nærmeste trikkespors midtlinje, dersom utbygger påtar seg ansvaret for nødvendige støyreducerende tiltak for bebyggelsen. Støynivået fra trikken må ligge under gjeldende grenseverdier i forskrift og retningslinjer når det gjelder støy utendørs/innendørs samt vibrasjoner/ strukturlyd.

KTP mener det må tas hensyn til framtidig trafikkgrunnlag når støynivået fra trikken skal vurderes, samt at det må tas hensyn til vibrasjon/strukturlyd gitt i henhold til NS 8176.

Uttalelsen fra Bymiljøetaten (BYM) angår søknad om fritak fra parkeringsnormen og ønsket adkomst for prosjektet fra Thereses gate. BYM anbefaler ikke at det blir gitt dispensasjon fra parkeringsnormene ved etablering av boligene, men at minimumsnorm legges til grunn.

Alternativt at det tinglyses parkeringsplasser på annen eiendom i umiddelbar nærhet. BYM kan

anbefale inn- og utkjøring til eiendommen fra Thereses gate. BYM mener det er viktig at nåværende regulerte, men ikke opparbeidede friområde, fremstår som et offentlig område etter opparbeidelse, og at bydelen vil kunne være en fremtidig drifter.

Bydelsdirektørens vurdering

Til informasjon ble det ble det av Plan- og bygningsetaten i fjor høst ,15.10.2012, innvilget rammetillatelse for oppføring av en annen ny boligblokk på naboeiendommen, Thereses gate 28C, med dispensasjoner fra nabogrense, krav om bebyggelsesplan, høyde og maksimal utnyttelsesgrad. Bydelen hadde anbefalt dispensasjonene.

Det søkes dispensasjon fra reguleringsplanens § 3 vedrørende krav om bebyggelsesplan. I henhold til ny plan- og bygningslov er det ikke krav om bebyggelsesplan dersom saken er tilstrekkelig opplyst gjennom dokumentasjonen som er vedlagt søknaden. Bydelsdirektøren mener at dette er tilfelle og anbefaler at det gis dispensasjon.

Det søkes i dette tiltaket om dispensasjon fra reguleringsplanens § 5 vedrørende maksimal tillatt utnyttelsesgrad. Tillatt utnyttelsesgrad i gjeldende reguleringsplan er 1,0-1,5. Utnyttelsesgrad for dette prosjektet er 1.61. Ansvarlig søkers begrunnelse for søknaden er blant annet at volumet legges som en forlengelse av nabobygget slik at karakteren/helheten videreføres. Bydelsdirektøren mener at overskridelse av reguleringsplanens bestemmelser skjer innenfor et bygningsvolum som ikke skiller seg i betydelig grad fra omkringliggende bygninger, og at et nytt boligbygg av denne størrelse ikke vil være til belastning for nærmiljøet.

Reguleringsbestemmelsene tillater en bebyggelseshøyde på inntil 5. etasjer. I ny bebyggelse er bygningens hovedvolum i 5 etasjer med en redusert 6etasje. Forslagsstiller ønsker at bygningen får 6 etasjer mot Thereses gate , og at planlagt takterrasse legges mot uteområdet i øst. Bydelsdirektøren kan se at dette vil gi et mer støyskjermet uteområde, men kanskje med noe dårligere sol-/lysforhold. Det er det i dag noe variasjon i områdets taklandskap og påbyggingen er i tråd med utkastet til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring hvor det åpnes opp for å bygge inntil 2 etasjer høyere enn gatestrekningens høyeste dominerende gesimshøyde. Bydelsdirektøren mener at bygget bør forholde seg til at det i kommunedelplanen skisseres en inntrekning fra Thereses gate og et høyt bygningsvolum mot øst. PBE anbefaler dette og bydelsdirektøren er her enig.

Det søkes dispensasjon fra Pb1 § 29-4 vedrørende avstand til nabogrense. Bakgrunnen for dispensasjonssøknad er at kvartalets struktur ønskes videreført, og det vises til at i den tette byen er bygninger som oftest plassert i eiendomsgrensen. Bydelsdirektøren mener at hensynet i loven ikke tilsettes i vesentlig grad.

Bydelsdirektøren mener at kollektivtilgjengeligheten i området er svært god og at det derfor ikke er nødvendig å stille krav om bilparkering her. Bydelsdirektøren anbefaler et fritak fra parkeringsnormen. Sykkelparkering må tilrettelegges for i henhold til normen.

Bydelsdirektøren mener en ikke kan forskjellsbehandle naboeiendommene Thereses gate 28C og Thereses gate 30.

Bydelsdirektøren kjenner ikke til om det vil komme protester ved nabovarslingen. Bydelsdirektøren støtter Plan- og bygningsetatens anbefaling om at tekniske installasjoner bør plasseres innvendig og ikke synlig på tak. Videre at det ikke etableres balkonger ut mot Thereses gate.

Bydelsdirektøren mener det er viktig å iverksette støy- og vibrasjonsreducerende tiltak for bebyggelsen. Støynivået fra trikken må ligge under gjeldende grenseverdier i forskrift og retningslinjer når det gjelder støy utendørs/innendørs samt være i henhold til NS 8176 når det gjelder vibrasjoner/ strukturlyd.

Når det gjelder spørsmålet om forvaltning av friområdet etter opparbeidelse, må bydelen fastholde tidligere vedtak om at bydelen ikke har mulighet til å forvalte og drifte nye friområder uten at bydelen blir tilført midler til dette. Dersom bydelen skulle få tilført midler ønsker bydelen å være høringsinstans i forbindelse med opparbeidelsen.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget anbefaler at det blir gitt rammetillatelse for oppføring av boligblokk i Thereses gate 30. med de omsøkte dispensasjoner. Bydelsutvalget mener Plan- og bygningsetatens synspunkter må vektlegges i forhold til inntrukken 6.etasje mot Thereses gate.
2. Bydelsutvalget støtter Plan- og bygningsetatens anbefaling om at tekniske installasjoner bør plasseres innvendig og ikke synlig på tak, samt at det ikke etableres balkonger ut mot Thereses gate.
3. Bydelsutvalget mener det er viktig å iverksette støy- og vibrasjonsreducerende tiltak for bebyggelsen. Støynivået fra trikken må ligge under gjeldende grenseverdier i forskrift og retningslinjer når det gjelder støy utendørs/innendørs samt være i henhold til NS 8176 når det gjelder vibrasjoner/ strukturlyd.
4. Når det gjelder spørsmålet om forvaltning av friområdet etter opparbeidelse, vil bydelsutvalget fastholde tidligere vedtak i bydelsutvalget om at bydelen ikke har mulighet til å forvalte og drifte nye friområder uten at bydelen blir tilført midler til dette. Dersom bydelen kan tilføres slike midler ønsker bydelen å være høringsinstans i forbindelse med opparbeidelsen.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg

Oversendelsesbrev fra PBE
Søknad om rammetillatelse
Søknad om dispensasjon
Redegjørelse fra forslagsstiller
[referat fra forhåndskonferanse](#)
Brev fra Bymiljøetaten
Brev fra [Kollektivtransportproduksjon AS](#)
Situasjonsplan
Perspektiver
Konseptutvikling
Utomhusplan

Sak 4/13 Youngstorget Gnr/Bnr 208/840 - Omregulering fra parkeringshus til torg

Arkivsak: 201002551
Arkivkode: 512
Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	24.01.13	4/13

YOUNGSTORGET GNR/BNR 208/840 - OMREGULERING FRA PARKERINGSBUS TIL TORG

Sammendrag:

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet et planforslag med 2 alternativer, hvor Youngstorget foreslås omregulert til dagens bruk som torg, eller alternativt legge til rette for parkeringshus under torgflaten samt fjerning av gateparkeringsplasser

Alternativ 1: Området foreslås regulert til gangareal/torg, torghall og sykkelvei. Formålet med planen er å bevare Youngstorget som torg og møteplass, samt å fjerne reguleringen som tillater byggeområde for forretning og parkeringsanlegg under bakken.

Alternativ 2: Området foreslås regulert til gangareal/torg, torghall, sykkelvei, underjordisk parkeringshus og rampe til p-hus. Formålet med planen er å legge til rette for parkering under bakkeplan med færre plasser enn dagens regulering, samt fjerning av gateparkeringsplasser.

Plan- og bygningsetaten anbefaler alternativ 1.

Saksframstilling:

Plan- og bygningsetatens saksframstilling er tatt inn i saken.

Bakgrunn

Gjeldende reguleringsplan (S-2933, av 22.09.1987) åpner for etablering av parkeringshus under torgarealet på Youngstorget. Reguleringsbestemmelsene åpner for et parkeringshus i 5 etasjer til 580 biler; hvor det skal være maks 50 beredskapsplasser (plasser for biler som benyttes til tjenestekjøring) og resten skal være korttidsparkeringsplasser. Videre sier bestemmelsene at det skal inndras 250 korttidsparkeringsplasser fra torget og gategrunn innenfor 300 m radius fra nedkjøringen til P-huset.

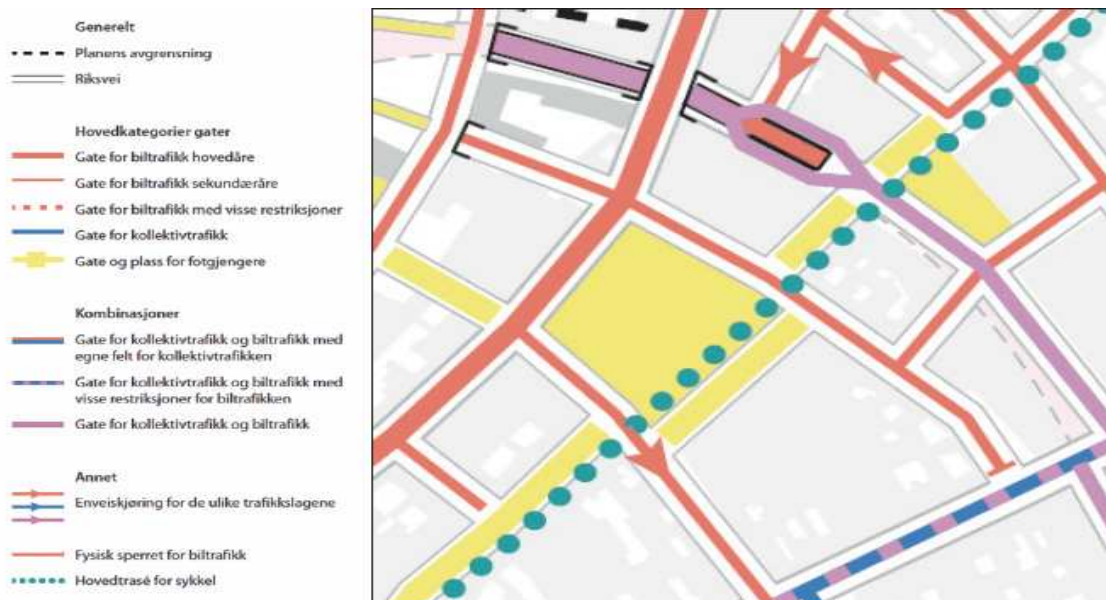
14.02.2008 sendte Skanska Norge AS på vegne av Youngstorget parkeringshus AS (består av gårdeiere rundt Youngstorget) inn søknad om tiltak for bygging av parkeringsanlegg under Youngstorget. Det omsøkte anlegget ville få 460 biloppstillingsplasser fordelt på to etasjer. Byutviklingskomiteen vedtok 03.06.2008 midlertidig bygge- og deleforbud, som senere har blitt forlenget til 03.06.2013, i påvente av ny reguleringsplan.

Under PBEs vurdering og konklusjon i saken om bygge- og deleforbud trekkes det frem flere punkter som setter spørsmålsteget ved nytten av et parkeringshus under Youngstorget, hvor svært god kollektivfremkommelighet i området og problematisk trafikk i kryssene i området taler for å se bedre på saken.

Torggata er markert som gate og plass for fotgjengere kombinert med hovedsykkeltrasé i Torggatas akse. Gatene øst, nord og vest for torget er tenkt for biltrafikk. Både Møllergata og Torggata skal innlemmes i hovedsykkelveinettet.

Youngstorget bør få en revitalisering med hensyn til salgsvirksomhet. Torggata som gågate foreslås forlenget fra Youngs gate til Badstugata, i tråd med gjeldende regulering.

Det skal etableres et kommunalt parkeringsorgan, som blant annet skal vurdere etablering av underjordiske parkeringshus i sentrum. Det er også ønsket å fjerne gateparkering i sentrum til fordel for parkeringshus under bakken.



Utsnitt fra Gatebruksplanen, Youngstorget i midten

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, 23.09.99: Planen er retningsgivende for kommunedelplaner og reguleringsplaner. Planens målsetting er å gjøre sykkel til et attraktivt, effektivt og trygt framkomstmiddel og på den måten få flere til å sykle. Planlagt sykkeltrasé i Torggata starter på østsida av Youngstorget. Planen beskriver eksisterende sykkeltrasé i Torggata som kronglete, og slår fast at den bør bygges om. Det finnes flere mulige løsninger. *Byøkologisk program 2011-2026:* Byrådet vil at Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, trivelige byrom og nærmiljøer samt et godt fungerende kretsløp. Byen skal ha et miljøeffektivt transportsystem. Framkommeligheten og miljøet for syklister og fotgjengere skal tilrettelegges bedre. Antall gateparkeringsplasser søkes redusert.

Parkeringsnorm for næring, 17.03.2004: Youngstorget ligger innenfor tett by. Normen skal sikre

tilstrekkelig antall parkeringsplasser uten at det fører til overkapasitet. Parkeringsnormene skal ivareta to dels motstridende hensyn: 1) Sikre tilstrekkelig parkering for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø og 2) Bidra til at færre velger bil til arbeidsplassen, særlig i sentrale områder. I normen ligger en avveining mellom disse hensynene. I beregningsgrunnlaget inngår besøksparkering og plasser til beredskap og service. *Estetisk plan 2005:* Legger premisser for en videre estetisk oppgradering av felles omgivelser og offentlige uterom i Oslo sentrum etter Hovedstadsaksjonen 2001 til 2005. Planen skal også være et operativt redskap for Oslo kommune i den hensikt å styre utviklingen av estetisk kvalitet.

Planer under arbeid/Andre Planer

Statens Vegvesen: Prosjekt Kollektivframkommelighet Ring 1: Målet med prosjektet er å belyse hvordan persontransportkapasiteten på Ring 1 kan økes. Det anbefales å legge til rette for økt kapasitet og regularitet for busstrafikken på Ring 1. Det forventes en befolkningsøkning i Oslo

på 200 000 nye innbyggere de neste 20 årene. De nye byutviklingsområdene Bjørvika og Filipstad får direkte tilknytning til Ring 1. I tillegg vil Oslo kommunes mål om fortetting og større boligandel i sentrum og indre by påvirke trafikkbildet på Ring 1. Dette vil gi økt transportbehov. Sentrumsgatene er allerede belastet med biltrafikk over kapasitetsgrensene i rushtidene. For å sikre flest mulig trafikanter et godt transporttilbud rettes fokuset på persontransportkapasitet istedenfor fra bilkapasitet til kollektivkapasitet. For Ring 1 innebærer det en strengere prioritering for buss.

Storgata 27, Youngs gate 2, 4 og 6, Youngstorget 1 (vårt saksnr. 201208125): Det planlegges hotell i disse fire gamle gårdene, med ønske om riving av to av gårdene.

Youngstorget 3 (vårt saksnr. 200814341): Det planlegges hotell på eiendommen. Planene innebærer riving av dagens bebyggelse.

Youngs gate 7 og 9 og Torggata 13 (vårt saksnr. 201015488): Entra Eiendom ønsker å øke utnyttelsen av eiendommene, samt redusere omfang av bevaring basert på bygningenes tilstand.

Regjeringskvartalet: Pågående vurdering av fremtidig utvikling av regjeringskvartalet.

Sikkerhetsplan for sentrum

Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2009-2025: Skal legge til rette for en nødvendig og ønsket utvikling og gradvis fornyelse av indre Oslo samt bevare og videreutvikle indre Oslos viktigste overordnede gate- og byromsstrukturer og kulturminner. Youngstorget er registrert under "historisk viktige strukturer".

Beskrivelse av planforslaget

På bakgrunn av innkommet forslag om etablering av parkeringshus under Youngstorget, har Byrådsavdeling for byutvikling bedt Plan- og bygningsetaten om å utarbeide to alternative planforslag for Youngstorget.

Alternativ 1

Alternativ 1 innebærer regulering av Youngstorget tilpasset dagens bruk. Regulering for parkeringshus under bakken og byggeområde for forretning langs sidene av torget fjernes.

Alternativ 2

Alternativ 2 innebærer en oppdatering av dagens regulering, med redusert størrelse på parkeringshuset i forhold til dagens regulering. Byggeområde for forretning langs sidene av torget reguleres bort.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 7 forhåndsuttalelser i januar 2011.

Hafslund Nett: Hafslund Nett som nettselskap har elektriske anlegg i det omtalte reguleringsområdet. Bebyggelse eller tiltak som kommer i konflikt med våre anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet.

Vann- og avløpsetaten: Viser til brev adressert Dark Arkitekter i 2006, der det gjøres oppmerksom på kulvert under Youngstorget som ikke kan flyttes på. Planer for parkeringshus under Youngstorget må tilpasses denne kulverten. Det er også andre anlegg i grunnen i området som må tas hensyn til.

Trafikketaten: Beklager at tidligere planer om parkeringsanlegg under Youngstorget ikke har ført frem, da dette ville føre til en bedring av fremkommelighet i gatene rundt planområdet. De har også et ønske om at eksisterende parkeringsplasser på Youngstorget blir regulert inn, og at det etableres plasser for elmotorvogn og parkeringsplasser for forflytningshemmede.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten: EBY ser det som formålstjenelig å omregulere området tilsvarende faktisk bruk. EBY har gjennom deltakelse i prosjektet "Levende Oslo" bidratt til å sette premisser for opprustning av gater og plasser i Oslo sentrum. EBY krever at disse premissene følges gjennom dette reguleringsarbeidet. Eiendommen som søkes omregulert eies av Oslo kommune og forvaltes av EBY. EBY vil derfor kreve å bli forespurt til å kunne gi sitt aktive samtykke til endelig reguleringsforslag.

Samferdselsetaten: Opplyser om at arealet omhandles i prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum. Den nye reguleringsplanen/utformingen av Youngstorget må ta hensyn til gatebruksplanen.

Politiet: Politiet innførte på midten av 1990-tallet en spesiell regulering i tilstøtende gater til Youngstorget som ivaretok varelevering på formiddagen til næringsdrivende som synes å ha fungert etter sin hensikt.

Politiet ber derfor om at det i de fremtidige planarbeidene også tas hensyn til varelevering for næringsvirksomheten i området rundt Youngstorget.

Gårdeiergruppen Youngstorgetkvartalene: Setter spørsmålsteget ved mandatet PBE har for omregulering. Ber om at spørsmålet om parkeringsanlegg under Youngstorget ses i lys av den reviderte Gatebruksplanen. Setter spørsmålsteget ved grunnlagsmaterialet for analyser og undersøkelser som er utført. Generelt mener GYK at det er riktig å sentralisere parkeringen til parkeringshus, og at det rammesøkte p-huset må ses i sammenheng med trafikk og overflateparkering i Hausmannskvartalene.

Parkeringsanlegg under Youngstorget vil gjøre det mulig å fjerne overflateparkering i nærområdet og dermed for eksempel lette gjennomføringen av Torggata i henhold til konklusjonene i Gatebruksplanen. Hele uttalelsen følger som vedlegg.

Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering

Overordnede mål

God trafikkavvikling i området rundt Youngstorget, inkludert Ring 1, er et viktig kriterium for et eventuelt parkeringshus under Youngstorget. Det er ikke ønskelig at et parkeringshus skal bidra til økt biltrafikk i sentrum. Ring 1 er hovedåre for kollektivtrafikk gjennom sentrum, og har allerede i dag kapasitetsproblemer forbi planområdet. Parkeringshuset vil ha enkel tilgang til Ring 1, men det er viktig at trafikken i området ikke er til hinder for kollektivtrafikken på Ring 1. Det er usikkert om bussrute 37 vil fortsette å trafikere Ring 1.

I henhold til gatebruksplanen må det ved bygging av parkeringshus fjernes et tilsvarende antall parkeringsplasser på gateplan for å ikke øke det totale antallet parkeringsplasser. Plan- og bygningssetaten kan kun stå for fjerning av gateparkeringsplasser regulert iht. plan- og bygningsloven. Skiltmyndigheten må fjerne ytterligere parkeringsplasser for at det skal være mulig å fjerne et tilstrekkelig antall parkeringsplasser. Dersom planområdet utvides til å omfatte arealet mellom Storgata, Grubbegata, Hausmanns gate og Stortorget, finnes ca 70 p-plasser regulert i iht. plan- og bygningsloven på gateplan.

For å fjerne et tilstrekkelig antall parkeringsplasser på gateplan må det fjernes parkeringsplasser i en avstand på opptil 500 meter fra Youngstorget. Da befinner man seg innfor nedslagsfeltet til andre parkeringshus i området. Belegget på parkeringshus i området viser at det ikke er stort behov for nye parkeringshus da det store deler av døgnet er god plass i parkeringshus som ligger i normal gangavstand fra Youngstorget. (Sentrum P-hus, Gunerius, Oslo City)

Transportbehovet i indre by skal søkes begrenset, og det skal legges til rette for mest mulig miljøvennlig transport. Ring 1 og Storgata er tunge kollektivåre, og bidrar til at Youngstorget er godt dekket av kollektivtransport. Det er relativt kort gangavstand til Oslo S og Jernbanetorget, som er Norges største kollektivknutepunkt. Torggata er gågate fra Stortorget til Youngstorget, og skal gjennom gatebruksplanen bli prioritert for syklist og fotgjengere. Det er ønskelig at en større andel av transportarbeidet skal foregå med sykkel, men det er nødvendig med høyere sikkerhet og bedre fremkommelighet. Både Møllergata og Torggata skal innlemmes i hovedsykkelvegnettet.

Naturmangfold

Det er ikke registrert verdifullt naturmangfold i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er ikke kjent at det er andre forhold vedrørende naturmangfoldet som burde vært bedre undersøkt. Etter Plan- og bygningsetatens vurdering, vil ikke gjennomføring av planen medføre

at forvaltningsmålene i nml §§ 4 og 5 fravikes. Vurdering etter nml § 10, 11 og 12 ansees derfor ikke relevant.

Byform, kulturminner og byggeskikk

Youngstorget er en viktig del av Oslos historie, og er omkranset av flere bevaringsverdige og fredete bygg.

Torggata er et viktig gateløp i Oslo, og utgjør akse øst/vest gjennom området. Torget har hatt viktige funksjoner som salgsareal, og har fortsatt en viktig funksjon som samlingsplass ved markeringer av forskjellig slag. Det er viktig at et eventuelt parkeringshus under Youngstorget ikke går ut over torgets funksjon og estetikk. Ramper, trappehus og andre strukturer i tilknytning til parkeringshuset må tilpasses eksisterende bebyggelse og ikke være dominerende. En rampe på torgets nord-østlige hjørne vil ta mye areal fra torgflaten, og vil også være en hindring for brukere av torget.

Det står 28 lindetrær i rekke langs torgets randsone, som rammer inn torget og bidrar til karakteren. Trærne synes å være av noe variabel kvalitet, med stammeomkrets fra ca. 60 til 140 cm. De største trærne finnes rekken i nordøst. Trærne i rekkene nærmest Folketeaterbygningen er generelt noe mindre.

Pr august 2012 er følgende eiendommer rundt Youngstorget registrert på Byantikvarens Gule liste:

Bevaringsverdig:

- Youngstorget (torget), Youngstorget 1,3,4,5 og 6 (basarene)
- Youngs gate 11
- Møllergata 23

Regulert til bevaring:

- Youngs gate 7 og 9
- Torggata 13
- Møllergata 19

Fredet:

- Youngstorget 2 (Folketeaterbygningen)

Youngstorget er registrert under "historisk viktige strukturer" i forslag til kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2009-2025.

Luft- og støyforhold

Dersom det fjernes et tilstrekkelig antall parkeringsplasser på gateplan i nærområdet, vil dette kunne gi lokale gevinster gjennom lavere utslipp fra biler. Samtidig vil et parkeringshus under Youngstorget med større kapasitet gi mer lokalt utslipp rundt Youngstorget, noe som er uheldig for fotgjengere og andre som oppholder seg her. Ved stor pågang, da særlig i morgentimene og om ettermiddagen, kan opphopning av biler gi store utslag på lokale utslipp.

Trafikkforhold

Youngstorget ligger nær Ring 1, og er således godt plassert i forhold til hovedfartsårer gjennom Oslo sentrum. Samtidig er Ring 1 en viktig kollektivåre, og økt trafikk her vil kunne føre til dårligere fremkommelighet for buss. Et parkeringsanlegg under bakken på Youngstorget vil kunne bedre fremkommeligheten i området, ved at det blir bedre plass til fotgjengere og syklister når gateparkering fjernes. Bilister som leter etter parkeringsplass vil kjøre direkte til et parkeringshus om det ikke finnes alternativer på gateplan. Samtidig vil parkeringshuset kunne føre til opphopning av biler ved rampe til p-huset, og dette kan føre til lokale trafikale problemer. Gatebruksplanen legger også opp til fjerning av parkering på gateplan uten at det nødvendigvis etableres parkeringshus på Youngstorget.

En rampe på torgets nord-østlige hjørne, med kjøring over fortauet, er en potensiell fare for syklister og fotgjengere. Det er ikke funnet mer egnede steder for lokalisering av rampen.

Risiko- og sårbarhet

Ved prosjektering av parkeringshus under Youngstorget må det utarbeides ROS-analyse hvor bl.a.

grunnvannsstruktur, setningsskader og opplevd trygghet er tema.

Sosial infrastruktur

Temaet anses ikke som relevant for saken. Tomten er ikke egnet for barnehageformål.

Teknisk infrastruktur

VAV gjør oppmerksom på en kulvert som går under planområdet. Denne fører avløpsvann, og er basert på selvfyll. Kulverten kan derfor ikke omlokaliseres.

Barns interesser

Et eventuelt parkeringshus under bakken på Youngstorget kan forverre trafikksikkerheten i området.

Universell utforming

Et eventuelt parkeringshus må tilpasses krav om universell utforming. Det skal være mulig for alle å benytte seg av parkeringshuset. Dette gjelder også utforming av trappehus, heiser og ramper for fotgjengere.

Økonomiske konsekvenser

Ved en utvikling av planalternativet med underjordisk parkeringsanlegg forutsettes at det inngås salgs eller festekontrakt mellom Oslo kommune og utbygger av parkeringsanlegget. Det vil videre være en forutsetning at torgarealet oppå parkeringsanlegget istandsettes og opparbeides iht. estetisk plan for utbyggers regning og uten kostnad for kommunen.

Foreløpig konklusjon

Det er ikke ønskelig med økt parkeringskapasitet i indre by. Et parkeringshus under Youngstorget vil øke kapasiteten, og dermed også biltrafikken i området. Alternativ 2 vil samtidig kunne være til hinder for kollektivtrafikken på Ring 1. Alternativ 1 tilpasser reguleringen til dagens bruk, og opprettholder torgflaten som i dag. Gatebruksplanen søker å minske biltrafikken i indre by, og samtidig gjøre det mer attraktivt å sykle eller gå.

Omregulering til dagens bruk på Youngstorget, samt fjerning av gateparkeringsplasser i nærområdet, vil bidra til mindre bilbruk og styrke sentrum som handels- og opplevelsesdestinasjon.

Plan- og bygningsetaten anbefaler alternativ 1.

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR YOUNGSTORGET – Gnr/bnr 208/840

Alternativ 1

Avgrensning

§ 1. Det regulerte området er vist på plankart merket BO1-201015004-1, datert 31.10.2012.

Reguleringsformål

§ 2. Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg kombinert med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Forretning/bevertning/torg/kjøreveg

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg

- Torg

Hensynssone

- Bevaring kulturmiljø

Bebyggelse og anlegg

§ 3. Hensynssone – bevaring av kulturmiljø: Torgets og søylegangens konstruksjon, materialbruk og detaljutforming skal bevares og/eller tilbakeføres til opprinnelig utseende og utførelse.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 4. Torget kan brukes til torghandel, uteservering, temporære aktiviteter/utstillinger mm. Tiltak som forhindrer eller reduserer muligheten for slik bruk skal unngås. Eventuelle tiltak på torget skal ta utgangspunkt i stedlige karaktertrekk, omkringliggende bebyggelse og historiske spor. Arealet i

forlengelsen av Torggata skal ikke benyttes til salgsboder og annen torgvirksomhet som hindrer sykkeltrafikk.

§ 5. Trær markert på reguleringskart tillates ikke fjernet. Dersom et sykt eller dødt tre må fjernes, skal dette erstattes av et tre av samme art med tilstrekkelig størrelse. Det skal ikke foretas inngrep som gir dårlige vekstvilkår. Treets rotsone er minst like stor som treets krone og tiltak innenfor denne sonen tillates ikke.

Uttalelse fra Byantikvaren

§ 6. Tiltak på torget eller basaranlegg/søylegang skal forelegges Byantikvaren til uttalelse før det fattes vedtak i saken.

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR YOUNGSTORGET – Gnr/bnr 208/840

Alternativ 2

Avgrensning

§ 1. Det regulerte området er vist på plankart merket BO1-201015004-2, datert 31.10.2012.

Reguleringsformål

§ 2. Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg kombinert med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Forretning/bevertning/torg/kjøreveg

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg

- Torg

- Parkeringshus

Hensynssone

- Bevaring kulturmiljø

Bebyggelse og anlegg

§ 3. Hensynssone – bevaring av kulturmiljø: Torgets og søylegangens konstruksjon, materialbruk og detaljutforming skal bevares og/eller tilbakeføres til opprinnelig utseende og utførelse.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 4. Torget kan brukes til torghandel, uteservering, temporære aktiviteter/utstillinger mm. Tiltak som forhindrer eller reduserer muligheten for slik bruk skal unngås. Eventuelle tiltak på torget skal ta utgangspunkt i stedlige karaktertrekk, omkringliggende bebyggelse og historiske spor. Arealet i forlengelsen av Torggata skal ikke benyttes til salgsboder og annen torgvirksomhet som hindrer sykkeltrafikk.

§ 5. Trær markert på reguleringskart tillates ikke fjernet. Dersom et sykt eller dødt tre må fjernes, skal dette erstattes av et tre av samme art med tilstrekkelig størrelse. Det skal ikke foretas inngrep som gir dårlige vekstvilkår. Treets rotsone er minst like stor som treets krone og tiltak innenfor denne sonen tillates ikke.

§ 6. Det kan innpasses et parkeringshus til 300 biler under torgflaten. Kjørerampe, heis- og trappehus skal tilpasses basarenes og torgets karakter. Kjørerampe kan anlegges innenfor bestemmelsesområde angitt på kart med betegnelse R.

Uttalelse fra Byantikvaren

§ 7. Tiltak på torget eller basaranlegg/søylegang skal forelegges Byantikvaren til uttalelse før det fattes vedtak i saken.

Bydelsdirektørens vurdering

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet et planforslag hvor Youngstorget foreslås omregulert til dagens bruk som torg, Alt 1, eller alternativt at det legges til rette for parkeringshus under torgflaten samt fjerning av gateparkeringsplasser, Alt 2.

Plan- og bygningsetaten anbefaler alternativ 1.

Plan- og bygningsetatens foreløpige konklusjon er at det i tråd med Gatebruksplanen ikke er ønskelig med økt parkeringskapasitet i indre by, og at et parkeringshus under Youngstorget vil øke parkeringskapasiteten, og dermed også biltrafikken i området. Etaten mener at Alternativ 2 også vil kunne bli til hinder for kollektivtrafikken på Ring 1. Etaten mener en omregulering til dagens bruk på Youngstorget, samt fjerning av gateparkeringsplasser i nærområdet, vil bidra til mindre bilbruk og styrke sentrum som handels- og opplevelsesdestinasjon.

Bydelsdirektøren mener det viktigste i saken er å ikke legge til rette for en løsning som bidrar til økt biltrafikk i sentrum.

Bydelsdirektøren ser at Plan- og bygningsetaten og Gårdeiergruppen Youngstorgetkvartalene (GYK) er uenige i hvorvidt parkeringshus under Youngstorget vil medføre økt biltrafikk i sentrum eller ikke. Bydelsdirektøren mener at begge alternativene har fordeler og ulemper.

I følge vedtatt Revidert prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum må det dersom det legges opp til parkering i p-hus under bakken reduseres på antallet gateparkeringsplasser i samme område.

Plan- og bygningsetaten mener at for å fjerne et tilstrekkelig antall parkeringsplasser på gateplan i dette området så må det fjernes parkeringsplasser i en avstand på opptil 500 meter fra Youngstorget, noe som vil være langt utenfor nedslagsfeltet til Youngstorget.

I gjeldende regulering fremgår at det ved bygging av parkeringsanlegg skal inndras 250 korttidsparkeringsplasser fra torget og gategrunn innenfor 300 m radius fra nedkjøringen til P-huset. Plan- og bygningsetaten tviler på om det er mulig å inndra så mange gateparkeringsplasser.

Gatebruksplanen legger også opp til fjerning av parkering på gateplan uten at det nødvendigvis etableres parkeringshus på Youngstorget. Bydelsdirektøren mener dette i såfall må utredes mer med tanke på hvilke effekter dette vil få for handel, uteliv og bylivet i sentrum øst.

Plan- og bygningsetaten mener videre at belegget for parkeringshus i området viser at det ikke er stort behov for nye parkeringshus, da det store deler av døgnet er god plass i parkeringshus som ligger i normal gangavstand fra Youngstorget. (Sentrum P-hus, Gunerius, Oslo City). I følge gjeldende regulering kan det under torget etableres parkeringsanlegg i maks. 5 etasjer med til sammen maks. 580 parkeringsplasser. Bydelsdirektøren ser at det i reguleringsbestemmelsene for Alt.2 , § 6. nå foreslås at det kan innpasses et parkeringshus for 300 biler under torgflaten. Dette er en halvering av antall parkeringsplasser i parkeringshuset . Bydelsdirektøren er ikke kjent med gårdeiergruppens synspunkter på dette.

Bydelsdirektøren er imidlertid enig med gårdeiergruppen i at de reelle mulighetene for fjerning av gateparkeringsplasser,trafikk- og gateparkeringsstall for området samt status parkeringsdekningen i dagens parkeringshus er for dårlig dokumentert i denne saken.

Av gatebruksplanen fremgår at det skal etableres et nytt kommunalt parkeringsorgan, med oppdrag å vurdere etablering av nye underjordiske parkeringshus i sentrum. Bydelsdirektøren er ikke kjent med om dette arbeidet er i gang, men mener at det er av stor betydning for valg av løsning for Youngstorget at status for området blir bedre dokumentert.

Plan- og bygningsetaten mener at trafikkavviklingen i området rundt Youngstorget ikke er bra nok i dag. Ring 1 er hovedåre for kollektivtrafikk gjennom sentrum, og det er allerede kapasitetsproblemer forbi planområdet. Etaten mener at det må være god trafikkavvikling i området dersom det skal bygges parkeringshus under Youngstorget. Bydelsdirektøren er enig i dette. Bydelsdirektøren kan se at omlegging av trase for Rute 37 bussen til Ring 1 kan ha forværret disse kapasitetsproblemene, og at det derfor uavhengig av denne saken må tas stilling til om omleggingen kan videreføres.

Bydelsdirektøren kan se at Youngstorget bør være godt dekket av kollektivtransport i dag og slik sett ikke nødvendigvis har et behov for mer bilparkering. Bydelsdirektøren mener slik sett at forslaget Alt. 2 med parkeringshus for nå inntil 300 biler kanskje er mer i tråd med hva som er mulig å inndra av gateparkeringsplasser i området og dermed ikke vil legge til rette for øket parkering i området.

Bydelsdirektøren er enig med gårdeiergruppen i at det er behov for en opprydding av diverse innretninger og elementer på Youngstorget, herunder containere, søppelhåndtering, dagens parkering for næringsdrivende på torget og basaren, returpunkt for avfall, lagring av torgmateriell med mer. Ved Alt 2 ville mange av disse elementene kunne løses som en del av parkeringshuset. Ved en omregulering til dagens bruk som torg, Alt 1 må dette løses på en bedre måte enn i dag.

Byantikvaren har tidligere uttalt seg positivt til parkeringshus og muligheter for en opprydding av innretninger og elementer på torget som kan føre til et mer attraktivt torgområde.

Bymiljøetaten, trafikkdivisjonen mener at et parkeringsanlegg under bakken på Youngstorget vil kunne bedre fremkommeligheten i området, ved at det blir bedre plass til fotgjengere og syklistene når gateparkering fjernes. Bilister som leter etter parkeringsplass vil kjøre direkte til et parkeringshus om det ikke finnes alternativer på gateplan.

Vann- og avløpsetaten gjør ved høringen oppmerksom på en kulvert for avløpsvann som går under planområdet og som ikke kan omlokaliseres.

Torggata er gågate fra Stortorget til Youngstorget, og skal nå gjennom gatebruksplanen innlemmes i byens hovedsykkelveinnett og bli en prioritert gate for syklistene og fotgjengere også på strekningen Youngstorget – Hausmanns gate. Det er ønskelig at en større andel av transportarbeidet i Oslo skal foregå med sykkel, og da er det nødvendig med en tilrettelegging for dette som har høyere sikkerhet og bedre fremkommelighet.

Bydelsdirektøren mener at foreslått innkjøringrampe til torgets nord-østlige hjørne vil være en fare for syklistene og fotgjengere på torgets fortau, men ser at det kan være vanskelig å finne mer egnede steder for lokalisering av rampen. Hospitalsgata er bratt og uoversiktlig der den krysser Torggata, og vil kunne være et trafikkfarlig punkt. Området må for å unngå ulykker skiltes godt for alle trafikantgrupper.

Bydelsdirektøren mener at saken er prinsipiell i forhold til om det overhodet skal etableres flere parkeringshus i sentrum. I henhold til gatebruksplanen skal det etableres et nytt kommunalt parkeringsorgan, nettopp med oppdrag å vurdere etablering av nye underjordiske parkeringshus i sentrum.

Bydelsdirektøren mener derfor at saken ikke er tilstrekkelig utredet til å kunne anbefale valg av løsning for Youngstorget. Valg av løsning synes av stor betydning for næringsliv, gårdeiere og andre interessenter i planens nærområde, og forhold av avgjørende betydning for valg av alternativ kan derfor ikke være så løst fundert som i denne saken.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget mener at saken er prinsipiell i forhold til om det overhodet skal etableres flere parkeringshus i sentrum. I henhold til gatebruksplanen skal det etableres et nytt kommunalt parkeringsorgan, nettopp med oppdrag å vurdere etablering av nye underjordiske parkeringshus i sentrum.

Bydelsutvalget mener derfor at denne saken ikke er tilstrekkelig utredet til å kunne anbefale valg av løsning for Youngstorget.

Valg av løsning er av stor betydning for næringsliv, gårdeiere og andre interessenter i planens nærområde. Forhold av avgjørende betydning for valg av alternativ så som de reelle mulighetene for fjerning av gateparkeringsplasser, inngående analyser av trafikkforhold i området ved begge alternativer og status for parkeringsdekning i dagens parkeringshus er for dårlig dokumentert i denne saken.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:
Prinsipplan for gatebruken, vedtak
Youngstorget utt.GYK
Youngstorget plankart Alt 1
Youngstorget plankart Alt 2

Sak 5/13 Kunngjøring om offentlig ettersyn. Torggata som gå- og sykkelgate

Arkivsak: 201101620

Arkivkode: 612

Saksbehandler: Elin Løvseth

Saksgang

Arbeidsutvalget

Møtedato

24.01.13

Saknr

5/13

KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN. TORGGATA SOM GÅ- OG SYKKELGATE

Sammendrag:

Forslagsstiller er Oslo kommune, Bymiljøetaten, Divisjon samferdsel.

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – gate/sykkel, fortau hensynssoner.

Strekningen foreslås ombygd for å forbedre syklisters fremkommelighet, samtidig som atkomst og vareleveringsfunksjonene ivaretas. Forslaget legger opp til brede fortau og forskjønnelse av gata med opparbeidelse i henhold til estetisk plan.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Saksframstilling:

Plan- og bygningsetatens saksframstilling er tatt inn i saksframstillingen.

For mer detaljert planbeskrivelse vises til vedlegg, forslagsstillers planbeskrivelse.

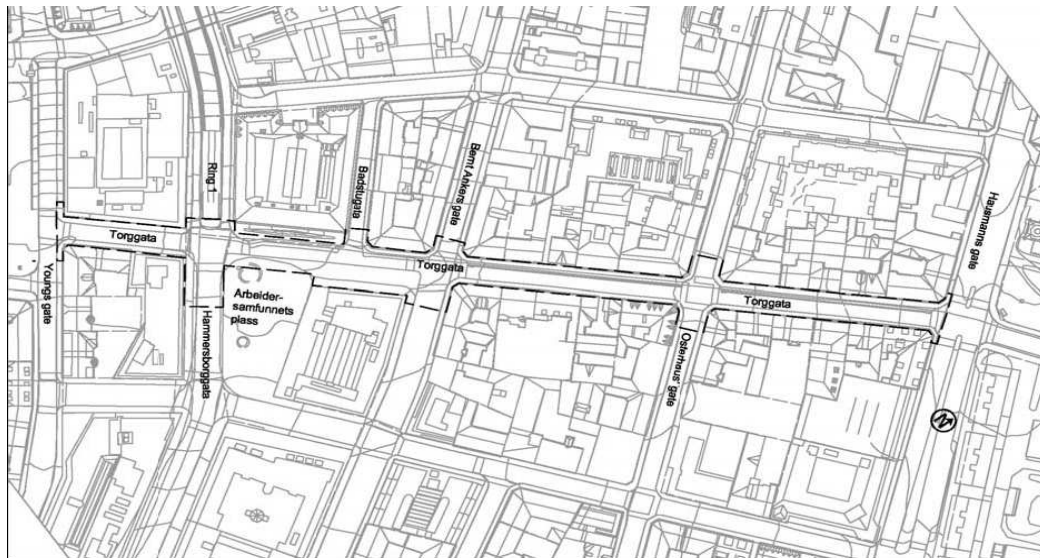
Bakgrunn

Planforslaget baserer seg på forprosjekt utarbeidet i 2010, videre utredninger og skisseprosjekt i 2011, samt byggeplanlegging i 2011/2012. Det er også gjennomført en risikovurdering med hensyn til trafikksikkerhet som har gitt innspill til utformingen.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for etablering av en bygate med torgpreg, der det kan være stor aktivitet gjennom hele døgnet. Gata skal være oversiktlig, trygg og tilgjengelig for alle brukergrupper, men det er en målsetting at biltrafikken skal begrenses. Torggata er en hovedinnfartsåre for syklistene til sentrum. Gata skal derfor utformes med tanke på stor sykkeltrafikk. Videre vil gata få brede fortau og soner for varelevering.

Planløsningen er i samsvar med ”Prinsippplan for gatebruken 2010-2020” (bystyrevedtak 28.9.2011), der gata er definert for biltrafikk med visse restriksjoner. Gatebruksplanen definerer også Torggata som hovedsykkeltrasé.

Kjøremønsteret, dvs. skiltregulering, er et virkemiddel for å begrense biltrafikken. Ved Ring 2 opprettholdes eksisterende stenging for biltrafikk. Eksisterende sperring ved Hausmanns gate vil bli åpnet for utkjøring fra Torggata, men med påbudt kjøretretning rett frem mot Ankerbrua. Også i tilstøtende gater (bl.a. Osterhaus gate og Calmeyers gate) vil det bli foreslått justeringer i kjøremønsteret.



Planområdet, dagens situasjon

Planområdet strekker seg fra Youngs gate til Hausmanns gate og omfatter utelukkende trafikkarealer. Gata var tidligere opparbeidet som kjørevei med kantsteinsparkering og fortau på hver side. Siden 2009 har det vært gjennomført en forsøksordning med stenging med pullerter ved Hausmanns gate og ved Ring 1.

Sperringene har hindret inn- og utkjøring for biltrafikk, men har vært gjennomkjørbare for syklister. Begge kryssene har vært utstyrt med lyssignaler for syklister. I 2011 ble det gjennomført oppmerking/møblering av nytt gatetverrsnitt (kjørevei, møblering/vareleveringssone, fortau).

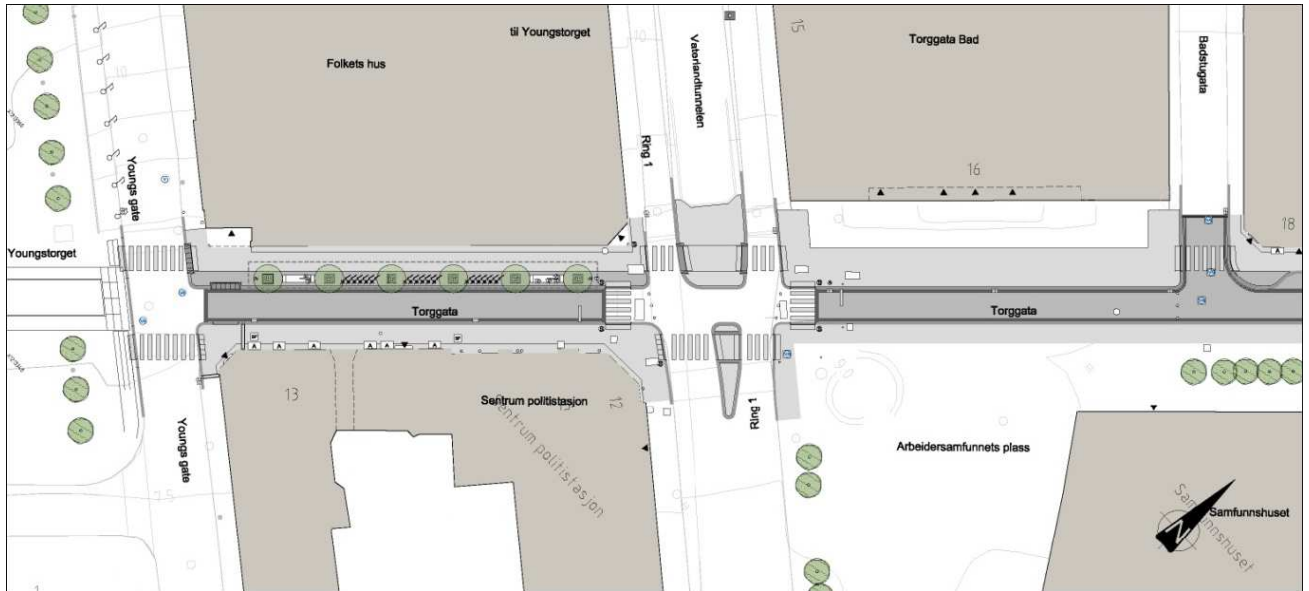
Beskrivelse av planforslaget

Foreslått planløsning går ut på å etablere en attraktiv gate for gående og syklende mellom Youngstorget og Hausmanns gate. Strekningen vil ha restriksjoner for biltrafikken ved at kjøremønsteret i området gjør fremkommeligheten til bl.a. atkomster mer komplisert. Dette skal resultere i en ønsket begrensning av biltrafikken.

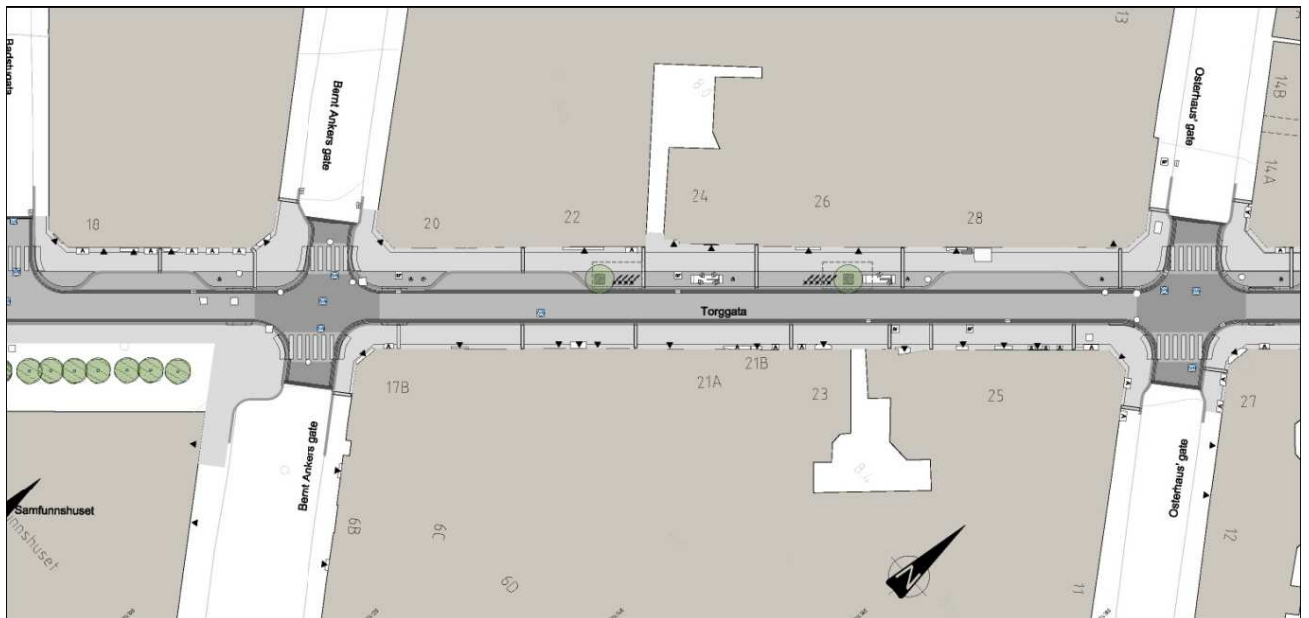
Felles kjørevei for syklister og bilister blir 4 meter bred og avgrenses fra møbleringssone og fortau med ca 4 cm høy fortauskant. Det vil bli etablert vareleveringsplasser i møbleringssonen mellom vei og fortau der det også vil finnes andre møbleringselementer som sittebenker, sykkelstativ, trær, etc. Fortauene vil bli 5 meter brede på nordvestre side og 3 meter på sydøstlig side. Møbleringssonen blir 2 meter bred.

Alle eksisterende atkomster/portrom vil bli opprettholdt, med unntak av portrom i Torggata 13 som i dag er stengt.

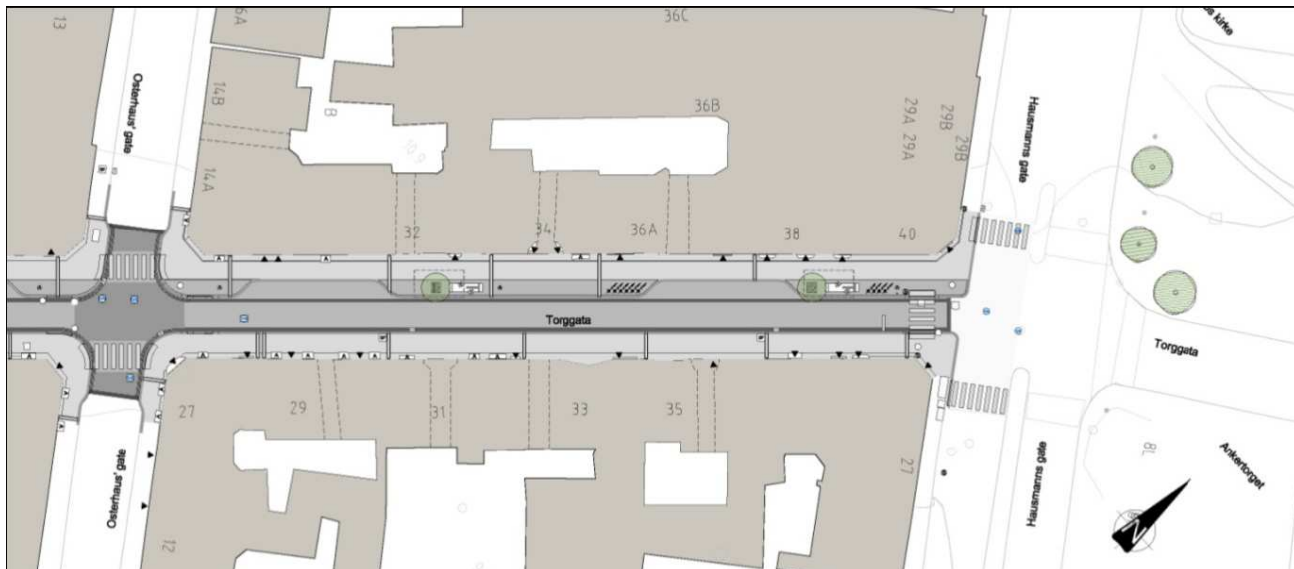
Sperringene vil bli utstyrt med pullerter. Pullertene vil være overkjørbare, slik at utrykningskjøretøy kan passere sperrepunktene om nødvendig.



Figur 1.2 Torggata - fremtidig situasjon fra Youngs gate til Badstugata



Figur 2 Torggata - fremtidig situasjon fra Badstugata til Osterhaus gate



Figur 4 Torggata - fremtidig situasjon fra Osterhaus' gate til Hausmanns gate

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 7 forhåndsuttalelser.

Sammendrag av forhåndsuttalelser

1. Bymiljøetaten Divisjon Friluft, brev av 17.10.2011

Bymiljøetaten, Divisjon friluft, anbefaler at Torggata utformes som en tregate. Divisjon friluft ser det som aktuelt å plante trær i møbleringssonen i gateløpet mellom

Arbeidersamfunnets

plass og Hausmanns gate. Ut over dette er divisjonen positiv til forslaget om gang- og sykkelprioritert gate og at det tilrettelegges for opphold i byrommet med møbleringssoner.

2. Byantikvaren, brev av 07.11.2011

Byantikvaren mener at det er lite potensial for at det finnes bevarte ikke-registrerte automatiske fredete kulturminner innenfor planområdets avgrensning. Det stilles derfor ikke krav til arkeologisk registrering. Det understrekes at Torggata er et spesielt viktig historisk gateløp med murgårdsbebyggelse som enten er regulert til spesialområde med formål bevaring eller er oppført på Gul liste. Heving av gatenivået og fjerning av bevaringsverdige elementer som areaer og trapper frarådes.

Byantikvaren har tidligere frarådet et asymmetrisk gatetverrsnitt, men ser at de foreslåtte alternativene til gatedekke kan bidra visuelt til at opplevelsen av det historiske gateløpet ikke svekkes i betydelig grad.

3. Vann- og avløpsetaten 01.11.2011

Vann- og avløpsetaten (VAV) ber om vurdering av konsekvenser ved trafikklast og vanninntrenging i kulverten ved eventuell fjerning av eksisterende betongplate.

Den nye gateutformingen kan påvirke plassering av kantsteinslinjer og sluk i forhold til dagens situasjon, og det må ved prosjektering av nye løsninger tas hensyn til kulverten. Kulverten kan ikke flyttes eller ombygges på grunn av ny gateutforming.

4. Fylkesmannen i Oslo og Akershus 01.11.2011

Fylkesmannen har ingen konkrete merknader.

5. Hafslund Fjernvarme 25.10.2011

Fjernvarmerør krysser Torggata i Bernt Ankers gate, og Hafslund fjernvarme ønsker å kontaktes på et tidlig tidspunkt slik at de nødvendige avklaringene blir gjort.

6. Entra Eiendom AS 24.10.2011

Entra Eiendom AS forutsetter at atkomsten til eiendommen i Torggata 13 ivaretas.

7. Hellberg Eiendom AS (Torggata 18) 31.10.2011

Hellberg Eiendom AS. Merknadene tar utgangspunkt i at det søkes om midlertidig dispensasjon i henhold til PBL§19-3 og at dispensasjon gjelder forhold som fraviker gjeldende reguleringsplaner, som prøveordning, inntil en ny regulering for området vedtas. Det stilles spørsmål ved den valgte plan- og byggesaksprosessen, og det uttales at prosessen er i strid med PBL § 12-15 om felles behandling av reguleringsplanforslag og byggesøknad. Hellberg Eiendom AS ber om at midlertidig dispensasjon avslås slik at de berørte eiendomsbesitterne sikres en forutsigbar og fullstendig planprosess i tråd med PBL § 12-15. Videre uttaler Hellberg Eiendom AS at opplysningene som foreligger ved varslingen ikke er tilstrekkelige, fordi viktige avklaringer planlegges håndtert etter varslingsfristens utløp. Gårdeier ber om at varslingen enten kompletteres eller sendes ut på nytt. Vedtak om midlertidig dispensasjon anses som påklaget fra gårdeiers side. Hellberg Eiendom AS stiller også spørsmål om hvorvidt plansaken utløser krav om konsekvensutredning. Gårdeier uttaler at plasseringen av HC-parkering foran Torggata 18 går på bekostning av uteservering foran eiendommen. Hellberg Eiendom AS ber om at høydetilpassning av fortauet for trinnfri atkomst til næringslokalene.

Tilsvar fra forslagsstiller

Til Bymiljøetaten Divisjon friluft

Det er lagt opp til etablering av trær i møbleringssonen i Torggata. Etablering av gatetrær må vurderes endelig i forhold til tilgjengelig plass i gategrunn som følge av felleskulvert og kabelkanal i gateløpet, samt hvilke inngrep som gjøres i betongplata og hvordan overvannshåndteringen løses. Det er gjennomført egne møter med Divisjon friluft i forhold til videre vurderinger, blant annet med hensyn til tresort og plassering. Planforslaget legger opp til at trær kan plasseres på hele strekningen. Foran Torggata bad er det i planforslaget ikke regulert møbleringssone, da det er ønskelig at plassdannelsen strekker seg helt inn mot bygningen. Det forutsettes at eventuell plassering av trær i tilknytting til nytt trappeanlegg vurderes som del av den pågående plansaken for Torggata bad.

Til Byantikvaren

Betongplata og kulverten gir utfordringer med hensyn til høyder, overbygning og valg av gatedekke. I tillegg er det i dag problemer knyttet til at vann fra gata renner inn i kjellerne langs gata. Det legges opp til at store deler av betongplata fjernes, dette gjør at man kan begrense heving av gatenivået, samt etablere nødvendig overbygging. I byggeprosjekteringen vektlegges det å få til nødvendig overbygning av gata i forhold til valgt gatedekke og dimensjonerende kjøretøy, samt tverrfall som svarer på krav til både overvannshåndtering og universell utforming (+/-2 %). Samtidig skal den nye høydesituasjonen tilpasses i forhold til eksisterende høyder i portrom og sidegater. Endelig høydetilpassning må vurderes i forhold til å få til en god gateutforming. Dette kan medføre at heving av fortausnivået vil være nødvendig enkelte steder. Bevaringsverdige elementer i gatedekket søkes bevart så langt det er mulig. Hensynet er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene. I forbindelse med prosjektering av byggeplan gjennomføres møter og avklaringer med Byantikvaren både i forhold til justering av høyder, tilpasning av innganger, bevaring av elementer i gatedekker og materialvalg. Det bemerkes at Byantikvarens høydekrav og krav i forhold til bevaringsverdige elementer gjør det vanskelig å imøtekomme universell utforming med hensyn til trinnfri atkomst til forretningslokaler eller lignende. Samtidig gjør store nivåforskjeller mellom gatedekke og inngang dette vanskelig uten at det gjøres store inngrep i bygningskonstruksjoner. Trinnfri atkomst søkes etablert gjennom mindre høydejusteringer der dette er mulig, mens ved store høydeforskjeller må gårdeier selv bekoste nødvendig ombygging på egen grunn.

Til Vann- og avløpsetaten

Tiltakshaver og forslagsstiller vil samarbeide med VAV i forhold til tiltak knyttet til kulverten. Kulverten gir begrensninger med hensyn til plass for sandfangskummer, hjelpesluk og lignende.

Verifisering av kulvertens plassering kan påvirke endelig løsning for håndtering av overvann. Det legges hovedsakelig opp til et ensidig fall i gata.

Til Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannens innspill er tatt til orientering.

Til Hafslund Fjernvarme

Tilpasninger i forhold til fjernvarmerør i Bernt Ankers gate vurderes i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for Torggata. Eventuell ombygging må vurderes i forhold til endelig prosjekterte høyder.

Til Entra Eiendom AS

Atkomsten til Torggata 13 er for tiden avstengt. I forbindelse med reguleringsplanarbeid for eiendommen har Bymiljøetaten Divisjon samferdsel tidligere uttalt at ny atkomst til eiendommen må tilrettelegges fra Youngs gate og ikke Torggata. Det er i planarbeidet vurdert om kvartalet mellom Youngs gate og Ring 1 kun skal stenges fysisk mot Ring 1 eller om man også skal stenge gata for innkjøring fra Youngs gata slik at man forhindrer uønsket vending i gata. Da det gjennom risikovurderinger er konkludert med at uønsket vending utgjør en av de største faresituasjonene i Torggata, er det i planforslaget lagt opp til at kvartalet mellom Youngs gate og Ring 1 stenges for biltrafikk.

Til Hellberg Eiendom AS

Det søkes midlertidig dispensasjon i henhold til PBL§19-3. Varslet dispensasjonssøknad gjelder forhold som avviker fra gjeldende reguleringsplaner, og er søkt som en prøveordning inntil en ny regulering for området vedtas.

Behandlingsprosessen ble valgt i samråd med planmyndighetene. Det er gjennomført felles varsel for oppstart av reguleringsarbeid og nabovarsel i forbindelse med søknad om rammetillatelse med dispensasjon. Dette for å være tydelig på de parallelt pågående prosessene og for å unngå to ulike varsler med kort mellomrom. Kunngjøring av oppstart av reguleringsplanarbeid, med informasjon om den parallelt utarbeidet byggeplan ble varslet i Aftenposten og gjennom elektroniske medier. Naboer ble varslet i rekommandert brev. Varslingsfristen var lenger enn kravet for varsel av oppstart av reguleringsplanarbeid og nabovarsel ved byggesak. For å sikre krav til medvirkning ble det gjennomført møter med berørte parter, informasjonsmøter og stand i Torggata.

Plansaken utløser ikke krav om konsekvensutredning, siden tiltaket ikke er omfattet av § 2 og 3 eller vedlegg 1 i Forskrift om konsekvensutredning.

Det er planlagt to HC-parkeringsplasser foran Torggata 18 da dette er vurdert som en god plassering i forhold til målpunkt i området. Løsningen er valgt med henblikk på at eksisterende funksjoner som skal opprettholdes, bl.a. bysykelstativer, vegetasjon og fremkommelighet for trailer til Badstugata.

Uteservering er ikke et tema i reguleringsplanen. Dette må omsøkes til Eiendoms- og byfornyelsesetaten eller bydelen etter gjeldende regler.

Byantikvaren har frarådet en heving av gatenivået. Der det er mulig vil man justere fortauet i forhold til inngangssituasjonene slik at man kan etablere trinnfri atkomst, men dette kan ikke gå på bekostning av krav til gatas tverrfall og generell fremkommelighet langs fortauet.

Muligheten for etablering av trinnfri atkomst vil avhenge av eksisterende høydeforskjeller. Når det gjelder innganger til Torggata 18 er høydeforskjellen for stor til at disse kan ombygges til trinnfrie ved gateombygging (Høydeforskjellen er opp til ca 30 cm mellom inngangene og dagens fortausnivå).

Utdypende kommentar finnes i forslagsstillers planbeskrivelse.

Plan – og bygningsetatens kommentarer til forhånduttalelser

Plan- og bygningsetaten støtter forslagsstillers kommentarer til uttalelsene.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

Plan – og bygningsetatens foreløpige vurdering

Overordnede mål

Plan for Hovedsykkel-veinettet i Oslo, vedtatt 23.9.1999.

Planen skal sørge for videreføring av utbyggingen av et hovedsykkelveinett i Oslo. De viktigste målene er å gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere og øke andel syklende, bedre sikkerheten og bedre fremkommeligheten. Torggata inngår i hovedsykkelveinettet. En av hovedmålsettingene til planen for Torggata er å bedre fremkommeligheten for syklistene.

Prinsippplan for gatebruken 2010-2020, vedtatt 28.9.2011.

Planens mål er å sikre sentrum et godt fungerende transportsystem, samt å bedre forholdene for myke trafikanter. Planen tilrettelegger også for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling.

Skisseprosjektet er i tråd med gatebruks-planen, men det er enkelte avvik i lokalt kjøremønster.



Levende Oslo premissdokument, august 2008

Levende Oslos hovedmål er å gjøre byens sentrum mer tilgjengelig og attraktivt. I premissdokumenter for utvalgte området i sentrum beskrives forslag til opprusting av gater, gågater, plasser og torg med vekt på god design og estetikk. Universell utforming og bruk av kontraster og ledelinjer er også viktige elementer.

I Torggata anbefales det brukt samme belegg som syd for Youngstorget. Reduksjon av biltrafikk som følge av gatestenging anses gunstig.

Trafikkforhold

Syklister. Torggata er definert som en del av hovedsykkelveinettet og den er en del av Oslos første

regulerte gjennomgående sykkeltrasé "Sentral sykkelvei gjennom Oslo". På strekningen har det tidligere vært etablert en sykkelløsning som viste seg å ikke fungere optimalt.

Planforslaget legger opp til at bilister og syklister skal ferdes sammen på et relativt smalt og toveisregulert kjøreareal. Sammen med kjørerestriksjoner og etablering av vareleveringslommer tror



Figur 8 Torggata preges av brede kjørearealer og smale fortau

Plan- og bygningsetaten tror dette vil føre til lav fart og sikker fremføring. Det tas sikte på at biltrafikkantene fortrinnsvis er kjørende til eiendommene eller vareleveranser som ikke skal stanse i kjøreveien. Dette vil trolig medvirke til at gatearealet blir tilgjengelig og godt fremkommelig for syklistene. Mellom Youngs gate og Badstugata sikres syklistene med separat sykkelvei.

Det vil bli etablert sykkelparkering i møbleringssonen mellom fortau og kjørebanelen.

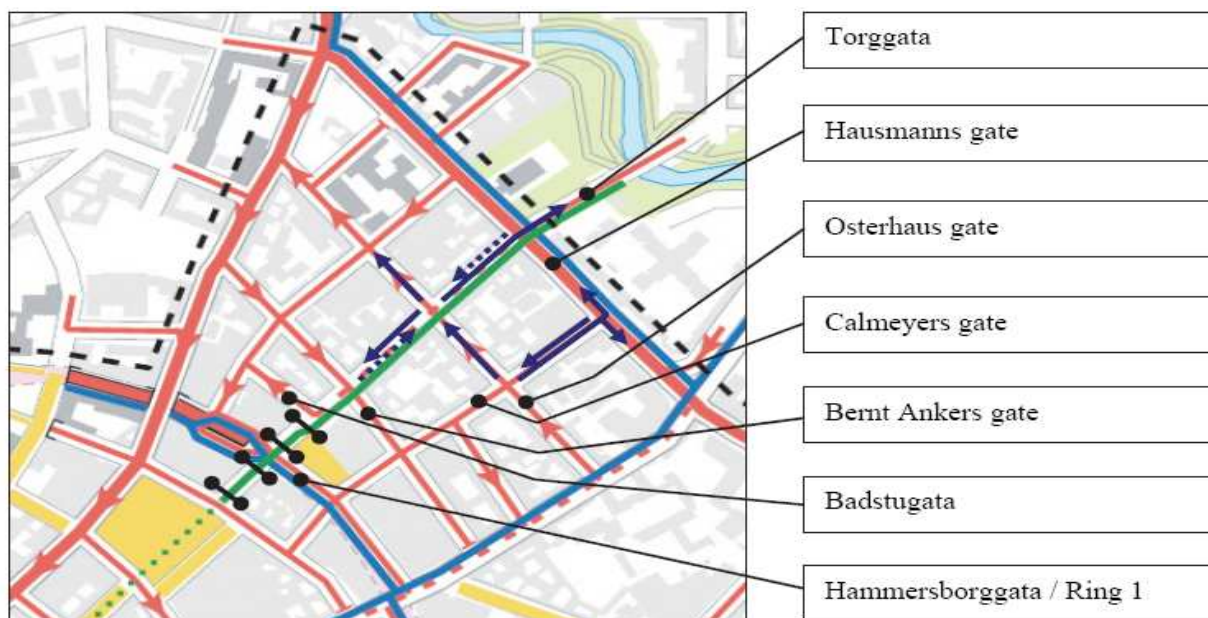
Bil. Torggata blir mindre "bilvennlig" ved at kjøremønsteret ikke innbyr til gjennomkjøring men resulterer i mer "kronglete" kjøreruter. Nedenfor følger en oppstilling av endringer i kjøresystemet.

Tiltak i kjøremønsteret for biltrafikken:

- Torggata stenges for biltrafikk mellom Youngs gate og Badstugata. Gående og syklistene kan passere sperringene.
- Torggata stenges fysisk ved Youngs gate.
- Torggata stenges fysisk på hver side av Ring 1 (Hammersborggata).
- Torggata stenges fysisk ved Badstugata.
- Sperringer skal være overkjørbare for å sikre atkomst for utrykningskjøretøy.
- Toveiskjøring i Torggata mellom Bernt Ankers gate og Hausmanns gate.
- Kjørerestriksjoner i Torggata inn fra Hausmanns gate. (Skilting: "Forbudt for motorvogn")
- Ved utkjøring fra Torggata i Hausmanns gate er det bare tillatt å kjøre rett frem i krysset med Hausmanns gt. (mot Ankerbrua).
- Kjørerestriksjoner i Torggata østover fra Bernt Ankers gate. (Skilting: "Forbudt for motorvogn")
- Alle svingebevegelser tillates i krysset Hausmanns gate / Calmeyers gate.
- I Osterhaus gate blir dagens kjøreretning snudd.

Tiltakene ivaretar vedtatt gatebruksplan og PBE antar at tiltakene kan bidra til å oppnå at gata blir attraktiv for myke trafikanter etter forslagsstillers målsetting.

I kartet under er det inntegnet sperringer og nye kjøreretninger for biltrafikk (blå piler), som overveiende er endringer i forhold til dagens situasjon. Stiplede piler er kjøring med restriksjoner. Kartgrunnlaget viser gatebruksplanens målsettinger.



Det legges bare til rette for handikap-parkering i Torggata, all annen parkering må foretas i sidegatene.

Varelevering kan skje fra lommer for av-/pålessing.

Torggata har lav trafikkbelastning, men det foreligger ikke tallmateriale som belyser trafikkmengden. Det ble imidlertid gjennomført en trafikkundersøkelse våren 2010. Den viste blant annet at en lørdag ble gata benyttet av ca 8000 gående og ca 900 syklende. På en onsdag var antall gående drøyt 4000, mens syklistantallet var ca 1700. I tillegg ble det registrert ca 100 vareleveringsoppdrag med bil på lørdag, og drøyt 150 leveranser på onsdag.

Plan- og bygningsetaten mener at restriksjoner i kjøresystemet og et endret tverrsnitt av gata kan forbedre syklistenes situasjon og gi miljømessige forbedringer til Torggata som oppholds- og handlegate.

Drosjer. Drosjene har ikke holdeplass på strekningen.

Fotgjengere. Planforslaget vil innebære at fotgjengerne får brede gangarealer på hver side av kjørearealene.

Det vil bli montert sittebenker i møbleringssonen.

Verneinteresser

Torggata er i seg selv en viktig ferdselsåre som ble særlig funksjonell etter at Ankerbua ble bygget på 1870-tallet. Torggata ligger i et område med bevaringsverdige omgivelser som domineres av murgårdsbebyggelse fra siste del av 1800-tallet. Kvartalene mellom Youngs gate og Bernt Ankers gate er oppført i Byantikvarens "Gul liste".

Gata er et bindeledd mellom flere parker og plasser.

Historisk har gata vært symmetrisk med fortau på hver side av kjørebane. Dette prinsippet er søkt ivaretatt ved valg av belegg. Heller vil markere fortausarealene, mens smågatestein planlegges benyttet i kjørearealene og i møbleringssonen. Plan- og bygningsetaten mener at bruk av kombinasjonen av heller og smågatestein vil oppfylle ønsket om gi gata et symmetrisk uttrykk.

Etter Plan- og bygningsetatens oppfatning endrer ikke prosjektet området karakter ved ombygging av gata. Løsningen vil derimot styrke området oppholds-kvaliteter som sammen med møblering og beleggsopprusting vil kunne bidra til et estetisk løft for byrommet.

Risiko- og sårbarhet

I henhold til ny plan- og bygningslov skal det foretas ROS-analyse for alle planer. Forslagsstiller har fylt ut ROS-sjekkliste, men har ikke funnet forhold som krever spesiell oppmerksomhet. Det er gjennomført en sikkerhetsanalyse som har medvirket til bl.a. valg av kjøresystem og parkeringsløsninger.

Teknisk infrastruktur

Konstruksjonene under gateplanet blir ivaretatt i prosjekteringen.

Naturmangfold

Oslo kommune har gjennom mange år kartlagt områder som er viktige for bevaring av biologisk mangfold i kommunen. Dette er såkalt vilt- og naturtypeområder, kartlagt etter metoder fastsatt av Direktoratet for naturforvaltning. Opplysningene er systematisert i kommunens naturdatabase. I arbeidet med reguleringsplanen har man forholdt seg til informasjonen fra kommunens naturdatabase. Kunnskapsgrunnlaget ansees derfor som tilstrekkelig for offentlig beslutningstaking, jf. nml §§ 8 og 9.

Det er ikke registrert verdifullt naturmangfold i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er ikke kjent at det er andre forhold vedrørende naturmangfoldet som burde vært bedre undersøkt. Etter Plan- og bygningsetatens vurdering, vil ikke gjennomføring av planen medføre at forvaltningsmålene i nml §§ 4 og 5 fravikes.

Estetikk

I planarbeidet tas det sikte på en opparbeidelse som ivaretar føringene i estetisk plan. Estetisk plan er en designhåndbok som legger premissene for en estetisk oppgradering av felles omgivelser og offentlige uterom i sentrum. Den ble vedtatt av bystyret 22.4.2009. Gategulvet vil bli opparbeidet slik at gata fremstår symmetrisk, som beskrevet i avsnittet "Verneinteresser". Utformingen vil bli belyst i en illustrasjonsplan.

Barn og unges interesser / universell utforming

Tiltaket vil gi barn generelt sett et tryggere område med redusert biltrafikk, bredere fortausarealer og løsninger med universell utforming.

Interessemotsetninger

Så langt i planprosessen er det ikke fremkommet innspill som indikerer at løsningen er konfliktfylt.

Prioriteringer i arealbruken kan imidlertid resultere i interessemotsetninger. Planen legger opp til prioritering av de syklende og gående.

Foreløpig konklusjon

Plan- og bygningsetaten mener planforslaget er et godt prosjekt som søker å følge opp målsettingen om å etablere godt tilrettelagte løsninger for syklistene. I foreliggende plan vil syklistene og biltrafikk måtte benytte samme areal, men det er foreslått grep som skal redusere trafikkmengden og dermed styrke tilbudet til syklistene.

Planforslaget følger etter Plan- og bygningsetatens oppfatning opp intensjonene til Estetisk plan. Estetisk plan gir føringer for utformingen av gategulvet bedre oppholdsarealer, ny møblering og vegetasjon vil kunne resultere i økt vitalitet og gi byrommet en påkrevet fornyelse.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR TORGGATA, MELLOM YOUNGS GATE OG HAUSMANNSGATE

§ 1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer OIS 2011112923 og datert 20.11.2012. Det regulerte nivå gjelder vertikalnivå 2. Gjeldende regulering nivå 1 opprettholdes uendret (S-2982)

§ 2 Arealformål

Området reguleres til:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Fortau
- Sykkelveg
- Annen veigrunn - grøntareal
- Kombinert samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – sykkelveg/kjøreveg

§ 3 Fellesbestemmelser

§ 3.1 *Utforming*

Områdene F1-F4 skal opparbeides som møbleringssoner som vist med bestemmelsegrense på kart.

Områdene tillates møblert med benker, sykkelstativ, trær eller annen beplantning.

Innenfor områdene F1-F4 tillattes etablert vareleveringslommer og handikapparkering.

Områdene F1-F4 skal ha samme nivå som øvrig fortausareal, men ha et belegg som samsvarer med belegg i sykkelveg og sykkel- og kjøreveg slik at gata visuelt sett fremstår som symmetrisk.

Ulik farge og dimensjoner på belegg på fortausarealer, sykkel- og kjøreveg skal skape god lesbarhet.

Fortausområdene skal skilles fra kjørbare arealer med lav kantstein (vis) på 4 cm.

Det skal være god standard på materialbruk.

Bevaringsverdige elementer som arealomramming, rister og trapper som er en del av det historiske gatebildet, skal så langt mulig reetableres i forbindelse med oppgraderingen.

Stengepunkt skal utformes med stengeinnretninger som ikke hindrer atkomst for utrykningskjøretøy.

§ 3.4 *Dokumentasjonskrav*

Gatebelegget skal følge prinsippene i Estetisk plan og skal beskrives i en illustrasjonsplan.

Illustrasjonsplanen skal forelegges byantikvaren og godkjennes av Plan- og bygningsetaten.

Det må redegjøres for detaljutforming av gatearealene og situasjonsplan skal foreligge ved søknad om rammetillatelse. Situasjonsplan skal vise sykkel-, kjøre- og gangarealer med atkomster, overflater og materialvalg. Det må videre redegjøres for overvannshåndtering, beplantning, belysning, møblering og utstyr, samt sykkelparkering.

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren ser at den fremlagte planløsningen for Torggata er i samsvar med både Prinsippplan for gatebruken 2010-2020, "Gatebruksplanen", og Plan for Hovedsykkelveinettet i Oslo, hvor gata er definert for biltrafikk med visse restriksjoner, samt som en del av hovedsykkelveinettet i Oslo.

Hovedmålsettingen til planen for Torggata er å bedre fremkommeligheten for gående og syklende ved å innføre kjøre- og parkeringsrestriksjoner samt etablering av vareleveringslommer for biltrafikken i området.

Ved et mer kronglete kjøremønster vil biltrafikkantene i området fortrinnsvis være kjørende til eiendommene eller vareleveranser som ikke skal stanse i kjøreveien. Plan- og bygningsetaten tror bilister og syklister trygt vil kunne ferdes sammen på et relativt smalt og toveisregulert kjøreareal på grunn av den lave farten. Bydelsdirektøren registrerer at den foretatte sikkerhetsanalysen ligger til grunn for bl.a. valg av kjøresystem og parkeringsløsninger.

Bydelsdirektøren registrerer at det i planprosessen nesten ikke har fremkommet innspill på at løsningene vil bli konfliktfylt.

Planen legger opp til en prioritering av de syklende og gående og det er viktig å ha med seg at omprioriteringer i arealbruken her kan resultere i interessemotsetninger.

Bydelen kan ikke se at Brann- og redningsetaten har uttalt seg til saken på et tidligere tidspunkt. Deres krav i høringsuttalelsen til fri kjørebredde og ønske om fortsatt bruk av Torggata som trasé for utrykning til Grünerløkka må vektlegges.

Enkelte av etatene og en gårdeier bemerker en begrenset mulighet for etablering av trinnfri og full universell utforming av adkomst til næringslokaler langs gata.

Byantikvarens høydekrav og krav i forhold til bevaringsverdige elementer, eksisterende høyder i portrom og sidegater samt krav til gatas tverrfall og generell fremkommelighet langs fortauet for øvrig gjør det vanskelig å imøtekomme universell utforming med trinnfri atkomst til alle gatas næringslokaler.

Bydelsdirektøren mener en må tilstrebe å ha en god dialog mellom tiltakshaver, gårdeiere og næringsvirksomheter for å oppnå så gode universelt utformede løsninger som mulig.

Bydelsdirektøren er enig med forslagsstiller i at gateombyggingen vil kunne styrke Torggata som oppholds- og handlegate, da ny møblering, beleggsopprusting og vegetasjon vil bidra til et estetisk løft for byrommet.

Bydelsdirektøren mener det er viktig å evaluere Torggata og de omliggende gaters funksjonalitet i ettertid, og gjennomføre endringer dersom tiltak har fått utilsiktede negative konsekvenser.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget anbefaler planforslaget.

Bydelsutvalget ser at den fremlagte planløsningen for Torggata, mellom Youngs gate og Hausmanns gate, er i samsvar med overordnede planer for gatebruk og for utbygging av hovedsykkelveinettet i Oslo.

Bydelsutvalget tror fremkommeligheten og sikkerheten for gående og syklende vil bedres etter gjennomføring av planene for Torggata, og anbefaler derfor gjennomført de tiltak som fremgår av planene.

2. Bydelsutvalget registrerer at det i planprosessen nesten ikke har fremkommet innspill på at løsningene vil bli konfliktfylt.

Bydelsutvalget kan ikke se at Brann- og redningsetaten har uttalt seg til saken på et tidligere tidspunkt. Deres krav i høringsuttalelsen til fri kjørebredde og ønske om fortsatt bruk av Torggata som trasé for utrykning til Grünerløkka må vektlegges.

Bydelsutvalget mener en må tilstrebe å ha en god dialog mellom tiltakshaver, gårdeiere og næringsvirksomheter for å oppnå så gode universelt utformede løsninger som mulig.

3. Bydelsutvalget mener det er viktig å evaluere Torggata og de omliggende gaters funksjonalitet i ettertid, samt å gjennomføre endringer dersom tiltak har fått utilsiktede negative konsekvenser.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

Vedlegg:
Torggata kunngjøring
Forslagsstillers planbeskrivelse
Plankart i målestokk 1:500
Torggata Risikovurderinger
Torggata uttalelse fra Brann- og redningsetaten

Sak 6/13 Oppklaring av bydelsutvalgenes fullmakt under prøveprosjektet "Forsøksordningen med at bydelsutvalgene delegeres fullmakt til å avgjøre hvordan åpningstidene skal være på ulike områder i egen bydel.

Arkivsak: 201201578

Arkivkode: 944.1

Saksbehandler: Hilde Berg

Saksgang	Møtedato	Saknr
Arbeidsutvalget	24.01.13	6/13

OPPKLARING AV BYDELSUTVALGENES FULLMAKT UNDER PRØVEPROSJEKTET "FORSØKSORNINGEN MED AT BYDELSUTVALGENE DELEGERES FULLMAKT TIL Å AVGJØRE HVORDAN ÅPNINGSTIDENE SKAL VÆRE PÅ ULIK OMRÅDER I EGEN BYDEL.

Sammendrag:

Bydelsdirektøren er via Næringsetaten gjort kjent med at bydelen ikke har forstått fullmakten gitt under prøveprosjektet "forsøksordningen med at bydelsutvalgene delegeres fullmakt til å avgjøre hvordan åpningstidene skal være på ulike områder i egen bydel" riktig. Bydelsdirektøren legger derfor fram en sak til Arbeidsutvalget for å rette opp i misforståelsene, samt legge fram et forslag til videre framdrift i saken.

Saksframstilling:

Bystyret vedtok den 15.02.2012 sak 52—byrådssak 275 av 22.12.2011:

" Forsøksordningen med at bydelsutvalgene delegeres fullmakt til å avgjøre hvordan åpningstidene skal være på ulike områder i egen bydel utvides til å omfatte alle bydeler. Sentrumsområdet ("Skjenkeblekkspruten") omfattes ikke avforsøket. Forsøket varer frem til 30.06.2013. Næringsetaten fatter vedtak om åpningstid på grunnlag av bydelsutvalgenes bestemmelser. Bare klagesaker og tvilstilfeller går til behandling i de bydelsutvalg som har vedtatt egne åpningstider. Vedtaket trer i kraft med virkning fra vedtaksdato."

Med bakgrunn i dette vedtaket er det fremmet 2 saker for Bydelsutvalget i 2012 med følgende vedtak:

BU-sak 24/12 27.03.2012:

- "1. Som hovedregel skal åpningstidene for skjenkesteder i bydelens områder utenfor sentrum og utenfor "skjenkeblekkspruten" fastsettes til kl. 01.00 inne og kl. 22.00 ute, jmfør forskriftens § 1 b.*
- 2. Skjenketiden følger stedets åpningstid inne og ute, men siste uskjenking av alkohol er 30 minutter før stenetid.*
- 3. Bydelsutvalget delegerer vedtaksmyndighet til bydelsdirektøren ved behandling av søknader om salgs- og skjenkebevillinger fra Bydel St. Hanshaugen, i områder definert som utenfor sentrum og utenfor "skjenkeblekkspruten".*
- 4. Vedtaksmyndigheten delegeres etter samme kriterier og retningslinjer som ligger til grunn for delegert myndighet til bydelsdirektøren ved behandling av høringsuttalelser til søknader om salgs- og skjenkebevillinger.*
- 5. Søknader om utvidet åpnings- og skjenketid inne eller ute behandles av bydelsutvalget.*

6. Eventuelle klager på vedtak om åpningstid behandles av bydelsutvalget.
7. Evaluering av ordningen skal fremlegges bydelsutvalget september 2012”

BU-sak 93/12 16.10.2012

”Bydelsutvalget opprettholder vedtak fra bydelsutvalgssak 24/12, vedtatt 27.03.2012, punkt 1 – 6, om at åpningstidene i Bydel St. Hanshaugen i hovedsak skal settes til kl 01:00 inne og kl 22:00 ute, jamfør åpningstidsforskriftens § 1b) – utenfor sentrum.”

Informasjon fra Næringsetaten:

Bydelens rolle til å fastsette åpningstider for serveringssteder: Ny delegert kompetanse gjennom prøveordningen:

- Bydelene har etter bystyrets vedtak den 15.02.2012 sak 52 fått tildelt kompetanse i en prøveperiode fra 15.02.2012 – 30.06.2013 til gjennom forskrift å fastsette egne åpningstider for områder innenfor egen bydel. Det innebærer både innskrenket og utvidet åpningstid i forhold til Oslo kommunens forskrift innenfor definerte områder av bydelen. Kompetansen gir ikke adgang til å fastsette åpningstid for enkeltsteder.
- Serveringssøknader sendes fortsatt til Næringsetaten, og Næringsetaten innhenter høringsuttalelse bla. fra den enkelte bydel slik som tidligere. For de bydelene som har vedtatt egen åpningstidsforskrift vil Næringsetaten fatte vedtak med bakgrunn i denne, for øvrige bydeler etter Oslo kommunes forskrift.

Bydelens egne åpningstidsbestemmelser skal fastsettes som forskrift med bla. disse rammer:

- Høringsprosess over 6 uker til alle berørte organisasjoner/virksomheter, bla. kommuneadvokaten
- Forskriften skal kunngjøres i Lovdata
- Næringsetaten fatter deretter vedtak om ny forskrift
- Mal for oppbygging av forskrift skal benyttes, og inneholder bla. formål, virkeområdet, definisjon, åpningstider her med hovedregel og evt. unntak

Åpningstidene gjelder også for de steder som ikke har skjenkebevilling:

- Søknader uten skjenkebevilling avgjøres av Næringsetaten uten høringsprosess til bydelen. For de bydelene som har vedtatt egen åpningstidsforskrift vil næringsetaten fatte vedtak med bakgrunn i denne, for øvrige bydeler etter Oslo kommunes forskrift.

Gjeldende åpningstider etter Oslo kommunens åpningstidsforskrift (av 03.05.2006):

- Serveringssteder i sentrum skal holde lukket inne mellom kl 03.30 og kl 06.00.
- Uteserveringer i sentrum skal holde lukket mellom kl 24.00 og kl 06.00.
- Uteserveringer i indre del av sentrum gjelder første punkt
- Serveringssteder i boligområder skal holde lukket inne mellom kl 01.00 og kl 06.00. Uteserveringer i boligområder skal holde lukket mellom kl 22.00 og kl 06.00.
- Serveringssteder utenfor boligområder skal holde lukket inne mellom kl 03.30 og kl 06.00.
- Uteserveringer utenfor boligområder skal holde lukket mellom kl 24.00 og kl 06.00.
- Bakgårder - en boligenhet har vindu, dør eller balkong mot bakgården, skal holde lukket mellom kl 20.00 og kl 09.00

Bydelens rolle som høringsinstans hjemlet i Alkoholoven § 1-7 andre ledd: ”... Før kommunestyret avgjør søknaden, skal det innhentes uttalelse fra sosialtjenesten og politiet...”

- Som høringsinstans skal bydelene uttale seg om et skjenke- eller salgssted ut fra følgende:
 - som sosialtjeneste etter folkehelseoven
 - et sosialt og helsemessig perspektiv

- Når vilkårene for å få bevilling er oppfylt, er det opp til kommunen, på fritt skjønn, å bestemme om bevilling skal gis, for Oslo kommune ligger skjønnet og skjønnsvurderingen innenfor Næringsetaten kompetanse.

Bydelens rolle innebærer i praksis:

- Bydelens rolle er således å bistå med kommunens grunnlag for skjønnsutøvelse – dvs. for det vedtak Næringsetaten skal fatte
- Bydelene (BU) skal således være spesielt oppmerksomme vedrørende erfaring med støy og uro ved stedet, konflikt med beboerinteresser og eventuell kunnskap om drift og eierskap. Her må evt. forhold som vurderes ved avslag dokumenteres godt dersom de skal tillegges vekt.
- Uttalelser fra andre høringsinstanser som Næringsetaten innhenter fra politi, skatteetaten og kemner er underlagt taushetsplikt og kan derfor ikke oversendes eller meddeles.
- Støysteder – her er bydelens høringsuttalelse meget viktig:
 - Steder med volds- og rusproblemer, overskjenking, lydstry og annet (for eksempel beliggenhet /er det barnehager/skoler i nærområdet)
 - Oslo kommune v/Næringsetaten samarbeider tett med politiet
- Etaten er avhengig av utførlige uttalelser fra bydelen:
 - Naboklager – dette kommer i det vesentligste til bydelene som forvalter støyforskrifter/kompetanse om nærmiljø
 - Om bydelsoverlegen har utført lydmålinger/pålegg til steder osv
- Forhold som ikke er relevant og som ikke kan tillegges vekt etter alkoholloven:
 - Forhold som reguleres av plan- og bygningsloven og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven er i utgangspunktet ikke relevant i forhold til vurdering som høringsinstans
 - Det er Likestillings- og diskrimineringsombudet som har ansvar for å forvalte diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og som hjemler en plikt for offentlige og private virksomheter å sikre universell utforming.

Bydelsdirektørens vurdering:

Næringsetaten har per telefon i desember og i møte med bydelen den 03.01.2013 redegjort for hvordan prøveordningen med egen åpningstidsforskrift skal forstås. Bydelsdirektøren er etter dette enig med Næringsetaten i at Bydelsutvalgets vedtak av 27.03.12 ikke en forskrift etter gjeldende regler for forskrifter.

Bydelsutvalget/bydelsdirektøren har ikke fullmakt til å vedta åpningstider for den enkelte søknad, denne fullmakten ligger til Næringsetaten, og skal bygge på den enkelte bydels forskrift dersom dette foreligger, hvis ellers etter Oslo kommunes forskrift. Prøveordningen gir ingen endring i bydelsutvalgets/bydelsdirektørens rolle som høringsinstans, den vil være den samme enten bydelen har utarbeidet en egen åpningstidsforskrift eller følger Oslo kommunes forskrift.

De administrative og politiske vedtak som er fattet i bydelen i 2012 er behandlet som en høringsuttalelse fra Næringsetatens side, og Næringsetaten har fattet vedtak med bakgrunn i Oslo kommunes forskrift.

Bydelsdirektøren er av den oppfatning at det ikke er hensiktsmessig å sette i gang en omfattende prosessen med å utarbeide egen åpningstidsforskrift for Bydel St. Hanshaugen før det blir klart om prøveperioden utvides eller gjøres til en permanent ordning. Hele prosessen vil ta minimum 2-3 måneder, og prøveperioden er per i dag bare fram til 30.06.2013. Per i dag har 4 bydeler utarbeidet egen åpningstidsforskrift.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

- Arbeidsutvalget tar saken til orientering.
- Bydel St. Hanshaugen avventer om prøveordningen utvides i tid eller gjøres til en permanent ordning før det utarbeides en egen åpningstidsforskrift for Bydel St. Hanshaugen.

Ellen Oldereid
bydelsdirektør

REFERATSAKER

Periode: 14. desember 2012 - 24. januar 2013

Sak nr.	Arkivsak	Tittel
1/13	201201681-4	Ullevålsveien - ny fartsgrense
2/13	201200792-3	Tillatelse til tiltak - Brageveien 2 B
3/13	201001963-11	Pilestredet 84 B - Gnr/Bnr 216/124 - underretning av politisk vedtak - detaljregulering