



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Se adresseliste

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201015004-39 Saksbeh: Andreas Rønsdal
Oppgis alltid ved henvendelse

Dato: 30.04.2013

Arkivkode: 512.1

YOUNGSTORGET – FORSLAG TIL DETALJREGULERING

Ovennevnte planforslag lå ute til offentlig ettersyn i perioden 13.12.2012 til 04.02.2013. På bakgrunn av innkomne bemerkninger ved offentlig ettersyn foreslås endringer i planforslaget. Det justerte forslaget sendes derfor på høring til de som berøres direkte av endringene.

Endringer i planforslaget

For å sikre at det ikke blir overkapasitet i parkeringstilbudet i området rundt Youngstorget, legges det inn et rekkefølgekrav om fjerning av parkeringsplasser på gateplan før et eventuelt parkeringshus kan tas i bruk. Det legges også inn dokumentasjonskrav om grunnforhold og eventuelle tekniske tiltak i anleggsperioden og senere.

Plan- og bygningsetatens vurdering av endringene

Endringene vil sikre at parkeringskapasiteten ikke økes gjennom tiltaket, samt at grunnforhold dokumenteres før eventuell bygging av parkeringshus under Youngstorget.

Eventuelle bemerkninger til endringene

Høringen gjelder bare endringene og vi ber om at eventuelle uttalelser omhandler disse.
Tidligere innkomne bemerkninger til forslaget vil følge forslaget til politisk behandling.

Eventuelle bemerkninger til endringene må være Plan- og bygningsetaten i hende 27.05.2013

Ved henvendelse til Plan- og bygningsetaten om denne aktuelle saken ber vi om at saksnummeret oppgis som referanse. All henvendelse med e-post går gjennom vårt sentrale e-postmottak, og saksnummeret i emnefeltet forenkler fordelingen av innkommet e-post.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Avdeling for byutvikling

Overordnet plan



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

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

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

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 30.04.2013 av:

*Andreas Ronsdal - Saksbehandler
Torben Skytte - fungerende enhetsleder*

Vedlegg: Forslag til justerte bestemmelser

Likelydende brev sendt til:

Bymiljøetaten, Postboks 9336 Grønland, 0135 OSLO, postmottak@bym.oslo.kommune.no
Oslo Politidistrikt / Trafikk- og Miljøseksjonen, Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Foreningen Byfolk Oslo Sentrum, Postboks 1259 Vika, 0111 OSLO, glenn@byfolk.no
Ruter AS, Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus, Postboks 1030 Sentrum, 0104 OSLO, post@ruter.no
Youngstorget parkeringshus AS, Postboks 6666 St. Olavs plass, 0129 OSLO, kjell.bjorke@obos.no
Youngstorgets Næringsdrivende, v/ Gunnar Moreite C/O Fyret, Youngstorget 6, 0181 Oslo
Bydel St.Hanshaugen

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 tillates innpasset et parkeringshus med inntil 300 parkeringsplasser under torgflaten. Dette skal være plasser for korttidsparkering. 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.

Rekkefølgebestemmelser

§ 8. Før parkeringshuset tas i bruk skal et tilsvarende antall parkeringsplasser på gateplan i nærområdet til Youngstorget fjernes.

Dokumentasjonskrav

§ 9. Før byggesak om parkeringshus kan godkjennes må det foreligge analyse av grunnforhold under Youngstorget. Det skal også foreligge beskrivelse av teknisk avbøtende tiltak i anleggsperioden og senere.



Arkivsak: 201002551
Arkivkode: 512
Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Arbeidsutvalget	24.01.13	4/13

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

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

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

Arbeidsutvalget har behandlet saken i møte 24.01.13 og har fattet følgende vedtak

Behandling:

Endringsforslag Torunn Husvik (A):
Bydelsutvalget anbefaler alternativ 1.

Votering:

Bydelsdirektøren forslag satt opp mot Husviks og falt med 1 stemme (H)

Vedtak:

Bydelsutvalget anbefaler alternativ 1.



Arkivsak: 201002551
Arkivkode: 512
Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang
Arbeidsutvalget

Møtedato
24.01.2013

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

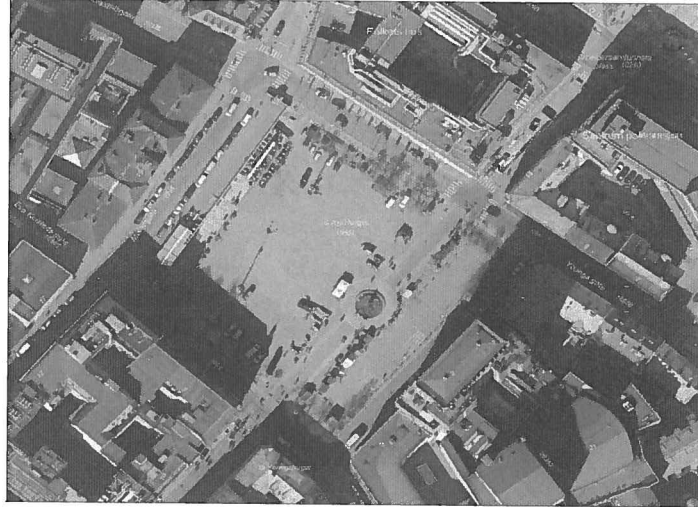
Gjeldende reguleringsplan (S-2933, av 22.09.1987) åpner for etablering av parkeringshus under torgarealet på Youngstorget. Reguleringsbestemmelsene åpner for et parkeringshus i 5 etasjer til 580 biler; hvor det skal være maks 50 beredskapsplasser (plasser for biler som benyttes til tjenestekjøring) og 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.

Foto av Planområdet



Planstatus

Midlertidig forbud mot tiltak.

Byutviklingskomiteen vedtok 03.06.2008 midlertidig bygge- og deleforbud på Youngstorget. Dette vedtaket var gyldig frem til 03.06.2011, men har senere blitt utvidet til å gjelde frem til 03.06.2013.

Gjeldende regulering.

Gjeldende reguleringsplan for Youngstorget er S-2933, av 22.09.87. Torget er hovedsakelig avsatt til gangareal/torg. På sidene av torget, mot Pløens gate og Youngs gate, er det regulert byggeområde for forretning i maks. 1 etasje med flatt tak. Takflatene skal kunne forbindes med tilliggende gate. Bygningene skal tilpasses basarhallene. I Torggatas akse er det regulert sykkelsti over torget (S-2552, 06.07.81).

Under bakken er det i S-2933 regulert parkeringsanlegg/torghall. Parkeringsanlegg kan etableres i maks. 5 etasjer med til sammen maks. 580 parkeringsplasser. Det er regulert rampe til parkeringsanlegget fra Youngs gate, i torgets østre hjørne. Gatene rundt Youngstorget er i S-131GO, av 03.02.39, avsatt til offentlig veigrunn.

Overordnede planer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging har som mål å utvikle arealbruk og transport slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Transportbehovet skal søkes begrenset. Det skal legges til rette for mest mulig miljøvennlig transport.

Det er ønskelig med økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene, og å bevare estetiske kvaliteter i bebygde områder.

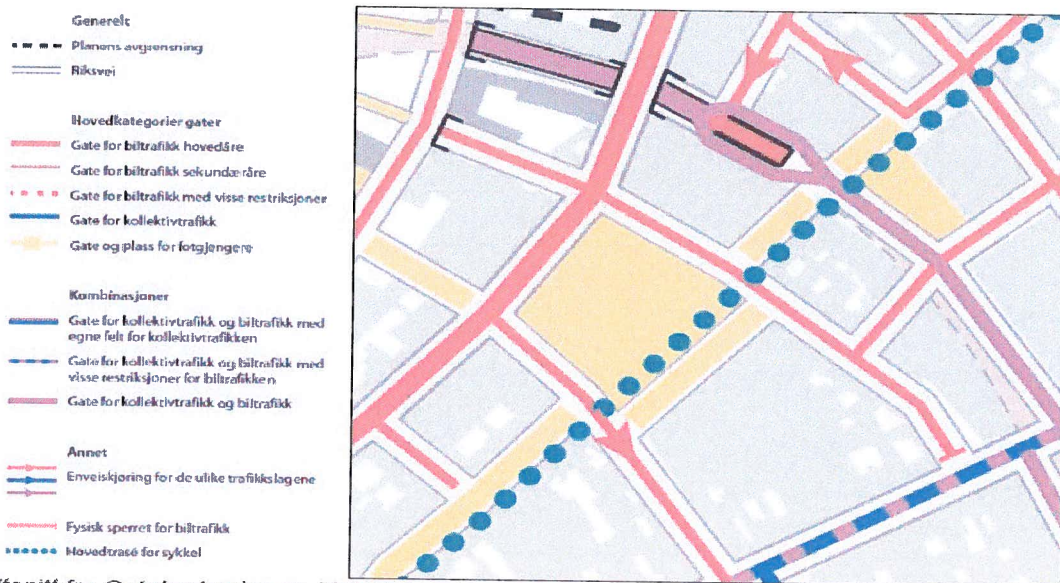
Kommuneplan 2008 framsetter en visjon for Oslo som miljøby, kunnskapsby, kulturby og fjordby. Ønsket om bærekraftig byutvikling og prinsippet om samordnet utvikling av arealbruken og transportsystemet skal være overordnet for all arealplanlegging i Oslo.

Kommunedelplan for Indre Oslo - Infrastruktur, Bystruktur, Bymiljø 02.12.1998: Antall parkeringsplasser på gateplan i indre by skal søkes begrenset. Det er ønskelig at en større del av transportarbeidet skal foregå med sykkel, men det er nødvendig med høyere sikkerhet og bedre framkommelighet. Framkommeligheten for kollektivtrafikk og fotgjengere bør forbedres.

Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum, 2011 har som mål å minske trafikkmengden inn til sentrum, legge bedre til rette for myke trafikanter og øke sykkelbruken. Framkommelighet for kollektivtrafikk bør prioriteres og fartsgrensen i sentrum bør reduseres. Youngstorget og 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 besøkparkeringsplasser 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 Kollektivfremkommelighet 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. Eieendommen 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 spørsmålstegn ved mandatet PBE har for omregulering. Ber om at spørsmålet om parkeringsanlegg under Youngstorget ses i lys av den reviderte Gatebruksplanen. Setter spørsmålstegn 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 bygningsetaten 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 aksen 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 syklister 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 syklister 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 syklister 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:
Prinsippplan for gatebruken, vedtak
Youngstorget utt.GYK
Youngstorget plankart Alt 1
Youngstorget plankart Alt 2