



Dato: 22.10.2013

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201307438-60 Saksbeh: Therese Bruun
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.0

Munchmuseet i Bjørvika Fastsettelse av program for tilleggsplanarbeide

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrifts

- § 2 punkt f jf. vedlegg I, punkt 1

skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslag for ovennevnte område. Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Kulturbyggene i Bjørvika har utarbeidet forslag til program for planarbeidet. Forslaget lå ute til offentlig ettersyn i tidsrommet 1.juli til 30 august 2013.

Liste over bemerkninger ved offentlig ettersyn

1. Bydel St. Hanshaugen, 21.06.13 og 28.08.13
2. Bydel Gamle Oslo, 09.08.13
3. Renovasjonsetaten (REN), 26.06.13
4. Byantikvaren (BYA), 27.06.13
5. Oslo Havn KF (HAV KF), 09.07.13, og 29.08.13
6. Kulturetaten, 10.07.13
7. Vann- og avløpsetaten (VAV), 13.06.13
8. Bymiljøetaten (BYM), 30.08.13.
9. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY), 03.09.2013
10. Riksantikvaren, 25.06.13 og 29.08.13
11. Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) Region Øst, 28.06.13
12. Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA), 05.07.13 og 30.08.13
13. Statens vegvesen, region Øst, 12.07.13
14. Hafslund Varme, 29.07.13
15. HAV Eiendom AS (HAV E), 28.06.13 og 28.08.13
16. Ruter AS, 13.06.13
17. Akvarieselskapet v/ Kluge Advokatfirma DA, 29.08.13
18. Oslo S Utvikling (OSU), 30.08.13
19. Ilker Dursun, 12.06.13

Etter offentlig ettersyn er det gjort endringer i planprogrammet. HAV KF og HAV AS sin uttalelse etterkommes slik at alt 1 fra opprinnelig plansak legges til grunn for Felt A 11 og A 36 a, 36 b, 36 c og 36 d i tråd med byrådssak 151 av 14.06.2011.

Etter Plan- og bygningsetatens vurdering er det ingen øvrige bemerkninger som gir grunnlag for tilføyelser i forslag til planprogram. Imidlertid er det gjort noen mindre rettelser i teksten for tydeligere henvisninger



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

til tidligere planprogram, KU og planforslag, språklige forbedringer og for å presisere prosessen. Dette har imidlertid ingen konsekvenser for selve innholdet i planprogrammet.

Sammendrag av bemerkninger ved oppstart av planarbeid og planprogram til høring

1. Bydel St. Haugen

Uttalelse til planoppstart 21.06.13

Viser til tidligere uttalelse i bydelsutvalgets (BU) vedtak 22.02.11, sak 4/11 og vil komme med utdypende uttalelse ifb. offentlig høring. Av uttalelsen hitsettes at det må inntas rekkefølgebestemmelse om områdene sør for Operaen og museet slik at uteområdene ferdigstilles samtidig med museet. Miljøkvalitetsnormen må sikres. Bydelen støtter krav om avfallssug, høy grad av UU må tilstrebes, og retningslinjer for støy må tilfredstilles.

Uttalelse til planprogram 28.08.13

I oversendelse datert 28.08.13 oversendes vedtak fra bydelsutvalgets arbeidsutvalg datert 22.08.13 som opprettholder tidligere uttalelse og tar planprogrammet til etterretning.

2. Bydel Gamle Oslo uttalte seg til saken 09.08.2013 hvor de viser til Byutviklingskomiteens behandling av saken i BUK- sak 20/2013 datert 07.08.2013. Bydelsutvalget tar planprogrammet til etterretning og har ingen kommentarer på nåværende tidspunkt. De viser for øvrig til BU i Gamle Oslo har gått i mot Lambda og har krevd at det plasseres på Tøyen. Det vises til BU- sak 17/2011, av 03.03.2011.

3. Renovasjonsetaten (REN) Det må tas hensyn til at renovasjonsbiler har tilgang til boligeiendommene i nærliggende områder under og etter bygging.

4. Byantikvaren (BYA) viser til at det er Riksantikvaren som behandler saken.

5. Oslo Havn KF (HAV KF)

Uttalelse til planoppstart 09.07.13

HAV og Bymiljøetaten samarbeider om å utrede ansvarsfordelingen for bl.a. forvaltning av kaier i Fjorden som følge av at det er gjort endringer i reguleringsformålene som omhandler transport i og ved sjø.

HAV påpeker at byutviklingen langs fjorden har gått bekostning av tidligere kaier som har vært til bruk til charter- veteran-, passasjer- og marinebåter m.m. Som fjordby er det viktig at Oslo bærer preg av å være en havneby og sikrer maritime funksjoner. Det er stort behov for kaiarealer til denne typen båter, og HAV ber om at dette avsettes i planen og viser til formålsavgrensningen i såkalte alt. 1 i Munch – Deichmanplanen, slik at formålet havn - kai gjeninntas. Videre må det sikres i bestemmelsene at "*regulert kaianlegg kan benyttes til anløp av kulturbåter, veteranbåter, passasjerfartøyer og lignende, samt til i land-/ ombordstigning for fritidsbåter*". HAV påpeker at reguleringsplanen med bestemmelser må sikre farbarhet oppover Akerselva. Havne- og farvannsloven gjelder helt opp til første jernbaneskinne.

Hvis det skal være gjestehavn i felt E-3 må dette spesifiseres da det har betydning for fremtidig forvaltning av områdene som da hører under BYM.

For de utbygningstiltakene i som skal utføres i sjø, inklusive luftspenn over sjøområder, kreves det tillatelse etter Havne- og farvannsloven før tiltakene gjennomføres og må sikres i reguleringsbestemmelsene.

Der er gjennomført betydelig tildekking av forurensede sedimenter på sjøbunnen. Det må sikres i reguleringsbestemmelsene at det utarbeides tiltaksplan for å sikre og dokumentere oppfølging av krav eller i medhold av Forurensningsloven tilknyttet håndtering av forurensede masser under anleggsperioden. Likeså at det skal iverksettes avbøtende tiltak for å forhindre forurensning i sjø og sikre måloppnåelse innefor øvrige tema som omfattes av overordnet miljøoppfølgingsprogram (OMOP).

HAV påpeker også at det må avsettes areal for sightseeing- busser, TV- busser og reiseselskaper fra inn- og utland.

Uttalelse til planprogram 29.08.13

Det understrekes at det bør sikres plass for maritime aktiviteter og at formålet kai ikke må tas ut som formål i felt A11, samt at tillegg til planprogram klart må angi hva som inngår i planarbeidet og hva som er gått ut.

6. Kulturetaten

Kulturetaten vurderer det som vesentlig at landingsplass for gondolbanen som er planlagt mellom Ekeberg og Bjørvika tas inn igjen i reguleringsområdet for nytt Munch museum. Gondolbanen er en svært attraktiv bidragsyter til forlengelse av kulturaksen fra Deichmanske bibliotek til Ekeberg, samt til visualisering av denne ovenfra. I tillegg til å være en attraksjon i seg selv vil den være et godt supplement til eksisterende kommunikasjon til parken hvor det ikke er lagt opp til adkomst for privatbiler.

Kulturetaten har på vegne av Oslo kommune ansvaret for å forvalte avtale med C. Lundens Ringnes stiftelse om opparbeidelse og drift av Ekebergparken.

Det er viktig at kommunens tiltak kan vurderes i et helhetlig plangrep. Særlig sett i lys av Riksantikvarens merknader vedrørende vannregnskapet i Bjørvikaplanen som gondolbanens landingspunkt vil kunne påvirke. Gondolbanens kabelstrek og terminal vil også kunne være gjenstand for innsigelse fra Riksantikvaren og mener at disse innsigelsene må samles i en og samme sak.

7. Vann- og avløpsetaten (VAV)

Det vil bli lagt fram vann- og avløpsledninger til tomtegrense som eiendommen kan knytte seg til.

8. Bymiljøetaten (BYM)

Det må gjøres trafikale utredninger som viser løsninger og konsekvenser for de forskjellige trafikkgrupper i området. Det forutsettes fokus på tilgjengelighet, trafikksikkerhet, estetikk og funksjon.

I byggefase bør det gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere luftforurensning (støv) fra anleggstrafikken, samt redusere fare for forurensning til sjøen. Det må redegjøres for å ivareta miljøhensynskrav.

9. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

EBY har ingen bemerkninger til planprogrammet, men viser til inngåtte utbygningssavtaler for Bjørvikaplanen.

10. Riksantikvaren

Uttalelse til planoppstart 25.06.13

Riksantikvaren påpeker at reguleringen medfører en økning i høyder sammenliknet med gjeldende plan og at det nye bygget er i strid med intensjonene i Bjørvikaplanen, der hovedgrepet var høy bebyggelse i bakkant og lavere bebyggelse ut mot fjorden. Munchmuseet på B5 vil i stor grad sperre for kontakten mellom 1600/1800- tallets by og middelalderbyen, og også for utsynet mot Ekeberg.

Vannregnskapet må ivaretas også i denne planen og virkningen av de forskjellige tiltakene i planen vurderes i forhold til vannregnskapet. Riksantikvaren mener at en reduksjon av areal med åpent vann må kompenseres i andre deler av Bjørvika, fortrinnsvis i Kongsbakken.

Videre finner Riksantikvaren det beklagelig at Byrådet ikke forholder seg til den fremforhandlede forliksavtalen fra mai 2011 og fastholder sine vurderinger fra den gang.

For å sikre tilstrekkelig åpent rom i Bjørvika må Munchmuseets uheldige virkninger kompenseres med større åpenhet i andre deler av byrommet. Som et viktig avbøtende tiltak kreves det en betydelig større åpenhet i området Bispevika sør/ Kongsbakken. Hvis dette ikke imøtekommes må Riksantikvaren vurdere om de nasjonale kulturminnehensynene er godt nok ivaretatt i området samlet.

Et viktig tema i Bjørvikareguleringen var prioriterte siktsektorer og høydebestemmelser i byggefeltene vest for Middelalderparken. Museet tilpasser seg siktsektorene, men overstiger de generelle høydene som var del av Riksantikvarens innsigelse i Bjørvikaplanen. Bygningen introduserer en skala som avviker sterkt fra bebyggelsesstrukturen i havneområdet for øvrig.

Det påpekes at Operaen er fredet i vedtak fra november 2012 og ser det som avgjørende at kvalitetene Operaen har tilført området ikke svekkes.

Det forutsettes videre at bestemmelse om at alle arkeologiske registreringer er utsatt til byggefasen videreføres da potensialet for funn er stort.

Det er viktig at planprosessene for Kongsbakken, Bispevika sør og Munch museet samkjøres slik at de viktige historiske sammenhengene i den overordnede reguleringen for Bjørvika- området ivaretas. Det er viktig at også feltene B14, B15 og A11, umiddelbart sør for Munchmuseet og Operaen, ses i forhold til en bredere siktzone i Kongsbakken.

Ved vurdering av nøyaktig lengde og plassering av museet bør forholdet til Bispekilen være relevant og Riksantikvaren vil ikke akseptere at ny bebyggelse vil kunne sperre for sikten gjennom Bispekilen.

De anfører videre at viktige standpunkter, i den grad tidligere materiale må oppdateres, må visualiseres.

Riksantikvaren mener omgjøring av gangbru til kjørebbru mellom felt A31 og B26 vil kunne medføre konflikt med verneverdige kaifronter langs Akerselvas vestside og hindre adkomst med

båt. Riksantikvaren er kritiske til etablering av kjørebri på denne delen av elvens utløp. Broen må visualiseres.

Riksantikvaren understreker at det må tas tilbørlig hensyn til nasjonale kulturinteresser og dette må utredes og belyses i planprosessen.

Uttalelse til planprogram 29.08.13

Riksantikvaren uttaler at de er enige i planprogrammets overordnede innretninger som består i å supplere og oppdatere eksisterende utredninger som er omfattende. Utredningene det legges opp til i planprogrammet, sammen med eksisterende utredninger, vil kunne belyse virkningen av et nytt Munchmuseum på tomte B5 på en tilstrekkelig måte.

11. Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) Region Øst

NVE påpeker at det må tas tilstrekkelig hensyn til havnivåstigningen og stormflo.

Det vises også til at det er viktig at elveløpet ikke snevres inn på en slik måte at det i en situasjon med flom eller springflo kan medføre fare for mennesker eller uforutsett skade på bygninger, infrastruktur m.v. Dette gjelder både i anleggsfasen og permanent.

12. Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA)

Uttalelse til planoppstart 05.07.13

Aktuelle overordnede føringer for kommunal planlegging som skal vurderes og ivaretas i planen, er listet opp i Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 12. mars 2013 samt i "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" av 24.06.2011.

Uttalelse til planprogram 30.08.13

Fylkesmannen har ikke noen konkrete merknader til planprogrammet.

13. Statens vegvesen, region Øst (SVRØ)

SVRØ sin vurdering er at det ville være mest hensiktsmessig om tidligere planlagt fellesløsning for fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg blir gjennomført. Dersom det legges opp til at hver enkelt utbygger har sine egne kabler ut til sjø over E-18/ Operatunellen vil det kunne medføre ulemper for alle parter ved for eksempel evt. vedlikeholdstiltak utvendig på tunnelen.

For å legge til rette for busstransport/ - parkering til museet må det utredes hvilke konsekvenser dette kan medføre for gående og syklister, samt øvrige trafikkforhold. Varelevering, HC- og sykkelparkering må også utredes.

14. Hafslund Varme

Hafslund leverer i dag fjernvarme til nærliggende bygg, bl.a. Operaen. Hafslund Varme vil være i posisjon til å levere fjernvarme til Munchmuséet dersom det blir aktuelt.

15. HAV Eiendom AS (HAV E)

Uttalelse til planoppstart 28.06.13

HAV E anfører at det er viktig for HAV AS som grunneier at deres innflytelse på planutformingen ikke forsvinner. Dette gjelder spesielt i forhold til planområdets avgrensning og området syd for Operaen. HAV AS påpeker at endestasjon for gondolbanen bør innlemmes i planområdet og er logisk tilknyttet museet, park- og de allmenntilrette formålene. Det bør ikke forutsettes at gondolbanen skal inntas i planen for bolig/ næringsfeltene B1 og B4. Gondolstasjonen plasseres i havnebassenget i Bispevika og representerer et vannarealtap. Det synes lite hensiktsmessig at

denne problemstillingen flyttes over til et planområdet som er i tråd med Bjørvika- reguleringen og ikke har en reell mulighet å kompensere vanntapet. HAV AS anmoder om at planområdet avgrenses i tråd med overnevnte og at gondolbanen tas inn i planområdet.

HAV E anmoder videre om at formålet kai gjeninnføres i området syd for Operaen. Ved at kaiformålet er tatt ut av planen overføres i realiteten råderetten over kaiarealene fra Oslo Havn til Bymiljøetaten. Dette avskjærer muligheten for profesjonell forvaltning av disponibelt kaiareal, noe som vil svekke det maritime miljøet og trekke vedlikeholdsansvaret ut av Oslos eneste fagmiljø med kompetanse på kaianlegg.

HAV E ønsker en utnyttelse og formålsavgrensning i felt A11 som tilsvarer det såkalte alt. 1 i Munch – Deichman - planen for å oppnå fleksibilitet i forhold til kommende løsninger.

HAV E legger videre til grunn at det ikke introduseres nye elementer på deres eiendommer og at det legges opp til tett dialog ved utforming av kart og bestemmelser, slik at deres rettigheter som grunneiere ivaretas. HAV AS forventer partsinnsyn til offentlig ettersyn.

Uttalelse til planprogram 28.08.13

HAV E understreker sin uttalelser av 28.06.13. I tillegg påpekes det at det skaper uklarheter ved at planprogrammet er utarbeidet som et tillegg til tidligere program ved at det:

- er avvikende redegjørelser for hvilke kriterier som er lagt til grunn i det opprinnelige planprogrammet og det nye tillegget til planprogram i vurdering av plan- og utredningsplikten i henhold til forskrift om konsekvensutredning.
- er uklart om hvorvidt alle de fem ulike adkomstløsningene til museet (B5) fremdeles er aktuelle.
- må fremgå en beskrivelse av planarbeidet for B1 og B4, samt gondolbanen og at dette er planarbeid som vil gjenopptas og inngå i beskrivelsen av pågående planarbeider i området.

16. Ruter AS anfører at det er et viktig å ta hensyn til transport med turistbusser til museet i planarbeidet. Forøvrig påpekes det at det er svært god kollektivdekning i området og at det ivaretas i de andre reguleringsplanene i området.

17. Akvarieselskapet

Akvarieselskapet anmoder på det sterkeste at det i ny reguleringsplan tilrettelegges for akvariet på felt A11 og at støttefunksjonene opprettholdes på de øvrige feltene i samsvar med gjeldende regulering.

18. Oslo S Utvikling (OSU)

OSU stiller seg i utgangspunktet positive til det nye museet, men anfører at de ikke vil akseptere Lambda dersom dette medfører at Konsgbakken må utvides ytterligere med ditto reduksjon av OSU's forutsatte utbygningsarealer i Bispevika Syd. De stiller spørsmål ved om museet kan detaljreguleres inn i eksisterende plansituasjon som bokstavelig talt ikke tar høyde for prosjektet, og mener prosessen bryter med prinsippet om helhetlig planlegging. OSU er de ikke kjent med at det er gjort konsekvensutredet av Lambda og dette er en mangel ved saksutredningen.

19. Ilker Dursun

Anfører at han er bekymret for at muligheten til å ligge med trebåt i Akerselva vil forsvinne og kommer med følgende innspill: Er det mulig å etablere en museumshavn for gamle trebåter i nedre del av elven som ville legge til rette for de som ønsker å ta vare på de siste trebåtene som fortsatt

finnes i indre Oslofjord? Det ville også gi de som ferdes i området et vindu bakover i tid til den gang snekker lå tett nedover elvebredden. Trebåtfolket har ikke mange steder å være da flere båthavner ikke ønsker trebåter pga frykten for at de skal synke.

Ilker Dursun ser også for seg restaurering av selve elva, som ikke berører breddene i nevneverdig grad og reetablering av de karakteristiske fortøyningsstolpene ute i elven.

Plan- og bygningsetatens vurdering og kommentarer til bemerkningene

1. Til Bydel St. Hanshaugen

Plan- og bygningsetaten (PBE) tar bemerkningene til orientering og påpeker at tidligere utredninger i sin all vesentlighet vil bli lagt til grunn. Det vil inntas rekkefølgebestemmelser om samtidig opparbeidelsen av områdene sør for Operaen og museet.

Avfallssug var i den forrige planprosessen for Munch|Deichman-området primært knyttet til boligformål. Da det ikke foreligger boligformål i reguleringsplanen for Munch-området, vil det ikke være aktuelt å etablere avfallssug innenfor bebyggelsen i planområdet.

Miljøoppfølgingsprogrammet legges til grunn for også denne planprosessen, men gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området.

2. Bydel Gamle Oslo

Plan- og bygningsetaten tar uttalelsen til orientering.

3. Renovasjonsetaten (REN)

Uttalelsen tas til orientering.

4. Byantikvaren (BYA)

Uttalelsen tas til orientering.

5. Oslo Havn KF (HAV KF)

I henhold til byrådsavdelingens for byutvikling sin bestilling, i tråd med Byutviklingskomiteens innstilling i byrådssak 151 av 14.06.2011 legges alternativ 1 til grunn for Felt A 11 og Felt A 36a, A36b, A36c og A36d. Formålet "kai" videreføres for Felt A36 c og d, og "serviceanlegg småbåthavn" på felt A10 og A11. Reguleringsbestemmelsene fra alt. 1 for de aktuelle områdene vil innarbeides.

Tilgang for båt opp Akerselva vil ivaretas og reguleringsbestemmelsen som nevnt, vil videreføres. Uttalelse vedr. Havne- og farvannsloven og Forurensningsloven tas til etterretning og innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Trafikk-, atkomst- og parkeringsforhold er utredet i tidligere planprosess. Det skal til dette planarbeidet utarbeides en revidert trafikkutredning for av- og påstigning for besøkende i buss, snuplass mv. knyttet til det nye Munch-museet i Bjørvika.

6. Kulturetaten

Uttalelsen tas til orientering. Gondolbanen vil ikke bli inntatt i planområdet på det nåværende stadium, men vil bli hensyntatt i den videre behandlingen av reguleringsplan for de to utbygningskvartalene nord for museet.

7. Vann- og avløpsetaten (VAV)

Uttalelsen tas til orientering.

8. Bymiljøetaten (BYM)

Det er i hovedsak tidligere utredninger som legges til grunn. Trafikk-, atkomst- og parkeringsforhold er utredet i tidligere planprosess. Valg av løsningene ble gjort i samråd og drøfting med Bymiljøetaten.

Det skal til dette planarbeidet utarbeides en revidert trafikkutredning for av- og påstigning for besøkende i buss, snuplass mv. knyttet til det nye Munch-museet. Miljøoppfølgingsprogrammet legges til grunn for også denne planprosessen, men gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området.

9. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

Uttalelsen tas til orientering.

10. Riksantikvaren

Uttalelse av 25.06.13

Plan- og bygningsetaten tar Riksantikvarens uttalelse til orientering og viser til tidligere planforslag og Plan- og bygningsetaten vurderinger der og i dennefremlagte saken for vurdering av nasjonale kulturinteresser.

Når det gjelder vannregnskapet vil det i reguleringssaken for Bispevika nord/sør og Kongsbakken bli satt opp en samlet regnestykke for hele Bjørvika hvor også gondolbanens areal vil inngå.

Det utarbeides til foreliggende planforslag et revidert vannregnskap, som redegjør for status innenfor planavgrensingen for Munch-området.

Forholdet til det fredede operaanlegget utredes også.

Bestemmelse om arkeologiske utgravinger vil videreføres.

Plan- og bygningsetaten vurderer reguleringsplanene i området i sammenheng og de 3 planene for Bispevika inkludert Kongsbakken fremmes samtidig.

Intensjonen i planarbeidet er at tilliggende felt innenfor planområdet skal ha lav utnyttelse og høyde for å holde byrommet mellom Operaen og museet mest mulig åpent.

Plan- og bygningsetaten tar til orientering Riksantikvarens innvendinger til bro. Kjørbar gangbro over Akerselva er utredet ved tidligere planprosess. Illustrasjon av bro fra sjøsiden mot Operagata utarbeides. Broen forutsettes gitt en utforming som i minst mulig grad forstyrrer elvas visuelle forløp. Det vil inntas bestemmelse som sikrer hensynet til verneverdig kaifront ivaretas.

Det vil tilrettelegges for småbåter i Akerselva.

Uttalelse 29.08.13 til planprogrammet

Plan- og bygningsetaten tar Riksantikvarens uttalelse til etterretning.

11. Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) Region Øst
Uttalelsen tas til orientering. Forholdene er utredet i tidligere planprosess.
12. Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA)
Uttalelsen tas til etterretning.
13. Statens vegvesen, region Øst
Det er ikke aktuelt å regulere inn et fjernvarme- og kjøleanlegg på felt A10 da Hafslund som leverandør, har stanset videre planleggingsarbeide. Hvordan levering av fjernvarme og fjernkjøling skal leveres til Munch- området må utredes på nytt.

Trafikk-, atkomst- og parkeringsforhold er utredet i tidligere planprosess. Det utarbeides til dette planarbeidet en revidert trafikkutredning for av- og påstigning for besøkende i buss, snuplass mv. knyttet til det nye Munch-museet i Bjørvika.
14. Hafslund Varme
Uttalelsen tas til orientering.
15. HAV Eiendom AS (HAV E)
I tråd med Byutviklingskomiteens enstemmige innstilling i byrådssak 151 av 14.06.2011 legges alternativ 1 til grunn for Felt A11 og Felt A36a, A36b, A36c og A36d. Formålet "kai" med bestemmelser fra alt. 1 vil inngå i Plan- og bygningsetaten forslag.

Når det gjelder vannregnskapet vil det i regulerings-saken for Bispevika nord/sør og Kongsbakken settes opp en samlet regnestykke for vannregnskapet for hele Bjørvika hvor også gondolbanens areal vil inngå. Formålet energisentral vil utgå. Det vurderes om arealet som var avsatt til energisentral skal erstattes med et annet formål.

PBE har samarbeidet med HAV E om bruk av deres arealer utenom museumstomten.

Trafikk-, atkomst- og parkeringsforhold er utredet i tidligere planprosess, jf. ellers eget kapittel om dette.

Vedrørende innvendinger til utformingen av tillegg til planprogrammet:
Oppstart av fornyet behandling av regulerings-sak for Munch – museum på B5 forutsetter fornyet vurdering av om planarbeidet faller inn under forskrift om konsekvensutredning. Som forutsatt i planprogrammet, legges tidligere utredninger til grunn så lang det ikke har oppstått nye forhold. Vurderingen av om planarbeidet faller inn under forskriften eller ikke er ikke avvikende, men faller inn under oppfangskriteriet i forskriftens § 2, bokstav f) jf. vedlegg 1, nr. 1. Kriteriene i forskriftens § 2 bokstav f) jf. vedlegg 1 nr. 1 har heller ikke konsekvenser for utredningstemaene.
16. Ruter AS
Forhold vedrørende av- og påstigning for besøkende, snuplass m.m er redegjort for i opprinnelig trafikkutredning, men vil suppleres ytterligere i tilleggsutredningen.
17. Akvarieselskapet

Plan- og bygningsetaten vil ikke gå inn for reguleringsformål i felt A11 som tilrettelegger for akvarium. Det ligger utenfor denne reguleringsprosessen å ta stilling til lokalisering av et akvarium og etaten henviser til egen prosess for dette arbeidet.
Formålene på tilliggende felt opprettholdes i det vesentlige, men formålet ”havn – kai” og ”energianlegg/ fjernvarmeanlegg” utgår.

18. Oslo S Utvikling (OSU)

Plan- og bygningsetaten tar OSU's uttalelse til orientering. Det medfører ikke riktighet at Lambda ikke er konsekvensutredet, men er en del av den forrige planbeskrivelsen i eget kapittel ”Konsekvenser av forslaget” med tilhørende utredninger og rapporter, jf. saksnr. 200911541, dok. nr 182 fil 3.

19. Ilker Dursun

Museumshavn for trebåter vil ikke bli aktuelt utredningstema i denne reguleringsaken. Det vil ellers tilrettelegges for småbåter i Akerselva. Den ytre del av Akerselvallmenningen ligger i planområdet og forutsettes videreført og opparbeidet.

Forelegg for Miljøverndepartementet

Forslaget til planprogram er forelagt Miljøverndepartementet 12.09.2013. Departementet uttaler i oversendelse datert 26.09.2013 at det videre planarbeidet for Munch-museet må vurderes i sammenheng med annen eksisterende og planlagt utbygging i Bjørvika for øvrig, herunder Kongsbakkeallmenningen og Bispevika. Det fremheves at det i det videre planarbeidet legges til rette for at forbindelsen mellom viktige historiske bystrukturer og byelementer og sjøarealene vurderes i tilstrekkelig grad. Planprogrammet bør på denne bakgrunn sikre at virkningene av aktuelle veibreder, siktlinjer og åpne byrom belyses.

Miljøverndepartementet legger til grunn at planprogrammet sikrer tilstrekkelig grunnlag for å komme fram til løsninger som ivaretar hensynet til, og sammenhengen mellom, effektiv og moderne byutvikling og historiske kvaliteter i sentrumsområdet.

Departementet har ingen øvrige merknader.

Plan- og bygningsetaten vurdering og kommentarer til departementets uttalelse

Plan- og bygningsetaten tar uttalelsen til etterretning. Etaten mener planprogrammet tar opp i se de punktene som departementet angir, men har gjort ytterligere presiseringer i planprogrammet for å tydeliggjøre dette.

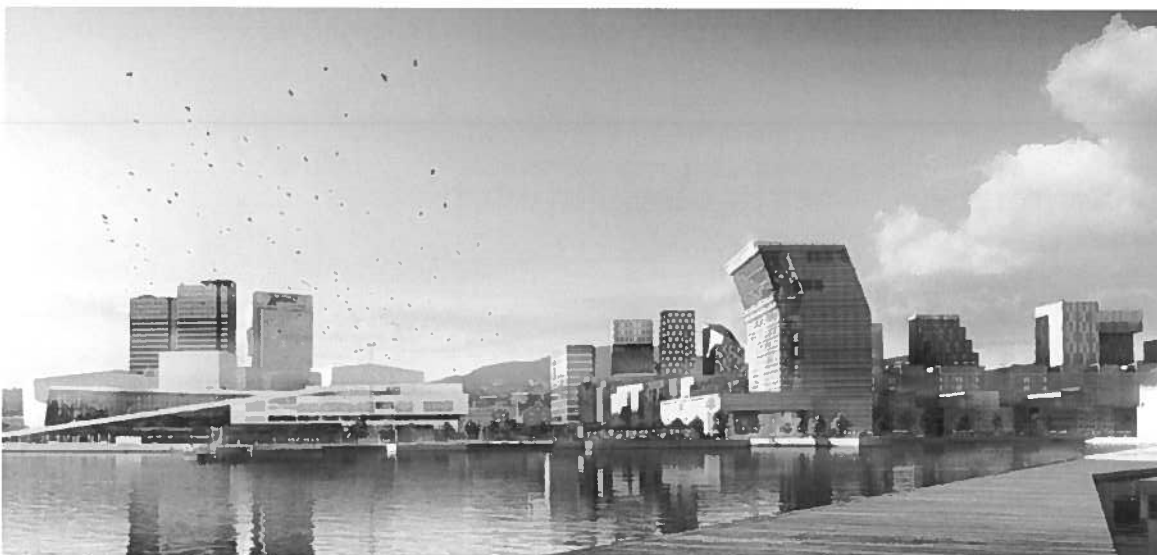
Plan- og bygningsetaten fastsetter følgende program for tilleggsplanarbeide for Munch – området:

REGULERINGSFORSLAG FOR MUNCH-OMRÅDET

TILRETTELEGGING FOR GJENNOMFORING AV MUNCH-MUSEET MED STENERSEN-MUSEETS SAMLINGER PÅ FELT B5 MED TILLIGGENDE FELT SØR FOR OPERAEN.

PROGRAM FOR TILLEGGS PLANARBEIDE

UTARBEIDET AV PLAN- OG BYGNINGSETATEN VÅREN 2013



Perspektiv Bjørvika med konkurranseforslag fra plan- og designkonkurranse for Munch-området 2009. (HERREROS ARQUITECTOS)

INNHOOLD

1. INNLEDNING	13
1.1 Bakgrunn.....	13
1.2 Hensikten med planprogram og konsekvensutredning	13
1.3 Planavgrensning	16
2. PROSESS OG MEDVIRKNING	19
2.1 Planprosess	19
2.2 Medvirkning.....	19
3. TILTAKET OG FORSLAG TIL PLAN	20
3.1 Mål.....	20
3.2 Hovedinnhold i planforslaget	22
4. TILTAK SOM ER NØDVENDIG FOR GJENNOMFØRING	29
5. OVERORDNETE PLANER OG NØDVENDIGE TILLATELSER	30
5.1 Overordnede planer og mål	30
5.2 Nødvendige tillatelser	30
6. BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON I PLANOMRÅDET	31
6.1 Beliggenhet og størrelse.....	31
6.2 Eierforhold.....	31
6.3 Området i Oslos overordnede byutviklingsstrategi.....	33
6.4 Planer og målsettinger i områdene som berøres.....	36
7. ANTATTE VIRKNINGER OG BEHOV FOR UTREDNINGER	37
7.1 Generelt om konsekvensutredning	38
7.2 Forholdet til gjeldende planer og mål	38
7.3 Miljø.....	38
7.4 Byutvikling og landskap	38
7.5 Trafikk.....	39
7.6 Andre miljømessige forhold	39
7.7 Sosiale, samfunnmessige og økonomiske virkninger.....	39
7.8 Risiko og sårbarhet	40
7.9 Konsekvenser i anleggsperioden	40
8. SAMMENSTILLING AV VIRKNINGENE	40
9. AVBØTENDE TILTAK	40
10. NÆRMERE UNDERSØKELSER OG OVERVÅKNING	41
11. FORSLAGSTILLERS ANBEFALING	41

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Reguleringsprosess for Munch- museet og Deichmanske bibliotek med mellomliggende bebyggelse ble gjennomført i perioden 2009-2011 etter forutgående arkitektkonkurranse hvor utkastet Lambda vant. Forslaget om bygging av Munch museet i Bjørvika ble forkastet av bystyret 14.12.2011.

Etter politiske forhandlinger ble det i bystyremøte 29.05.2013, sak 187 fattet vedtak om at det skal fremmes forslag til ny reguleringsplan for Munch- museum basert på konseptet Lambda på felt B5 i Bjørvika. Det er på denne bakgrunn planarbeidet nå på ny er igangsatt. Det er Plan- og bygningsetaten som skal stå som forslagstiller for planen, i samarbeid med Kulturbyggene i Bjørvika (KIB). Planområdet i sin helhet vil bli omtalt som Munch-området, se pkt. 1.3 "Planavgrensning".

PBE vil legge ut relevante oppdateringer på hjemmeside www.pbe.oslo.kommune.no. Ved saksinnsyn hos PBE benyttes saksnummer 201307438:

<http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=all&caseno=201307438>

1.2 Hensikten med planprogram og konsekvensutredning

Gjeldende regulering S-4099, vil i henhold til ny plan- og bygningslov være å anse som tilsvarende en områderegulering, og Bjørvika-reguleringens krav om vedtatt bebyggelsesplan før innvilgelse av rammetillatelse vil derfor bli erstattet av detaljregulering.

Vurdering av plan- og utredningsplikt i henhold til forskrift om konsekvensutredning

Plan- og bygningsetaten har vurdert KU- plikten og kommet til at planen skal konsekvensutredes på grunn av utbyggingsprosjektets investeringsramme og arealer faller inn under oppfangskriteriene i forskriftens §2 f), jf. vedlegg I nr.1. Planprogrammet med oppfølgende utredninger og planbeskrivelse fremmet i forrige reguleringsprosess legges til grunn. Planprogrammet som fremmes nå gjelder kun elementer som er endret siden forrige reguleringsprosess.

For innhold i tidligere planprogram og oppfølgende planbeskrivelse med utredninger vises til sak nr. 200911541

<http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=all&caseno=200911541>

Det gjøres oppmerksom på at den tidligere gjennomførte planprosessen for Munch|Deichman- området omfattet et langt større planområde enn gjeldende planområde, dvs Munch-området. Det vises til "Planavgrensning" pkt. 1.3 vedr. planavgrensningen. Videre omfattet den tidligere planprosessen flere utredningstema som ikke lenger er aktuelle. Dette innebærer at flere utbyggingsfelter og -områder er tatt ut av planen, og dermed ikke skal utredes. Videre er det flere utredningstema som ikke inngår i planområdet og/eller som ikke lenger er aktuelle.

Det vises i sin helhet til utredningsdokumentene fra planprosessen for Munch|Deichman-området, saksnr. 200911541, men med presisering av hvilke deler av dokumentet som fortsatt er gjeldende for plansaken for Munch-området:

Dokumentnavn doknr. og filnr.	Link	Status og avgrensning
Byrådets sak med saksfremlegg (alt. 1c)	http://www.sak.oslo.kommune.no/sru/default.asp Byrådssak 151/11	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
PBEs planforslag, dok 188, fil 38	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=3106028	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Bemerkninger til offentlig ettersyn, dok 188, fil 11	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964478	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Forslagstillers planbeskrivelse, dok 182, fil 3	http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfileprod3/dir9/sub142%5Crmdbjxxx.pdf	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Planprogram, dok 188, fil 5	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=3099055	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
ROS – analyse, dok 188, fil 27	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964461	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
ROS sjekklister, dok 188, fil 28	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964462	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Miljøoppfølging sprogram for Munch Deichman, dok 188, fil 12	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964436	Gjelder kun Munch-museet, da Deichman-området er vedtatt
Miljøoppfølging sprogram for kommersielle arealer Munch Deichman dok 188, fil 13	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964437	Gjelder kun for felt A10 og A11, øvrige utbyggingsfelter inngår ikke i planområdet
Bylivsnotat, dok 188, fil 14	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964438	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Standpunkter – vurdering av fjernvirkning, dok 188, fil 15	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964439	Gjelder kun for hovedalternativet for Munch-museet. De øvrige museumsalterantivene er ikke lenger aktuelle.
Soldiagrammer, dok 188, fil 18	Dokumentet er unntatt publisitet og må leses i PBEs kundesenter	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Vurd. av potensial for arkeologiske funn, dok 188, fil 19	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964443	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)
Lokalklima, dok 188, fil 20	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964444	Gjelder kun for Munch-områdets planavgrensning (se pkt. 1.3)

Dokumentnavn doknr. og filnr.	Link	Status og avgrensning
Trafikale konsekvenser, dok 188, fil 21	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964455	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>
Støyforhold, 188, fil 23	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964457	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>
Grønne tak i Bjørvika, 188, fil 24	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964458	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>
Luftkvalitet, 188, fil 25	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964459	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>
Barn og unge i Bjørvika, 188, fil 26	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964460	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>
Munch- museets sikkerhetskrav, 188, fil 33	Unntatt offentlighet	
Skipsstøt – Bjørvikautstikkeren, 188, fil 29-31	http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964463 http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964464 http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964667	<i>Gjelder kun for Munch-området planavgrensning (se pkt. 1.3)</i>

Dokumentene vil være tilgjengelig i Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahls gate 1, 0187 Oslo, samt på etatens hjemmeside www.pbe.oslo.kommune.no

Planprogrammet

Det kreves planprogram for plan- og konsekvensutredning av planområdet. Planprogrammet er første fase i arbeidet med konsekvensutredning av de endrede elementene siden forrige reguleringsprosess og skal gjøre rede for hvilke konsekvenser for miljø og samfunn som det er aktuelt å utrede. Fastsatt program for tilleggsarbeidet skal legges til grunn for selve konsekvensutredningen, og vil bli utarbeidet som en integrert del av saksfremstillingen av detaljreguleringen.

Høring

Oppstart av arbeidet med detaljregulering varsles og programmet for tilleggsarbeidet legges på høring, slik at berørte og interesserte kan vurdere programmet og evt. komme med forslag til nye utredningstemaer som følger av de endrede elementene og hvordan utredningene av disse bør skje. Grunnet sakens historikk er oppstart av planarbeid varslet først og planprogrammet varslet 21 dager senere. Etaten har vurdert det i tråd med prinsippet om forsvarlig saksbehandling da planprogrammet bygger på tidligere vedtatt planprogram samt at høringsfristen for programmet er lenger enn fristen for varslingen.

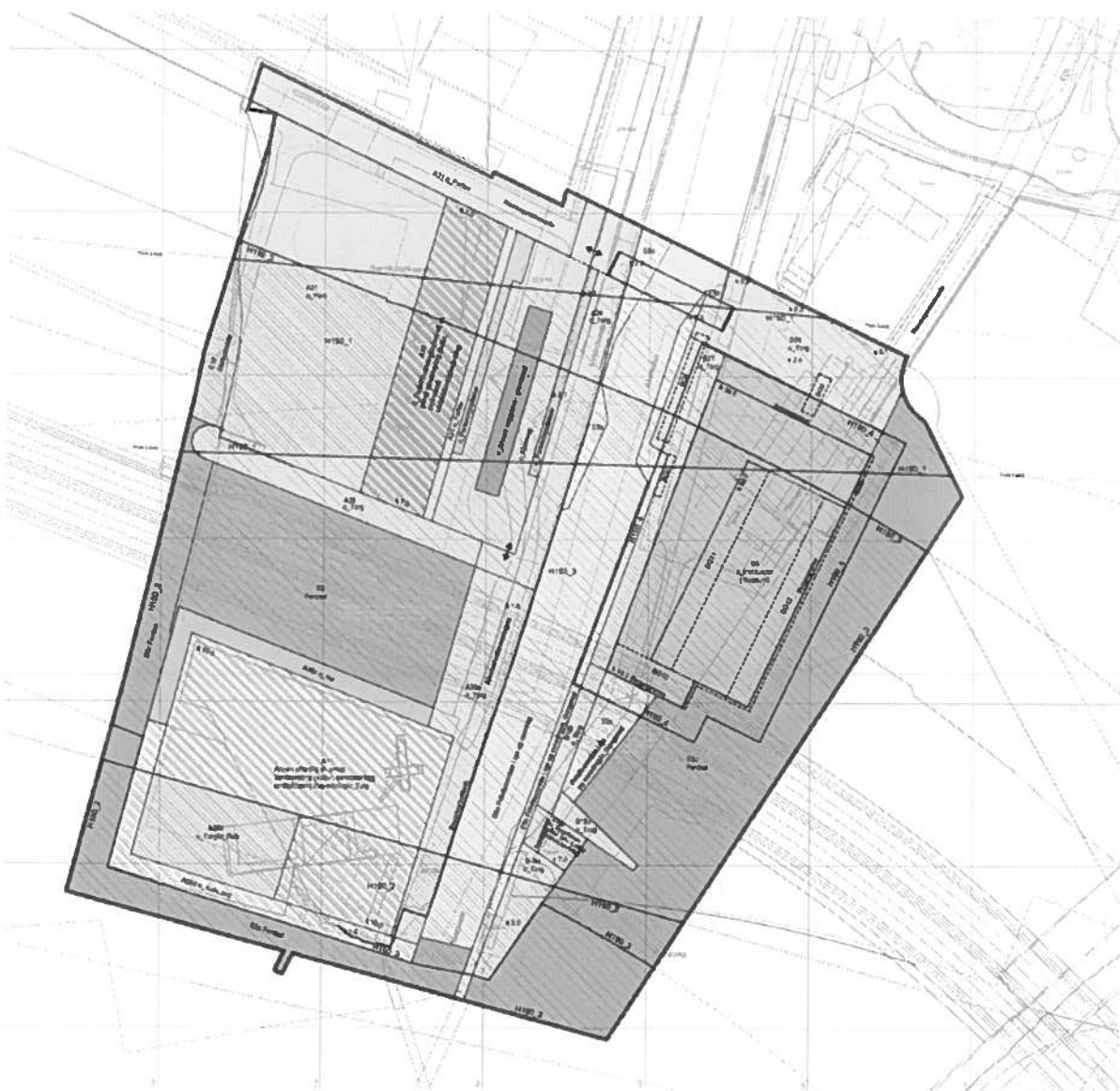
1.3 Planavgrensning

Munch-området omfatter følgende utbyggingsfelter og -områder:

- Felt B5
- Felt A10
- Felt A11
- Felt B26 (forplassen til B5)
- Felt B14 + B15 (utstikkeren sør for felt B5)
- Felt A21 (Operautstikkeren)
- Felt A36 (Operautstikkeren)

Planavgrensningen tar utgangspunkt i museumstomten, utbyggingsfelt B5 og omfatter også tilliggende felter, i nord felt B26, og i sør ytterst på Paulsenkaia B14 og B15. Planområdet omfatter også området sør for Operaen, felt A10, A11 og A21 og A36. Planavgrensningen er angitt på nedenstående kart.

Planområdet har et utbygningspotensial på ca. 32 600 m2 BRA.



*Planavgrensning for Munch-området;
Øst for Akerselva: Felt B5, B26, B14, B15
Vest for Akerselva: A21, A10, A11 og A36*



Gjeldende regulering (S-4099 Bjørvika-Bispevika-Lohavn).

2 PROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 Planprosess

Plan- og bygningsetaten fremmer nå nytt forslag til detaljregulering for Munch – museet. Planforslaget vil bygge på tidligere reguleringsforslag fremmet i 14.12.2011, sak 424/2011 (<http://www.sak.oslo.kommune.no/sru/default.asp>) til bystyret. Arbeidet legger opp til nært samarbeid med Kulturbyggene i Bjørvika og andre berørte parter.

Framdriftsplan

Framdriftsplan nedenfor er blant annet basert på at det ikke fremmes statlige innsigelser. Dersom innsigelser fremmes må det utarbeides ny framdriftsplan som tar høyde for hele innsigelsesprosessen:

<i>Detaljregulering med KU</i>	<i>Framdrift</i>
Oppstart av planarbeidet	Juni 2013
Varsling av planarbeid	10. juni – 1. juli 2013
Møter	August
Informasjonsmøte	15. august
”Åpen dag i Bjørvika”	31. august
Planprogram	Juni – september 2013
Høringsperiode planprogram	1. juli – 30. august 2013
Fastsettelse planprogram (PBE)	31. august - 22. oktober 2013
Planforslag med KU	September - februar
Vedtak om offentlig ettersyn (PBE)	28. oktober
Høringsperiode planforslag	4. november – 16. desember
Informasjonsmøte	14. november
Oversendelse planforslag til BYU	10. februar
Forventet politisk behandling	Vår/ sommer 2014

2.2 Medvirkning

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning, slik at allmennheten og berørte sikres informasjon først og fremst ved varsling og offentlig ettersyn.

Det er avholdt informasjonsmøte 15. august i Plan- og bygningsetaten. Det er også avholdt en debatt om Bjørvika- utviklingen generelt i forbindelse med ”Åpen dag” i Bjørvika 31. august. Det er planlagt et informasjonsmøte 14. november. Munch- prosjektet er i tillegg utstilt i etatens informasjonspaviljong i

Bjørvika. På hjemmesiden til Kulturbyggene i Bjørvika (KIB) (http://www.kulturbyggene-i-bjorvika.oslo.kommune.no/nye_munch/) finnes det mye informasjon om Munch – museet.

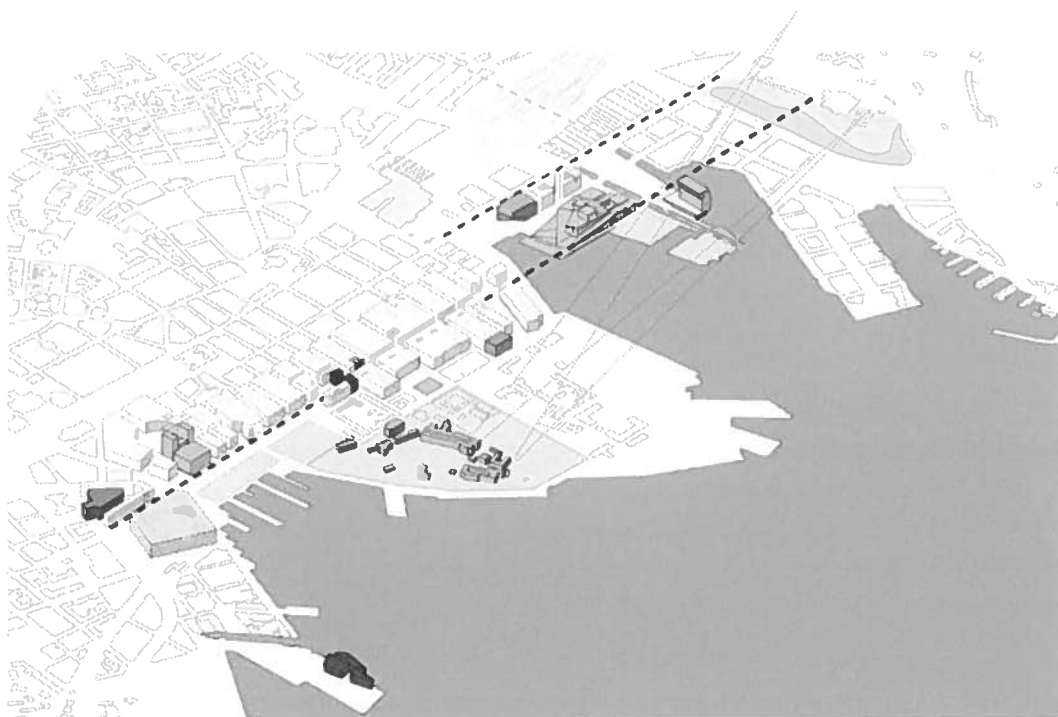
Ytterligere informasjon og medvirkningstiltak vil bli fortløpende vurdert under arbeidet. Muntlige innspill fra møte 15. august og skriftlige innspill fra høringsperioden (1.juli-31.august) vil vurderes og innarbeides i revidert planprogram. Alle innspill vil bli vurdert i den videre planleggingen.

3.TILTAKET OG FORSLAG TIL PLAN

3.1 Mål

For museet er målet å følge opp bystyrets vedtak av 05.06.2013 hvor det fremgår at det er vinnerutkastet Lambda i plan- og designkonkurransene som skal legges til grunn for den videre utvikling på felt B5.

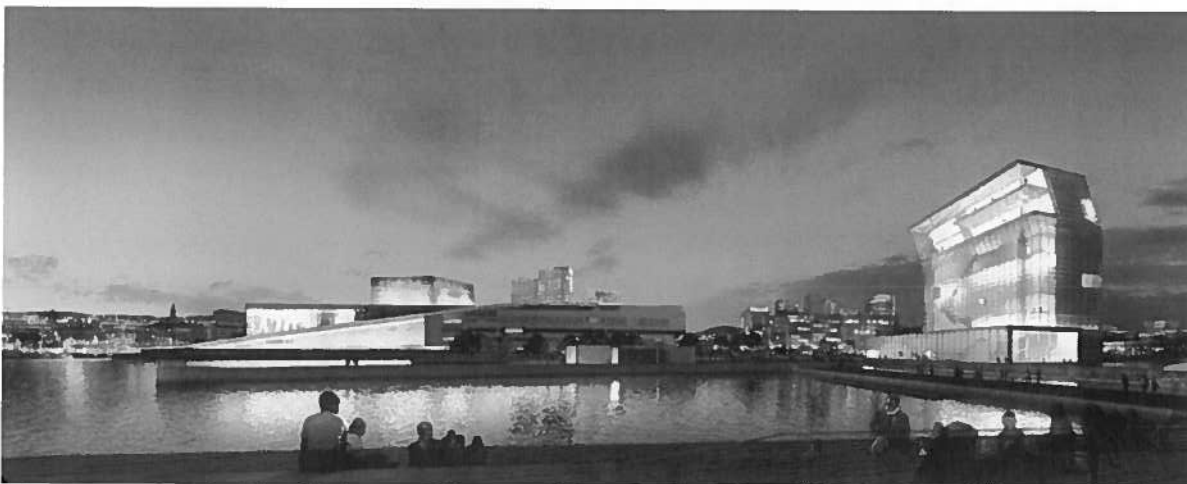
For den øvrige byutviklingen i området vil vinnerprosjektet på samme måte danne utgangspunkt for planarbeidet. Planen skal bidra til at Bjørvika som helhet kan framstå som et foregangsområde for bærekraftig byutvikling med utgangspunkt i ambisjonene i gjeldende reguleringsplans miljøoppfølgingsprogram for Bjørvika og i bystyrets vedtak.



Museet og biblioteket vil sammen med operaen danne byens og nasjonens nye kulturakse mellom Tjuvholmen/Vestbanen og Middelalderparken.

Det nye Munch-museet med Stenersenmuseets samlinger (heretter kalt Munch-museet) er det største løftet i Oslos satsning på kunst i vår tid. Det er et mål at museet skal bli et av Norges mest besøkte kunstmuseer og et av landets beste utgangspunkt for opplevelse av billedkunst, både for byens innbyggere og tilreisende. Det nye museet vil være et vesentlig tilskudd til Oslo som kulturby.

Munch-museet er et unikt museum i det man her forvalter og formidler majoriteten av en verdenskjent kunstners arbeider, innenfor ett og samme bygg. Edvard Munch regnes blant de viktigste kunstnere i moderne kunsthistorie. Ved å vise Munchs billedkunst i en tidsaktuell kontekst, i en institusjon som også skal vise samtidskunst, vil Munchs vedvarende internasjonale betydning komme enda tydeligere frem. Sammen med en felles forvaltning av de viktige samlingene i Oslo kommunes eie deriblant Stenersensamlingen er dette hovedhensikten ved samlokaliseringen av Munch- og Stenersenmuseet. For øvrige, mer detaljert målsettinger knyttet til de to museumsdelene vises til det forrige planprogram, s. 37.



Munch-museet sett fra felt A11, Operautstikkeren (Herrerros Arquitectos SLP)

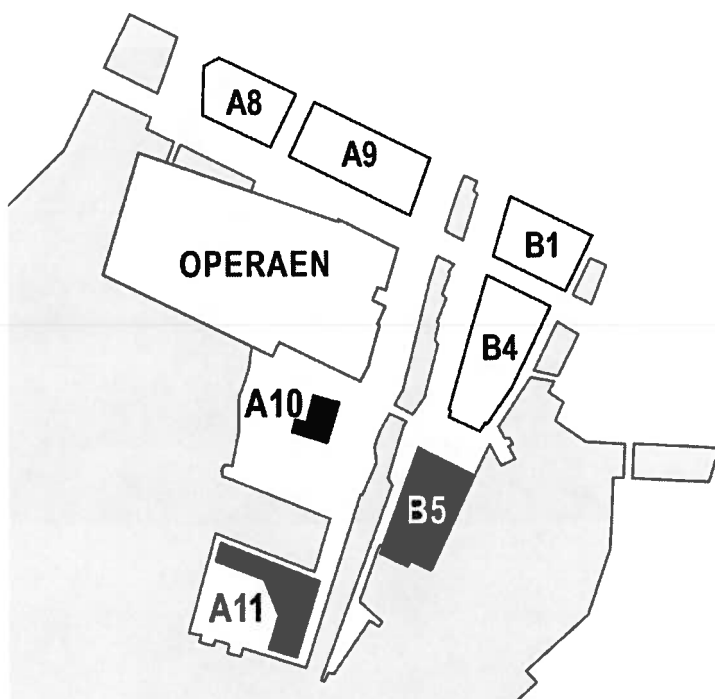


Munch-museet sett fra Akerselvollmenningen (Herrerros Arquitectos SLP)

Mål for miljø – Miljøoppfølgingsprogram (MOP)

Det henvises i sin helhet til tidligere planprogram, KU og planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Miljøoppfølgingsprogrammene gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munchområdet, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.

3.2 Hovedinnhold i planforslaget



De ulike byggefeltene i planområdet samt nærliggende felt i Bjørvika

Bebyggelsen og gjeldende regulering

Reguleringsforslaget vil ta utgangspunkt i hovedstrukturen til vedtatt reguleringsplan både med hensyn til inndeling i byggefelt og infrastruktur, og vil slik representere en videreføring og detaljering av gjeldende reguleringsplan S-4099. Rekkefølgebestemmelser, miljø og parkeringsnormer fra gjeldende reguleringsplan vil bli videreført.

Flere alternativer er utredet i regulerings-saken fra 2009, bl.a. Plan- og bygningsetatens alternativ med et smalere bygg over den 3 etasjer høye basen. Planen som nå fremmes tar utgangspunkt i hovedalternativet (alt.1c for nytt Munch – museum som ble lagt fram av byrådet 14.12.2011 i sak 424/2011 jf. bystyrets vedtak av 05.06.2013, sak 187. Se særlig byrådets bemerkninger s. 28-31. Det er likevel alt. 1 som legges til grunn for Felt A11 og Felt A 36 a, 36 b, 36 c og 36 d i tråd med byrådssak 151 av 14.06.2011 behandlet av byutviklings komité i møte 30.11.2011.

Planprogrammets forslag til utredningskrav knytter seg kun til de forhold som er endret siden reguleringsprosessen i 2009-2011. Dette dreier seg i hovedsak til virkningene av fredningen av Operabygget.



Bjørvika med nytt Munch- museum med omkringliggende byutvikling(HAV AS/ VIANOVA 2013).

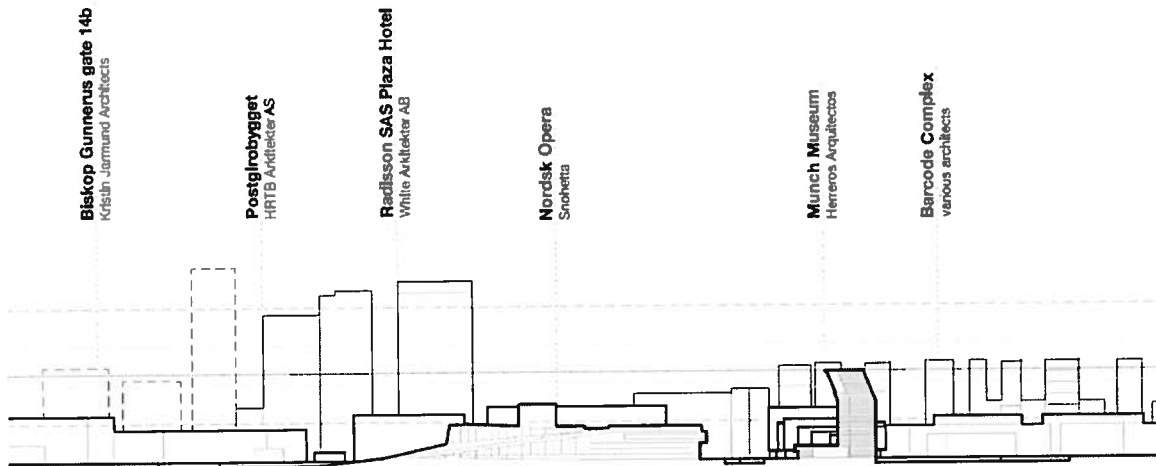
B5 – nytt Munch - museum

Vinnerprosjektet Lambda for nytt Munch-museum i plan- og designkonkurransene medfører en endring i forhold til gjeldende regulering ved at det foreslås et større og høyere bygningsvolum. Dette er vurdert grundig i den forrige planprosessen for Munch|Deichman-området. Det nye museumsbygget er lokalisert slik at Bjørvikaplanens innregulerte siktsektorer i Bispekilen og i Kongsbakken opprettholdes.

Det er avklart at Munch-museet og Stenersenmuseet skal være samlet i ett og samme bygg. Det nye Munch-museet skal utredes med tanke på visuelle virkninger, trafikk og levering av fjernkjøling og fjernvarme.

Museet bearbeides på bakgrunn av et oppdatert romprogram i samarbeid med brukerne.

Fredningen av Operabygget er et nytt forhold siden forrige reguleringsprosess i 2009-2011. Samspillet mellom Operabygget og Munch- museet ble grundig utredet i reguleringsarbeidet for Munch|Deichman-området. I reguleringsforslaget som nå skal fremmes må forholdet til endrede siktsektorer i Kongsbakkeallmenningen, Bispekilen samt utvidelse av navnløs gate innenfor planområdet for Bispevika Syd utredes sammen med museets konsekvenser for Operafredningen.



Høyden konkurranseutkast for nytt Munch-museum sett i sammenheng med nærliggende bebyggelse.

A10/A21 og A11

A21 disponeres til park i hht. gjeldende regulering. A10 er angitt som et byggefelt, men utnyttelsen er så lav at denne vil kunne ta form av paviljonger i et utvidet parklandskap. A11 ønskes i en periode fram til museet er etablert disponert som et område der temporære innslag kan inngå. Rekreasjonsarealer planlegges ift. helårs bruk.

Som i tidligere reguleringsprosess vil kultur, serviceanlegg småbåthavn/ forretning/ bevertning/torg og park inngå i planforslaget.

Utbyggingsvolumer i planområdet

I tabellen er det gitt et anslag av utbyggingsvolumet for de enkelte delene av planområdet. Det vil bli gjort nærmere vurderinger i forbindelse med planarbeidet.

OMRÅDER/ UTBYGGINGSFELT	Gjeldende regulering m2 T-BRA	Konkurranse-prosjektene kontrollregnet m2 T-BRA *)
Kulturarealer	8 000	27 600
Felt B5	8 000	27 600
Kommersielle arealer	5 700	4 700
Felt A10	2 000	1 000
Felt A11	3 700	3 700
Felt B14a	300	300
TOTALER - PROGRAMVIS	13 700	32 600

*)T-BRA er regnet i hht beregningsreglene for Bjorvikareguleringen og utbyggingsavtalene, med teoretiske dekker.

Formål

Formålsangivelse i gjeldende reguleringsplan i fht de aktuelle byggefelt:

OMRÅDER/ UTBYGGINGSFELT	Formålsangivelser i gjeldende regulering S-4099
Planlagte kulturarealer	
Felt B5	Allmennyttig formål (akvarium, kultur).
Felt B14	Torg/ annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur)/ bevertning
Kommersielle arealer	
Felt A10	Forretning, bevertning, allmennyttig formål (kultur, undervisning, idrett, serviceanlegg, småbåthavn) og garasjeanlegg.
Felt A11	

*Bjørvika sett fra nordvest. (FOTO JAN SØHUS)*

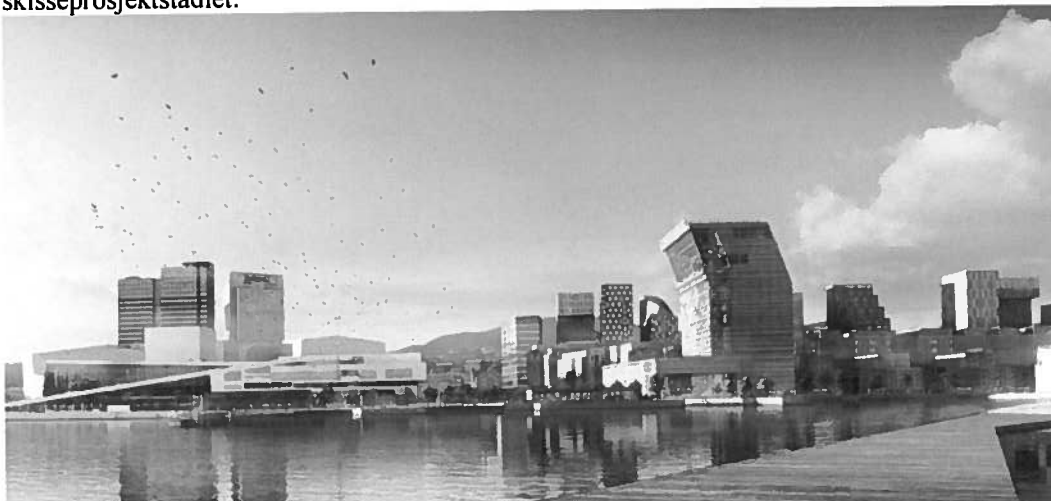


Bjørvika sett fra sør. (Flyfoto sommer 2010)

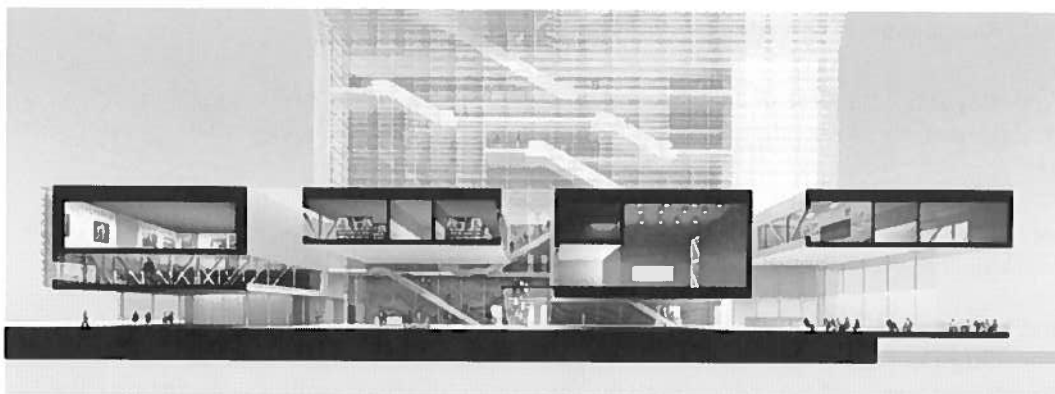
Arkitektur

Både planområdets utforming og museets arkitektoniske utforming er utredet tidligere og legges til grunn i denne reguleringsprosessen, jf. tidligere planprogram, forslagstillers planforslag, Plan- og bygningssetatens planforslag og planforslaget. Museets base i 3 etasjer legges til grunn. Muligheten for og konsekvensene av en mindre utvidelse av Kongsbakkeallmenningens bredde skal utredes og illustreres.

Illustrasjonene under viser det bearbejdede vinnerutkastet til nytt Munch-museum ved skisseprosjektstadiet:



Munch-museet sett fra Sørenga (Herrerros Arquitectos SLP)



3D-snitt av podiet/lobby'en (Herrerros Arquitectos SLP)



Interiorperspektiv av utstillingssal Munch (Herrerros Arquitectos SLP)



Interiorperspektiv av dynamisk sone/ kommunikasjonsarealer i museumstårnet (Herrerros Arquitectos SLP)

Atkomst Munch-museet og resten av Paulsenkaia

Det forutsettes at den tidligere planprosessens konklusjoner vedr. transportforholdene til det nye Munch-museet, dvs kunst- og økonomitransport, sykkelparkering, HC- parkering og taxi/ drop- off, forblir uendret.

Det nye Munch-museets virksomhet krever imidlertid at de trafikklogistiske forholdene knyttet til busstrafikk og bussoppstillingsplasser planlegges videre gjennom utredning.

Det forutsettes at museets bussadkomst langs Nylandsveiens forlengelse opprettholdes, og at bussoppstillingsplassene for museet lokaliseres på felt A10. Imidlertid skal det utarbeides en tilleggsutredning som vurderer omfanget av og arealkravet til bussoppstillingsplassene på felt A10, knyttet til museets fremtidige, anslåtte besøkstrafikk.

For øvrige trafikale forhold vises til tidligere vedtatte planprogram, KU og planforslaget og byrådssak med alt. 1c.



Paulsenkaia vinteren 2010, med tomt for Munch-museet.

Områdets utforming

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådets planforslag alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Kultur

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Forretning/ beverting

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Rekreasjon

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Tilgjengelighet for båt

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Arkeologiske vurderinger

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Sikkerhetstiltak

Det vises i sin helhet til tidligere vedtatte planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

Tidsplaner for gjennomføring

Det er fra Oslo kommune gitt anslag for ferdigstilling for museet i byrådssak 43, datert 07.03.2013. Lambda kan gjennomføres i en tidsperiode på 5 år og 4 mnd. Byggeområdet for museet har antatt ferdigstilling 2017/2018.

4 TILTAK SOM ER NØDVENDIG FOR GJENNOMFØRING

De tiltak som ble angitt i forrige reguleringsplanforslag innenfor ny planavgrensning, jf pkt 1.3, gjelder fortsatt. Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslag og byrådssak med alt. 1c.

Unntak fra dette er Hafslunds planlagte fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg på felt A10 som ikke har latt seg gjennomføre. I reguleringsplanen som nå utarbeides skal det redegjøres for hvilke løsninger Oslo kommune planlegger for kjøle- og varmeleveranse til det nye Munch-museet.

5 OVERORDNEDE PLANER OG NØDVENDIGE TILLATELSER

5.1 Overordnede planer og mål

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) og kommunale planer og mål

Det vises i sin helhet til forrige planprogramms drøfting som, med unntak av Byøkologisk program og planer under arbeid fortsatt gjelder og ikke har endrede føringer for Munch- museet i forhold til forrige planprosess.

Gjeldende planer og vedtak

Siden forrige reguleringsprosess er det vedtatt nytt Byøkologisk program

Byøkologisk program 2011 – 2026 (vedtatt 23.03.2011) er Byrådets redskap for å ta vare på og utvikle Oslos miljøkvaliteter. Viktige punkter er miljøkartlegging og miljøoppfølging, reduksjon av klimagassutslipp og luftforurensing ved økt bruk av kollektive reisemidler, fjernvarmetilknytning og passive varmekilder, lokal håndtering av overvann. Byen skal styrke sin blå-grønne profil.

Planer under arbeid

Forslag til kommunedelplan for bevaring og byutvikling i indre Oslo er en temaplan som har vært på høring, men ikke er endelig behandlet. Planens hovedformål er å angi rammer for utvikling av Oslo som Norges og regionens kraftsentrum samtidig med at viktige kulturminner, strukturer og mangfold bevares. Planområdet for Munch- museet er angitt som transformasjonsområde med kombinert formål. Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone er oversendt Rådhuset for politisk behandling. Planen er en revisjon av grøntplanen. Planområdet sammen med Deichman – reguleringen og felt B1 og B4, er del av et område som har behov for park på mer enn 5 daa.

Oslo S – området: utredning om tekniske premisser for utvikling av kollektivhentepunktet er under ferdigstillelse og skal gi premisser for felles planprogram for utvikling av enkeltprosjekter på og inntil Oslo S – området.

5.2 Nødvendige tillatelser

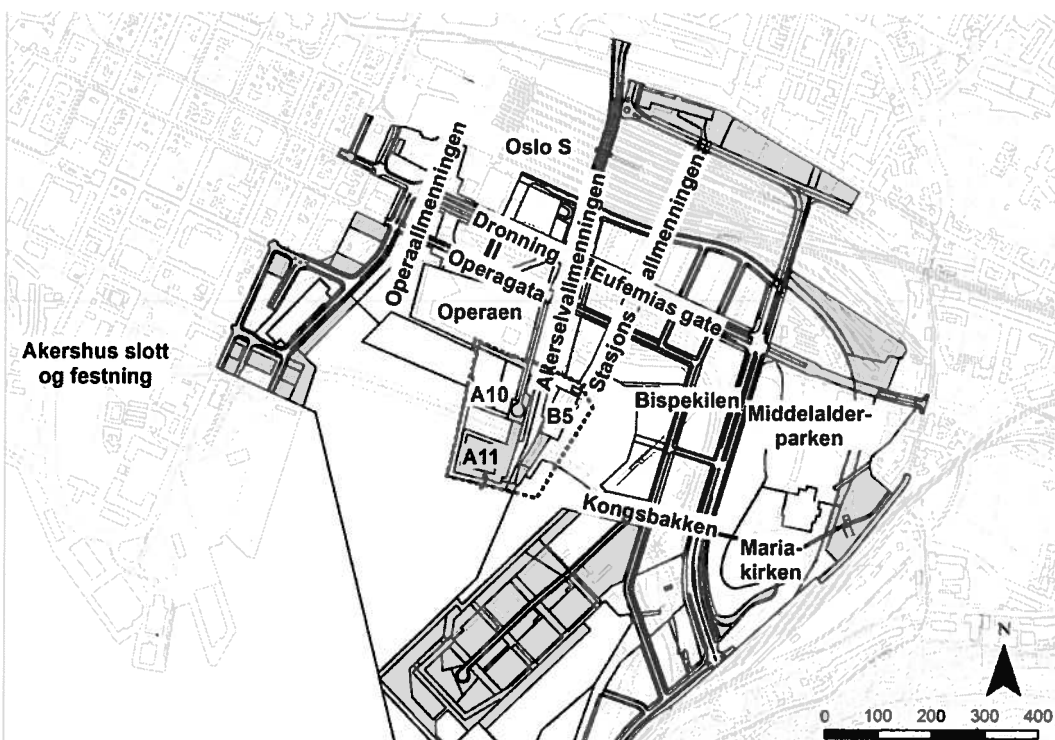
De tiltak som ble angitt i forrige reguleringsplanforslag gjelder fortsatt slik at tidligere temaer og utredninger fra forrige reguleringsprosess legges til grunn. Unntak fra dette er Hafslunds planlagte fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg som ikke har latt seg gjennomføre. I reguleringsplanen som nå utarbeides skal det redegjøres for hvilke løsninger Oslo kommune planlegger for kjøle- og varmeleveranse til det nye Munch-museet.

6 BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON I PLANOMRÅDET

Det henvises til at tidligere reguleringsprosess og planforslagets beskrivelse legges til grunn.

6.1 Beliggenhet og størrelse

Planområdet ligger i Bjørvika, den østre av Oslos to sentrale vikar. Området er nærmeste nabo med Operaen, Deichman – området, den nye Dronning Eufemias gate og Operakvarteret (Barcode). Planområdet omfatter hele Paulsenkaia avgrenset av felt B4 i nord, Bjørvikautstikkeren sør for Operaen og deler av sjøområdet rundt.



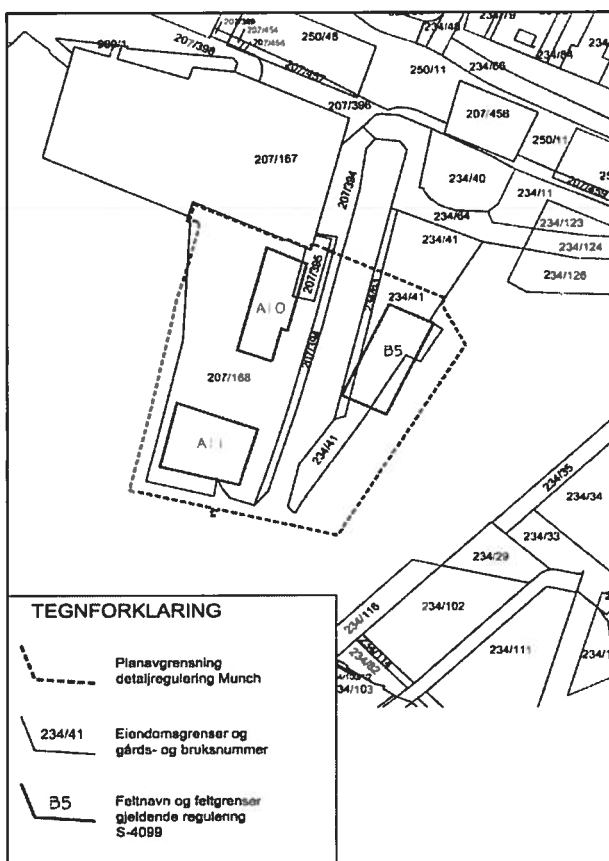
Planområdet – eksisterende situasjon (gra) og fremtidig situasjon/ Bjørvikareguleringen (sort). Planområdet er vist med rød linje.

6.2 Eierforhold

Byggefeltet B5 for museum, er solgt til Oslo kommune gjennom Kjøp- og salgavtale mellom Oslo kommune og HAV Eiendom AS. Byggefeltene A10, A11 forvaltes av HAV Eiendom. HAV's eiendommer vurderes solgt etter gjennomført detaljregulering av området.

Gårds- og bruksnummer som ligger helt eller delvis innenfor planområdet.
Hjemmelshavere pr.13. juni 2013:

207/168 Bjørvikutstikkeren AS, 159/1000	234/41 Paulsenkaia AS, 20/100
207/168 Nyland Bjørvika AS, 127/1000	234/41 HAV Eiendom AS, 80/100
207/168 HAV Eiendom AS, 714/1000	234/63 HAV Eiendom AS
207/394 HAV Eiendom AS	
207/395 HAV Eiendom AS, 867/1000	
207/395 Nyland Bjørvika AS U.S, 133/1000	



Eiendomskart for planområdet.



Planområdet, ortofoto fra 2007 (PBE/HAV E)

6.3 Området i Oslos overordnede byutviklingsstrategi

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c.

Verneverdier og kulturminner

Fredning av Operaen

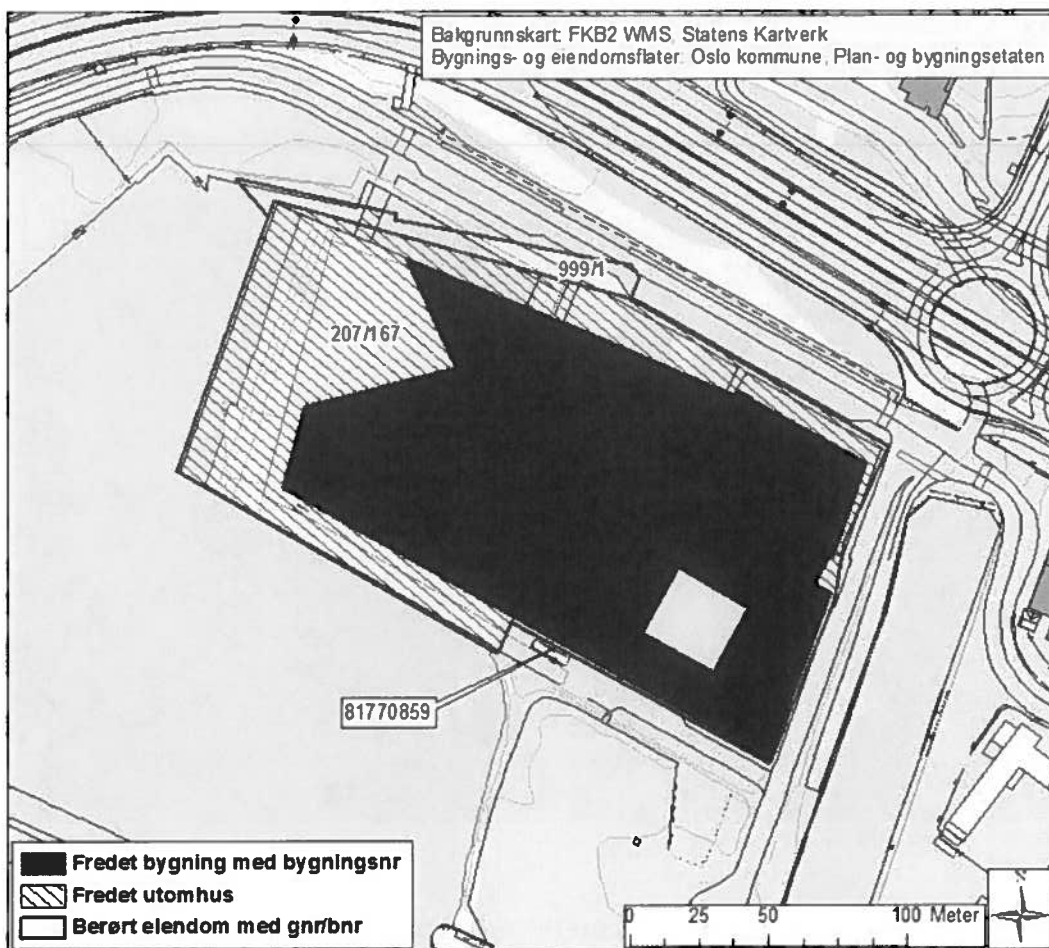
Scenebygg for Den Norske opera og ballett med tilhørende utearealer er fredet etter Kongelig resolusjon 1. september 2006 og er nedfelt i endring av forskrift datert 9. november 2011 nr. 1088.

Det må spesielt utredes eventuelle følger sett i lys av fredningen av Operaen

http://www.riksantikvaren.no/filestore/11-00234-19FORSKRIFTOMFREDNINGAVSCENEBYGGFORDENNORSKEOPERAOGBALLETT_15.11.2012.docx467998_2_1.pdf

Fredningen omfatter følgende eiendom:

"Scenebygg for Den Norske Opera og Ballett, Kirsten Flagstads plass 1, gnr. 207, bnr. 167, bygn. nr. 81770859, Oslo kommune. Fredningen omfatter bygningens eksterior, deler av interior og uteområdet innenfor eiendomsgrensen. Anlegget og avgrensing av fredningen er vist på kart:



Fredningen av eksterior og deler av interior inkluderer hovedelementer som

konstruksjon, fasadekomposisjon, planløsning, materialbruk, overflatebehandling og bygningsdeler som vinduer, dører, gerikter, listverk og detaljer som skilt og dekor m.v. Fredningen av eksteriøret innbefatter den integrerte utsmykning «U.T.» i marmor av Kalle Grude, Jorunn Sannes og Kristian Blystad og «U.T.» i aluminium av Astrid Løvaas og Kirsten Marie Wagle.”

Formålet med fredningen

”Fredningen skal ivareta bygningens arkitektoniske utforming og kulturhistoriske verdi som monumentalt formet offentlig kulturbygg fra første del av 21. århundre. Formålet er å sikre det helhetlige anleggets arkitektur med materialbruk og detaljer, og hindre svekkelse av det arkitektoniske uttrykket i eksteriør og fredete deler av interiøret. Den visuelle og funksjonelle sammenheng mellom operaanlegget som helhet og de enkelte elementene i anlegget skal opprettholdes. Fredningen av uteareal skal ivareta plassrom, gangbro, kanalfront og brygge som del av det helhetlige anlegget. Fredning av øvrig areal innenfor tomtegrense skal ivareta opplevelse og virkning av arkitekturen. Fredningen skal ikke være til hinder for driften som scenebygg for ballett og opera.”

Pågående planarbeid i området

Christian Frederiks plass (Operaallmenningen nord) – Underjordisk parkeringshus og plass

Planforslaget tar utgangspunkt i reguleringsplanens intensjoner om å transformere sentrale havne- og trafikkområder til et nytt sentrumsnært byområde hvor nærheten og kontakten til fjorden skal utnyttes og foredles. Allmenningene skal kople Bjørvika med Oslo's mangfoldige bydeler. Christian Frederiks Plass skal sammen med Operaallmenningen inngå i en byromsammenheng i Bjørvika og utgjøre det viktigste av de fem planlagte allmenningene.

Neste milepel er i saken er vedtak om offentlig ettersyn.

Operaallmenningen syd, bibliotek og samferdselsanlegg

Saken er enstemmig vedtatt i bystyret. Planen kan ikke egengodkjennes da det foreligger innsigelse fra Riksantikvaren og planen er oversendt Miljødepartementet for godkjenning.

Bispevika syd – Bjørvika felt B6b, B8a, B8b, B9, B29 samt veiarealer

Planforslag for tilrettelegging for bolig, forretning, kontor og bevertning.

Bispevika nord - Bjørvika felt B2, B3, B6a og B7

Planforslag for tilrettelegging for boliger, forretning, kontor og bevertning.

Kongsbakkeallmenningen, Bjørvika

Planforslag for tilrettelegging for friområder – sjøbad.

Tollbukaia, felt A40 og A5b

Planinitiativ for utvikling av Tollbukaia.

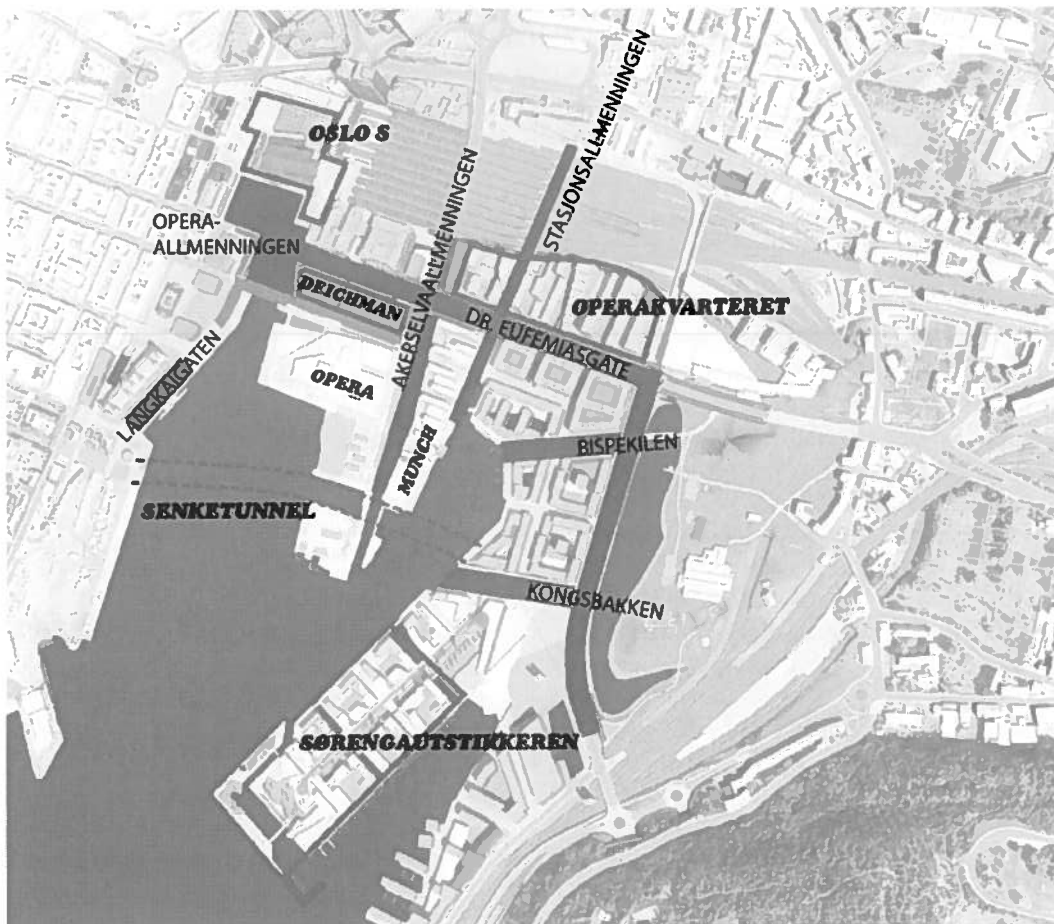
Grønli sør og Kongshavn nord.

Planinitiativ for tilrettelegging for boliger, næring og friområde (park)

Pågående arbeid i området

Det foregår anleggsarbeid flere steder i tilknytning til området:

- Bygging av Dronning Eufemias gate, deler av Langkaigata og Kong Haakon Vs gt. samt lokalgatenett i Bjørvika
- Utbygging av Operakvarteret (Barcode) i nordøst
- Utbygging av Sørengautstikkeren som grenser til havnebassenget syd for reguleringsområdet
- Akerselvallmenningen – midtre og nordre del.
- Bjørvika - Akershusstranda - Stenging av Akershusstranda - Flytting av eksisterende vei - E18



Illustrasjonen viser pågående prosjekter (igangsatt / under oppføring) som har tilknytning til planområdet.

6.4 Planer og målsettinger i områdene som berøres

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c.

7 ANTATTE VIRKNINGER OG BEHOV FOR UTREDNINGER



Planområdet med vinnerutkastet "Lambda" sammen med omkringliggende by (VIA NOVA)

7.1 Generelt om konsekvensutredning

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch-området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

7.2 Forholdet til gjeldende planer og mål

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

7.3 Miljø

Premissene for en felles energisentral for Bjørvika har endret seg, slik at det nå ikke lenger er aktuelt å oppføre et slikt anlegg innenfor planområdet. Hafslund Fjernvarme har konkludert med at det tidligere planlagte fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg på felt A10 ikke lar seg gjennomføre. I reguleringsplanen som nå utarbeides skal det redegjøres for hvilke løsninger Oslo kommune planlegger for kjøle- og varmeleveranse til det nye Munch-museet. Det må også utredes alternativt formål og bruk på felt A10, der det tidligere var tiltenkt et fjernvarme- og fjernkjølingsanlegget.

For øvrig vises det i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

7.4 Byutvikling og landskap

Forholdet til Operaen

Saken må utredes sett i lys av at Operaen nå er fredet. Fredningen omfatter bygningens eksteriør, deler av interiør og uteområdet innenfor eiendomsgrensen. Fredningen skal ivareta bygningens arkitektoniske utforming og kulturhistoriske verdi som monumentalt formet offentlig kulturbygg fra første del av 21. århundre.

Forholdet til de historiske bystrukturer- og elementer, siktakser og sjøarelene

Siktaksen fra Middelalderparken til Operaen vil bli bedret både langs Kongsbakken og navnløs gate. Effekten av at bredere siktsektor fra Mariakirken utvides nordover og sydover gjennom Kongsbakkeallmenningen vil visualiseres. I tillegg skal det visualiseres at navnløs gate øker i bredde gjennom pågående detaljregulering av Bispevika syd samt at det for Bispekilallmenningen sikres at siktsektoren holdes helt ren for bygningsmessige elementer gjennom pågående detaljreguleringer av Bispevika nord og syd.

Se særlig vedlegg til planforslag "Standpunkter – vurdering av fjernvirkninger":

<http://web102881.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?fileid=2964439>

Virkningene av aktuelle veibreder, siktlinjer og åpne byrom vil belyses. I tillegg vil det i arbeidet med planforslaget utarbeides et revidert vannregnskap for Bispevika, Kongsbakkeallmenningen og planområdet.

For øvrig vises det i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

7.5 Trafikk

Det forutsettes at den tidligere planprosessens konklusjoner vedr. transportforholdene til det nye Munch-museet, dvs. kunst- og økonomitransport, sykkelparkering, HC- parkering og taxi/drop- off, forblir uendret.

Det nye Munch-museets virksomhet krever imidlertid at de trafikklogistiske forholdene knyttet til busstrafikk og bussoppstillingsplasser planlegges videre gjennom utredning.

For øvrig vises det i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.

7.6 Andre miljømessige forhold

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.

7.7 Sosiale, samfunnmessige og økonomiske virkninger

For øvrig vises det i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.





Det er knyttet forventninger til den nye bydelens tilbud til befolkningen.

7.8 Risiko og sårbarhet

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.

7.9 Konsekvenser i anleggsperioden

Det vises i sin helhet til tidligere planprogram, KU, planforslaget og byrådssak med alt. 1c. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning pkt. 1.3.

8 SAMMENSTILLING AV VIRKNINGENE

Konsekvensutredningen skal gi en sammenstilling av virkningene av de elementene som konsekvensutredes.

9 AVBØTENDE TILTAK

Konsekvensutredningen skal gi en redegjørelse for hva som kan gjøres for å forhindre eller avbøte eventuelle skader og ulemper som følger av de elementer som tilleggutredes.

10 NÆRMERE UNDERSØKELSER OG OVERVÅKNING

Som i tidligere planprogram, KU og planforslag. Planprogrammet gjelder kun for utbyggings- og utviklingsfeltene som inngår i Munch- området, ref. planavgrensning Pkt. 1.3.

11 FORSLAGSTILLERS ANBEFALING

I KU skal forslagsstiller gi en anbefaling knyttet til konsekvensutredningens innhold.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Områdeutvikling

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 22.10.2013 av:

Therese Bruun - Saksbehandler

Kjell Kristian Jacobsen - enhetsleder

Målfrid Nyrnes - fungerende avdelingsdirektor, Avd. for områdeutvikling

Prosjekt:

Kulturbyggene i Bjørvika (KiB)

Tittel:

Bussoppstillingsplasser/parkering til Munch-museet

03	Til utsendelse	08.10.2013	SRA/KMO	DJ/IDB	NEF	
02	Rettelser i tekst/endret mal forside	07.10.2013	SRA/KMO	DJ/IDB	NEF	
01	Grunnlag for regulering	04.10.2013	SRA/KMO	DJ/IDB		
Rev.	Beskrivelse	Rev.dato	Utarbeidet	Kontroll	Godkjent	
Kontraktør/leverandørs logo: KulturPlan Bjørvika		Bygg nr: M	Etasje nr.:	Systemgr.:	Antall sider: Side 1 av 17	
Prosjekt:	Kontrakt nr:	Disiplin:	Dok.type:	Løpenr.:	Rev nr:	Status:
KiB	3100	Y	TB	0001	03	C

Innhold

Sammendrag	3
1 Innledning.....	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Om rapporten.....	4
2 Planområdet.....	5
3 Trafikkgrunnlag til Munch-museet.....	7
3.1 Personturer.....	7
3.2 Kollektivtrafikk.....	8
3.3 Bussturer	8
3.4 Bilturer ekskl. buss.....	9
3.5 Gang/sykeltrafikk.....	9
4 Parkering/oppstillingsplasser	9
4.1 Charterbusser	9
4.2 HC	9
4.3 Taxiplasser/bilparkering	10
4.4 Sykkelparkering	10
4.5 Dimensjoneringsfaktorer.....	10
5 Planforslag for A10	11
5.1 Trafikale konsekvenser.....	13
6 Vedlegg.....	15
6.1 Skisse planforslag uten målsetting.....	15
6.2 Målsatt skisse av planforslag.....	16
6.3 Skisse av planforslag lagt inn i gjeldende reguleringsplan	17

Sammendrag

Juni 2013 vedtok Oslo bystyre at nytt Munch-museum i Bjørvika, med prosjektet Lambda, skulle gjenopptas og videreføres. Dette har utløst krav om gjennomføring av en ny detaljreguleringsprosess for Munch-området. Ett av utredningstemaene for reguleringsplanen for Munch-området er de trafikklogistiske forholdene knyttet til busstrafikk og -parkering for det nye museets virksomhet. Oslo kommune har satt som effektmål at Munch-museet skal ha et besøkstall på 500 000 i åpningsåret, noe som krever gode bussparkeringsforhold tilknyttet nytt museumsbygg. Mange besøkende til det nye Munch-museet vil komme med charterbuss, estimert opp mot 400 personer i makstimen. Bussoppstillingsplassene skal lokaliseres nært museet, på vestsiden av Akerselva. Notatet drøfter et parkeringsanlegg tilknyttet Munch-museet bestående av fem bussoppstillingsplasser, tre HC-plasser og en plass for av-/påstigning.

1 Innledning

Multiconsult har fått i oppdrag av byggherrebeten Kulturbyggene i Bjørvika (KIB) å gjennomføre en begrenset utredning for de trafikklogistiske forholdene knyttet til busstrafikk og -parkering for det nye Munch-museet i Bjørvika. Trafikkutredningen omfatter felt A10 på Munch-området, samt den del av Nylandsveien som ligger innenfor reguleringsområdets planavgrensning.

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med behandlingen av detaljreguleringssaken for Munch|Deichman-området, vedtok Oslo bystyre 14.12.2011 at forslaget om bygging av Lambda, nytt Munch-museum i Bjørvika, ble forkastet. Dette innebar at reguleringsplanen for Deichman-området ble vedtatt, mens reguleringsplanen for Munch-området ble stanset.

12.6.2013 vedtok Oslo bystyre at prosjektet Lambda skulle gjenopptas og videreføres. Dette innebærer også at det må gjennomføres en ny detaljreguleringsprosess for Munch-området. Plan- og bygningsetaten (PBE) står som forslagsstiller for planen, i samarbeid med Kulturbyggene i Bjørvika (KIB). Planarbeidet ble påstartet i juni 2013, og PBE skal etter planen oversende planforslaget til Byrådsavdeling for byutvikling i januar 2014.

I planprogrammet som lå ute til høring juni-august 2013 viste PBE til at nytt forslag til detaljregulering for Munch-området vil bygge på det tidligere reguleringsforslaget for Munch|Deichman-området. Samtlige utredningsrapporter fra forrige reguleringsprosess vil fortsatt kunne gjelde. Imidlertid er det identifisert noen få utredningstema og -forhold som reguleringsplanen for Munch-området må redegjøre for. Ett av disse er de trafikklogistiske forholdene knyttet til busstrafikk og -parkering for det nye Munch-museets virksomhet. De øvrige transportforholdene knyttet til det nye Munch-museet, dvs. kunst- og økonomitransport, sykkelparkering, HC-parkering og taxi/drop-off, forblir uendret.

1.2 Om rapporten

For trafikkgrunnlaget er det tatt utgangspunkt i besøksdata fremskaffet av brukerorganisasjonen fra Munch-museet i august/september 2013, og Swecos rapport «Trafikale konsekvenser Munch|Deichman-området», utarbeidet i 2010 for HAV Eiendom AS og KIB, til detaljreguleringsplanen for Munch|Deichman-området.

Skisser for parkeringsløsningene/oppstillingsplasser for buss ligger vedlagt.

2 Planområdet

Figur 1 viser gjeldende reguleringsplan for Bjørvika-området. Den opprinnelige planavgrensningen for Munch|Deichman-området er markert med sort linje, og omfatter utbyggingsfelt A8 (nye Deichmanske hovedbibliotek), A9, B1, B4, B5 (nye Munch-museet), A10 og A11. Deler av felt A10 var i Munch|Deichman-planen planlagt benyttet til parkering/oppstillingsplasser for buss tilknyttet museet.

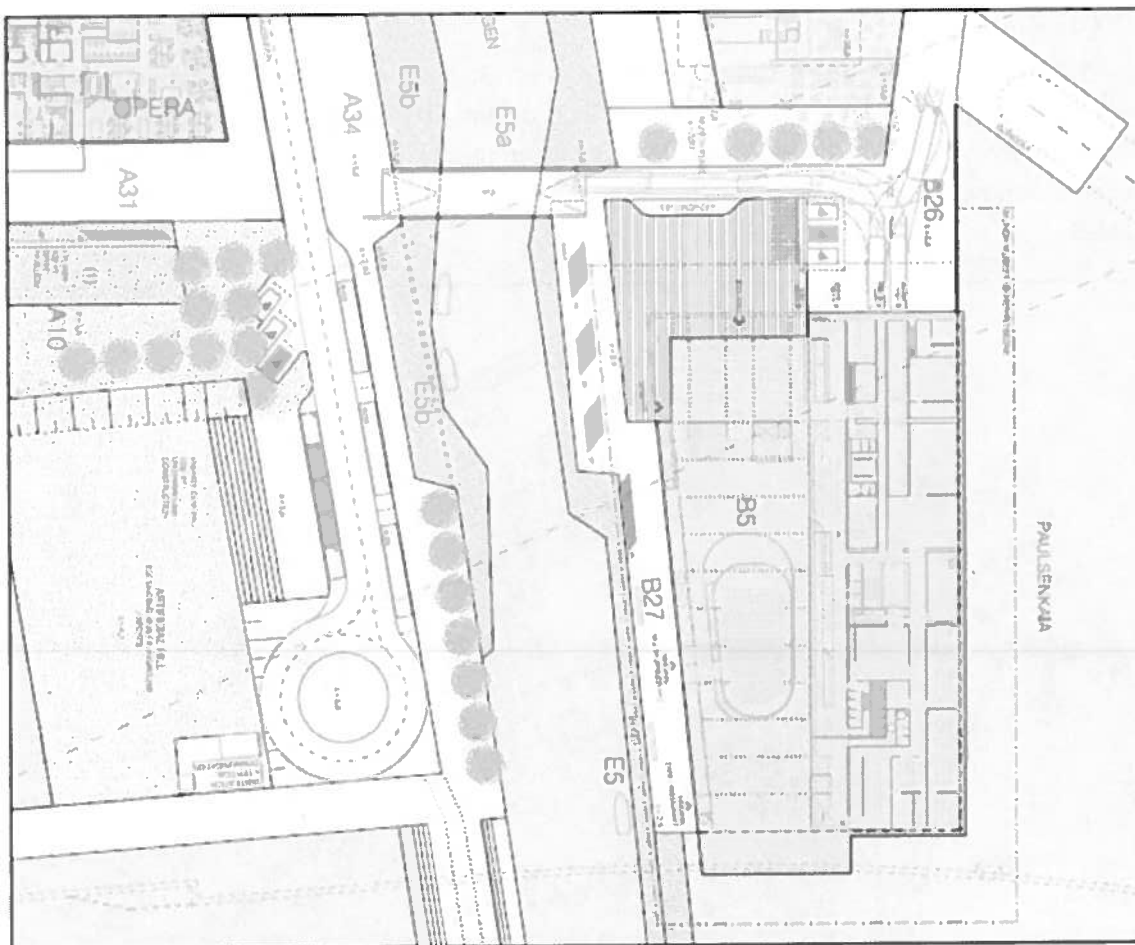


Figur 1: Sort linje viser Munch/Deichmann- området i gjeldende reguleringsplan(2004)(kilde: Plan og bygningsetaten, Oslo Kommune)

I planforslaget fra 2011 for Munch|Deichman-området ble felt A10 regulert til forretning, bevertning, allmenntilgjengelig formål(kultur, undervisning, idrett, serviceanlegg småbåthavn) og garasjeanlegg.

Området som er avsatt til bussoppstillingsplasser omfatter deler av felt A10, og ligger vest for det planlagte Munch-museet og rett sør for Operaen i Bjørvika. Vest for felt A10 ligger felt A21 (jf. Figur 1), som er regulert til park-/rekreasjonsformål. Til den reviderte trafikktutredningen for det påstartede planarbeidet for Munch-området står deler av felt A21 til disposisjon-for et eventuelt behov for utvidet areal til parkering/oppstillingsplasser.

Figur 2 viser tidligere utforming av illustrasjonsplan for deler av Munch|Deichman-området, og illustrerer hvordan trafikk- og parkeringsmønsteret på felt A10 var planlagt. Denne løsningen gir imidlertid ikke fullverdig kapasitet i forhold til de estimer som Munch-museet nå forventer for fremtidig besøkstall og busstrafikk. Av den grunn skal busstrafikk og parkering for det nye Munch-museets virksomhet på felt A10 utredes på nytt.



Figur 2: Oversikt over planområdet ned felt A10 og B5 fra forrige planprosess for Munch/Deichman-området 2009-2011 (Kilde: Juan Herreros Arquitectos/LPO arkitekter)

Regulering

Et av hovedmålene for Bjørvikaplanen var å sikre en høy kollektivandel og redusere privatbilandelen. Nærheten til Norges største kollektivknutepunkt, Oslo S, og de planlagte buss- og trikketraseene som skal etableres i Dronning Eufemias gate og Operagaten legger til rette for høy måloppnåelse her. Blant annet er dette fulgt opp med å utarbeide en egen parkeringsnorm for området Bjørvika – Bispevika – Lohavn. Reguleringsbestemmelsenes beskrivelse av virksomheter og antall parkeringsplasser er dog ikke særskilt egnet for Munch-museet, og bestemmelsene inneholder ikke kategorien «kulturbygg». Vurderingen av antall parkerings-/oppstillingsplasser knyttet til charterbuss, sykkel og privatbil for kulturbyggene (Munch-museet og Deichmanske hovedbibliotek) er derfor basert på innmeldt behov.

Utforming

I reguleringsbestemmelsene for Bjørvika – Bispevika – Lohavn er det fastsatt at alle bygninger, by- og gaterom og anlegg skal utformes etter prinsippet om universell utforming, slik at de i så stor utstrekning som mulig kan brukes av alle mennesker på en likestilt måte.

Trafikk og adkomst

Adkomst til felt A10 for kjøretøy vil skje via forlengelsen av Nylandsveien på østsiden av Operaen. Kjørbar gangbro over Akerselva knytter felt A10 til Munch-museet på felt B5. Atkomsten for kunst- og økonomitransporten til Munch-museet vil skje via kjørbare gangbro og over forplassen (felt B26) til museet. Kjørbar gangbro over Akerselva inngår som del av «Havnepromenaden» i Bjørvika. Broen har en bredde på 7 meter, og skal utformes etter prinsippet «shared space». Dette prinsippet kan være egnet for å gi en estetisk løsning dersom det er lite biltrafikk.

Viktige gangakser

Viktige traseer i reguleringsbestemmelsene er allmenninger og havnepromenaden hvor myke trafikanter er prioritert. Havnepromenaden skal sikre allmenheten tilgang til attraktive områder ved sjøen, og fungere som et bindeledd for myke trafikanter mellom delområder i Fjordbyen. God tilrettelegging av gangakser er viktig, de skal bestå av sosialt trygge forbindelser og romslige fortau. Kryssing av gate skal skje i plan. I krysningspunkt med kjøretøy skal gangkryssinger og fotgjengere tydelig synliggjøres for å gi en høy grad av sikkerhet for fotgjengere. Gatenettet og havnepromenaden gir god adkomst for gående og syklende til Munch-museet på felt B5.

3 Trafikkgrunnlag til Munch-museet

Med grunnlag i besøksstatistikk fremskaffet av Munch-museet, er det gjort beregninger og antagelser om reisemiddelfordeling og antall besøkende, personturer og bilturer til det nye museumsbygget i Bjørvika.

3.1 Personturer

Oslo kommune har satt som effektmål at Munch-museet skal ha et besøkstall på 500 000 i åpningsåret. Det nye museet vil ha ca. 100 -150 ansatte som også medfører et økt antall personturer, i tillegg til de besøkende. 500 000 besøkende i løpet av ett år utgjør gjennomsnittlig 1 370 besøkende pr døgn. Det anslås at Munch-museet vil generere ca. 2 900 personturer pr døgn i gjennomsnitt

Besøkstallene vil variere over ukedager, helger, og i forhold til aktuelle utstillinger. Besøket er størst i perioden 10:00-16:00 i høysesongen, dvs. juni-september, med en tredobling av antall besøkende. Dette fordeler seg jevnt over hele uken. Utenfor høysesong er besøket vanligvis høyere i helger enn på hverdager. Tallet varierer imidlertid avhengig av antall besøk fra skoler og barnehager i ukedagene i samme periode. Lavsesongen er vanligvis fra desember til februar/mars. Besøkstallene varierer også med utstillingsprogrammet.

Nåværende åpningstider er mellom kl. 10:00 og 18:00 på sommerstid, og noe redusert på vinterstid. Cruiseturister kommer med charterbusser og ønsker tidligere åpningstider, slik at museet kan komme til å åpne kl. 09:00. I høysesongen kan åpningstiden forventes å øke til 12 timer daglig.

Reisemiddelfordelingen av personturer presenteres i Tabell 1, tallene er hentet fra rapporten *Trafikale konsekvenser knyttet til Munch|Deichman-området* er utarbeidet av Sweco, fra forrige planprosess 2009-2011. Tallene er gjennomsnittlige for et døgn.

Tabell 1: Stipulert reisemiddelfordeling for besøkende til Munch-museet (Kilde: Trafikale konsekvenser Munch|Deichman-området, Sweco)

Reisemiddelfordeling	Andel	Antall besøkende
Charterbuss	10 %	290
Kollektiv	50 %	1450
Gang/sykkel	28 %	800
Bilsjåfør	10 %	290
Bilpassasjer	3 %	80
Total	100 %	2900

Operaen ligger i umiddelbar nærhet til felt B5, som er tomten til det nye Munch-museet. Totalt i 2012 hadde Operataket ca. 1,6 millioner besøkende. Det nye Munch-museets sentrale og attraktive beliggenhet, samt mulig synergieffekt med Operaen, understøtter det forventede besøkstallet på 500 000 per år.

3.2 Kollektivtrafikk

Holdeplassene det er aktuelt å anvende når man skal besøke det fremtidige Munch-museet i Bjørvika, er fortrinnsvis Dronning Eufemias gate, Langkaigata og Oslo S. I Dronning Eufemias gate stopper både buss og trikk, og denne holdeplassen er den nærmeste til Munch-museet på felt B5. Oslo S er Oslos største kollektivknutepunkt, og mange besøkende vil komme herfra.

Under forutsetning av at 50 % av de besøkende vil benytte kollektivtransport for å ankomme Munch-museet, genereres det 1 450 turer pr døgn med kollektivtrafikk.

3.3 Bussturer

I 2013 er det på det eksisterende Munch-museet på Tøyen registrert maksimalt 6 - 7 besøksbusser samtidig. Når museet flyttes til Bjørvika kan det forventes en liten økning av tilreisende busser/organiserte bussreiser, men det trenger ikke medføre høyere antall oppstilte busser samtidig. Det forventes forholdsvis kort oppholdstid ved av- og påstigning av besøksbusser. Langtidsparkering for besøksbusser/cruiseskipsbusser forutsettes løst utenfor planområdet. Enkelte grupper vil ankomme med buss uten forhåndsavtale med museet, men dette utgjør et lite antall. Besøk fra skoler og barnehager i Oslo-området vil anvende rutegående kollektivtransport. Skole- og barnehagegrupper fra Østlandsområdet for øvrig kommer med chartret buss. Skoleklasser og barnehager kommer på dagtid i skoleåret, og er dermed i liten grad sammenfallende med høysesongen for turistbussene

«Hop-on/hop-off»-konseptet i Oslo, kjører ikke sine busser innom Tøyen og Munch-museet i dag. Den nye plasseringen av Munch-museet i Bjørvika vil ligge i tilknytning til turistrutens holdeplass utenfor Operaen, hvilket betyr flere besøkende til Munch-museet. «Hop-on/Hop-off»-busser kjører timesruter. Sannsynligvis vil det bli etablert et felles stopp for Operaen og museet. Det antas at disse bussene stopper på ordinære bussholdeplasser, i Operagata eller Dronning Eufemias gate.

3.4 Bilturer ekskl. buss

På grunn av begrensede parkeringsmuligheter i Bjørvika-området for privatbiler, vil de fleste bilreisene til området skje i form av av-/påstigning. Besøkende med taxi vil også utgjøre en andel av bilreisene.

3.5 Gang/sykkeltrafikk

Gang-/sykkelandelen er høy i sentrumsnære områder. Andelen er høyest om sommeren, og blir naturlig nok lavere på vinterstid. «Kulturbygg» er som nevnt ikke en kategori i parkeringsnormen for Bjørvika-planen. Antall plasser for sykkelparkering er foreslått-beregnet etter forventet besøkstall og antall fremtidige ansatte ved Munch-museet, samt angitt reisemiddelfordeling. For Munch-museet ble det ved forrige reguleringsprosess for Munch|Deichman-området fastsatt 100 sykkelparkeringsplasser, hvorav 80 plasser var øremerket besøkende og 20 plasser øremerket ansatte. Antall sykkelparkeringsplasser, og plasseringen av disse, opprettholdes.

4 Parkering/oppstillingsplasser

På bakgrunn av trafikkgrunnlag og tidligere reguleringsplan er behovet for bussoppstillingsplasser vurdert.

4.1 Charterbusser

Ved den forrige reguleringsprosessen for Munch|Deichman-området, var det planlagt for tre bussoppstillingsplasser på felt A10, for å betjene Munch-museets bussbesøk. Basert på Munch-museets erfaringstall og anslåtte behov, er dette sannsynligvis noe lavt. Derfor bør det vurderes å øke antall-bussoppstillingsplasser i reguleringsplanen til 4-5 plasser. Charterbusser vil ankomme området på tilfeldige tidspunkter og bør derfor kunne kjøre til og fra perrong uten hindringer.

4.2 HC

Ved forrige reguleringsprosess for Munch|Deichman-området var det planlagt for tre parkeringsplasser for bevegelseshemmede/ansatte i parkeringskjeller til bebyggelsen i felt B4. Videre var det planlagt for tre parkeringsplasser for bevegelseshemmede/besøkende i parkerings-/trafikkanlegget på felt A10. Antall parkeringsplasser for bevegelseshemmede, og plasseringen av disse, opprettholdes i nytt planforslag.

4.3 Taxiplasser/bilparkering

Det vil ikke være tilrettelagt for vanlig bilparkering i planområdet. Ved forrige reguleringsprosess for Munch|Deichman-området, ble det avsatt fem av-/påstigningsplasser i felt A10. Antall plasser er for dette planforslaget justert ned på grunn av arkitektoniske krav og lite tilgjengelig plass. Ordinær besøksparkering til Munch-museet må benytte seg av offentlig tilgjengelig parkering, det nærmeste blir p-huset på Oslo S. Avstanden til Oslo S til Munch-museet er på ca. 500 meter. Hvor nærmeste taxiholdeplass kommer er ikke avklart.

4.4 Sykkelparkering

Ved forrige reguleringsprosess for Munch|Deichman-området var det for felt B5 planlagt 100 plasser for sykkelparkering tilknyttet Munch-museet. Sykkelparkeringsplassene er lokalisert nord og vest for Munch-museets publikumsinngang, på felt B26 og B27. Det er ikke avsatt område til sykkelparkering innenfor felt A10. Bjørvika Infrastruktur (BI) planlegger imidlertid for en helhetlig sykkelparkeringsdekning for Bjørvika. Planen inkluderer blant annet Akerselvallmenningen.

4.5 Dimensjoneringsfaktorer

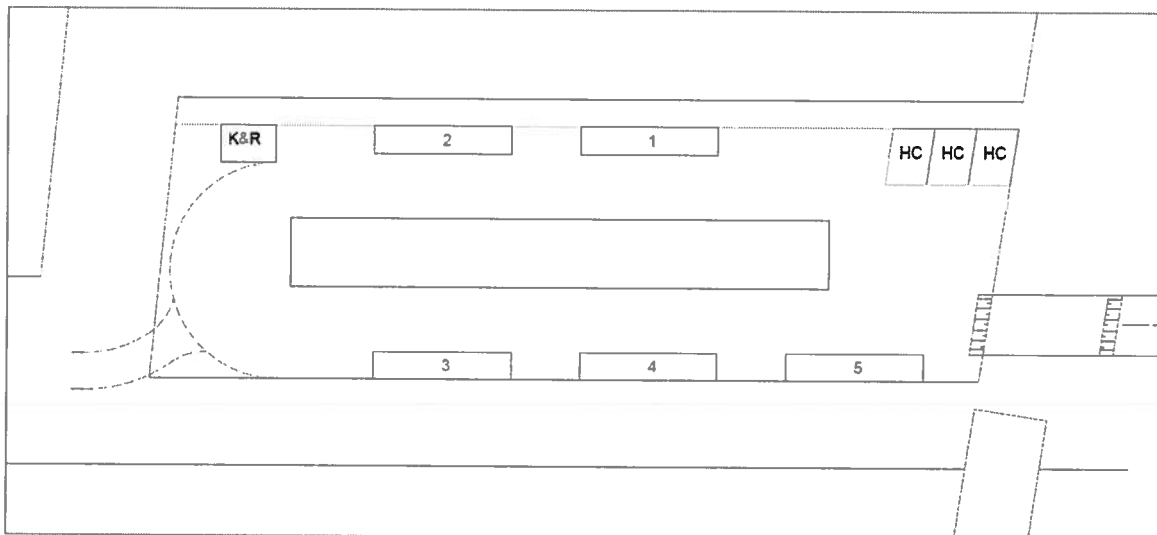
Det nye Munch-museet i Bjørvika skal dimensjoneres med kapasitet for et maksimalt samtidig besøkstall på 2000 personer. Under dimensjonerende time kan det forventes at antall besøkende som kommer med charterbuss er 10-20 %. En gjennomsnittlig charterbuss tar ca. 50 passasjerer. Totalt vil maksimalt 400 av Munch-museets besøkende i makstimen ankomme med chartret buss med disse antagelsene, dvs. 8 charterbusser.

Dette medfører et maksimalt behov på 8 busser inn og 8 busser ut av området ved en omløpstid/besøktid på en time. Ved avstigning vil en buss gjennomsnittlig bli stående på perrongen i 10-15 minutter og ved påstigning i ca. 15-20 minutter-før den kjører vekk fra bussoppstillingsområdet på felt A10. I tillegg til dette kan busser uten avtale med museet komme inn på felt A10 for å avlevere/hente besøkende ved museet, noe som kan øke antall busser i makstimen. Dette skal tas i betraktning ved utarbeidelse av bussoppstillingskapasitet og -løsning for planområdet.

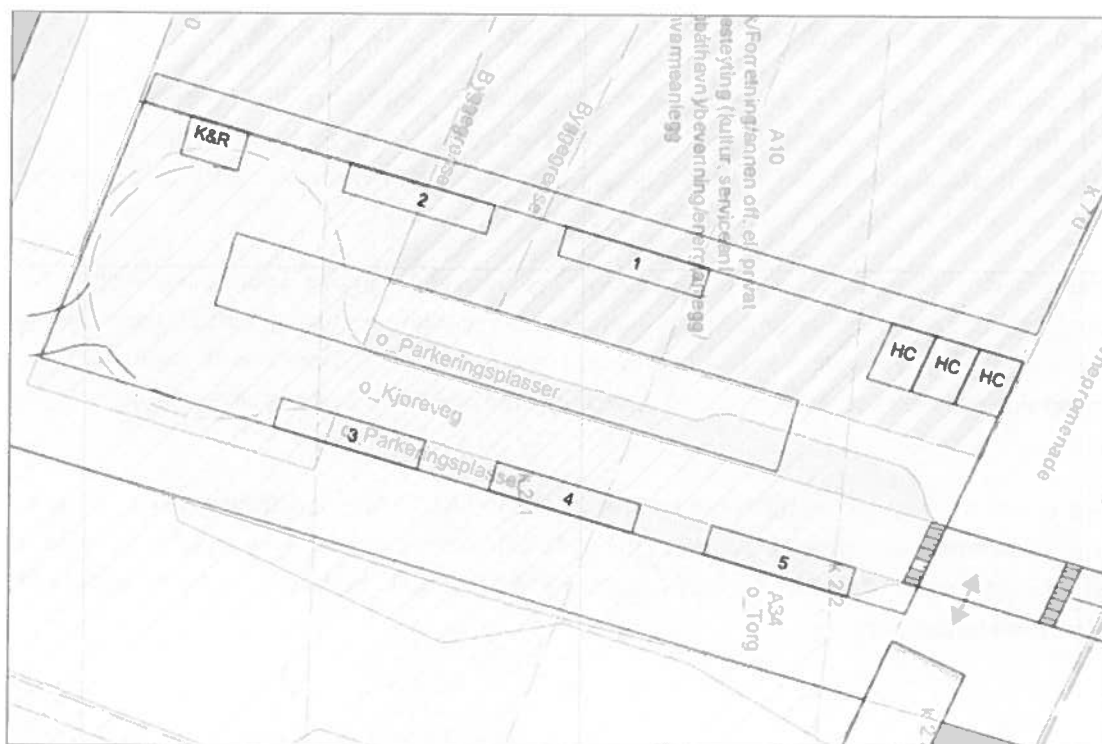
Ut fra disse forutsetningene er det behov for til sammen fem bussoppstillingsplasser til av- og påstigning. I perioder med mye besøk vil det kunne bli kø til oppstillingsplassene. Det er derfor viktig med god planlegging/styring av besøk med charterbusser. Det kan også bli behov for å følge opp at bussene ikke står parkert lengre enn nødvendig på perrongen.

5 Planforslag for A10

På bakgrunn av dimensjonerende besøkstall, trafikkgrunnlaget og de fysiske begrensningene gitt av planområdet, er det utarbeidet et planforslag for et trafikk- og oppstillingsanlegg på felt A10. Forslaget består av fem plasser til besøksbuser, tre plasser for forflytningshemmede og en plass for av- og påstigning (kiss & ride). Planforslaget er presentert i Figur 3, og over gjeldende reguleringsplan i Figur 4.



Figur 3: Planforslag for felt A10



Figur 4: Planforslag for felt A10 (vist på reguleringsplanen)

Det er ikke lagt opp til permanent parkering i bussoppstillingsplassene for tilreisende charterbusser, slik at langtidsparkering må håndteres utenfor planområdet. Bussoppstillingsplassene er plassert langsgående med perrongen, basert på 15 meter lange busser. Kravene til utforming i Håndbok 232, Tilrettelegging for kollektivtransport på veg, kapittel 6.5.1, er ikke mulig å tilfredsstille med hensyn til lengde for hver bussoppstillingsplass på grunn av trange plassforhold, 15 meter i istedenfor 20 meter. Det samme gjelder for åpen lengde mellom bussene, som blir 7,5 meter istedenfor 20 meter. Dette er en løsning som gjør forslaget relativt kompakt. Plassene er enkle å etablere og gir et ryddig inntrykk i bybildet med parallelle linjer. De tre plassene nærmest Munch-museet vil ha front vendt nordover mot broen, slik at passasjerene lett kan kjenne igjen riktig buss etter endt besøk i museet. De resterende to plassene for buss er plassert med front i sør, vekk fra passasjerene når de kommer tilbake etter endt museumsbesøk.

Tre plasser er holdt av til parkering for forflytningshemmede. Plassene har et mål på 4,5 x 6,0 meter i henhold til Håndbok 017, Vegutforming, kapittel E.6.3. Fotgjengere til/fra HC-plassene i vest må krysse kjørebane inn til parkeringsanlegget en gang, i opphøyd kjørebane, på veg til museet.

Det er heller ikke plasser for permanent taxiholdeplass i planforslaget, kun en plass for av- og påstigning som taxier også kan benytte seg av. Den er plassert like sør for de to bussoppstillingsplassene i vest. Av- og påstigningsplassen har mål 4,0 x 6,0 meter. Dette gir en rimelig god sikkerhet for at personer som går inn/ut av bilens venstre dør ikke blir påkjørt av ankommende busser.

Midtrabatten planlegges som et rent vegetasjonsfelt, bestående av trær og buskvegetasjon. I sørenden av parkeringsanlegget skal det være en avkjøring til felt A11, Sukkerbiten.

Utredningens løsningsforslag gir en romslig oppstillingsplass for besøksbusser og HC-biler. Områder for motorisert trafikk og myke trafikanter er atskilt, og reduserer muligheten for at farlige trafikksituasjoner kan oppstå. Bussoppstillingsplassene er direkte tilknyttet fortausfeltet, og sikrer en trygg av- og påstigningssituasjon for reisende med buss.

Anbefalt løsning er ikke optimal med hensyn til krav til universell utforming. Spøringsanalyser i planforslaget viser at dersom en annen buss allerede står oppstilt ved perrongen på plassen foran, vil ikke bussen bak klare å komme helt inntil perrongen med bakenden. Dersom krav til universell utforming skal tilfredsstilles, kan således ikke alle bussene kjøre til/fra perrong uavhengig av hverandre.

På bakgrunn av dimensjoneringsfaktoren beskrevet i kapittel 4.5 vil fem oppstillingsplasser for buss tilfredsstille behovet, og sikre en tilstrekkelig flyt og fleksibilitet for forventet/beregnet busstrafikk til Munch-museet. I noen tilfeller vil det likevel kunne bli kø til oppstillingsplassene i de mest populære tidspunktene i høysesong.

5.1 Trafikale konsekvenser

Universell utforming

Den foreslåtte urbane, arkitektoniske utformingen gir en lesbar plass for oppstilling av busser og HC-biler, men tilfredsstiller ikke alle krav til universell utforming. Det er vanskelig å sikre at alle busser kommer inn til perrong når plassene er oppstilt på langs. Da kan av-/påstigning bli vanskelig for bevegelsehemmede.

Gang- og sykkeltrafikk

Havnepromenaden skal ha 1. prioritet, slik at myke trafikanter kan bevege seg trafiksikkert.

Busslaster med passasjerer vil til stadighet spasere mellom bussene og museet. Fra tid til annen vil det skje at to busslaster med fotgjengere møter hverandre på broen over Akerselva. Det er lagt til grunn at kjørehastighet og trafikkmengde over broen er så lave at fotgjengere og kjøretøy kan utnytte hele brobredden samtidig, «shared space». Denne utredningen anbefaler at dersom den kjørende trafikken til/fra museet blir av en slik art at det blir konflikter med stadige busslaster som skal til/fra museet, bør det av sikkerhetsmessige grunner vurderes å etablere et fortau med minst 3 meter bredde.

Broens forlengelse mot havnepromenaden langs operabygget er utformet som et opphevet gangareal, der denne traseen krysser hovedadkomsten til parkeringsområdet-/bussoppstillingsplassene. Kjøreadkomsten til museet vil således skje via dette opphevede gangarealet.

Buss/biltrafikk

De begrensede mulighetene på felt A10 for parkering og av-/påstigning for personbiler, antas å dempe tilstrømningen av personbiler til området. Dette samsvarer med de intensjoner og føringer som er gitt i Bjørvikaplanen.

På grunn av begrenset kjøreareal for besøksbussene vil det fra tid til annen oppstå situasjoner hvor noen av bussene ikke klarer å kjøre helt inn til perrongkanten. Dette gjelder spesielt ved innkjøring til plass foran en allerede parkert buss. Utkjøring fra perrong er enkel for alle oppstillingsplassene, men det kan være fare for at bakparten til noen av bussene sveiper litt inn over perrongen under denne manøvreringen.

Trafikksikkerhet

Med begrenset kjøreareal for besøksbussene vil det fra tid til annen oppstå situasjoner hvor enkelte busser ikke klarer å kjøre helt inn til perrongkanten eller at bussene sveiper litt inn over perrongen ved manøvreringen. Det er også vanskelig å sikre at alle busser kommer inn til perrong og av-/påstigning kan bli vanskelig for bevegelsehemmede.

Kulturbyggene i Bjørvika

Dokumentnummer: KiB-3100-Y-TB-0001

Tittel: Bussoppstillingsplasser/parkering til Munch-museet

Revisjon: 03

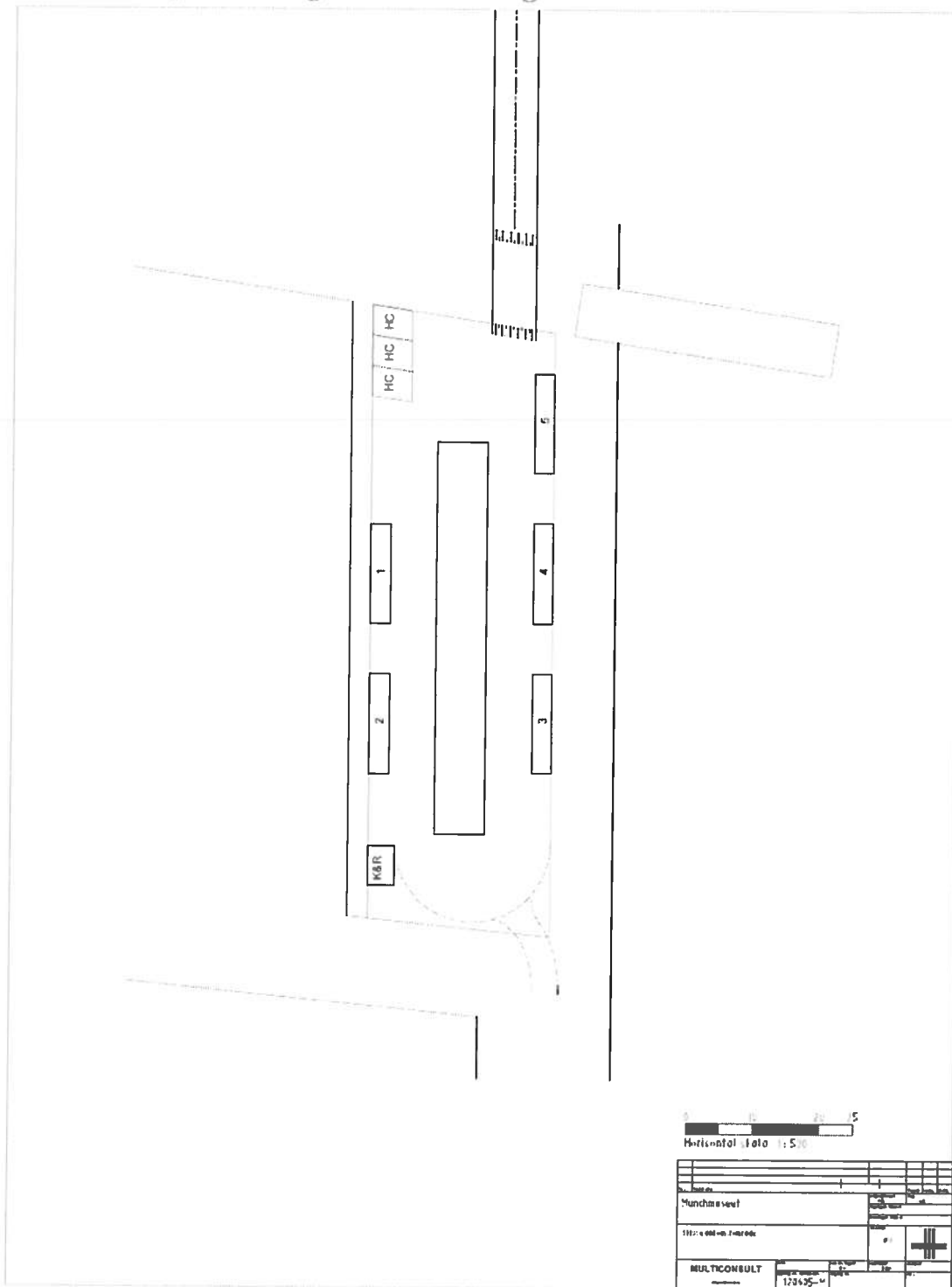
Dato: 04.10.13

Side: 14 av 17

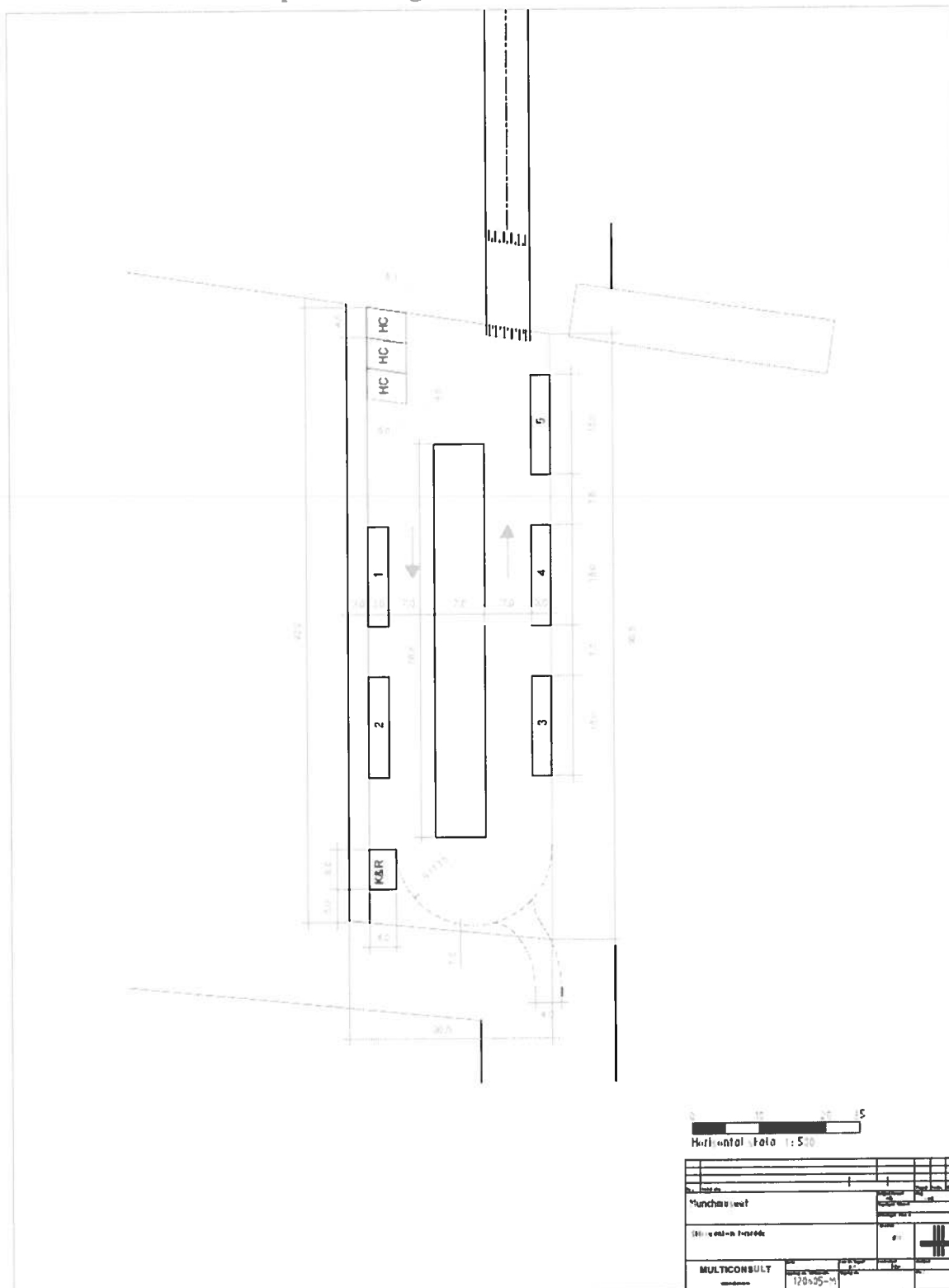
Denne trafikkutredningen omfatter ikke kjørbar gangbro over Akerselva. Det er imidlertid vurdert at broen skal være «shared space», altså at vegarealet brukes av alle trafikanter, uten inndeling i kjøreareal og gangareal. Dette tiltaket kan medføre både fordeler og ulemper avhengig av fart, trafikkvolum mm.

6 Vedlegg

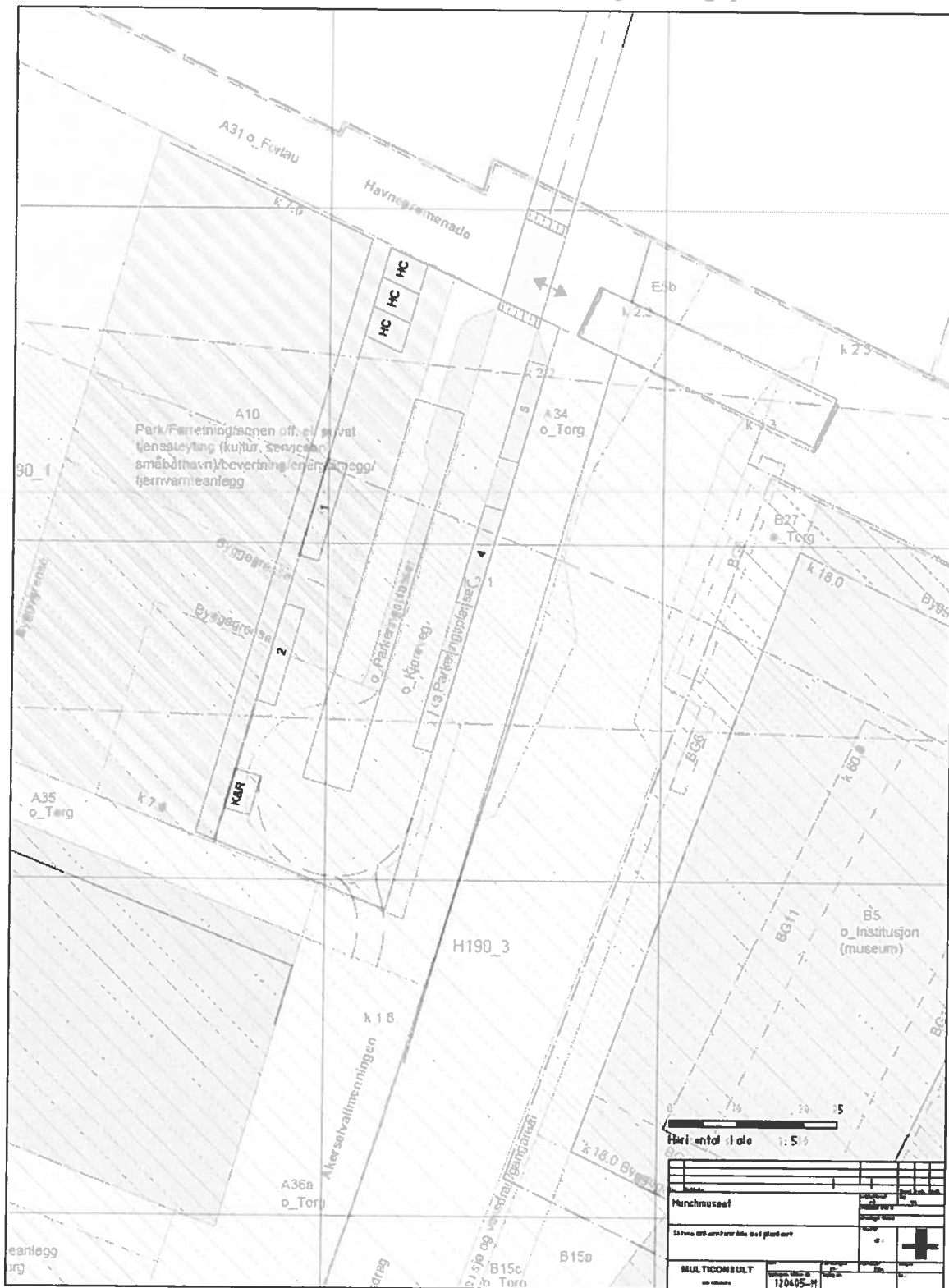
6.1 Skisse planforslag uten målsetting



6.2 Målsatt skisse av planforslag



6.3 Skisse av planforslag lagt inn i gjeldende reguleringsplan

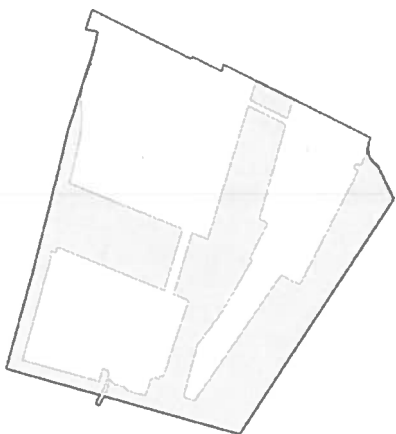


Vannregnskap

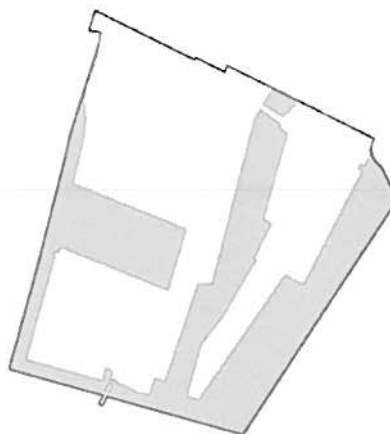
Vannregnskapet for området viser at planforslaget vil ha et areal på 608 m² mindre synlig vannareal enn vedtatt regulering. Avviket skyldes i hovedsak utformingen av Akerselvas utløp, mulighet for etablering av kai ytterst på Paulsenkaia og noen mindre justeringer forårsaket av allerede etablerte arealer etter ferdigstillelsen av Bjørvikatunnelen.

Vannregnskapet er også vist i forhold til den opprinnelig Bjørvikaplanen. Avviket er her noe større i og med at bebyggelsesplanen for Akerselvaalmenningen som ligger inne i vedtatt regulering avviker fra Bjørvikaplanen med blant annet anleggelse av lavere trepartier langs elveløpet og bredere adkomst til A11.

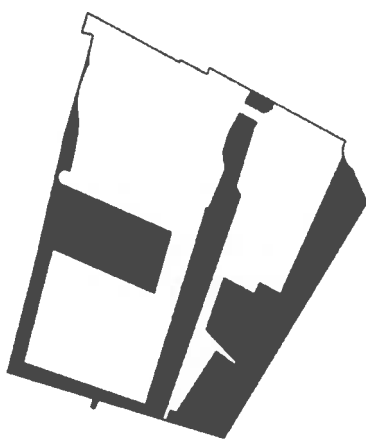
I planforslaget er justering av Akerselvas utløp er gjort for å tilpasse situasjonen til museet, gi offentlig tilgjengelighet til tuppen av Paulsenkaia samt sikre vannstrømmen i elveløpet. Det har også vært vesentlig å følge opp konseptet for Akerselvaalmenningen med lavere partier mot elveløpet som danner en dynamisk bevegelse langs eleven.



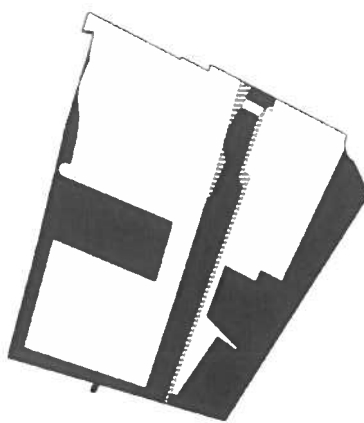
Bjørvikaplanen 21 057 m²



Vedtatt regulering 19 431 m²



Planforslag 18 492 m²

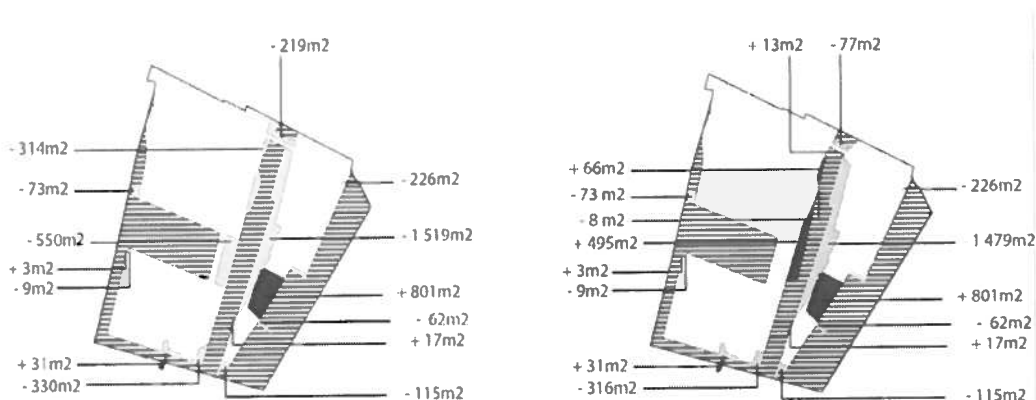


Planforslag medtatt 30% under trebrygger 18 823 m²

Adkomst til A11 er foreslått bredere i vedtatt regulering enn i Bjørvikareguleringen for å tilrettelegge for bedre tilgjengelighet og for trapper ned til vannkanten mot vest mellom A10 og A11. Planforslaget følger opp bredden fra vedtatt regulering. Arealet utgjør 550 m².

I planforslaget er tilrettelagt for kaianløp ved ytre del av Paulsenkaia. Kaia er foreslått slik at den ikke er i konflikt med en eventuell skipspåstøtsvoll.

Ved reetablering av kaikanter etter ferdigstilling av Bjørvikatunnelen er det foretatt mindre justering ved A21/A10. Dette utgjør 73 m² og er medtatt i vannregnskapet for planforslaget da det ikke var medtatt i Bjørvikaplanen eller vedtatt reguleringsplan.



Sammenstilling Bjørvikaplanen med planforslaget

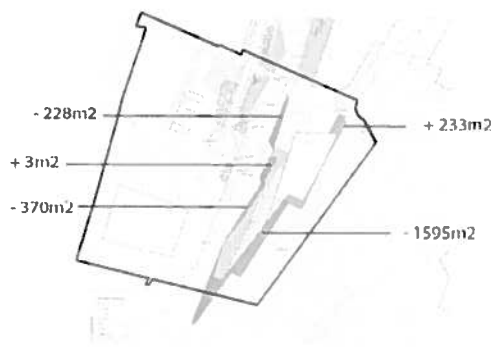
Sammenstilling vedtatt regulering med planforslaget



Tegnforklaring (0 alternativet forstås som sammenstillingsgrunnlag og hovedalternativ forstås som planforslag)

Frigitte vannarealer i planforslaget sammenstilt med Bjørvikaplanen er summert til 852 m². Tapte vannarealer i planforslaget er summert til 3 417 m². Samlet avvik i vannregnskapet for planforslaget er 2 565 m². Av det tapte vannarealet i planforslaget utgjør 1 102 m² lavere trebrygger langs Akerselva. Vannarealene vil være delvis synlig under bryggene samtidig som dette er lette konstruksjoner som kan fjernes. Hvis 30% av disse arealene ikke medregnes i vannarealet vil det totale tapte vannarealet være 3 086 m². Dette gir et netto tap av vannarealet i planforslaget sammenliknet med Bjørvikaplanen på 2 234 m².

Frigitte vannarealer i planforslaget sammenstilt med vedtatt regulering er summert til 1 426 m². Tapte vannarealer i planforslaget er summert til 2 365 m². Samlet avvik i vannregnskapet for planforslaget er 939 m². Hvis 30% av lavere trebrygger langs Akerselva ikke medregnes i vannarealet vil det totale tapte vannarealet være 2 034 m². Dette gir et netto tap av vannarealet i planforslaget sammenliknet med vedtatt regulering på 608 m².

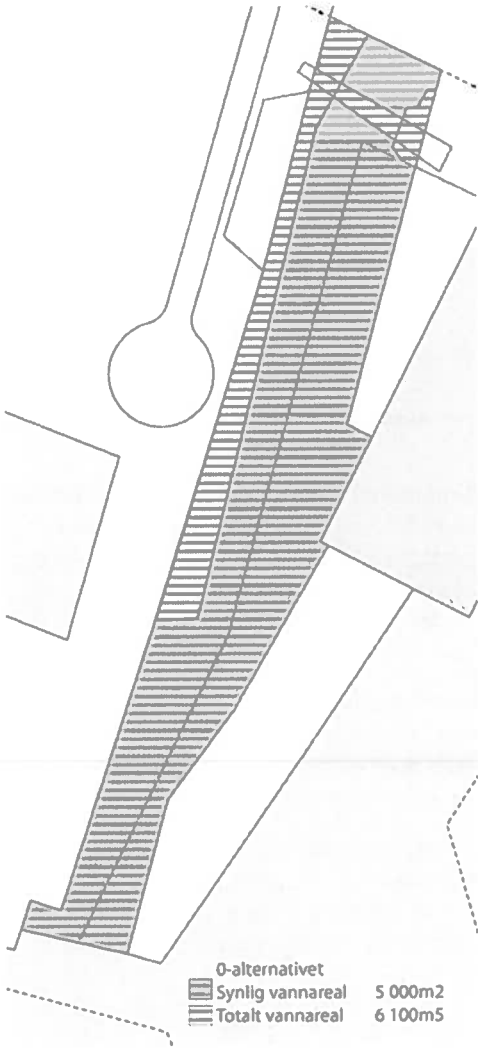


Illustrasjonen viser en oversikt over illustrasjonsplan Akerselvollmenningen sammenlignet med Bjorvikaplanen / vedtatt regulering

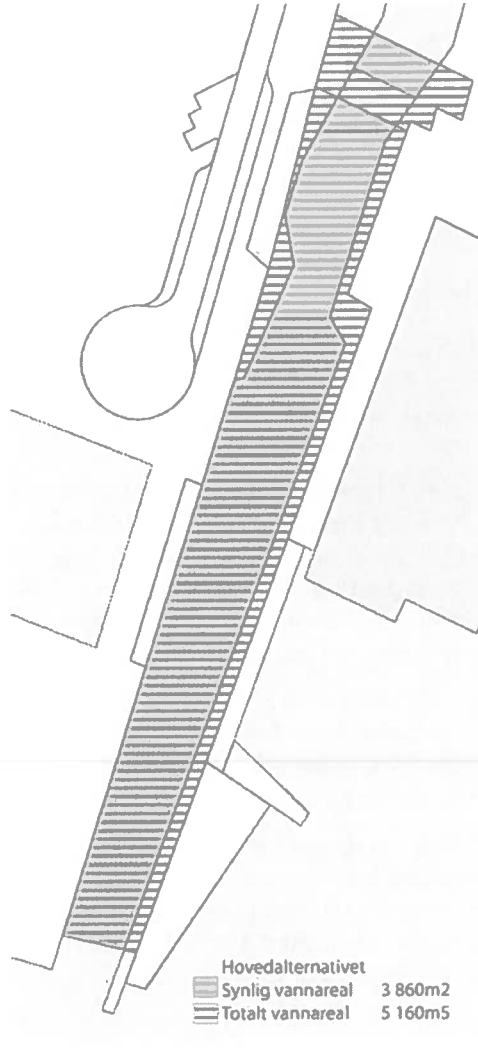
Illustrasjonsplanen for vedtatt bebyggelsesplan for Akerselvollmenningen omfatter også arealene langs søndre del av Paulsenkaia selv om disse arealene ikke er en del av den vedtatte bebyggelsesplanen. Illustrasjonen viser en løsning som overskrider regulert vannareal med til sammen 1 959 m², vesentlig mer enn foreslått regulering. Illustrasjonsplanen viser at eksisterende regulering ikke nødvendigvis ivaretar allmenn ferdsel helt ut til tuppen av Paulsenkaia slik både illustrasjonsplanen for Akerselvollmenningen og foreslått regulering gjør.

Vannregnskapet for Akerselva gjelder både det reelle tverrsnittet for vannet i elva og det synlige vannarealet fra bakkenivå. I det synlige vannarealet er alt vannareal som ikke er synlig rett ovenfra ikke tatt med, dvs areal under broer og under brygger regnes som ikke synlig. Det reelle vannsnittet er vesentlig for håndtering av elvas ulike vannmengder spesielt og vannstrømmen i elva generelt.

Illustrasjonen viser vannregnskap både som totalt vannareal og synlig vannareal. Det totale vannarealet er opprettholdt i planforslaget mens det synlige vannarealet er redusert med ca 700 m². Lavere brygger som er lagt inn i planforslaget er beregnet til 1 058 m², altså er dette arealet større enn avviket i det synlige vannarealet. Det er likevel ønskelig å opprettholde de lavere partiene og ikke redusere disse for å balansere vannregnskapet.



Vedtatt reguleringsplan



Planforslaget

**REGULERINGSBESTEMMELSER FOR MUNCH-OMRÅDET I BJØRVIKA.
GNR. 207 BNR. 168 MED FLERE.****§ 1 Avgrensning**

Det regulerte området er vist på plankart merket OP5-201307438 datert 21.10.2013.

§ 2 Arealformål**Område nivå 2 reguleres til:**

- Områder for bebyggelse og anlegg:
 - o Institusjon (museum) (B5)
- Områder for bebyggelse og anlegg kombinert med samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - o Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, serviceanlegg småbåthavn)/bevertning / Torg (A11)
- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - o Torg (A34, A35, A36a, B14b, B15a, B15b, B26, B27)
 - o Kjørevei, fortau (inkludert A31), annen veigrunn – grøntareal, parkeringsplasser
 - o Kai (A36c)
- Områder for kombinerte samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - o Kjøreveg / Torg
 - o Kai / Torg (A36d)
- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med bebyggelse og anlegg:
 - o Torg / annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur) / bevertning (B14a)
- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med grønnstruktur:
 - o Torg / park (A36b)
- Grønnstruktur
 - o Park (A21)
- Grønnstruktur kombinert med bebyggelse og anlegg:
 - o Park / Forretning / annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, serviceanlegg for småbåthavn) / bevertning (A10)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner:
 - o Ferdsel (E0c, E3)
 - o Friluftsområde i sjø og vassdrag (E5a)
 - o Badeområde (E19)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag kombinert med samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - o Friluftsområde i sjø og vassdrag / Gangareal (E5b, E0q)
- Hensynssoner:
 - o Andre sikringssoner (historisk siktakse) (H 190_1-2)
 - o Andre sikringssoner (undersjøisk senketunnel for E18) (H190_3)
 - o Andre sikringssoner (museum) (H190_4)

Område nivå 3 reguleres til:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - o Gangareal (kjørbar gangbro)

§ 3 Fellesbestemmelser

3.1 Dokumentasjonskrav

Ved søknad om tillatelse til tiltak skal det redegjøres for hvordan relevante tema i følgende dokumenter er fulgt opp:

- Overordnet miljøoppfølgingsprogram (datert 24.03.2003)
- Designhåndbok (datert 24.03.2003)
- Kulturoppfølgingsprogram (datert 24.03.2003)
- Byromsprogram for Akerselvollmenningen (datert august 2005)
- Byromsprogram for Operaallmenningen (datert september 2007)
- Temahefter for Bjørvika: Byrom og gaterom, Byromsmøbler og utstyr, Belysning, Bygninger (alle datert 2007) og Kunst (datert 2009).
- Belysningsplan for Oslo sentrum (datert juli 2009).

Eventuelle avvik fra dokumentene skal begrunnes.

Ved søknad om tillatelse til tiltak skal det vedlegges eget Miljøoppfølgingsprogram (MOP) for det enkelte prosjektet som skal synliggjøre retningslinjer og mål i forhold til relevante miljøtema. MOP skal inkludere forslag til tiltak. I MOP for henholdsvis Deichmanske bibliotek og Munchmuseet skal det synliggjøres hvordan retningslinjer i FutureBuilt er fulgt opp.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for felt A11 og B5 skal det foreligge dokumentasjon som redegjør for eventuelt behov for skipsstøtvern, herunder omfang og tekniske løsninger.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for arealer regulert til samferdselsanlegg og grønnstruktur må det redegjøres for:

- o Detaljutforming av gate-/ plassrommet. Situasjonsplan skal vedlegges. Situasjonsplan skal vise kotehøyder, kjøre- og gangarealer med atkomster, overflater og materialvalg, samt eventuell sykkelparkering, beplantning, belysning, byromsmøbler og -utstyr, kunst.
- o Utearealets overgang til tiliggende fortau-, torg- og gatearealer og innganger til tiliggende bebyggelse og atkomster til tiliggende felt for å sikre helhetlig terrengtilpasning og universell utforming.
- o Utforming av Havnepromenaden der den krysser allmenning eller annet uteoppholdsområde. Snittegning skal vise hvordan Havnepromenadens tverrsnitt er tilrettelagt med sone for hurtig bevegelse (løping, sykling, rulleskøyter med mer) i tillegg til roligere sone for fotgjengere og opphold.
- o Snitt, digitale 3D-modeller og annet hensiktsmessig illustrasjonsmateriale.
- o Materiale som viser og redegjør for:
 - Fjernvirkning, sammenheng med og tilknytning til tilstøtende byrom, bebyggelse, vann og andre arealer.
 - Siktforhold, solforhold og skyggevirkninger i forhold til eksisterende og ny bebyggelse samt byrom/gater.
 - Virkninger på og innvirkning fra lokalklima, herunder hvordan volum- og fasadeutforming og beplantning brukes til lokalklimatisk forbedring av vindforhold.
 - Materialbruk og utforming av kaikanter, brygger og lignende samt høydemessig terrengetrapping fra gangareal til elveløp/sjøfront.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for den delen av planområdet som utgjør en del av Akerselvollmenningen slik denne er avgrenset i Reguleringsplan for Bjørvika-Bispevika-Lohavn (S-4099), skal det spesielt redegjøres for hvordan kontinuitet i utforming, herunder materialbruk, belegg, vegetasjon,

møblering og belysning skal sikres i forhold til de delene av allmenningene som inngår i andre detaljreguleringsplaner/bebyggelsesplaner.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for samferdselsanlegg som skal driftes og vedlikeholdes av Bymiljøetaten, skal det utarbeides byggeplaner. Byggeplan skal være godkjent av Bymiljøetaten før igangsettelsestillatelse gis.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for grønnstruktur / tiltak som Bymiljøetaten skal ha forvaltningsansvar for, skal det foreligge uttalelse fra Bymiljøetaten.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for kai, skal det foreligge uttalelse fra Oslo Havn.

3.2 Søknadspliktige tiltak

Tiltak på og utforming av gater og byrom, både offentlige og felles samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder bymøbler, belysning, vegetasjon, materialbruk og utforming av fortau, torg, parkarealer, bro og tilknyttede temporære og varige anlegg for uteservering, badeanlegg/brygger og paviljonger, er søknadspliktige tiltak.

3.3 Plassering av bebyggelsen

- Bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet. Der byggegrense ikke er vist, er byggegrense lik formålsgrense. Ut over dette tillates bebyggelse der dette er markert på kartet med bestemmelsesgrense og omtalt i bestemmelser for de aktuelle feltene.
- Bebyggelse under terreng tillates trukket frem til formålsgrense.
- All bebyggelse og alle konstruksjoner opp til kote 2,5 (Oslo null) skal tåle springflo eller være beskyttet mot vanninntrengning av terskler opp til samme høyde. Det skal i søknad om tillatelse til tiltak dokumenteres at lokale tiltak kan iverksettes på stedet for sikring opp til kote 2,6 ved varsel om slik ekstremflo. I byggefeltene A10, A11 og B14a kan lavere terskelhøyde godkjennes dersom det enten kan dokumenteres at vanninntrengning vil medføre begrenset skade eller det kan dokumenteres tekniske løsninger som vil beskytte mot vanninntrengning.

3.4 Høyder

- Tillatt maksimumshøyder er vist med koter på plankartet.
- Takoppbygg tillates ikke, unntatt for museet på B5.

3.5 Utnyttelse

Utnyttelse er angitt med maksimum bruksareal = m² BRA for de ulike feltene.

Bruksareal under terreng regnes ikke med i BRA der avstanden mellom himling og gjennomsnittlig terrengnivå rundt bygningen er mindre enn 0,5 meter.

3.6 Utforming

- Området skal fremstå som en helhetlig utbygging med høy arkitektonisk kvalitet på bebyggelse og utearealer.
- Bebyggelsen innenfor planområdet, med unntak av Munch-museet som monumentalbygg i felt B5, skal danne rolige omgivelser for Operaen.
- Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Ved nybygg og ombygginger skal alle tekniske anlegg integreres i den arkitektoniske utformingen og plasseres tilbaketrukket og skjermet fra bygningens fasade. Tekniske anlegg tillates ikke som frittstående elementer på takflaten.
- Belegg skal hovedsakelig bestå av naturstein. Belegg skal trekkes inntil fortauskantene mot kjøreveg.

3.8 Utomhusplan

Ved søknad om tillatelse til tiltak for bebyggelse og anlegg skal det innsendes utomhusplan i målestokk 1:200, som viser opparbeidelse av de ubebygde delene av angjeldende felt, for uteareal (herunder på base og terrasser), samt tegninger og redegjørelse for sammenheng og grensesnitt mot tilstøtende samferdselsanlegg, torg, allmenning, grønnstruktur og sjø. Planen skal vise oppholdsarealer, lekearealer, sykkelparkering, gangveier, parkering for forflytningshemmede på terreng, samt vinddempende tiltak og sikkerhetstiltak (for museet/B5). Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng samt vegetasjon.

Ved søknad om tillatelse til tiltak for museet på felt B5 skal det utarbeides en helhetlig utomhusplan og byggeplan for kjørevei, fortau, torg og bro, som omfatter feltene B14a, B14b, E0q, B15a, B15b, B26, B27 og gangbro. Byggeplan skal godkjennes av Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten før rammetillatelse gis.

Utomhusplan skal godkjennes samtidig med tillatelse til tiltak. Utearealer skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.

3.9 Byggeplan og landskapsplan

Ved søknad om tillatelse til tiltak for grønnstruktur og samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal det innsendes landskapsplan i målestokk 1:200, som viser opparbeidelse av uteareal samt tegninger og redegjørelse for sammenheng og grensesnitt mot tilstøtende samferdselsanlegg, torg, allmenning, grønnstruktur og sjø. Planen skal vise oppholdsarealer, lekearealer, sykkelparkering, gangveier, parkering for forflytningshemmede på terreng, samt vinddempende tiltak og sikkerhetstiltak (for museet/B5). Planen skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng samt vegetasjon.

Byggeplan skal godkjennes av Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten før rammetillatelse gis.

Landskapsplan skal godkjennes samtidig med tillatelse til tiltak. Utearealer skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent plan før midlertidig brukstillatelse gis.

3.10 Parkering

3.10.1 Bilparkering:

Det skal etableres 3 HC-plasser på terreng i parkeringslomme i Nylandsveien.

Det skal etableres 3 HC-plasser for museets ansatte utenfor planområdet, i kjeller på felt B4.

Ellers tillates ikke bilparkering.

3.10.2 Sykkelparkering

Sykkelparkering for bebyggelsen skal fortrinnsvis ordnes på egen tomt i tilknytning til innganger og/eller utomhusarealer.

Det skal etableres sykkelparkeringsplasser etter følgende norm:

- Museum: minimum 100 plasser.
- Forretninger: minimum 6 plasser pr. 1 000 m².
- Bevertning: minimum 2 plasser pr. 10 seter.

Til museet skal det sikres minimum 10 - 15 sykkelplasser ved hver av de offentlig tilgjengelige inngangene.

3.11 Avkjørsel

Feltene skal ha avkjørsler som vist med piler på plankartet.

3.12 Miljøhensyn

3.12.1 Generelt

Alle søknadsppliktige tiltak innen planområdet skal ha høy miljøkvalitet og lav miljøbelastning. De til enhver tid gjeldende miljø- og energikrav i TEK gjelder som minimumskrav.

3.12.2 Støy

Støy skal ikke overskride grenseverdiene i Miljøverndepartementets rundskriv T-1442 tabell 2, eller senere vedtatte forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter dette.

3.12.3 Overvann

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljprosjektering av tiltak. Det skal redegjøres for håndtering/ behandling av alt overvann, både takvann, overflatevann og drenevann, ved søknad om tillatelse til tiltak. Vann- og avløpsetaten skal godkjenne de valgte løsningene for håndtering/behandling av overvann i tråd med målene gitt i overordnet miljøoppfølgings-program (OMOP) og til enhver tid gjeldende TEK.

3.12.4 Materialbruk

Materialer skal ha lang levetid og skal kunne gjenvinnes. Det skal brukes materialer og materialsammensetninger som ikke bidrar til sykdomsfremkallende eller sjenerende innneklima. Overflater skal være lite ressurskrevende å vedlikeholde. Treverk skal stamme fra bærekraftig hugst. Treverk fra regnskog skal ikke benyttes.

3.12.5 Fjernvarme og fjernkjøling

Byggverk som oppføres innenfor områder som omfattes av konsesjon gitt etter energiloven, skal tilknyttes fjernvarmeanlegget. De til enhver tid gjeldende retningslinjer for bruk av fjernvarme i Oslo skal legges til grunn. Tiltakshaver kan anvende alternative energikilder dersom det dokumenteres at bruk av disse energimessig om miljømessig er bedre enn fjernvarme.

Byggene skal tilrettelegges for vannbåren kjøling, som muliggjør tilknytning til fjernkjøleanlegg.

Anlegg og installasjoner for bruk av fossilt brensel som medfører utslipp av klimagasser tillates ikke. Unntak kan gjøres for nødaggregat til bebyggelsen innenfor felt B5.

3.12.6 Massehåndtering

Gravemasser fra planområdet skal inngå i felles massehåndteringsplan for Bjørvika, se reguleringsplan for Bjørvika – Bispevika – Lohavn, S-4099. På områder tiltenkt for barns lek skal det undersøkes for grunnforurensning etter Klif-veileder for undersøkelse av jordforurensning (TA2261 og TA2262).

3.12.7 Forholdet til automatisk fredete kulturminner

I god tid før anleggsperiodens oppstart skal det foretas innledende undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 for avklaring av kulturlagenes dybder, funnmektighet og alderssammensetning. Som en del av søknad om tillatelse til tiltak skal det utarbeides en plan for arkeologisk overvåking av gravearbeider, med en beredskapsdel om ivaretagelse av funn. Beredskapsdelen skal fastsette hvordan kulturminner som avdekkes skal håndteres. Med inngrep regnes også pæling. Det kan stilles krav om undersøkelse i tørr byggegrupp. Planen skal forelegges Byantikvaren til uttalelse.

3.12.8 Anleggsperioden

- Atkomster til operaen og annen bebyggelse langs Nylandsveien skal opprettholdes under utbygging av nye områder.
- Ved anleggsvirksomhet skal det gjennomføres tiltak som sikrer god og trygg fremkommelighet for fotgjengere og syklistene.
- Drensvann og spillvann fra anlegget som fører til offentlige ledninger eller resipient (havnebassenget) skal ha en vannkvalitet som ikke medfører forurensning.
- Før igangsettingstillatelse gis skal det foreligge en beredskapsplan for hvordan forurensninger som oppdages under arbeidet skal håndteres.
- Tilfredsstillende strømningsforhold i Akerselva skal opprettholdes under anleggsarbeidene. Anleggene skal gjennomføres slik at sjørret og laks kan passere.

§ 4 Felt A11

Utnyttelse

- Bruksareal skal ikke overstige $BRA = 3\,700\text{ m}^2$.

Utforming

- Innenfor feltene A10 og A11 samlet skal minimum være 50 % grønne tak i form av sedummatter og/eller gress.
- Terrenget skal ha innslag av busker, trær og annen vegetasjon.

Bruk

- Torg innenfor feltet skal være offentlig og det skal sikres en offentlig passasje mellom felt A36a og A36b. Passasjen skal dimensjoneres i samråd med Bymiljøetaten.
- Det tillates varelevering til felt A11.

§ 5 Felt B5 (museum)

Utnyttelse

- Bruksareal skal ikke overstige $BRA = 27\,600\text{ m}^2$

Utforming

- Det tillates ett takoppbygg for nødvendig atkomst for vedlikehold av tak. Takoppbygg tillates opp til maksimum tillat kotehøyde og samtidig inntil 3 meter over takflate. Takoppbygg må inntrekkes minimum tre meter fra gesims, og skal ikke dekke mer enn 55 m^2 av takflaten.
- Fasadene skal ha en bestandig materialbruk som sikrer bygget et lyst, relieffpreget og helhetlig uttrykk og med stor grad av transparens. Det skal benyttes et materiale som ikke gir markant solrefleks.
- Det skal etableres innganger til bebyggelsen både fra nord og vest.

Bruk og atkomst

- Museet skal være offentlig.
- Det tillates innpasset forretninger og bevertning tilknyttet museets virksomhet.
- Økonomi- og kunsttransport til museet skal ha avkjørsel fra Nylandsveien som vist med pil på plankartet. Kjøreatkomst skal gå over kjørbare gangbro over Akerselva, samt over torg (B26). Atkomst og vendemulighet for all leveranse med kjøretøy til museet skal skje innenfor felt B26 og ubebygd del av felt B5.
- Leveranse med kjøretøy til museet må ikke være til hinder for mulig fremtidig gondolbane.
- Buss- og besøkstrafikk til felt B5 skal ha av- og påstigning i parkeringslomme i Nylandsveien.

- Innenfor sikkerhetssonen H190_4 tillates sikkerhetstiltak for museet. Tiltakene skal inngå som del av den helhetlige utformingen av plassen, fortrinnsvis integrert i bymøbler med flere funksjoner.

Bestemmelsesgrenser

- Innenfor bestemmelsesgrenser BG6 skal det etableres sykkelparkering til museets besøkende og ansatte.
- Innenfor bestemmelsesgrense BG8 tillates utvendig del av fasadekledning.
- Innenfor bestemmelsesgrense BG10 skal minimum kotehøyde for underkant utkraget bebyggelse over vann være kote 0,6.
- Innenfor bestemmelsesgrense BG11 tillates ikke bebyggelse eller anlegg mellom kote 18,0 og kote 36,5. Sonen som holdes fri for bebyggelse og anlegg skal skråne fra min kote 36,5 ved bestemmelsesgrensen i øst til kote 60,0 ved bestemmelsesgrensen i vest.
- Innenfor bestemmelsesgrense BG12 skal bebyggelsen skråne fra maks kote 41,0 ved formåls grensen i øst til kote 60,0 ved bestemmelsesgrensen i vest.

§ 6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

6.1 Bruk og utforming

- Arealene skal være offentlige.
- Mot sjøen og langs Akerselva tillates fortøyning og anløp av båter, forutsatt at dette ikke begrenser eller vanskeliggjør den rekreative, fotgjengerbaserte bruken av arealene.
- Det skal etableres en sammenhengende fri ferdselssone med minimum bredde 6,0 meter.
- Innenfor sikkerhetssonen H190_4 tillates sikkerhetstiltak for museet. Tiltakene skal inngå som del av den helhetlige utformingen av plassen, fortrinnsvis integrert i bymøbler med flere funksjoner.
- Det tillates etablert sykkelparkering og vegetasjonssoner på torg og fortau. Slike sykkelplasser på torg og fortau kommer i tillegg til plasser omtalt i bestemmelse om sykkelparkering. Det forutsettes at disse ikke er i konflikt med museets sikkerhetsbehov og ikke hindrer fremkommelighet.

6.1.1 Felles for Akerselvallmenningen (felt A34, A36a, B27, B14b og B15b) og Havnepromenaden (felt A31 og B26)

- Havnepromenaden og allmenningene i Bjørvika skal behandles som en helhet med et samlende formalt grep løst med et felles formspråk, materialvalg og vann som gjennomgående tema.
- Overflater og materialvalg, belysning, byromsmøbler- og utstyr, kunstnerisk utsmykking og beplantning skal ha høy estetisk standard og materialkvalitet.
- Der Akerselvallmenningen og Havnepromenaden krysser hverandre skal prinsippene for utforming av Akerselvallmenningen være overordnet utformingen av Havnepromenaden.
- Ved etappevis utbygging skal det redegjøres for hvordan Akerselvallmenningens og Havnepromenadens helhetlige utforming sikres.

Utforming

Terrenghøyder

De på plankartet angitte kotehøyder skal følges for endelig utforming av terreng. Kotehøydene kan etter kommunens vurdering fravikes med inntil 0,5 meter, for blant annet å sikre tilpasning til innganger i tilgrensende bebyggelse. En viktig forutsetning vil være at planens helhetsgrep ivaretas.

Overflater og materialvalg

Belegg og overflater skal tilrettelegges for fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Belegg må tilpasses for å unngå eventuelle setninger. Så langt mulig skal permeable flater søkes benyttet.

Beplantning

Det skal sikres vinddempende sjiktet vegetasjon i allmenningen og på torgarealer. Det skal sikres høy komfortgrad for uteopphold. Arealene med funksjon som park, torg og havnepromenade skal plantes med et artsmangfold av trær, busker og/eller staudgressarter.

Det må anlegges en dybde minimum 1,5 meter i plantekar og plantesoner slik at drift og fornyelse av beplantning er mulig. Plantekarets størrelse skal dimensjoneres ut fra rotsonens omkrets.

Belysning

- Følgende belysningsprinsipper skal benyttes: Allmenn belysning (gatebelysning skal sikre at man kan ferdes trygt og sikkert), romlig belysning (lyssetting som definerer og fremhever plassrom og er fleksibelt og tilstrekkelig i forhold til aktiviteter på plassrom) og effektbelysning (dempet belysning av tregrupper, flater, kanter eller kulturbygninger).
- Generelt er Operaens belysning overordnet all annen belysning. Havnepromenaden og allmenningens belysning må underordnes Operaens belysning i styrke.
- Belysningen skal gi den enkelte allmenningen en stedegen identitet som fremhever allmenningens og havnepromenadens kanter og vannareal. Belysningen skal knyttes til Belysningsplan for Oslo sentrum for de deler som gjelder for Akerselvallmenningen og Akerselva miljøpark
- Havnepromenadens belysning skal utformes etter et felles program for Bjørvika. Havnepromenadens ferdselsbelysning skal i menneskehøyde være nedadrettet og ensartet. Det skal ikke plasseres lysmaster på de ytterste 3 – 5 meter av havnepromenaden. Dette området skal belyses med spredt belysning fra Havnepromenadens ferdselsbelysning. Det kan benyttes markeringslys både på kaikantens indre og ytre side som lyser ned mot kaikantens belegg og ned mot vannflaten.
- Viktige elementer på og i vannet kan belyses og speilinger i vannet kan benyttes bevisst. Den frie utsyn over fjorden skal opprettholdes slik at øyene kan skimtes om natten.

Byromsmøbler og utstyr

Det skal være sitteplasser til både lengre, rekreativt opphold og korte stopp. Oppholdsmuligheter skal etableres som enkeltsitteplasser, sittebenker, romskapende elementer og større skulpturale sittemøbler som en del av torgenes/ plassenes formale grep. Disse skal være plassert nær tilliggende bygninger, ved vann og grøntarealer og skal lokalklimatisk avskjermes med sjiktet vegetasjon. Plantekar skal utformes slik at det dannes naturlige sitteplasser.

Kunst

Som del av det overordnede kunstprosjektet for Bjørvika skal det etableres kunst i Akerselvallmenningen og innenfor de delene av Havnepromenaden (del av A31 og del av B26) som inngår i Akerselvallmenningen.

6.1.2 Akerselvallmenningen (felt A34, A36a, B14b, B15a, B15b, B23, B24 og B27)

- Akerselvallmenningen skal gis en stedegen identitet og helhetlig utforming.
- Akerselvallmenningen skal material- og høydemessig utformes helhetlig og sammenhengende med de respektive delene av allmenningen som er utenfor planområdet.

Byrommet skal utformes som et parklandskap for rekreasjon. Eksisterende kaikant og murer rekonstrueres og synliggjøres som historiske spor i det nye anlegget der dette er regulert på plankartet. Bryggekannten skal ha en variert utforming. Det skal tilrettelegges for rekreasjon på brygge- og grøntarealer i tilknytning til elven, opphold i sammenheng med publikumstilbud i den omkringliggende bebyggelsen, møblering og sykkelparkering. På elvebreddens østside skal det legges til rette for aktiviteter som uteservering og opphold, forutsatt at den frie ferdelssonen sikres.

Bryggekannten skal trappe ned mot vannet og gi mulighet for kontakt med vannflaten. Langs elva skal det anlegges terrasserte tredekker tilrettelagt for opphold. Deler av det nedtrappede området skal utformes som trebrygger. Kanten skal bearbeides i samspill med vannet og utformingen skal brukes til å skape bevegelse i vannet. Terrenget skal trappes ned slik at det blir mulig å oppholde seg tett på vannet. Det skal legges til rette for ilandstigning fra småbåter og fra vannet, for eksempel med trapper eller stiger. Den delen av felt A36a som grenser mot felt E3 skal trappes ned til vannet, og kan benyttes til anløp av mindre fartøy, for av- og påstigning. Det skal legges til rette for fortøyning av småbåter langs de deler av felt A34 og A36a hvor havnekannten rekonstrueres. Sikkerhetskrav langs elveløpet skal oppfylles slik at bruk av rekkverk og gjerder minimaliseres. Akerselvallmenningen skal være et allment tilgjengelig og offentlig byrom med allmennhetens adgang til elvekant langs hele Akerselva. Bevegelseshemmede skal kunne komme ned til vannet minst et sted på hver elvebredd. Elvebredden skal anlegges slik at den kan oversvømmes ved flom.

Allmenningen skal gis en helhetlig kunstnerisk utforming i belegg, belysningsarmatur og med selvstendige kunstverk på viktige punkter langs allmenningen jmfør krav i den overordnede Designhåndboken for Bjørvika – Bispevika – Lohavn.

Overflater og materialvalg

Gatebelegg og overflater skal tilrettelegges for fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Materialbruk på forstøtningsmurer og overflater skal være en kombinasjon av naturstein, betong, og tre, alle med parkstandard. Dominerende og gjennomgående materialbruk skal være naturstein. Natursteinformater må tilpasses for å unngå eventuelle setninger. Gatebelegg skal hovedsakelig bestå av naturstein. Materialbruk på belegg og overflater skal for øvrig bestå av en kombinasjon av naturstein, betong, tre og gress på følgende måte:

- Elvestein og steinblokker kan anvendes i overgangssonen mellom land og vann. Naturstein i små formater anvendes der det påregnes setninger og der det stilles særskilte krav til bæreevne. Brostein skal ikke brukes.
- Asfalt kan tillates på samferdselsarealer som belastes av tung nyttetraffikk. Kjørbar gangbro skal ha betongbelegg.
- Betong benyttes i konstruksjoner som brokar, forstøtning, terrassering og i overflater med krav til stor friksjon. Betongen skal gis en overflatebehandling som gir visuell variasjon samtidig som materialbruken forsterker elementenes funksjon.
- Trematerialer benyttes til trebrygger og enkelte soner for opphold på sideflatene.
- Gress, i kombinasjon med annen sjiktet vegetasjon, benyttes i grønne soner langs vestre bredd.

Beplantning

Elvas vestbredde, samt B14a, B14b, B15b og B26/B27 mot elva, skal ha et betydelig innslag av vegetasjon og trær som blant annet ivaretar behovet for vindavskjerming.

Byromsmøbler og utstyr

Det skal etableres soner for offentlig opphold, inkludert sittemuligheter, som ikke er knyttet til aktiviteter i tilliggende bebyggelse. Soner for allment opphold skal være minst 40 m² og som et minimum plasseres ett felt i hver av A34/A36a/E5b.

Vann og vannmiljø

Elveløpet skal utformes på en slik måte at det kan avvikle en vannmengde på 100 m³ / sek, dette tilsvarer beregnet 200 års flom. Høyden på bunnen skal ikke overstige bunnen på eksisterende kulvert. Unntatt fra dette er skrånende elvebredder under vann.

Det skal tilrettelegges for fiskens vandring ved at det etableres et egnet bunnsstrat og velegnede strømningsforhold på den nye elvestrekningen. Ved søknad om tillatelse til tiltak skal det foreligge uttalelse fra berørt sektormyndighet. I anleggsperioden skal det iverksettes særskilte skadeforebyggende tiltak med hensyn til fisk. Løsninger og materialbruk beskrives i miljøoppfølgingsprogram.

6.1.3 Havnepromenaden (A31 og B26)

- Havnepromenaden skal være offentlig.
- Det tillates kjøreatkomst for økonomi- og kunsttransport til felt B5 (museet) på felt B26.
- Det tillates av- og påstigning på felt B26 til felt B5 (museet) for forflytningshemmede.

Utforming

- Havnepromenaden skal ha bredde som vist på plankartet.
- Havnepromenaden skal material- og høydemessig utformes helhetlig og sammenhengende med de respektive delene av Havnepromenaden som er utenfor planområdet.
- De overordnede prinsippene for utforming av havnepromenaden gjelder også for de deler av Havnepromenaden som inngår i Akerselvollmenningen.
- På Havnepromenaden skal det benyttes et enhetlig natursteinsbelegg. Langs kaikanten kan også tredekke benyttes i oppholdssoner.

6.1.4 Kjørevei med parkeringsplasser (Nylandsveien)

- Arealet skal være offentlig
- Innenfor parkeringsplasser som vist på kartet tillates 5 av- og påstigningsplasser for buss- og besøkstrafikk samt 3 plasser for forflytningshemmede.

6.1.5 Kai (A36c)

- Kai skal være offentlig.
- Kai kan benyttes til anløp av kulturbåter, veteranbåter, rutebåter og lignende, og til av- og påstigning for fritidsbåter. Det tillates ikke anløp av båter som krever sikkerhetssone.
- Der kai grenser mot havnepromenaden, allmenning eller andre fotgjengerarealer, skal belegg, belysning og møblering integreres i den grad dette er forenlig med kaiformålets drift og vedlikehold.
- Der det legges til rette for rutebåter, kan det oppføres mindre leskur/billettanlegg.

6.1.6 Kai / Torg (A36d)

- Dersom A36d utformes med en fylling skal formålet være offentlig torg.
- Dersom A36d utformes med kaiplate skal formålet være offentlig kai.

6.1.7 Torg (A35 og B15a)

- Torg skal være offentlig.
- Torg kan benyttes til anløp av kulturbåter, veteranbåter, rutebåter og lignende, og til av- og påstigning for fritidsbåter. Det tillates ikke anløp av båter som krever sikkerhetssone.
- Der torg grenser mot havnepromenaden, allmenning eller andre fotgjengerarealer, skal belegg, belysning og møblering integreres.
- Der det legges til rette for rutebåter, kan det oppføres mindre leskur/billettanlegg.

6.2 Bevaring av kaikant

- Kaikant som avmerket på plankartet med symbolet "Bygg, kulturminner med mer som skal bevares" tillates ikke revet. Kaikanten skal bevares i sin nåværende form eller rekonstrueres av eksisterende steinmateriale og integreres i det nye anlegget.

6.3 Bestemmelsesgrenser i områder for samferdselsanlegg

- Innenfor bestemmelsesgrense BG6 skal det etableres sykkelparkering til museets besøkende og ansatte

§ 7 Område for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med bebyggelse og anlegg – Torg / annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur) / bevertning (B14a)

- Området skal være offentlig.
- Det tillates oppført en mindre bygning for kulturformål / bevertning samt leskur og billettanlegg for rutebåter.
- Bruksareal skal ikke overstige BRA = 209 m².
- Bygningen skal plasseres og utformes slik at tilgjengeligheten til felt B14b opprettholdes.
- Etablering og drift av bygningen skal ikke komme i konflikt med sikkerhetskravene for museet.

§ 8 Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med grønnstruktur: Torg / park (A36b)

- Arealet skal være offentlig.
- Terrenget skal ha innslag av busker, trær og annen vegetasjon.
- Der feltet grenser mot fotgjengerarealer skal belegg, belysning og møblering integreres.

§ 9 Grønnstruktur – park (A 21)

- Grønnstruktur skal være offentlig.
- Det skal tilrettelegges for friluftaktiviteter som soling, lek, spill og annen rekreasjon.
- Terrenget skal landskapsmessig bearbeides, og ha parkpreg med store trær, klynger av trær, gressflater og busker/hekker.
- Parkens vestre del langs vannet skal tilrettelegges som et område for badeaktiviteter.

§ 10 Grønnstruktur kombinert med bebyggelse og anlegg (A10)

- Arealet skal være offentlig.

Utnyttelse

- Bruksareal skal ikke overstige BRA = 1 000 m².

Plassering

- Minimum 40 % av feltet skal være et ubebygget område som er åpent for allmenn ferdsel mellom felt A21 og samferdselsanlegg i Nylandsveien. Området skal opparbeides som park og utformes som forlengelse av parken i felt A21. Innenfor området skal det opparbeides en fri ferdselssone med minimum bredde 6 meter.

Utforming og bruk

- Bebyggelsen skal primært betjene de rekreative aktivitetene innenfor feltene A10 og A21.
- Innenfor feltene A10 og A11 samlet skal det minimum være 50 % grønne tak i form av sedummatter og/eller gress.
- Terrenget skal ha innslag av busker, trær og annen vegetasjon.

Forretning

- Forretning skal ha minimum en inngang per virksomhet mot offentlig tilgjengelig areal på felt A21 og mot samferdselsanlegg i Nylandsveien.
- Hver enkelt virksomhet skal ha maksimal størrelse på 300 m² BRA.

§ 11 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone – ferdsel/friluftsområde i sjø og vassdrag (E0c, E3, E5a, E19)**11.1 Ferdsl: Sjøområdet (E3 og del av E0c)**

- Områder regulert for ferdsel i sjø (E3 og del av E0c), mot regulert torg og mot del av felt A36a, kan benyttes til anløp av kulturbåter, veteranbåter, passasjerfartøyer og lignende samt til av- og påstigning for fritidsbåter.
- Konstruksjoner for museet (B5) tillates pælet ned i tilliggende vannareal (E0c)

11.2 Friluftsområde i sjø og vassdrag: Akerselva (E5a)

- Felt E5a skal utformes slik at strømnings-, sedimenterings- og seilingsforhold ivaretas.

11.3 Badcområde (E19)

- Felt E19 skal forbeholdes badeaktiviteter og holdes fri for båttrafikk.

11.4 Bestemmelsesgrenser i områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Innenfor bestemmelsesgrense BG8 tillates utvendig del av fasadekledning for bebyggelsen i felt B5 oppført over felt E0c.

§ 12 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone kombinert med samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Friluftsområde i sjø og vassdrag / Gangareal (E5b, E0q)**12.1 Friluftsområde i sjø og vassdrag / gangareal: Akerselva (E5b)**

- Arealene skal være offentlige.
- Felt E5b skal utformes slik at strømnings-, sedimenterings- og seilingsforhold sikres.
- I felt E5b tillates det utkraget bryggeanlegg for gangareal.

12.2 Friluftsområde i sjø og vassdrag / gangareal (E0q)

- Arealet skal være offentlig.
- Felt E0q kan benyttes til sjøareal og/ eller utkraget bryggeanlegg for gangareal. Eventuell gangareal skal knyttes til gangsonen i B15b.

§ 13 Hensynssoner

For fysiske, avvisende tiltak i sjø: Tiltak i hensynssonene skal forelegges havnemyndighetene til uttalelse, og uttalelsen skal vedlegges søknad om tillatelse til tiltak.

13.1 Andre sikringssoner (historisk siktakse) (H190 1-2)

I sikringssonene som vist på kartet tillates ikke bebyggelse over kote 18,0.

13.2 Andre sikringssoner undersjøisk senketunnel for E 18 (H190 3)

Innen hensynssonen for tunnelanlegget skal nye bygg eller anlegg generelt fundamenteres uavhengig av tunnelen. Tiltak i denne hensynssonen skal forelegges Statens vegvesen Region øst til uttalelse, og uttalelsen skal vedlegges søknad om tillatelse til tiltak.

13.3 Annen sikringsone (museum) (H190_4)

Innenfor denne sonen i sjø tillates det ikke båttrafikk og oppankring. Plassen foran museet, felt B26/B27, skal opparbeides med en sikkerhetssone som vist på kartet. Det tillates etablert sikkerhetstiltak som faste elementer eller liknende som ivaretar sikkerhetsbehovet. Det tillates ikke etablert oppstillings-/parkeringsplasser for kjøretøy innenfor sikkerhetssonen.

Område nivå 3 (over terreng / elv):

§ 14 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gangareal (kjørbar gangbro)

- Gangareal skal være offentlig.
- Innenfor gangareal skal Havnepromenaden etableres som kjørbar gangbro over Akerselva. .
- Broen skal tilrettelegges for fotgjengerferdsel som del av Havnepromenaden, samt motorisert kjøretøy som angitt i bestemmelse foran.
- Broen skal ha en fri bredde på 7 meter
- Utformingen skal sikre trygg ferdsel for fotgjengere og syklister ved møte av kjøretøyer.
- Under broen skal det være minimum 2,5 meter fri høyde (regnet i forhold til Oslo-0).
- Broen skal gis en konstruksjon som i minst mulig grad forstyrrer elvas visuelle forløp, og skal gis en universell utforming.

§ 15 Rekkfølgebestemmelser

15.1 Sjøbunn

Før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse mot sjøområdene skal de mudrings- og tildekkningstiltakene som er gjennomført i sjøområdene være restaurert etter eventuelle skader.

15.2 Grønnstruktur og samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal utearealer være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent landskapsplan.

15.3 Bebyggelse og anlegg

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal utearealer være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan.

Der det i de nedenstående punkter er knyttet rekkfølgebestemmelser til tilstøtende byggefelt, gjelder disse bestemmelsene også halvparten av tilgrensende gate/vei/torg som naturlig tilhører det aktuelle byggefeltet og tilstøtende byggefelt.

Dersom byrommene (allmenningene) på grunn av den overordnede områdeutviklingen må etableres i flere etapper, gjelder kravene nedenfor den aktuelle etappen.

- Før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse skal de nærmeste tilstøtende kjørefelt, fortau, torg, sykkelfelt og annen veigrunn være ferdigstilt.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse gis for byggefeltene langs torg og andre offentlig tilgjengelige soner mot sjøen og elvebredder, må slike tilstøtende elementer være ferdigstilt.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggefeltene som grenser til Akerselvallmenningen og/eller Havnepromenaden, skal kunstnerisk utsmykking etableres i som angitt i kunststrategien for Bjørvika.

B5

- Før det gis midlertidig brukstillatelse for felt B5 (museet) skal feltene B14a, B14b, E0q, B15a, B15b, B26, B27 og kjørbare gangbro over Akerselva være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for felt B5 (museet) skal Akerselvallmenningen være ferdig opparbeidet mellom Operagata og kjørbare gangbro over Akerselva.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for felt B5 (museet) skal Nylandsveien, inkludert parkeringsplasser, snuplass og grøntareal, være ferdig opparbeidet.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for felt B5 (museet) skal feltene A10, A11, A21, A31, A34, A35, A36a, A36b, A36c og A36d være opparbeidet med fast bygulv inklusive vegetasjonssoner, forutsatt sikret robust og god materialkvalitet og bymøbler tilpasset dette, begge med høy arkitektonisk kvalitet.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for felt B5 (museet) skal sykkelparkering på terreng, 100 plasser, være anlagt.

A10

- Før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse på felt A10 skal de tilliggende parkanlegg (felt A10 og A21) være ferdigstilt.

A11

- Før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse over 1 000 m² BRA på felt A11 skal A35, A36a, A36b, A36c og A36d være ferdigstilt. Dersom bebyggelsen utgjør under 1 000 m² BRA skal de nevnte felt være midlertidig opparbeidet med fast bygulv inklusive vegetasjonssoner for at midlertidig brukstillatelse skal kunne gis.
- Før det gis midlertidig brukstillatelse for de deler av bebyggelsen på felt A11 som kan være utsatt for ulykkeslaster fra skipspåstøt i henhold til TEK, skal nødvendig skipsstøtvern og sikkerhetstiltak være etablert.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 28.10.2013 av:

Marte Vidje – Saksbehandler

Kjell Kristian Jacobsen - enhetsleder



Arkivsak: 200902087
Arkivkode: 512.0
Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Oppvekst- miljø- og byutviklingskomiteen	16.02.11	4/11
Bydelsutvalget	22.02.11	4/11

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN - FORSLAG TIL
DETALJREGULERING MED KONSEKVENSUTREDNING - NYTT
DEICHMANSKE BIBLIOTEK - NYTT MUNCH MUSEUM**

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget anbefaler planforslagets alternativ 2 og de reguleringsbestemmelser som foreslås til dette alternativ.
2. Bydelsutvalget mener at Munch- museet i alternativ 2 er mindre dominerende i forhold til landskapsrommet, både med hensyn til siktlinjer, nær - og fjernvirkning og begrensninger av solforhold i tilstøtende byrom. Det er viktig at alternativet inneholder et like stort funksjonsareal som hovedalternativet.
3. Bydelsutvalget ser at område A9, som foreslås brukt til studentboliger, vil få dårlige luft- og støyforhold mot gaten samt mange leiligheter med ikke tilfredsstillende dagslys og uteforhold. Bydelsutvalget mener at en ikke kan akseptere en slik boligstandard og at A9 bør benyttes til kontorformål. Det bør finnes alternativ plassering for studentboliger.
4. Bydelsutvalget støtter en begrensning av tillatt størrelse pr. forretningsenhet til 300 kvm. pr. enhet av hensyn til å sikre mangfold og variasjon i området.
5. Universell utforming må forutsettes fulgt i henhold til Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift).
6. Bydelsutvalget anbefaler karré- bebyggelse/bygårdskvartaler med gårdsrom (for feltene B1 og B4). Dette gir skjermede uteoppholdsareal, muligheter for gode solforhold og er mer i tråd med eksisterende bygg i dette området.
7. Planforslaget åpner opp for takoppbygg for heis og trapp til takterrasser for boliger, med tilhørende overdekning. Bydelsutvalget mener at takoppbygg for heis og trapp til takterrasser og ventilasjonshus må holdes innenfor maks tillatt høyde.

8. Bydelsutvalget mener at leilighetsfordeling som vedtatt av bystyret må legges til grunn i bestemmelsene for B1 og B4.
9. Bydelsutvalget mener at det må vedtas rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av området sør for Operaen og sør for og rundt museet slik at uteområdene opparbeides samtidig med ferdigstilling av museet.
10. Både kulturbyggene og de kommersielle arealene skal ha "passivhusnivå" som arbeidsmål. Bydelsutvalget mener det er viktig at miljøkvalitetsnormene sikres ved at de beskrives og at det stilles dokumentasjonskrav til dette i reguleringsbestemmelsene. Bydelsutvalget støtter her krav om avfallssug i planområdet.
11. Arbeidet bør planlegges og gjennomføres slik at veiledende retningslinjer for støy i størst mulig grad blir tilfredsstillende.
12. Bydelsutvalget støtter ikke forslaget om et parkeringstillegg for 50 bilplasser i B1/B4 for forretningsareal i underetasje i felt B1. Bydelsutvalget anbefaler i tråd med alternativ 2 12 nye bilplasser derav 6 for forflytningshemmede og 6 til drift for biblioteket, og som foreslått 6 bilplasser for forflytningshemmede for museet, totalt 18 plasser.
13. Bydelsutvalget støtter gjennomføring av gondolbanen, og det midtre av 3 foreslåtte alternativer.
14. Utforming og innhold i byrommene må tilrettelegges for barn og ungdom. Det vises her til forslag gjengitt i temarapport utarbeidet av forslagsstiller.

Bydelsutvalget har behandlet saken i møte 22.02.11 og har fattet følgende vedtak

Behandling:

Nytt forslag fra Rune Aalc-Hansen (H):

På bakgrunn av at bydelen ikke er berørt, anses høringsuttalelse fra bydelsutvalget unødvendig. Bydelsutvalget mener ikke noe om det forelagte planforslaget.

Endringsforslag fra Stian Oen (SV)

Endre de to siste setningene i punkt 3 til:

Bydelsutvalget mener det må sikres alternativ plassering for tilsvarende antall studentboliger.

Endre punkt 13 til:

Bydelsutvalget støtter ikke gjennomføring av gondolbanen.

Nytt punkt 15:

Framkommeligheten for syklende må sikres gjennomgående i hele området, og det må settes av plass til sykkelparkering.

Nytt punkt 16:

Nytt Deichmanske hovedbibliotek er et viktig prosjekt for Oslo, og må behandles uavhengig av spørsmålet om nytt Munch-museum. Bydelsutvalget mener at framdriften i regulering, bygging og finansiering av nytt hovedbibliotek ikke må forsinkes av reguleringsmessige eller andre hindringer knyttet til Munch-museet.

Votering:

Nytt forslag fra Aale-Hansen falt mot 5 stemmer (H og F).

Endringsforslag fra Oen til punkt 3 vedtatt mot 5 stemme (F).

Endringsforslag fra Oen til punkt 13 falt mot 4 stemmer (SV og I - Strandvik).

Tilleggsforslag fra Oen til punkt 15 vedtatt mot 5 stemmer (H og F).

Tilleggsforslag fra Oen til punkt 16 vedtatt mot 5 stemmer (H og F).

Bydelsdirektørens vedtak til punkt 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 14 vedtatt mot 5 stemmer (H og F)

Vedtak:

1. *Bydelsutvalget anbefaler planforslagets alternativ 2 og de reguleringsbestemmelser som foreslås til dette alternativ.*
2. *Bydelsutvalget mener at Munch- museet i alternativ 2 er mindre dominerende i forhold til landskapsrommet, både med hensyn til siktlinjer, nær - og fjernvirkning og begrensninger av solforhold i tilstøtende byrom. Det er viktig at alternativet inneholder et like stort funksjonsareal som hovedalternativet.*
3. *Bydelsutvalget ser at område A9, som foreslås brukt til studentboliger, vil få dårlige luft- og støyforhold mot gaten samt mange leiligheter med ikke tilfredsstillende dagslys og uteforhold. Bydelsutvalget mener det må sikres alternativ plassering for tilsvarende antall studentboliger.*
4. *Bydelsutvalget støtter en begrensning av tillatt størrelse pr. forretningsenhet til 300 kvm. pr. enhet av hensyn til å sikre mangfold og variasjon i området.*
5. *Universell utforming må forutsettes fulgt i henhold til Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift).*
6. *Bydelsutvalget anbefaler karré- bebyggelse/bygårdskvartaler med gårdsrom (for feltene B1 og B4). Dette gir skjermede uteoppholdsareal, muligheter for gode solforhold og er mer i tråd med eksisterende bygg i dette området.*
7. *Planforslaget åpner opp for takoppbygg for heis og trapp til takterrasser for boliger, med tilhørende overdekning. Bydelsutvalget mener at takoppbygg for heis og trapp til takterrasser og ventilasjonshus må holdes innenfor maks tillatt høyde.*
8. *Bydelsutvalget mener at leilighetsfordeling som vedtatt av bystyret må legges til grunn i bestemmelsene for B1 og B4.*
9. *Bydelsutvalget mener at det må vedtas rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av området sør for Operaen og sør for og rundt museet slik at uteområdene opparbeides samtidig med ferdigstillelse av museet.*
10. *Både kulturbyggene og de kommersielle arealene skal ha "passivhusnivå" som arbeidsmål. Bydelsutvalget mener det er viktig at miljøkvalitetsnormene sikres ved at de beskrives og at det stilles dokumentasjonskrav til dette i reguleringsbestemmelsene. Bydelsutvalget støtter her krav om avfallssug i planområdet.*

11. *Arbeidet bør planlegges og gjennomføres slik at veiledende retningslinjer for støy i størst mulig grad blir tilfredsstillt.*
12. *Bydelsutvalget støtter ikke forslaget om et parkeringstillegg for 50 bilplasser i B1/B4 for forretningsareal i underetasje i felt B1. Bydelsutvalget anbefaler i tråd med alternativ 2, 12 nye bilplasser derav 6 for forflytningshemmede og 6 til drift for biblioteket, og som foreslått 6 bilplasser for forflytningshemmede for museet, totalt 18 plasser.*
13. *Bydelsutvalget støtter gjennomføring av gondolbanen, og det midtre av 3 foreslåtte alternativer.*
14. *Utforming og innhold i byrommene må tilrettelegges for barn og ungdom. Det vises her til forslag gjengitt i temarapport utarbeidet av forslagsstiller.*
15. *Framkommeligheten for syklende må sikres gjennomgående i hele området, og det må settes av plass til sykkelparkering.*
16. *Nytt Deichmanske hovedbibliotek er et viktig prosjekt for Oslo, og må behandles uavhengig av spørsmålet om nytt Munch-museum. Bydelsutvalget mener at framdriften i regulering, bygging og finansiering av nytt hovedbibliotek ikke må forsinkes av reguleringsmessige eller andre hindringer knyttet til Munch-museet.*

RETT UTSKRIFT: 24.02.2011