

BARNAS REPRESENTANT I PLANSAKER BYDEL SENTRUM
 AKERSBAKKEN 27
 0130 OSLO

Bydel St. Hanshaugen		
Sentralarkiv		
BRUMS	23 MAR 2009	Arkiv.
Sak: 05/544	Dot: 4	
Arkivkode	513.1	

PROSJEKT: Reguleringsplan for Fridtjof Nansens vel 14

DERES REF:

G.NR / B. NR: 37/269 og 37/270 m.fler

VÅR REF: CR

PROSJEKT NR: 10-08-1050

DATO: 18.03.09

VARSEL OM MINDRE VESENTLIG ENDRING AV INNENFOR DEL AV REGULERINGSPLAN FOR BJØRVIKA -BISPEVIKA - LOHAVN

I henhold til plan- og bygningslovens § 28-1 nr.4, varsles forslag til mindre vesentlig endring av overnevnte område.

Vedlagt følger planforslag som er utarbeidet av Dark Arkitekter AS på vegne av Langkaia 1 AS.

Eventuelle bemerkninger til forslaget sendes innen 17.04.09 til:
 DARK Arkitekter AS, v/Chamilla Reiersdal
 Drammensveien 130, 0277 Oslo

Vi ber om at den oppgitte frist for bemerkninger overholdes av hensyn til sakens videre framdrift. Bemerkninger vil bli innarbeidet i planbeskrivelsen før innsendelse til Plan- og bygningsetaten.

Med vennlig hilsen

DARK ARKITEKTER AS

Chamilla Reiersdal
 Chamilla Reiersdal
 Area/planlegger

E-post: cr@dark.no

Vedlegg: Planbeskrivelse
 Forslag til plankart

Forslagsstillers planbeskrivelse

Havnelageret

Forslag om mindre vesentlig reguleringsendring for Havnelageret

Forslagsstiller: Langkaia 1 AS

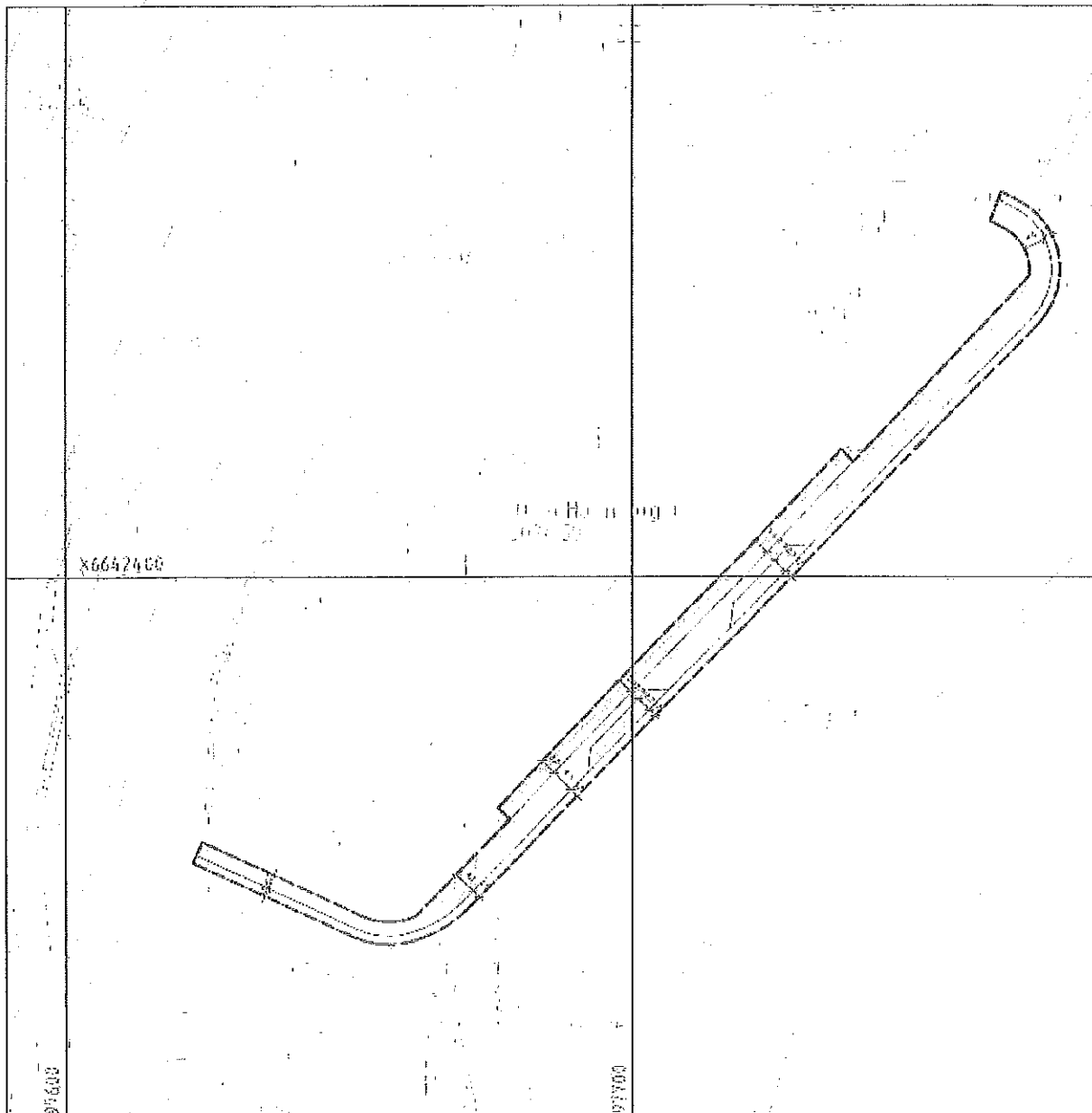
Konsulent: DARK Arkitekter AS

FORENKLET ILLUSTRASJON

Skisse – eksisterende situasjon



Skisse - mulig fremtidig situasjon



BAKGRUNN

Langkaia 1 As er i gang med å rehabilitere Havnelageret. I den forbindelse er det ønskelig å etablere ny hovedinngang fra sjøsiden. Det vil være behov for offentlig korttidsparkering utenfor den nye hovedinngangen. Gjeldende regulering legger ikke opp til parkeringsareal langs Langkaigata, og det foreslås derfor å få regulert inn fire offentlige parkeringsplasser langs Langkaigatas vestside.

Den mindre vesentlige endringen medfører at regulert fortau blir forskjøvet inn mot fasaden til Havnelageret for å få plass til 4 parkeringsplasser.

EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet

Havnelageret er et bevaringsverdig bygg som ligger lengst sør i kvadraturen, avgrenset av gatene Langkaia i vest og nedkjøringsrampe for E 18 i nordøst, Myntgata i sør og Rådhusgata i nord. Arealene rundt Havnelageret er preget av asfalterte utflytende flater som benyttes til interne kjøreveier og parkering.

Planens avgrensning er lagt langs Lossebalkongen og ut til og med regulert sykkelveg i henhold til reguleringsplan S- 4099. Planområdet er på 1480 m².

Kulturminner

Havnelageret er avsatt til bevaringsverdig bygg, men forslag til mindre vesentlig reguleringsendring ligger utenfor grense for bevaring. Således kommer ikke planforslaget i konflikt med bevaringshensynet.

Trafikkforhold

Gjeldende regulering legger opp til både gang- og sykkelveg på begge sider av Langkaigata. I tillegg legger en opp til ca 8 langsgående parkeringsplasser på østsiden av Langkaigata. Parkeringsplassene ligger godt tilrettelagt for av- og påstigning til fremtidig brygge for øyåtene.

I forhold til eksisterende reguleringsplan skal E 18 fra høsten 2010 gå i tunnel under Bjørvika og Bispevika. Gatenettet i Bjørvika forventes ferdigstilt 2012. Langkaigata blir hovedinnsfart til sentrum og indre by fra vest via krysset ved havnelageret. Langkaigata ligger langs Havnepromenaden og får betydelig trafikk. I følge designhåndboken som er vedtatt i 28.08.03, skal gaten utformes med hensyn til fotgjengere og opphold langs promenaden. Eventuell avskjerming mellom promenaden og kjørebanelen skal hensynta tilgjengelighet og muligheten for å krysse kjørebanelen på flere steder.

De myke trafikkantene er sikret gjennom fortau på begge sider av Langkaigata. Det er også regulert inn eget sykkelfelt i 1,5 meters bredde. Det er lagt opp til at Langkaigata skal krysses ved ordinære fotgjengerfelt i kryssene ved Myntgata og Rådhusgata.

Avkjørsel fra Havnelageret er lagt til Myntgata. Parkering for besøkende til Havnelageret er lagt til byggets vest side.

Veitrafikk/transportnett: Gjeldende reguleringsplan legger opp til ensidig kollektivfelt inn mot byen.

Universell utforming:

Det følger av designhåndboken at det skal være gangfelt i alle tilfartene til alle kryss. Alle gangfelt skal utformes med trinnfri gangbaner og ha nedsenket kantstein. Alle fortau og gangforbindelser skal ha sammenhengende ledelinjer til bruk for blinde og svaksynte.

Eieropplysninger

Følgende eiendommer inngår i planens avgrensning:

Gnr. 207	bnr. 423	Oslo Havn KF
Gnr. 207	bnr. 399	Ingen hjemmelshaver registrert på eiendommen
Gnr. 207	bnr. 400	HAV Eiendom og Sadelmakerhullet AS U.S
Gnr. 207	bnr. 158	Langkaia 1 AS v/ Entra Eiendom og Oslo Havn KF

PLANSTATUS

Gjeldende regulering

Planområdet inngår i følgende reguleringsplaner:

S-4099, vedtatt 15.06.04

S-3982, vedtatt 18.06.03

Arealene innenfor planens avgrensning er i henhold til plan S- 4099 avsatt til:

Byggeområde for kontor, forretning og bevertning (Havnelageret A12)

Offentlig trafikkområde, vei/gate, fortau, sykkelfelt

Videre følger det av reguleringsplan S- 4099 en rekkefølgebestemmelse innenfor arealet avsatt til offentlig trafikkområde fortau A 39. Området er regulert i følgende tidsrekkefølge:

Tidsrekkefølge 1: Offentlig trafikkområde, annet veiareal

Tidsrekkefølge 2: Offentlig trafikkområde, fortau

Tidsrekkefølge 2 kan gjennomføres tidligst 10 år etter stadfestet plan. Fram til dette tidspunkt kan feltet benyttes til parkering i forbindelse med Havnelageret.

MEDVIRKNING

Innspill ved kommunalt samråd

Følgende kommentarer kom inn ved kommunalt samråd:

Sammendrag av samrådsinnspill

1. Oslo Havn KF

Ingen skriftlig kommentarer, ønsker å delta i planforum.

2. Ruter AS

Ruter det må gjøres en nærmere vurdering av forholdene for kollektivtrafikken før det kan gis tillatelse til opparbeidelse av parkeringsplasser. Langkaia vil bli trafikkert av fjernbusser. I den ene retningen er det planlagt kollektivfelt, i den andre retningen er det ikke planlagt kollektivfelt. I dette tilfelle vil således kollektivtrafikken kunne få fremkommelighetsproblemer på grunn av kø. Parkeringsplasser ved siden av et felt vil normalt redusere et felts kapasitet på grunn av biler som skal manøvrere seg inn- og ut av parkeringsplassene.

3. Samferdselsetaten(SAM)

Forutsetningen for at SAM skal akseptere forslaget er at ytre fortauskant trekkes rettlinjet langs eiendommen slik at det ikke legges opp til en kronglete trase for gående. Foreslår regulert løsning som på den andre siden av gaten. Planinitiativets skisserte kjøreadkomst nordover, mot regulerte forlengelse av Rådhusgata, ligger tett opp mot rampe til E 18 og kan ikke aksepteres som framtidig løsning. Det foreslås at avkjørsel samles til et punkt i Myntgata.

4. Vann - og avløpsetaten

Ingen kommentarer. Vedlegger kartutsnitt som viser kommunale hovedledninger i det aktuelle området.

5. Byantikvaren

Byantikvaren finner planforslaget i hovedsak overensstemmende med tidligere forutsetning for prosjekteringen, slik at reguleringsforslaget vurderes som en konsekvens av gjennomførte drøftinger. Videre frarådes biloppstilling foran hovedfasaden mens sykkelparkeringen aksepteres.

Etter korrespondanse mellom PBE og Byantikvaren 28.10.08, har Byantikvaren fornyet sin vurdering og funnet det riktig å hensynta universell tilgjengelighet i området. Det tillates dermed korttidsparkering foran hovedinngangen.

6. Hafslund Nett

Hafslund Nett gjør oppmerksom på at det er flere typer kabler - og stasjonsanlegg i området. Disse må hensyntas i det videre planarbeid. Dersom nye anlegg kommer i konflikt med eksisterende anlegg, må tiltakshaver betale omkostningene for omlegging av kablene. For etablering av strømforsyning til nye anlegg må det tidlig tas kontakt med Hafslund Nett.

7. Bydel Gamle Oslo

Bydelsdirektøren mener parkering kommer i konflikt med sykkeltrase og er derfor negativ til planinitiativet. Dersom parkeringsplass aksepteres, må det legges opp til et fysisk skille mellom parkering og sykkelfelt. Bydelsdirektøren ønsker ikke økning i parkeringsdekningen for Havnelageret, men aksepterer sykkeloppstillingsplassene.

8. Undervisningsbygg, friluftsetaten, Barn- og unges representant i Bydel Gamle Oslo

Ingen kommentar.

Forslagsstillers kommentarer til samrådsinnspill

1. Kommentarer til Oslo Havn KF

Tas til orientering

2. Kommentarer til Ruter AS

Langkaia vil bli en bygata med mye aktivitet og hvor hensyn til de myke trafikantene må vies oppmerksomhet. Det legges opp til en beskjeden mengde parkeringsplasser. Til sammenligning er det lagt opp til åtte parkeringsplasser på motsatt side av gaten. Etablering av parkeringsplassene vil ikke medføre vesentlige konsekvenser for trafikkflyten enn hva som er påregnelig i en bygata.

3. Kommentar til Samferdselsetaten

Planforslaget har tatt hensyn til uttalelser fra Samferdselsetaten. Fortauet er nå regulert som ei rett linje langs med eiendommen. For ikke å komme i konflikt med areal som er avsatt som bevaringsverdig, vil en måtte redusere bredden på gangareal til 1,9 og 1,7 ved passering av parkeringslommene. Samtidig så øker en bredden på gangareal i de øvrige arealene langs med Langkaia. Det gjøres ingen endringer i avkjørselsforholdene i forhold til gjeldende reguleringsplan. Inn- og utkjøring til Havnelageret skal skje fra Myntgata.

4. Kommentar til Vann- og avløpsetaten

Tas til orientering

5. Kommentar til Byantikvaren

Tas til orientering

6. Kommentar til Hafslund Nett

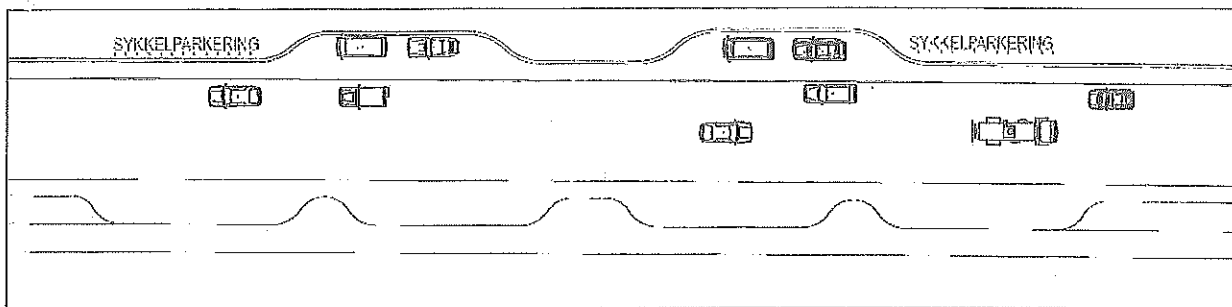
Tas til orientering

7. Kommentar til Bydel Gamle Oslo

Etter anbefaling fra Statens vegvesen er bredden på parkeringsplassene satt til 2,7 meter i forhold vanlig bredde på 2,5 meter som er regulert på andre siden av Langkaigata. Utforming av parkeringsplassene og sykkelveg skal være henhold til designhåndboken for reguleringsplan for Bjørvika.

BESKRIVELSE AV ENDRINGEN

Det reguleres inn fire offentlige parkeringsplasser langs med Langkaia i bredde 2 x(2,7 x 20 m).



Utsnitt som viser etablering av fire nye parkeringsplasser langs med Langkaigatas vest side

Det medfører at gjeldende regulert gangvei innsnevres fra 2,5 meter til henholdsvis 1,7 meter og 1,9 meter i området mellom regulert parkeringsplass og regulert gangvei. Området innenfor regulert fortau reguleres til kombinert formål. Området foreslås benyttet til gang- og oppholdsarealer, sitteplasser for uteservering og lignende. Både de offentlige vegarealene og de private opparbeides i henhold til designhåndboka for Bjørvika.

Bredden på gangveien langs med Langkaigata vil før, mellom og etter parkeringsplassene øke fra 2,5 m til inntil 5 meter. Det vil si at areal som tidligere har vært avsatt til spesialområde for rigg og anlegg, som ligger mellom Havnelager og regulert fortau, blir redusert fra 5 til 3 meter. I området hvor Havnelagerets regulerte bevaringsformål strekker seg noe lengre ut mot offentlig gate, vil offentlig regulert gangvei nå ligge parallelt med regulert areal for spesialområde bevaring.

Det er ikke ønskelig å regulere bort tidsrekkefølgen som hjemlet i reguleringsbestemmelse § 12.6 i § S - 4099. Følgende rekkefølgebestemmelse gjelder for A39:

Tidsrekkefølge 1: Offentlig trafikkområde, annet vegareal

Tidsrekkefølge 2: Offentlig trafikkområde, fortau

Tidsrekkefølge 2 kan gjennomføres tidligst 10 år etter stedfestet plan. Fram til dette tidspunkt kan feltet benyttes til parkering i forbindelse med Havnelageret.

Det vil si at tidsrekkefølgen opphører i juni 2014, to år etter at gatenettet i Bjørvika forventes ferdigstilt. Frem til da ønsker ikke forslagsstiller å miste muligheten til å parkere langs med Havnelageret.

KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Konsekvensene av den mindre vesentlige endringen er at man får økt tilgang til bygget og unngår trafikkfarlige situasjoner som for eksempel ved stopp direkte i gaten.

Da areal avsatt til offentlig gangvei øker, på grunn av utvidelsen inn mot Havnelageret, medfører det at Oslo kommune ved Samferdselsetaten overtar arealer som tidligere var private.

ILLUSTRASJONE

Det er utarbeidet en illustrasjonsplan for hele Havnelageret. Her vises også ny situasjon ved etablering av parkeringsplasser langs Langkaigata.

