

Forslagsstillers planbeskrivelse

Olav Vs gate og Klingeberggata

REGULERINGSPLAN

Utarbeidet av: ViaNova Plan og Trafikk AS for Samferdselsetaten, Oslo kommune

ViaNova Plan og Trafikk AS, v/ Martin Rasmussen og Stein Slaatsveen 17.02.2010.

INNHold

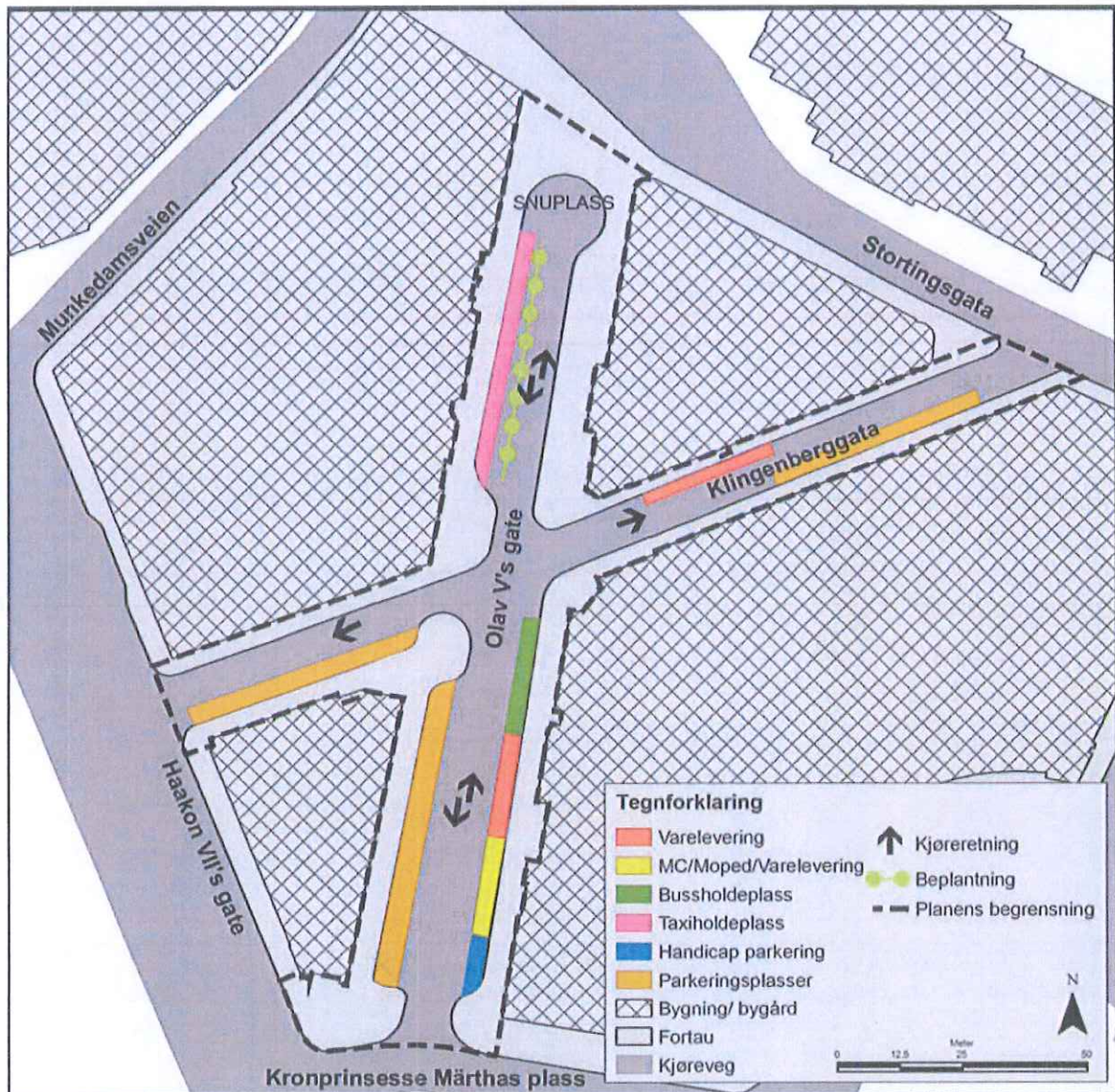
1. FORENKLET SITUASJON	3
1.1 Eksisterende situasjon	3
1.2 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 1	4
1.3 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 2	5
2. BAKGRUNN	6
3. EKSISTERENDE FORHOLD	7
3.1 Lokalisering og bruk	7
3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer	8
4. PLANSTATUS	12
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus	12
5. MEDVIRKNING	15
5.1 Kunngjøringsinnspill	15
5.2 Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill	17
5.3 Planinitiativet og dets behandling i Planforum	18
5.4 Møter	18
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	20
6.1 Planens intensjon	20
6.2 Løsningsutvikling	21
6.3 Temabeskrivelser for planforslagene	23
6.4 Beskrivelse av forskjellen mellom planforslag 1 og planforslag 2	28
7. PLANSKISSEN	30
7.1 Reguleringsformål	30
7.2 Beskrivelse av planforslagene	32
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET	35
8.1 Overordnede planer og mål	35
8.2 Gjeldende regulering	36
8.3 Konsekvenser for enkelttema	36
9. ILLUSTRASJONER	40
10. VEDLEGG	41

ILLUSTRASJONER

<i>Figur 1 Dagens situasjon</i>	3
<i>Figur 2 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 1, brede fortau i Klingeberggata</i>	4
<i>Figur 3 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 2, smale fortau i Klingeberggata, mer parkering.</i>	5
<i>Figur 4 Sakens historikk.</i>	6
<i>Figur 5 Dagens funksjoner i Olav Vs gate</i>	7
<i>Figur 6 Uttrekk av Byantikvarens gule liste</i>	8
<i>Figur 7 Gjeldende situasjon for parkering i Olav Vs gate og omkringliggende områder</i>	9
<i>Figur 8 Dagens traseer i grunnen for vann- og avløpsledninger og kabler</i>	11
<i>Figur 9 Gjeldende regulering</i>	14
<i>Figur 10 Tre viktige koblinger som kan styrkes ved omregulering av Olav Vs gate</i>	20
<i>Figur 11 Forprosjekt juni 2007, Gågate i begge kvartal</i>	21
<i>Figur 12 Forprosjekt juni 2007, Gågate i øvre kvartal</i>	22
<i>Figur 13 3D modell av Olav Vs gate sett mot sør</i>	23
<i>Figur 14 3D modell av Olav Vs gate sett mot nord</i>	24
<i>Figur 15 3D modell av Klingeberggata sett mot øst</i>	26
<i>Figur 16 3D modell av Olav Vs gate, søndre kvartal i bakkeplan</i>	27
<i>Figur 17 3D modell av Olav Vs gate, nordre kvartal i bakkeplan</i>	27
<i>Figur 18 Planforslag 1, ensidig gateparkering i Klingeberggata, østre del.</i>	28
<i>Figur 19 Planforslag 2, tosidig gateparkering i Klingeberggata, østre del</i>	28
<i>Figur 20 Planforslag 1 - reguleringsplankart for Olav Vs gate og Klingeberggata</i>	30
<i>Figur 21 Planforslag 2 - reguleringsplankart for Olav Vs gate og Klingeberggata</i>	31

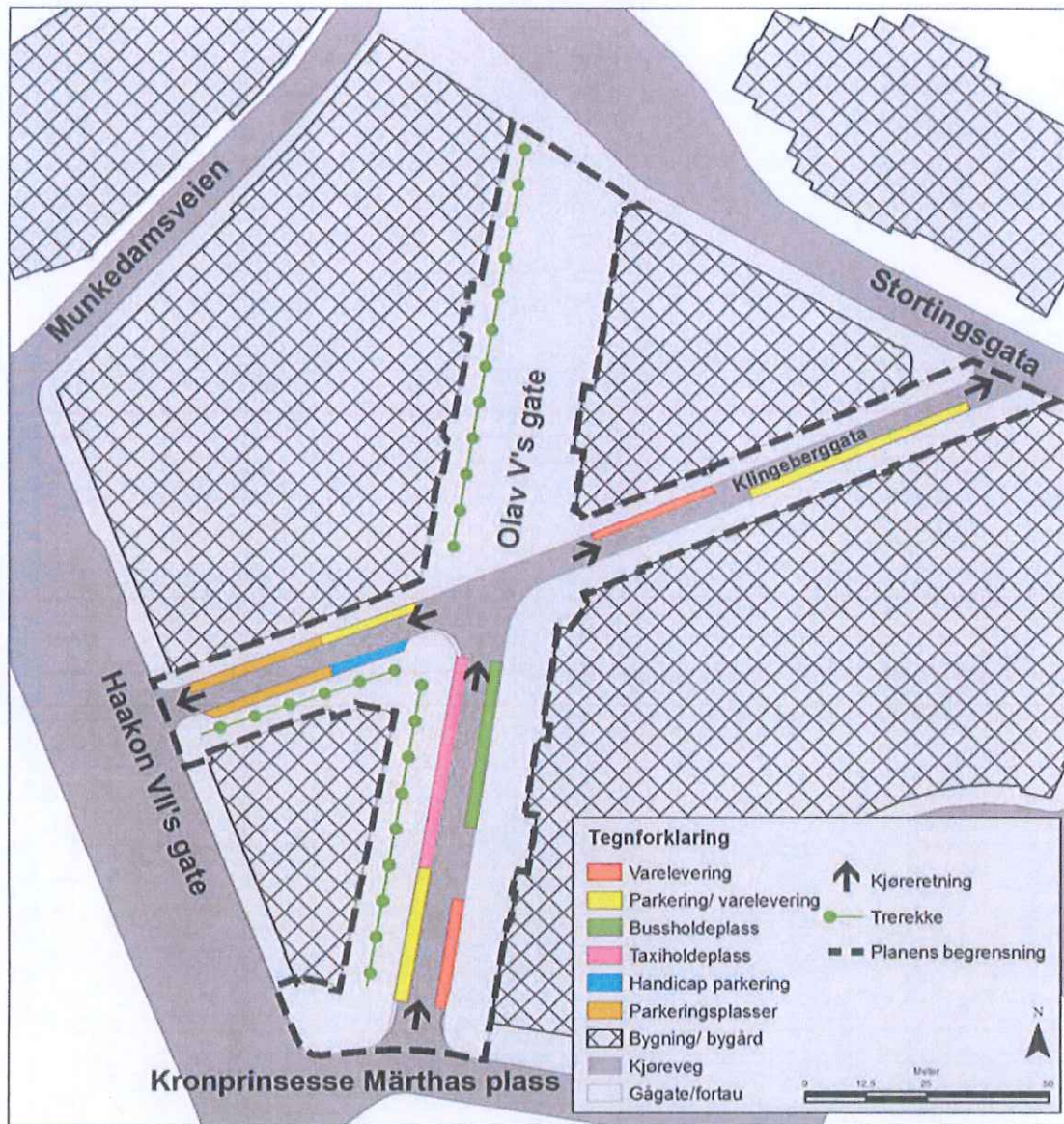
1. FORENKLET SITUASJON

1.1 Eksisterende situasjon



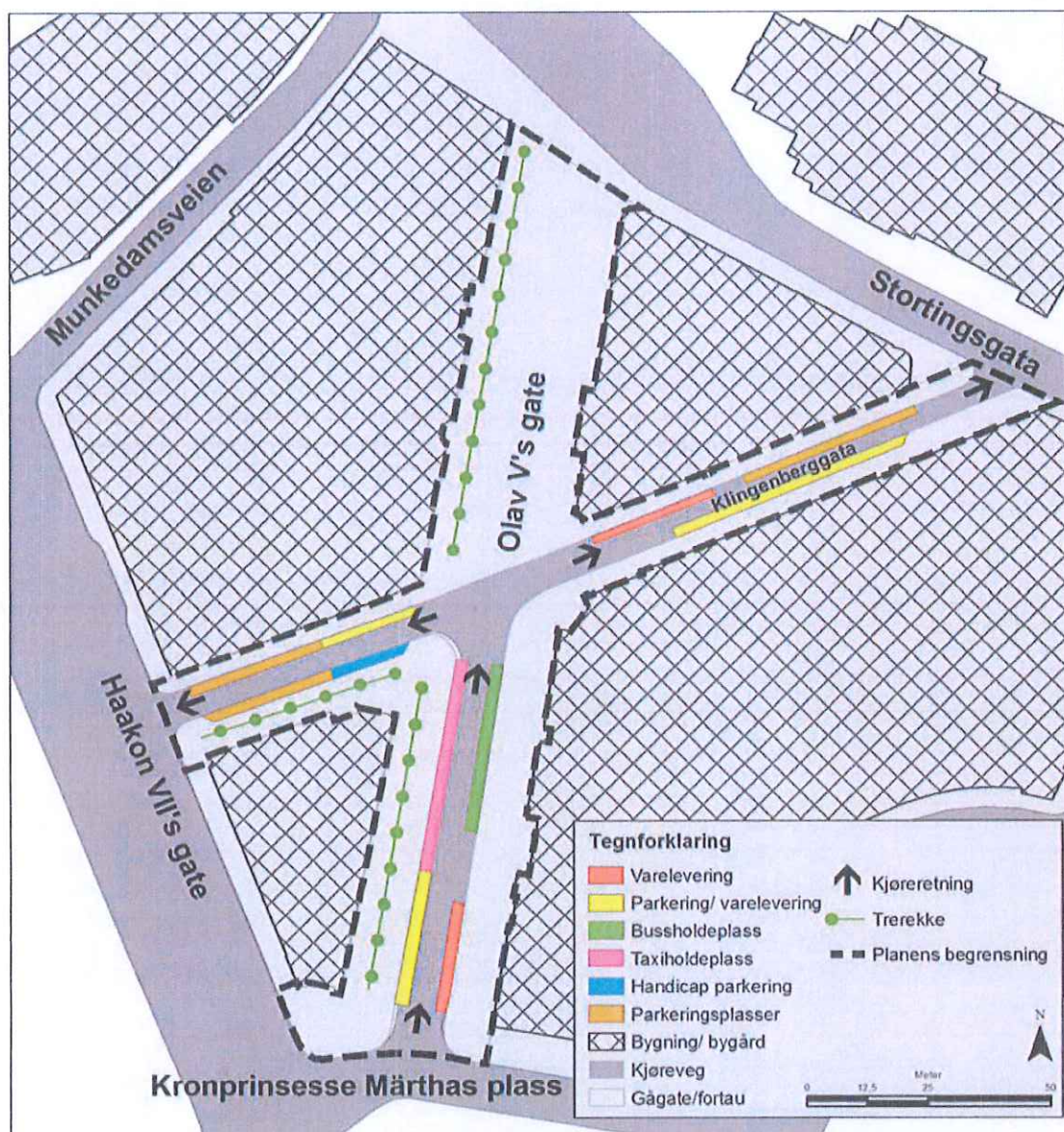
Figur 1 Dagens situasjon
(Tegningen er ikke målestokkriktig)

1.2 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 1



Figur 2 Mulig framtidig situasjon, planforslag 1, brede fortau i Klungeberggata
(Tegningen er ikke målestokkriktig)

1.3 Mulig fremtidig situasjon, planforslag 2



Figur 3 Mulig framtidig situasjon, planforslag 2, smale fortau i Klengenberggata, mer parkering.
(Tegningen er ikke målestokkriktig)

2. BAKGRUNN

Det er flere overordnede planer som har pekt på behov for ombygging av Olav Vs gate. I gatebruksplanen (Prinsipp for gatebruken, Oslo sentrum – juni 2001) er gata foreslått ombygd til gågate i ett kvartal. I program for gateopprustning, indre Oslo - august 2005, er Olav Vs gate karakterisert som en gate som trenger rehabilitering.

I forbindelse med Hovedstadsaksjonen ble premisser for Olav Vs gate utarbeidet. Disse er nå revidert i prosjekt "Levende Oslo" som er et prosjekt for å videreutvikle og utvide arbeidet med å gjøre byens sentrum mer tilgjengelig og attraktivt. Prosjektet er et samarbeid mellom Oslo kommune, staten og privat næringsliv i sentrum og har spesielt fokus på utvikling av byens plasser og torg. På bakgrunn av dette ble det bevilget midler til prosjektering av Olav Vs gate over Samferdselsetatens "Program for gateopprustning" i 2007. Det forutsettes at prosjektene gjennomføres som et samarbeid mellom offentlige og private som del av prosjekt "Levende Oslo".

I 2007 ble gateopprustning av Olav Vs gate satt opp på investeringsbudsjettet hos Samferdselsetaten. Prosjekteringen startet opp i 2007 og ble videreført i 2008. I prosjektet er målet å lage en attraktiv gate med god design som det er lett å orientere seg i for alle. Gaten er en av Oslos viktigste og mest sentrale gater i form av mange tilbud for fastboende og for gjester både på dagtid og kveldstid. Olav Vs gate er en sentral ferdssåre mellom området rundt Nationaltheatret og området Rådhusplassen, og videre mot Aker Brygge og Oslofjorden. Gaterommet fungerer også som en viktig siktakse mellom byen og fjorden. Opplevelsen ønskes styrket ved å regulere nordre del av gaten til gågate.

Det har under planarbeidet pågått diskusjoner om løsningsvalg for Olav Vs gate. Fagutvalget i prosjekt "Levende Oslo" (representert med ulike kommunale etater, staten og privat næringsliv i sentrum), støttet Samferdselsetatens ønske om gågate i begge kvartal. Gårdeierne i gata har imidlertid sterkt ønsket kjøring i nedre kvartal. I forbindelse med møte i "Levende Oslo" sitt samarbeidsutvalg, hvor både kommunen, handelsstanden og gårdeierforeningen er representert, besluttet samferdselsbyråden at øvre kvartal skal reguleres til gågate mens nedre kvartal skal være åpen for biltrafikk. Samferdselsetaten vil på bakgrunn av samferdselsbyrådens beslutning fremme dette som planforslag.

Forslaget til regulering legges fram som to alternativ. Forskjellen mellom alternativene gjelder kun østre del av Klingeberggata. I alternativ 1 er det her lagt opp til ensidig gateparkering med rom for bredere fortau. I alternativ 2 er det lagt opp til tosidig gateparkering med redusert fortausbredde.

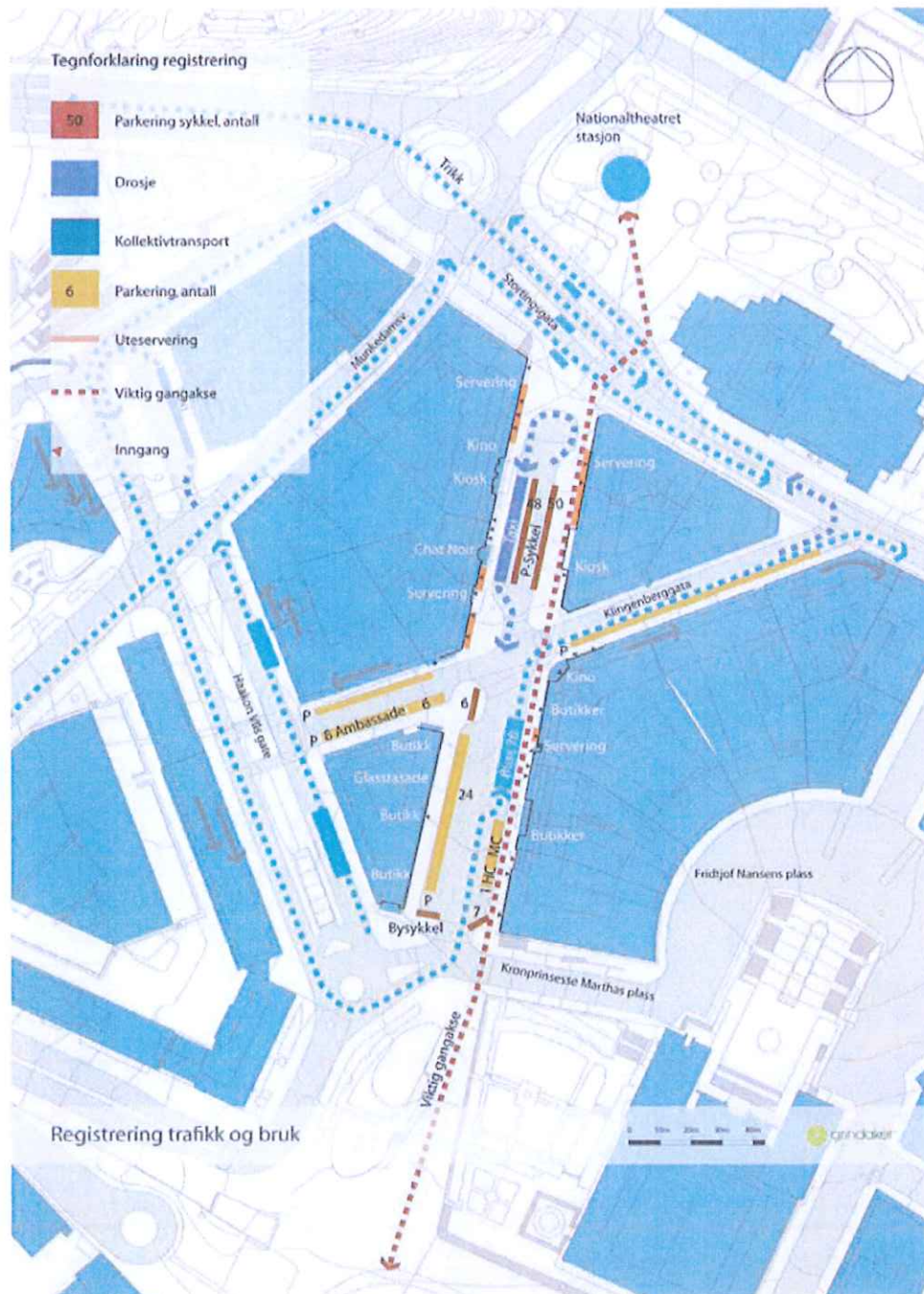
Figur 4 Sakens historikk	
2007	
April	Oppstart prosjekt
Juni	Forprosjektrapport
2008	
August	Forslag til reguleringsplan er utarbeidet. Klar til utlegging men planen trekkes som følge av uenighet rundt foreliggende planforslag.
November	Planarbeidet startes opp igjen. Det besluttes gågate kun i øvre kvartal
2009	
Januar-Februar-Mars	Det utarbeides skisseplaner der det særlig fokuseres på trær, belysning og parkeringsmuligheter.
Juni	Det konkluderes med at Olav Vs gate skal være en tregate ihht estetisk plan. Grunnlag for å slutføre planarbeidet foreligger
September-Desember	Utarbeiding av detalj- og reguleringsplan i to alternativer.
2010	
Januar	Planinitiativet behandles i Planforum. PBE anbefaler alternativ A, med bredere fortau og ensidig parkering i Klingeberggata (østre del).

3. EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Lokalisering og bruk

Olav Vs gate ligger sentralt i Oslo sentrum mellom områdene Nationaltheatret i nord og Kronprinsesse Märthas plass/ Rådhusplassen i sør, og utgjør en viktig ferdselsåre mellom disse to områdene. Planområdet omfatter krysset Olav Vs gate og Klingenberggata og avgrenses av Stortingsgata i nord og øst, Kronprinsesse Märthas plass i sør og Haakon VIIIs gate i vest. Olav Vs gate er i dag blindgate i nord, med snuplass mot Stortingsgata og taxiholdeplass utenfor Saga kino.

Bygårdene i området representerer i hovedsak kafeer, restauranter, butikker og kino/ teater på gateplan. Gata er i dag et aktivt byrom på dag- og kveldstid hele uken. Øvrige etasjer i bygårdene inneholder stort sett næringslokaler/ kontor.



Figur 5 Dagens funksjoner i Olav Vs gate

3.2 Planområdet og forholdet til tilleggende arealer

Verneinteresser

Gaten er omgitt av flere verneverdige bygninger som representerer arkitektur av høy kvalitet fra mellomkrigstiden. Flere av bygningene som har fasade mot Olav Vs gate, er gjennomgående og har fasade også mot Fridtjof Nansens plass. Fridtjof Nansens plass 1, tegnet av arkitektene Norgren og Berg, danner avslutningen av Rådhuskvartalene mot Kronprinsesse Märthas plass og har fasade både mot Olav Vs gate og Fridtjof Nansens plass. Olav Vs gate 6, oppført 1940 og tegnet av ark. L. Egeberg, er sammenhengende med Fridtjof Nansens plass 2. Disse bygningene er dermed en del av rådhuskvartalene.

Verneverdige bygninger som har fasade mot Olav Vs gate, men adresse til tilstøtende gate er Odd Fellow bygningen, Stortingsgate 28, som inneholder Saga kino. Bygningen ble oppført i 1938 etter tegninger av Blakstad og Munthe-Kaas. De samme arkitektene har tegnet nr 4, Klingenberg kino. Hotell Continental har også fasade mot gaten. Nr 5 er tegnet av Arnstein Arneberg og F.S. Platou, og oppført i 1959-60 for rederiet Wilhelm Wilhelmsen. Bygningen er en hjørnebygning med fasade mot tre gater, og har en eksponert posisjon i bybildet.

(kilde: Olav Vs gate, Estetiske og arkitektoniske premisser, prosjekt "Levende Oslo" juni 2007.)

Byantikvarens gule liste av juni 2008

Eiendom	Gnr	Bnr	Gate	Nr	Bks	Bydel	Vernestatus
209/306	209	306	Olav Vs gate	4		16	Fredet, Kml § 15
209/45	209	45	Olav Vs gate	6		16	Bevaringsverdig
209/144	209	144	Klingberggata	4		16	Bevaringsverdig
209/145	209	145	Klingberggata	5		16	Bevaringsverdig

Figur 6 Uttrekk av Byantikvarens gule liste

Miljøfaglige forhold

Gatene er i dag åpne for kjøretøyferdsel. Støv, støy og eksos fra kjøretøy har negativ innvirkning på miljøet. Området har også taxiholdeplass som lokalt innebærer en miljøbelastning ved tomgangskjøring.

Det er risiko for at anleggsarbeider i Olav Vs gate og i Klingberggata vil avdekke forurensete masser som krever særskilt behandling, men dette er så langt ikke konkret påvist.

Trafikkforhold

Olav Vs gate er i dag åpen for alle trafikantgrupper, men er stengt for gjennomkjøring til Stortingsgata. Gata har snuplass. (Se figur 5)

Fortauet langs østsiden av Olav Vs gate gir forbindelse fra det brede gangfeltet over Stortingsgata ved Nationaltheatret stasjon til Rådhusplassen. Trafikken er størst i rushtiden morgen og kveld, men også på dagtid og om kvelden er forbindelsen mye benyttet. Gangforbindelsen brytes av Klingberggata og av kryssingen ved Kronprinsesse Märthas plass. Gangtrafikken på fortauet på vestsiden er mindre og blandet med opphold, spesielt foran Saga kino og Chat Noir. Klingenberg og Saga kino, Chat Noir og serveringsstedene i øvre del av gata er viktige målpunkt.

Klingberggata kanalisierer gangtrafikk fra Stortingsgata og Haakon VII's gate inn i Olav Vs gate.



Figur 7 Gjeldende situasjon for parkering i Olav Vs gate og omkringliggende områder

Oslo Sporveier har busstopp i Olav Vs gate, sydøst for krysset med Klingenberggata. Det er taxiholdeplass med plass for ca 10 biler i øvre del av Olav Vs gate utenfor Saga kino.

I Olav Vs gate syd for Klingenberggata er det avgiftsparkering på vestsiden av gaten og på østsiden er det parkeringsplasser for handikappede, mopeder og motorsykler. Det er i tillegg noen avgiftsbelagte parkeringsplasser i Klingenberggata.

Klingenberggata er enveiskjørt i hver retning ut fra Olav Vs gate, i retning Haakon VII's gate og Stortingsgata. Klingenberggata er mao. ikke gjennomkjørbar i øst-vest retning

Det er sykkelstativ for ca. 100 sykler i øvre halvdel av Olav Vs gate og for 6 sykler i krysset med Klingenberggata. Det er også vanlige sykkelstativ og bysykkel-stasjon i sørenden av gata. Sykkelparkeringene og Olav Vs gate som ferdselsakse medfører sykkeltrafikk både i kjørebane og på fortauene.

Det er butikker, kontorlokaler og kulturtilbud i området som medfører mye trafikk, av gående, syklende og kjørende både på dag- og kveldstid gjennom hele året.

Risiko- og sårbarhet

Det mest utsatte temaet for planområdet er trafiksikkerhet. I "Trafikksikkerhetshåndboka" (TØI) påpekes det at forretningsgater med blandet trafikk generelt har høy ulykkesrisiko. Olav Vs gate kan karakteriseres som en slik forretningsgate, men foreliggende ulykkestatistikk indikerer at gaten ikke er spesielt trafikksikker. Årsaken til dette vurderes i første rekke å være at trafikantene holder et lavt hastighetsnivå.

Gateløpene i krysset Olav Vs gate og Klingenberggata er stort sett brede og oversiktlige, men det er så mange forskjellige aktiviteter i området at det kan oppstå uønskede hendelser for de som ferdes i området. I forhold til trafiksikkerhet skaper dagens parkeringsmønster og varelevering uoversiktlige trafikksituasjoner, og i kombinasjon med gående og kryssende trafikk kan dette skape konflikter mellom kjørende trafikk og myke trafikanter. Ulykkesrisikoen vurderes som moderat selv om foreliggende ulykkestatistikk er positiv. Det antas at én årsak til den relativt lave ulykkestatistikken skyldes at Klingenberggata ikke er gjennomgående.

Parkeringsløsningen i Olav Vs gate nedre kvartal med parkeringslommer vinkelrett på gateløpet vurderes trafikk- og sikkerhetsmessig som uheldig, og med utgangspunkt dagens veinormaler ville disse ikke bli godkjent ved nyetablering.

Sosial infrastruktur

Det er ingen skoler, barnehager, omsorgsboliger eller annen sosial infrastruktur i planområdet. Området har et betydelig kulturelt tilbud i form av teater og kinoer.

Estetikk, byrom

Olav Vs gate er en viktig forbindelseslenke mellom Slottsparken/ Studenterlunden, Nationaltheatret, Rådhusplassen og Aker brygge. Strekningen mellom Stortingsgata og Klingenberggata er i dag en livlig gate med kinoer, teatre og flere serveringssteder. Den nederste del av gaten, dvs fra Klingenberggata og nedover, har en annen karakter med svært bred kjørebane og mye parkering. Gaten som helhet er en viktig akse fra generalplanen fra mellomkrigstiden, mot Slottsparken og mot Rådhusplassen og fjorden. Olav Vs gate har form som en kile og åpner seg mot sjøen. (Gatebredden øker fra 26 til 30 meter.)

Barn og unges interesser

Kulturtilbudene og butikknæringene i området anses å være av interesse for barn og unge, men trafikksituasjonen tilsier at området ikke er egnet for yngre barn uten følge.

Universell utforming

Stigningen i gaterommet er minimal og i utgangspunktet svært gunstig med tanke på universell utforming. Det er ordinær kantstein som avgrensning mellom kjøreareal og fortau. Det er i dag ikke tilrettelagt for kryssing av kantstein med rullestol, barnevogn eller tilsvarende.

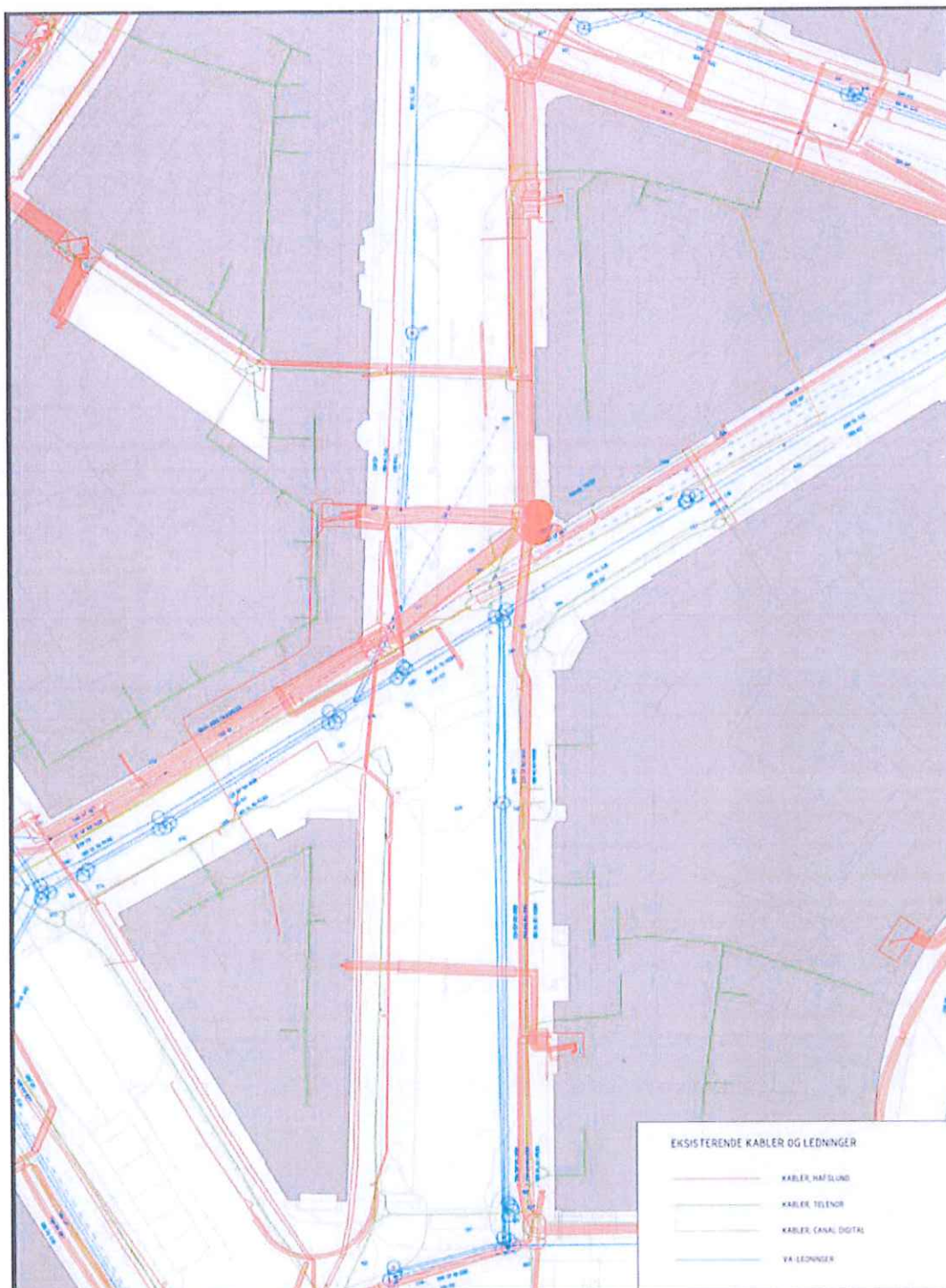
Belegg på fortau og gangareal er av varierende kvalitet. Belegget er dårligst i området foran Chat Noir. Her er det setninger, ujevne høydeforhold og snublekanter i belegget. Dagens bussholdeplass tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming.

Teknisk infrastruktur

For gatene Olav Vs gate og Klingenberggata består gatebelegget for det meste av asfalt. I tillegg er det en del områder med belegningsstein og betongheller.

Den tekniske infrastrukturen i planområdet er av varierende alder. Det som er i dagen, er av god tilstand. Det som er i grunnen, er i ukjent tilstand, men det er ikke meldt om problemer i forhold til tilstanden på vann- og avløpsledninger eller kabler.

Som en del av byggeplanleggingen vil ledningseiere bli invitert til å vurdere om det er behov for ny teknisk infrastruktur.



Figur 8 Dagens traseer i grunnen for vann- og avløpsledninger og kabler

Interessemotsetninger

Det er ikke gjort kjent noen interessenmotsetninger i forbindelse med varselet om oppstart av planarbeidet, utover hva som kan anses som normalt ved denne typen tiltak i sentrumet. Det er mottatt noen uttalelser som omhandler problemstillinger som planforslaget tar stilling til, og dette omtales i kap. 5.2.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

- RPR for samordnet areal- og transportplanlegging (20.08.93) har som mål å utvikle arealbruk og transportsystem slik at det fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.
- RPR for barn og planlegging (20.09.95) skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging.

I tillegg er Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, universell utforming, svært relevant for planforslaget.

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven).

Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering av nedsatt funksjonsevne. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapt funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes.

Loven er relevant for planforslaget i forbindelse med universell utforming og framkommelighet i planområdet.

Gjeldende overordnede planer

- Oslo kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025 – ble vedtatt av bystyret 11.06.2008.

Gjennom kommuneplanen formidler politiske myndigheter hvilke overordnede utviklingsretninger de vil arbeide etter, med hovedvekt på visjon, mål og strategier.

Planforslaget bryter ikke med visjon, mål og strategier i kommuneplanen.

- Oslo kommunedelplan for indre Oslo, vedtatt 1998

Med denne kommunedelplanen sikter Oslo kommune til en fremtidsrettet utvikling av byen, ved å gi et samlet perspektiv på byutviklingen og trekke opp retningslinjer for arealplanlegging og gjennomføring av tiltak. Målet er å oppnå et bærekraftig storby-samfunn, der økologiske, økonomiske og sosiale aspekter står i fokus. Arbeid og miljø og gode levevilkår er viktige tema. I kommunedelplan for Indre Oslo er Olav V's gate definert som en del av sentrumskjerne.

Planforslaget bryter ikke med visjon, mål og strategier i kommuneplanen.

- Oslo Sentrum, prinsipplan for gatebruken (Gatebruksplanen) av juni 2001, vedtatt 17.04.2002

Gatebruksplanens mål er å sikre et godt fungerende transportsystem som betjener sentrum med vesentlig mindre miljøpåvirkning, samt å bedre forholdene for de «myke trafikanter». Planen tilrettelegger for muligheter for en balansert vareleveranse som bidrar til at det blir en livskraftig sentrumsutvikling.

I forhold til de sentrale problemstillingene i planområdet relatert til gågate, parkering, varelevering og fortausbredder sier planen:

- Korttidsparkeringen i sentrum kan gradvis reduseres i sentrumsgatene, mens parkering knyttet til varelevering skal minst ligge på dagens nivå.
- Parkeringsmulighetene for de funksjonshemmede skal opprettholdes minst på dagens nivå.

- Planen legger videre opp til at komfort, sikkerheten og fremkommeligheten for fotgjengere skal bedres ved å utvide gågatenettet og utvide fortausbreddene

Viktige konklusjoner i gatebruksplanen er at Olav Vs gate mellom Stortingsgata og Klingenberggata foreslås som framtidig gågate. Syd for Klingenberggata foreslås toveiskjøring med utvidelse av fortausbreddene til ca 10 meter på begge sider av gata.

Gjeldende gatebruksplanen er for øvrig under revisjon og det er et politisk ønsket om å få til flere gågater i sentrum for å fremme de myke trafikantenes opphold.

Planforslaget følger både opp gatebruksplanens overordnede målsettinger og i det alt vesentlige – også de konkrete lokale forslagene. Et unntak er i forhold til overordnet kjøremønster da gatebruksplanen generelt anbefaler toveiskjøring mens planforslaget forutsetter at både Olav Vs gate og Klingenberggata er enveiskjørt.

- Estetisk plan 2005 - Designhåndbok Oslo Sentrum, vedtatt 2009

Estetisk plan 2005 baseres på "Estetisk plan for Oslo" vedtatt av Oslo bystyre 24. april 1991, og revidert i desember 1992 av Plan- og bygningsetaten som "Estetisk plan for Oslo - Del 1, gategulvet i Oslo Sentrum". Programmet ble vedtatt videreutviklet i 1998.

I "Estetisk plan 2005" er Olav V's gate definert som "natursteinsgate" og "lyktegate". Målet med dette er å fremheve den som en viktig gangakse og et viktig byrom i sentrum.

Planforslaget er ikke i konflikt med Estetisk plan.

- OLAV Vs GATE Estetiske og arkitektoniske premisser. Levende Oslo 2007

I 2005 avsluttet Hovedstadsaksjonen sitt arbeid med å ruste opp sentrale deler av Oslo sentrum. Prosjektet var et samarbeid mellom Oslo kommune, staten og private gårdeiere. For å videreutvikle og utvide arbeidet med å gjøre byens sentrum mer tilgjengelig og attraktivt ble det opprettet prosjekt, "Levende Oslo", som viderefører Hovedstadsaksjonens arbeid. "Levende Oslo" et samarbeid mellom Oslo kommune, staten og privat næringsliv i sentrum, representert ved Byfolk og Oslo Handelsstands forening. Prosjektet har spesielt fokus på utvikling av byens plasser og torg.

I dokumentet OLAV Vs GATE Estetiske og arkitektoniske premisser er det lagt premisser for utviklingen av planområdet.

"Aksegate, kulturlenke og karakter av kino/teatergaten tas som utgangspunkt for ny premiss. Gaterommet opparbeides som et sentralt byrom med mulighet for et pulserende uteliv og ulike aktiviteter. Byrommet sees på som et "forbindelsesrom" mellom Rådhusplassen og Sentrumsparken hvor siktlinjer mot sjøen ivaretas.

Olav Vs gate omreguleres og opparbeides til gågate. Formålet ivaretar gatens funksjon (kulturlenke og gangakse) og ønske om å få til flere gågater i Oslo. Forslaget tar hensyn til argumentene i Thiis-Evensens premiss (2005), men det tas i større grad hensyn til siktaksen langs Olav Vs gates østside. Det åpnes for at dekket gis en utforming utover føringer for gågate i Estetisk plan. Sammenhengen i vegetasjon vil bli forsterket ved å bruke Olav Vs gates vestsida til beplantning.

Planforslaget følger i sin premissdokumentet i og med at det tilrettelegges for fotgjengere, men det er på bakgrunn av diskusjonene i Levende Oslo foreslått gågate kun i nordre kvartal. Det henvises forøvrig til kapittel 8.1

4.2 Gjeldende regulering

Området er i dag regulert til formålene kjørevei, fortau, trafikkdelel, annet veiareal (grøntareal).

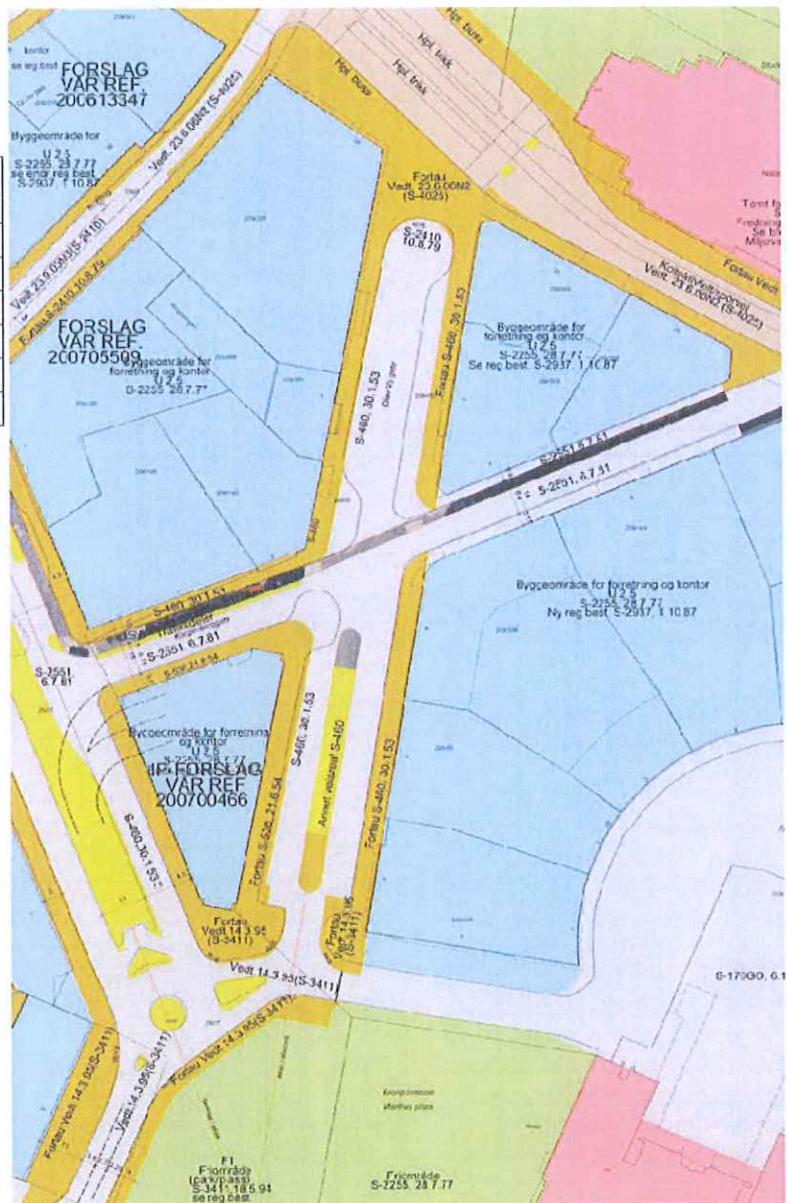
Gjeldende reguleringsplaner i planområdet er listet opp nedenfor

Plan ID	Vedtaksdato
S-460	30.01.1953
S-2410	10.08.1979
S-2551	06.07.1981
S-3411	14.03.1995
S-405	23.06.2006

Pågående planarbeid

- 200700466 Haakon VII's gate, Byggeområde for kanter.
- 200705509 Haakon VII's gate nr 5 209/130, Flytte tekniske rom
- 200711597 Fridtjof Nansens plass 5, 209/48 209/356

Planene vurderes ikke å ha konsekvenser for planforslaget Olav Vs gate – Klingenberggata.



Figur 9 Gjeldende regulering

5. MEDVIRKNING

5.1 Kunngjøringsinnspill

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet for Olav Vs gate og Klengenberggata ble kunngjort i Dagsavisen og Aftenposten 08.06.2007. Grunneiere, berørte, etater og uttalemyndigheter ble varslet direkte ved brev datert 11.06.2007.

Innkommne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt.

Det henvises også til parallell prosess med prosjekt "Levende Oslo" og diverse møter med andre etater og interesser. Se eget punkt nederst i dette kapitlet.

Liste over kunngjøringsinnspill

Nr.	Navn	Datert
1.	Byantikvaren, Oslo kommune	02.07.2007
2.	Helse- og velferdsetaten, Oslo kommune	28.06.2007
3.	Trafikketaten, Oslo kommune	27.06.2007
4.	Norges Handikapforbund	30.06.2007
5.	Eiendomsspar AS, ved Torkildsen, Tennøe & Co. Advokatfirma AS	28.06.2007
6.	AS Oslo Sporveier	27.06.2007
7.	Havtor Eiendom AS	15.06.2007
8.	Hotel Continental	14.06.2007
9.	Aker Eiendomsdrift AS	13.06.2007
10.	Papyrus AS	08.06.2007

Sammendrag av kunngjøringsinnspill

1. Byantikvaren, Oslo kommune 02.07.2007
"Etter Byantikvarens vurdering er det viktig at ikke siktaksen fra Stortingsgata mot sjøen blir brutt og at gateløpet holdes åpent. Utover det har Byantikvaren ingen innspill til oppstart av reguleringsplanarbeid."
2. Helse- og velferdsetaten, Oslo kommune 28.06.2007
 - Det er ingen kjente støyforhold som har betydning for planinitiativet i dette området.
 - Luftkvalitet – Det er viktig å redusere bilbruk i sentrum av helsemessige årsaker. Helse- og velferdsetaten er derfor positive til gågater som bedrer forhold for gående. Det er dessuten viktig å legge godt til rette for kollektivtrafikken og for syklistene.
 - Forurensset grunn – Planområdet ligger i et område der det generelt har vært mye potensielt forurensende virksomhet og trafikk. I slike områder finner man ofte svakt forurensede masser som ikke kan disponeres fritt og som overstiger SFT's normverdier for mest følsom arealbruk (byjord).
 - For prosjekt som innebærer terrenginngrep, gjelder kap. 2. *Opprydding i forurensset grunn ved bygge- og gravearbeid*, i forurensingsforskriften.
3. Trafikketaten, Oslo kommune 27.06.2007
"Trafikketaten har ingen synspunkter på de ulike alternativene som er beskrevet. Det er Trafikketaten som driver den offentlige avgiftsparkeringen i Oslo. Vi har i dag 23 avgiftsplasser og 2 plasser for forflytningshemmede i Olav Vs gate. Ved justering av antall parkeringsplasser mener vi at tilgjengeligheten for forflytningshemmede bør prioriteres. Det er derfor viktig at vi blir holdt orientert i det videre arbeidet."
4. Norges Handikapforbund 30.06.2007

- Universell utforming – tilgjengelighet for alle – skal være et førende prinsipp i all planlegging og i alle tiltak og må synliggjøres i planbestemmelsene i egen paragraf.
 - De sju prinsipper i universell utforming:
 - o Like muligheter for bruk
 - o Fleksibel i bruk
 - o Enkel og intuitiv i bruk
 - o Forståelig informasjon
 - o Toleranse for feil
 - o Lav fysisk anstrengelse
 - o Størrelse og plass for tilgang og bruk
 - Viser til Kommuneplan 2004, Oslo mot 2020
 - o Tilgjengelighet og tilpasning for funksjonshemmede bygges inn i alle kommunale planer og vedtak.
 - Universell utforming er utforming av bygninger, omgivelser, transportmidler og produkter på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming, og der målgruppen er alle mennesker, i alle aldre, størrelser og med ulike ferdigheter.
 - *"Vi vil i denne sammenheng påpeke at universell utforming innebærer en sammenhengende planprosess fra overordnet, langsiktig samfunnsplanlegging til den konkrete utforming."*
 - *"Vi forutsetter at det foreligger tilstrekkelig dokumentasjon på at ovennevnte bestemmelser ivaretas, både vedr. overordnede forhold og hva detaljløsninger, materialvalg og fargesetting angår."*
5. Eiendomsspar AS, ved Torkildsen, Tennø & Co. Advokatfirma AS 28.06.2007
 (Klingenberggaten 4 og Olav Vs gate 6)
"I mine klienters eiendommer drives det forretningsvirksomhet, som er avhengig av at visse rammevilkår for virksomhetene opprettholdes. I denne sammenheng påpekes at det, uavhengig av hvilket reguleringsalternativ man faller ned på, er svært viktig at det ikke gjøres innskrenkninger i muligheter til varelevering til lokalene i mine klienters eiendommer. Det forutsettes således at reguleringsendringene ikke forhindrer at dagens ordning opprettholdes, der biler/ lastebiler som skal levere varer, gis adgang til å kjøre frem til døren til den enkelte virksomhet. Videre forutsettes det at det ikke etableres bussholdeplass (herunder evt. leskur) eller taxiholdeplass foran mine klienters eiendommer."
6. AS Oslo Sporveier 27.06.2007
"Sporveien har i dag buss i Olav Vs gate og i Klingenberggata. I planarbeidet vil det således være viktig å finne frem til gode løsninger for bussen i området. Sporveien ønsker å bli involvert i det videre planarbeidet."
7. Havtor Eiendom AS 15.06.2007
"Vi gjør oppmerksom på at vi er avhengig av adkomst til vårt underjordiske garasjeanlegg i Olav Vs gate 8, og vi ber Dem ta hensyn til dette i Deres arbeid med reguleringsplan for Olav Vs gate. I den sammenheng vil det være mest hensiktsmessig om det alternative forslaget med at 'søndre kvartalet fortsatt skal være åpent for allmenn trafikk' blir gjennomført."
8. Hotel Continental, ved LOF Arkitekter MNAL AS 14.06.2007
 Theatercafeen – *"Vi er derfor svært interessert i hva som skjer på dette hjørnet og ber om mer informasjon. Vi kan gjerne stille på et møte for å drøfte dette, dersom det er hensiktsmessig. Continentalkomplekset har all varelevering, teknisk tiltransport og innkjøring til hotellets garasje fra Klingenberggaten. Denne må opprettholdes med den mulighet det er i dag med fremkommelighet med størrelser opp til semitrailer. Regulering av Olav V kan også påvirke våre næringslokaler i dette området. Continentalkomplekset må derfor få sine behov klarlagt og innarbeidet i planene. Vi ønsker å holdes løpende orientert samt ett møte for å avklare våre synspunkter når dette er formålstjenelig i prosessen."*

9. Aker Eiendomsdrift AS 13.06.2007
"Thiis Gården har beliggenhet tilstøtende til begge gater hvor det er varslet tiltak og vi har grunn til å tro at reguleringen vil påvirke Haakon VIIIs gate hvor vi også tilhører. Vi har allerede en dialog med Frode Hauge i samferdselsetaten ang. bussholdeplasser som ble flyttet til Haakon VIIIs gate i 2005 som et midlertidig tiltak. Og som i årsskifte 2006-07 ble omgjort til et permanent tiltak. Denne bussholdeplassen er med på å skape uholdbare forhold som er tatt opp med Samferdselsetaten ved Frode Hauge. Med bakgrunn i dette ber vi om at vi får oversendt planer og konsekvensanalyse for hva en slik omregulering vil føre til av belastninger for kringliggende områder. Vi tenker da spesifikt på trafikale endringer som parkering/ buss/ taxi samt personbelastninger som disse endringer vil bringe med seg. Videre er det ønskelig å vite om kontakt i samferdselsetaten."
10. Papyrus AS 08.06.2007
"Det står i teksten helt eller delvis til gågate. Hva menes med dette? Som næringsdrivende er vi helt avhengig av vareleveranse hele dagen og at kunder kan få hentet sine varer, som ofte er større gjenstander."

5.2 Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill

- | | |
|-------------------------|--|
| Kunngjøringsinnspill 1 | Bemerkning ivaretas i planforslaget ved å holde beplantningen til den ene siden av Olav Vs gate, den vestlige siden. |
| Kunngjøringsinnspill 2 | Bemerkningen vedrørende forurenset grunn tas til etterretning og videreføres i planarbeidet fram til og med gjennomføring. Avklares nærmere når det blir klart hvor dypt man må gå i grunnen for å gjennomføre tiltaket. |
| Kunngjøringsinnspill 3 | Bemerkningen ivaretas i planforslaget ved å opprettholde to parkeringsplasser for handikappede. Plasseringen er annerledes enn dagens situasjon. |
| Kunngjøringsinnspill 4 | Bemerkningen ivaretas i planforslaget ved at det legges opp til å følge de prinsipper som gjelder for universell utforming. |
| Kunngjøringsinnspill 5 | Bemerkningen vedrørende varelevering ivaretas ved et nytt helhetlig forslag for varelevering i planforslaget. Det foreslås at varelevering periodebegrenses, og en må påregne tilpassede løsninger i byggeperioden. Bemerkningen vedrørende taxiholdeplass foran klientenes eiendommer ivaretas i planforslaget. I planforslaget foreslås bussholdeplass/ kollektivholdeplass i søndre kvartal på østsiden av Olav Vs gate. Dette ligger dermed foran bl.a. Olav Vs gate 6, og er dermed i konflikt med kunngjøringsinnspillet. Endelig plassering av leskur er ikke fastsatt. |
| Kunngjøringsinnspill 6 | Bemerkningen ivaretas i planforslaget ved å tilrettelegge for bussrute gjennom Olav Vs gate og Klingenberggatas østre del og med ny holdeplass i Olav Vs gate nedre kvartal. |
| Kunngjøringsinnspill 7 | Bemerkningen ivaretas i planforslaget. |
| Kunngjøringsinnspill 8 | Bemerkningen ivaretas i planforslaget ved at det ikke gjøres endringer for varelevering for Continentalkomplekset eller hjørnet med Theatercafeen. Bemerkningen vedrørende påvirkning av næringslokaler som ligger ut mot Olav Vs gate tas til orientering. Det kan i byggeperioden antas negativ påvirkning for næringslivet i området. |
| Kunngjøringsinnspill 9 | Planforslaget omfatter ikke Haakon VIIIs gate. Forøvrig tas bemerkningen til orientering. |
| Kunngjøringsinnspill 10 | Bemerkningen vedrørende varelevering ivaretas i planforslaget, men med en periodebegrenset og tilpasset løsning for varelevering i byggeperioden. |

5.3 Planinitiativet og dets behandling i Planforum

September 2009 ble det sendt inn nytt planinitiativ til PBE. Dette siden planarbeidet viste at forslaget er nokså omstridt. Behandlingen i Planforum ville være en indikator på hvilke overordnede føringene prosjektet bør ivareta.

Planinitiativet ble behandlet i Planforum i januar 2010.

Planforumet anbefaler forslaget om å gjøre øvre del av Olav Vs gt til gågate, både ut fra Gatebruksplanens prinsipper og ut fra dette byrommets spesielle rolle som bymessig uteoppholdsareal og som siktakse. Kjøremonsteret opprettholder en fleksibilitet i forhold til kollektivfremkommelighet og varelevering, samtidig som Olav Vs gt nedenfor Klingenberggata får bredere fortau og en tryggere parkeringsløsning.

Av de to alternativene anbefales alternativ A.

5.4 Møter

Det har i arbeidet med prosjektet vært avholdt en rekke møter der etater og andre instanser har hatt muligheter til å kommentere foreløpige skisser og komme med direkte forslag til endringer.

Dato	Deltagere utover SAM og prosjektgruppa	Tema og konklusjoner
25.05.2007	Oslo Sporveier	Særmøte med Oslo Sporveier Generelt gjensidig informasjonsmøte. Drøftet alternative steder for bussholdeplass og utforming
11.09.2007	PBE	Særmøte med Plan- og bygningsetaten PBE ba om å bli involvert i detaljplanarbeidet. PBE bekreftet at det vil være behov for fullstendig reguleringsbehandling.
18.10.2007	Trafikketaten, Friluftsetaten, Sporveien, Politiet,	Presentasjon av dagens situasjon og forprosjektrapport. Orientering om innkomne merknader/innspill Møtet tok opp en rekke temaer og konkluderte med at det skulle sees nærmere på: Snumuligheter i Olav V's gate, innpassing av MC-plass, flere sykkelparkeringsplasser, gatebredder, tilpassing av bussholdeplass, revisjon av skiltplan, lehus i Klingenberggata.
07.11.2007	Handicapforbundet, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) Blindeforbundet	Særmøte vedr. universell utforming. SAM gjennomgikk forslag til forprosjekt og videre prosess. Påfølgende diskusjon der det framkom en hel del innspill relatert til universell utforming og tilgjengelighet for alle. HCP – minst 2, taxiholdeplass viktig, Fotgjengerkryssing i Klingenberggata må sikres, trinnfrie atkomster til byggene, tilgjengelighet til uteservering, ledelinjer til trygge kryssinger, skille mellom møbleringssoner og gangsoner.
03.12.2007	Byfolk, Gårdeierne, Levende Oslo,	Gjennomgang av SAMs planforslag, gjennomgang av gårdeiernes forslag, påfølgende diskusjon. Ønskelig med oppfølgingsmøte (arbeidsmøte)
10.01.2008	Byfolk, Gårdeierne	Diskusjon for å se på muligheten til å komme fram til et omforent forslag. Enighet om å la de to landskapsarkitektmiljøene forsøke å skissere en felles løsning
07.02.2008	Byfolk, Gårdeierne	Nytt "mellomalternativ" ble presentert og diskutert. Konkludert med å utvikle dette videre for kommende presentasjon i prosjekt "Levende Oslo".
11.03.2008	PBE, Byantikvaren, Friluftsetaten, rådet for byarkitektur, Arkitekthøgskolen, "Levende Oslo", fagutvalget	Møtet drøftet premissene for utforming av Olav Vs gate og konkluderte med å opprettholde gågate i hele gatelengden som anvist i foreliggende premissplan

25.03.2009	Byfolk, Levende Oslo	Gårdeierne i Olav Vs gate har gått bort fra forslaget om trær i gata, mens Levende Oslo premissen som er laget for Olav Vs gate sier at det skal være allé i gata. Møte for å drøfte foreliggende nye skisser. Gårdeierne ble avslutningsvis bedt om å vurdere en gang til om de kan tenke seg trær i gata, da fortrinnsvis en rad på gatas vestsida.
14.09.2009	PBE	Praktisk møte med PBE for å drøfte prosessen videre etter at det da foreliggende beslutning om innholdet i planen. PBE ber om at det sendes inn planinitiativ så snart som mulig.
06.10.2009	Ruter	Møte vedrørende plassering av busstopp og behov for lehus. Ruter ønsker at dagens holdeplass i Olav Vs gate nedre kvartal opprettholdes og bygges ut til høystandard plass med lehus.

6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

6.1 Planens intensjon

Hovedintensjonen med planforslaget er å oppruste Olav Vs gate til en mere estetisk, attraktiv og fotgjengervennlig gate som tilrettelegger for sammenhengende kontakt mellom områdene rundt Nationaltheatret/ Karl Johans gate og områdene rundt Rådhusplassen/ Aker brygge. Ved å omregulere Olav Vs gate helt eller delvis til gågate bedres forholdene for de gående, med økte kvalitet på opphold i det offentlige byrommet. Et viktig forhold har vært å ivareta siktaksen mot fjorden.

Olav Vs gate er en av de viktigste gangforbindelsene mellom sentrumsområdene rundt Nationaltheatret og Rådhusplassen, havna og sjøen. Kartet i Gatebruksplanen over gågatenettet viser den manglende lenken i gågatenettet (vedlegg 03).

Olav Vs gate er og en viktig gate for kulturlivet i hovedstaden og er omgitt av et variert næringsliv. Ved opparbeidelse etter planforslaget kan gaten også bli et ledd i en grønnstruktur som strekker seg fra Slottsparken til Rådhusplassen.



Figur 10 Tre viktige koblinger som kan styrkes ved omregulering av Olav Vs gate

Olav Vs gate er i dag en forretningsgate med blandet trafikk, parkering og varelevering. Stor andel myke trafikanter og kryssende trafikk kan potensielt skape trafiksikkerhetsmessige konflikter. Ved å omregulere til gågate kan konflikter mellom kjørende trafikk og fotgjengerer reduseres, og det

medfører miljøfordeler som reduserte støv- og støyplager, mulighet for økt beplantning og mer rom for uteopphold og utendørsnæring.

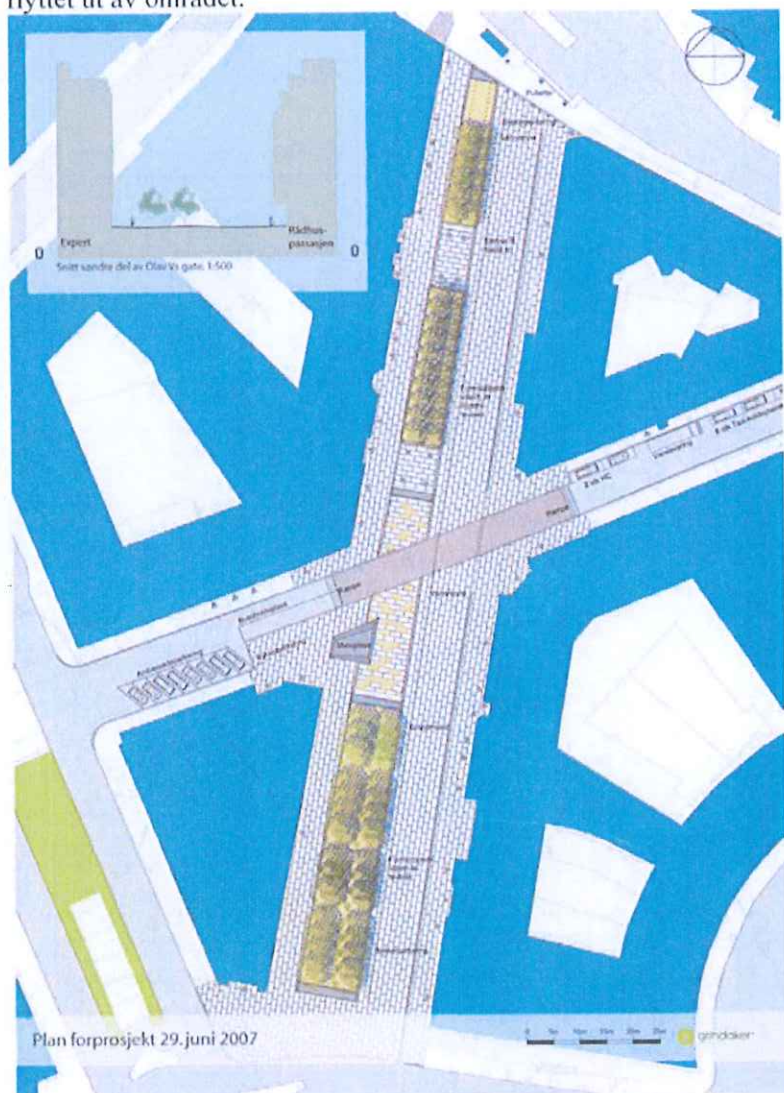
6.2 Løsningsutvikling

I arbeidet med reguleringsplanen i 2007 og 2008 ble det sett på to hovedalternativer som begge ble vurdert å gi stor grad av måloppnåelse, men som innebar forskjellige løsninger på en del sentrale elementer i planen.

De to hovedalternativene var:

Alt A "Gågate i begge kvartal"

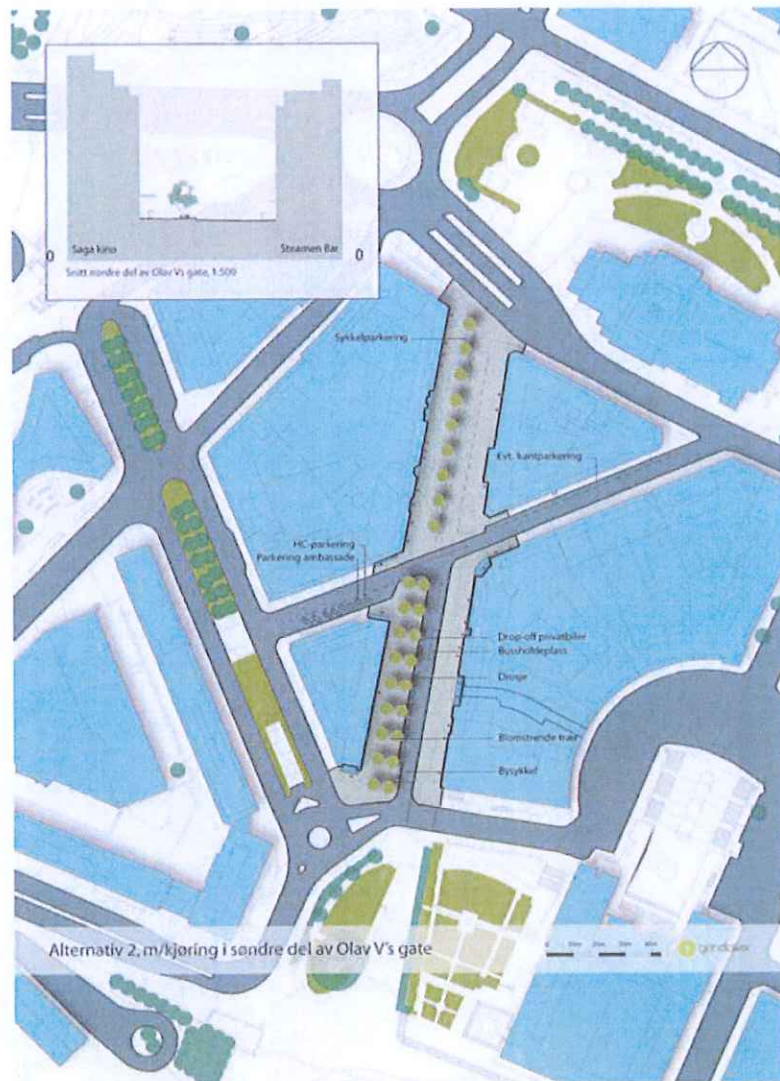
Alternativet innebar gågate i hele Olav Vs gate. Kjøremønsteret ville bli endret slik at kjøreatkomst til området ville skje via Klingenberggata, enveiskjørt fra vest mot øst. Bussholdeplass var foreslått i Klingenberggata mens Taxiholdeplassen var forutsatt flyttet ut av området.



Figur 11 Forprosjekt juni 2007, Gågate i begge kvartal

Alt B
”Gågate i øvre kvartal”

Alternativet innebar gågate i øvre kvartal i Olav Vs gate mens søndre kvartal skulle opprettholdes som kjøregata med redusert bredde og brede fortausarealer på hver side. Bussholdeplass og Taxiholdeplass ble lagt i Olav Vs gate, nedre kvartal. (Gatebruksplanen beskriver dette forslaget.)



Figur 12 Forprosjekt juni 2007, Gågate i øvre kvartal

Samferdselsetatens primære ønske om gågate i begge kvartaler synliggjorde interessekonflikter i forhold til lokale næringsinteresser. Konsekvensen av uenigheten ble at Samferdselsetaten valgte å trekke det da foreliggende reguleringsplanforslaget (alt A og alt B) og starte opp igjen planarbeidet.

Pr juni 2009 forelå et sett av forutsetninger for slutføring av arbeidet med reguleringsplanen

- Gågate etableres i øvre kvartal
- Olav Vs skal være en tregate ihht estetisk plan
- Det skal fokuseres på å øke antallet parkeringsplasser

Planforslaget som legges frem med denne planbeskrivelsen er en plan i to alternativer, der forskjellen kun ligger i østre delen av Klingenberggata - planforslag alternativ 1 - brede fortau i Klingenberggata, planforslag alternativ 2 - smale fortau i Klingenberggata med noe mer parkering. Begrunnelse for at planforslaget fremlegges i to alternativer følger i de neste kapitlene.

6.3 Temabeskrivelser for planforslagene

Nedenfor er de aktuelle tema i planforslaget beskrevet, og planforslagene er vist på vedlagte illustrasjonsplaner og plankart. (jfr. vedlagt tegning L101 og L102)

Utforming og estetikk

I planforslaget for Olav Vs gate foreslås det plantet trær i en gjennomgående rekke på vestsiden av gata. Denne plasseringen er valgt for å beholde siktaksen mellom Nationaltheatret og Rådhuskaia. Det er etter studier av ulike plasseringer av trekker i en 3D-modell konkludert med at dette gir best sikt på langs av gata. Gateløpet er bredest nede ved Kronprinsesse Märthas plass og smalner hele veien opp til Stortingsgata. For å opprettholde og forsterke denne perspektiviske formen på gata er trekkeren foreslått parallell med vestfasaden i gata.

Olav Vs gates betydning som forbindelseslenke og siktakse mellom de sentrale byrom rundt Nationaltheatret og Rådhusplassen tas vare på med stor åpenhet langs gatens østre halvdel. Bredden på gaterommet gir romslig plass til gangtrafikk og aktivitet langs den delen av gata som har mest sol på ettermiddags- og kveldstid. (Øvre kvartal).

Byrom

Gode byrom danner rammer for liv og aktivitet, og innbyr til opphold og opplevelse. Gode byrom kan oppfattes som gater og plasser med god estetisk utforming, med gode løsninger tilpasset alle brukergrupper ved bl.a. møblering, beplantning, utsmykking, belysning og tekniske innretninger.

Hensikten med ombyggingen er å omdanne Olav Vs gate til et attraktivt byrom som skaper gode rammer for opphold og opplevelser. Redusert biltrafikk vil ”rydde” i det estetiske uttrykket og gi økt trafiksikkerhet for gående. Planforslaget innebærer at byrommets kvalitet kan bedres og gi bedre sammenheng mellom byromsstrukturene enn i dagens situasjon.

Gågate

I planforslaget er det skissert to bevegelsessoner som atskilles av trekkeren. Bevegelsessonen med 6,0 meters bredde mellom vestfasaden av Olav Vs gate og trekkeren formidler gangtrafikk og gir samtidig god atkomst til blant annet Saga kino og Chat Noir.

Illustrasjonen nedenfor viser et oversiktsbilde over Olav Vs gate sett i retning Rådhusplassen. Illustrasjonen viser prinsippene i planforslaget, og trekkeren langs gatens fasade på vestsiden.



Figur 13 3D modell av Olav Vs gate sett mot sør

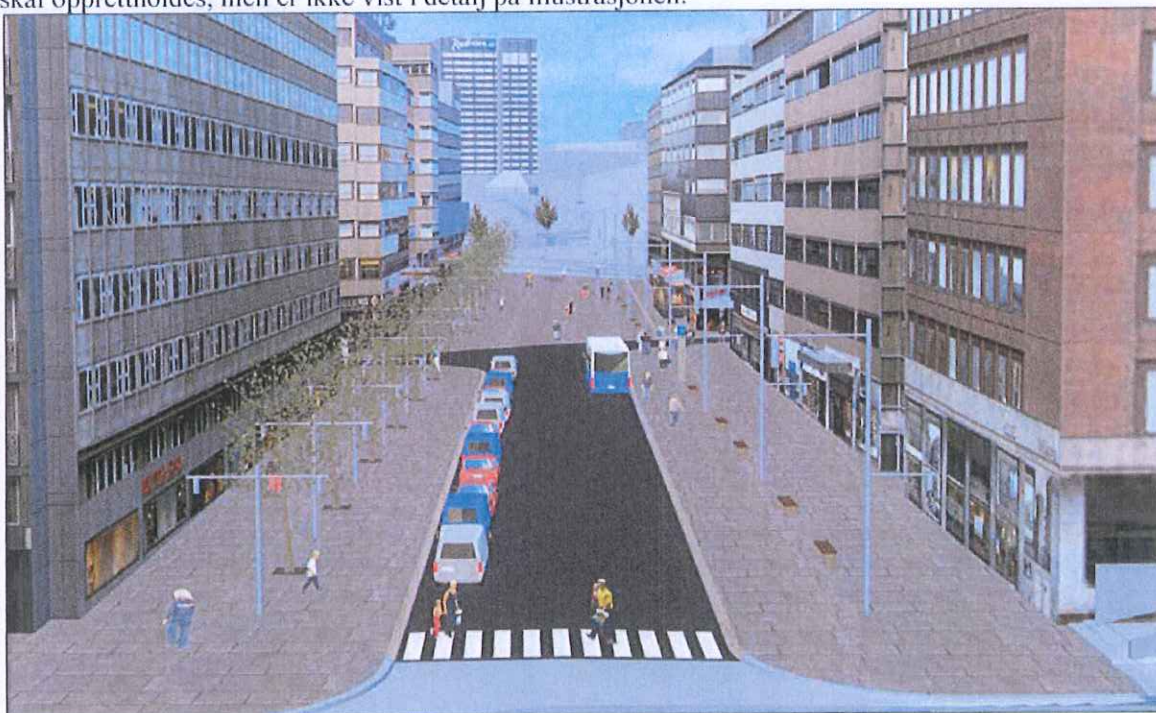
Fortau

I planforslaget er det brede fortau på hver side av enveisregulert gate med 2-3 felter hvorav ett felt er gjennomgående. Fortauet på vestsiden har gjennomgående trerekke, hvor bevegelsessonen på 6,0 meters bredde mellom fasade og trerekke videreføres. Fortauet på østsiden har ikke beplantning, og har gangsoner med bredde 9,5 til 12,5 meter avhengig av fasaden på byggene i kvartalet.

Trafikksystem

Veiarealet i Olav Vs gate nedre kvartal er delt i tre, hvor feltet på vestsiden har areal avsatt til 7 parkeringsplasser for taxi langs kantstein, og 5 parkeringsplasser for personbil i tidsrom utenom varelevering. Feltet på østsiden har areal avsatt til varelevering, atkomst til parkeringskjeller og bussholdeplass. Midtfeltet er avsatt til kjørefelt for enveistrafikk i sør-nord retning opp til krysset med Klingenberggata. Kjørefeltet merkes med bredde på 4,0 meter. I krysset Olav Vs gate og Klingenberggata har kjøretøy valget mellom å kjøre vestover til Håkon VII's gate eller kjøre østover til Stortingsgata.

Illustrasjonen nedenfor viser nedre kvartal av Olav Vs gate sett fra Kronprinsesse Märthas plass i retning Nationaltheatret med varelevering, parkering og taxi langs gatens vestlige side. Langs østre side ligger varelevering og høystandard bussholdeplass. Atkomst til parkeringskjeller i Olav Vs gate 8 skal opprettholdes, men er ikke vist i detalj på illustrasjonen.



Figur 14 3D modell av Olav Vs gate sett mot nord

Kollektivtransport

Dagens bussholdeplass beholdes i nedre kvartal i Olav Vs gate og utformes etter gjeldende prinsipper for universell utforming som en høystandard holdeplass. Det avsettes areal til leskur på fortauet. Kjøremønsteret for kollektivtrafikken opprettholdes med kjøring opp Olav Vs gate fra Kronprinsesse Märthas plass og høyresving ut i Klingenberggata i retning Stortingsgata. Krysset mellom Olav Vs gate og Klingenberggata er dimensjonert slik at høyre- og venstresving er mulig uten å komme i konflikt med parkerte kjøretøy.

Parkering og taxi

Holdeplass for Taxi som i dag dominerer øvre del av Olav Vs gate, foreslås flyttet til det søndre kvartalet. Dagens plassering er uheldig både opplevelsesmessig, estetisk og i forhold til forurensning. Tomgangskjøring på holdeplassen anses å være til større sjenanse i den øvre enn i den nedre delen av gata. Det er avsatt plass til 7 biler.

Parkeringstilbud for sykler opprettholdes, men får en annen plassering enn i dag. Sykkelparkering fordeles på 4 steder i Olav Vs gate/Klingenberggata med til sammen minimum 117 plasser som fordeles i hele planområdet. I tillegg settes det av plass til minimum 18 bysykkelplasser.

Parkeringstilbudet for handikappede opprettholdes ved 2 plasser i Klingenberggatas vestre del.

Atkomst til parkeringskjeller i Olav Vs gate 8 vil bli opprettholdt slik det er i dag.

Parkeringstilbudet for personbiler reduseres i forhold til dagens situasjon. Planforslaget inneholder to alternative løsninger, med henholdsvis ensidig og tosidig parkering i Klingenberggatas østre del. (Se kapittel 6.4)

Funksjon	Planforslag 1	Planforslag 2
Personbil	10 (inkl 5 ambassade)	22 (inkl 5 ambassade)
Kombinert parkering - varelevering	14	11
HCP - parkering	2	2
MC-El bil	3	3
Total parkering	29	38
Parkeringsplass, sykkel	Minimum 117 plasser som fordeles i hele planområdet	Minimum 117 plasser som fordeles i hele planområdet
Parkeringsplass, bysykkel	Minimum 18 plasser	Minimum 18 plasser

Planforslag 1 har ensidig parkering i østre del av Klingenberggata.

Planforslag 2 har tosidig parkering og smalt fortau i østre del av Klingenberggata.

Varelevering

Ved opparbeidelse av Olav Vs gate til gågate i øvre kvartal, ivaretas god framkommelighet for varetransport. Et framtidig flatt gategulv og fravær av personbiltrafikk er til fordel for varetransporten. Varelevering i gågata skiltes særskilt med tidsbegrensning, fastsatt av Oslo kommune. I resten av planområdet er det mulighet til å avsette areal for varelevering ved parkering langs kantstein i begge retninger av Klingenberggata og begge sider av Olav Vs gate. Lengdene på areal for varelevering varierer fra 15-30,0 meter.

Bepantning

Trærne i Olav Vs gate plantes i en rekke og det forutsettes at trærne er oppstammede slik at det blir fri passasje og mulighet for opphold under trærne. For å unngå fragmentering av gategulvet anbefaler vi ikke bruk av busker og rabatter i Olav Vs gate.

I en høyt belastet bysituasjon vil sammenhengende og avgrensede volum med trær plantet i rotvennlig forsterkningslag gi gode vekstbetingelser. Artsvalg er ikke vurdert i reguleringsplanen, men for å gi Olav Vs gate en egen identitet bør det vurderes plantet andre arter enn de mest vanlig gate- og bytrærne som for eksempel lind. Det kan vurderes benyttet samme art i hele gata eller det kan benyttes grupper av ulike arter som gir varierende blomstring og høstfarger. I tillegg kan det vurderes mer eksotiske arter som f. eks. robinia eller platan.

Illustrasjonen nedenfor viser forutsetningen om å bruke oppstammede trær ved beplantningen av gatene i planområdet. Dette eksemplet er fra Klingeberggatas vestlige gateløp, og illustrerer at god høyde under trekkene er viktig for at fri ferdsel på fortauet skal være mulig og for å ha muligheten til å plassere ut f.eks. benker og sykkelstativ.



Figur 15 3D modell av Klingenberggata sett mot øst

Materialvalg og møblering

Materialvalg, møblering og utstyr for øvrig blir endelig fastlagt i byggeplanen. I vedlagte illustrasjonsplaner foreslås det at gågaten og gangarealene langs fasadene i Olav V's gate får belegg av granittheller. For å oppnå en best mulig helhet mellom øvre og nedre del av gata er det ønskelig med belegg av naturstein i hele gatas tverrsnitt også i nedre del. Kjørearealene i Olav V's gate foreslås derfor belagt med storgatestein av en noe mørkere farge enn hellene på gangarealene. Det foreslås benyttet storgatestein med saget og gradet overflate. Slik stein gir et slett belegg med samme overflatestruktur som granitthellene. Belegg av storgatestein på kjørearealene vil også være med på å understreke gata som fotgjengergate og oppfordre til kjøring på fotgjengernes premisser.

Alle kanter, lister og markeringer utføres i utgangspunktet i lys granitt av samme type som ellers i sentrum. Spesielle elementer og deler av kantene kan utføres i annen type granitt.

Fortauene i Klingenberggata foreslås med belegg av granittheller og kantstein av granitt, og kjørearealene asfalteres. Benker kan integreres mellom trærne og sykkelstativ må plasseres i sammenheng med trebeskyttere slik at ikke stammer og rothalsler beskadiges av sykkelhåndtering.

Belysning

Olav Vs gate og Klingenberggata foreslås belyst med mastearmaturer plassert på begge sider av gata. Det foreslås benyttet armaturer som gir godt, men ikke blendende lys. Armaturtype og eventuell supplerende belysning fastlegges nærmere i forhold til endelig utforming i byggeplanen.

Illustrasjonen nedenfor viser hvordan fortauet i Olav Vs gate, nedre kvartal, kan bli etter omreguleringen. Riktig gatebelysning er viktig så gaten ikke fremstår som en mørk og utrygg gate. På vestsiden står mastearmaturene mellom trærne i trekken. Fortau og gågatearealene kan møbleres med bl.a. benker, avfallsposter, leskur og annet gatemøblement. Det er da viktig at plassering av slikt møblement ikke skaper konflikter for de som skal bruke gaten.



Figur 16 3D modell av Olav Vs gate, søndre kvartal i bakkeplan

Håndtering av overflatevann

Infrastrukturen for håndtering av overflatevann gjøres etter enkle prinsipper for avvanning. Olav Vs gate har svakt fall i lengderetning fra Stortingsgata mot sjøen. I gågatekvartalet plasseres sluk i vannrenna på østsiden av gata, og i nedre kvartal og i Klingenberggata blir det sluk i kjørebanelangskantstein. Overvannet ledes via gatesluk til eksisterende overvannsledninger.

Denne vannrenna vil kunne ha en kombinert funksjon som ledelinje i denne delen av Olav Vs gate. Vannrenna er vist på illustrasjonen nedenfor som den lysegrå linja foran fasen. Illustrasjonen viser Olav Vs gate mot Rådhusplassen i gateplan.

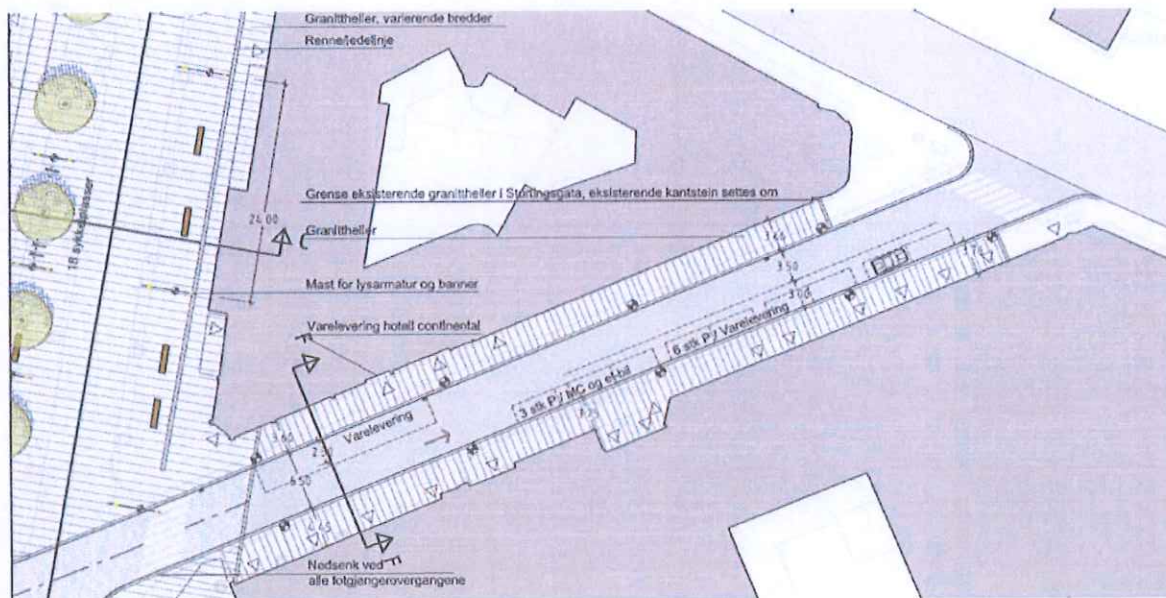


Figur 17 3D modell av Olav Vs gate, nordre kvartal i bakkeplan, vannrenne til venstre i bildet

6.4 Beskrivelse av forskjellen mellom planforslag 1 og planforslag 2

Det er utviklet to planforslag der forskjellen kun ligger i håndteringen av parkeringsplasser i østre del av Klingenberggata. Forskjellen på de to planforslagene er at de har henholdsvis ensidig og tosidig gateparkering, som medfører forskjellige fortausbredder og forskjellig utforming av fortau og parkeringsareal.

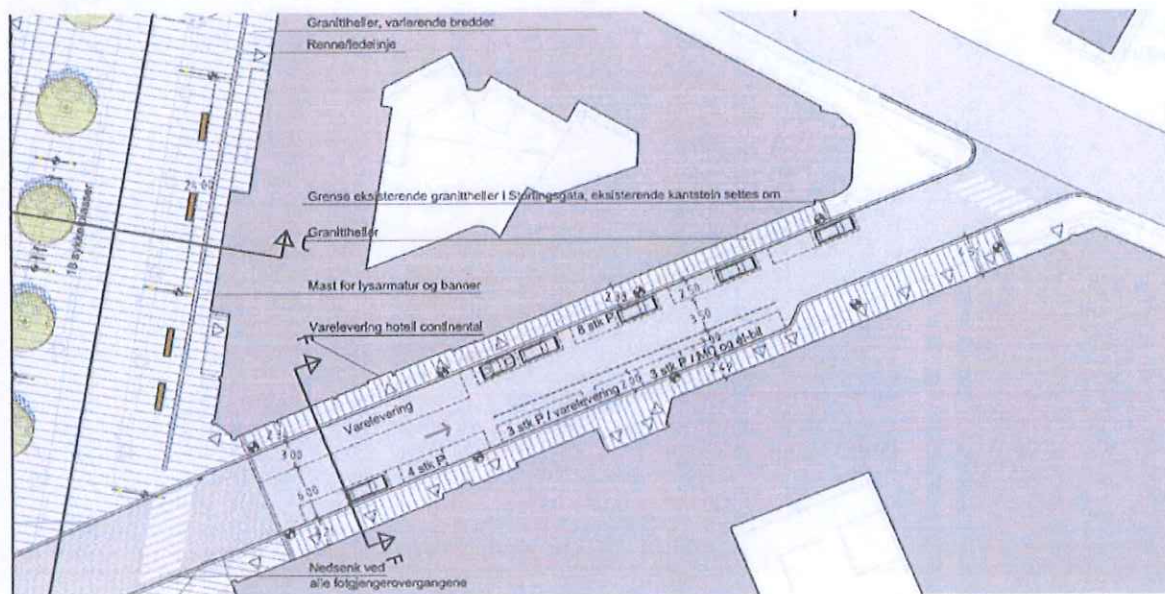
Planforslag 1



Figur 18 Planforslag 1, ensidig gateparkering i Klingenberggata, østre del.

Som vist i utsnittet over har planforslag 1 kun gateparkering på sørsiden av Klingenberggata. Fortausbredden på nordsiden kan dermed opparbeides med bredde ca. 3.60 meter, og med bredde fra 3.75 til 4.45 meter på sørsiden.

Planforslag 2



Figur 19 Planforslag 2, tosidig gateparkering i Klingenberggata, østre del

Som vist i utsnittet over har planforslag 2 gateparkering på begge sider av Klingenberggata. Fortausbredden må da reduseres til ca 2.35 meter på nordsiden, og til bredde varierende mellom ca 2.50 til 4.45 meter på sørsiden. Dette tilsvarer en bredde på søndre fortau som er ca. 45 cm smalere enn dagens langs den delen der det er kantsteinsparkering.

Planforslag alternativ 2 oppfyller ikke minimumskravene til fortausbredde som Oslo kommune, Samferdselsetaten krever. Fortausbredden bør være over 3 meter og som minimum 2.5 meter. Dette begrunnes blant annet i forhold til vedlikeholdsarbeid, snøbrøyting og framkommelighet. Lysmaster vil bli plassert ca 60 cm fra kantstein og medfører at passasjen på det smaleste vil bli ca 1.70 meter bred. Dette er ikke tilfredsstillende verken for vedlikehold eller for framkommelighet for gående og rullestolbrukere. Det er ikke mulig for rullestoler og barnevogner å passere hverandre ved stolpene!

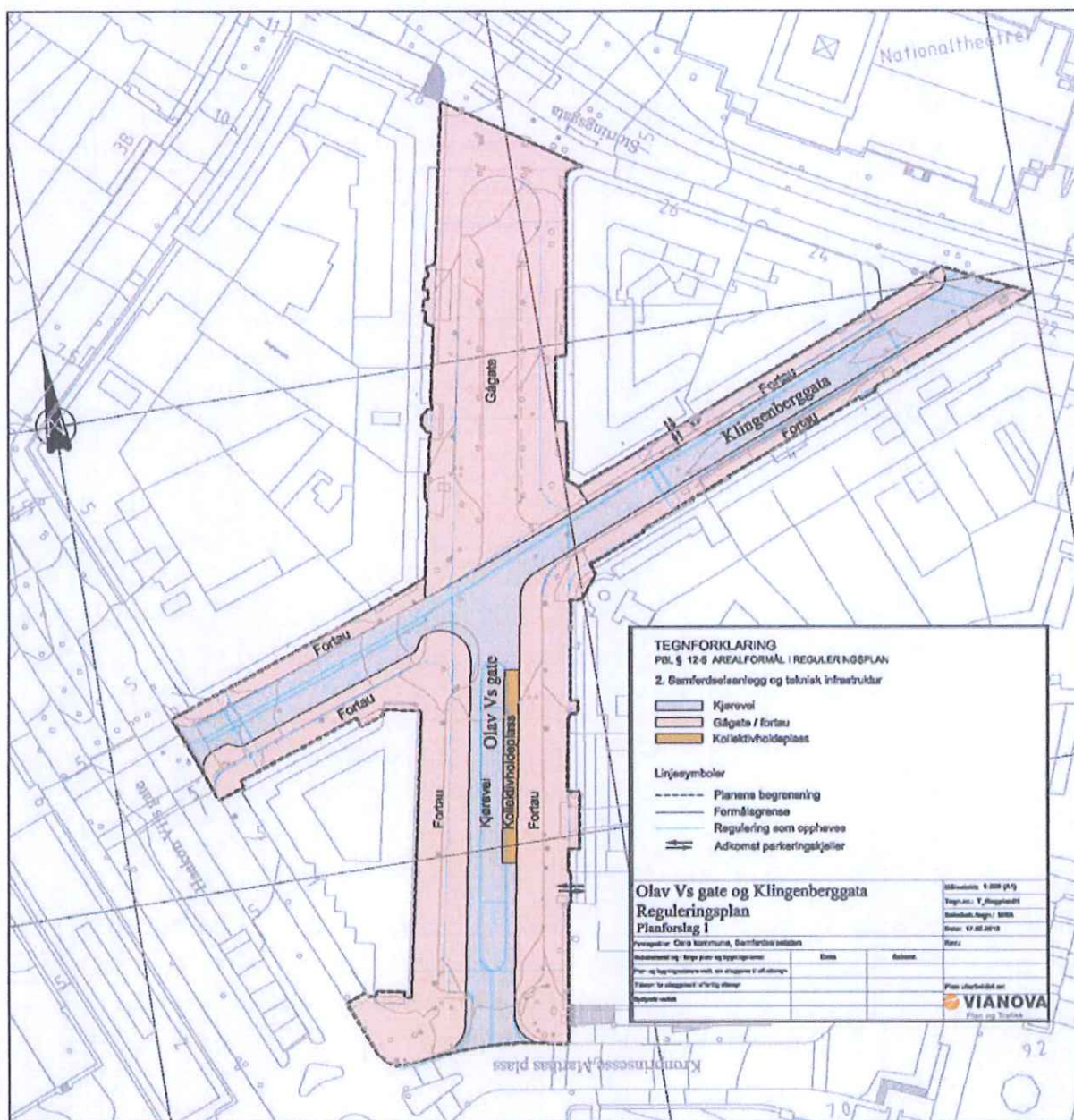
Gatebruksplanen for vestre del av Oslo sentrum legger for øvrig opp til kun ensidig parkering langs Klingeberggatas østre del. (Jfr. vedlegg 3.)

7. PLANSKISSEN

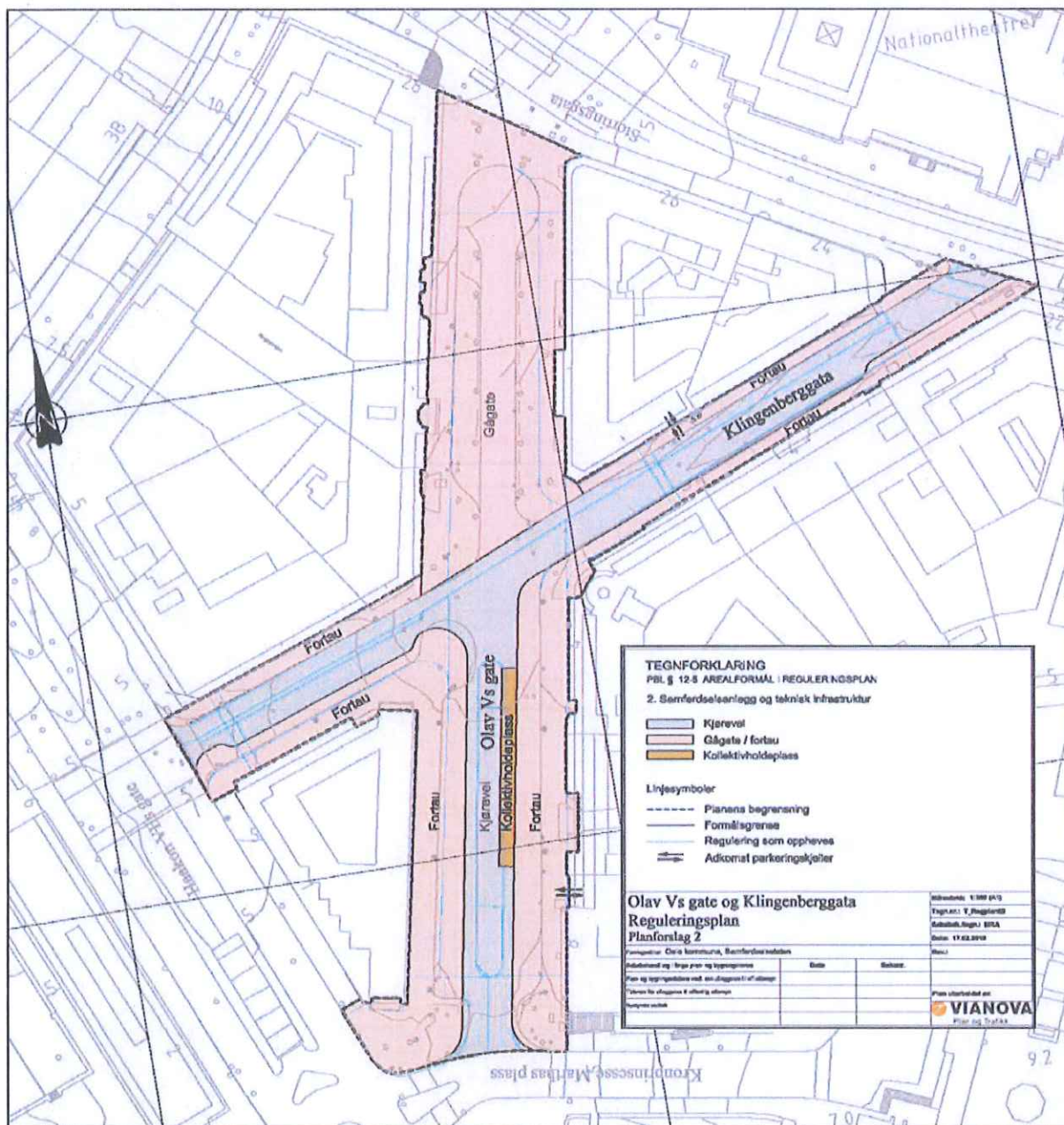
7.1 Reguleringsformål

Reguleringsforslaget omfatter følgende formål:

- Offentlig trafikkområde (Plan- og bygningsloven, § 12-5, 2. ledd nr. 2)
 - Areal for kjørevei
 - Areal for fortau/ gågate
 - Areal for kollektivholdeplass (busstopp)



Figur 20 Planforslag 1 - reguleringsplankart for Olav Vs gate og Klingenberggata
 (Kartet er ikke målestokkriktig, se vedlagt plankart i A3)



Figur 21 Planforslag 2 - reguleringsplankart for Olav Vs gate og Klingenberggata
 (Kartet er ikke målestokkriktig, se vedlagt plankart i A3)

Formål kjørefelt - Klingenberggata

Formålet kjørefelt får en noe endret geometrisk utforming i forhold til dagens situasjon. I østre del vil kjørefeltets utforming avhenge av hvilken parkerings- og fortausløsning som velges. (Jfr. planforslag 1 og planforslag 2)

Formål kjørefelt - Olav Vs gate nedre kvartal

Formålet kjørefelt får en noe endret geometrisk utforming i forhold til dagens situasjon. Gjennomgående bredde mellom kantsteiner blir 10,0 meter der høystandard bussholdeplass og taxi/parkering og varelevering inngår.

Formål gågate - Olav Vs gate – øvre kvartal

Gaten foreslås utformet som en sammenhengende gågate fra Klingenberggata i sør til Stortingsgata i nord. Gågaten vil ha en svak helling nedover fra nord mot sør, og total bredde blir fra 25,0 til 29,0 meter avhengig av bygningsfasadene, inkludert trerekke.

Endelig geometrisk utforming av gågaten fastsettes i byggeplanen. Byggeplanen for planforslaget vil spesifisere gateelementenes utforming og plassering i gaterommet. Slike gateelementer er trerekken, endelig plassering og utforming av sykkelparkering, typer gatemøblering, typer belysning, material- og fargevalg på beleg, samt teknisk infrastruktur.

Formål fortau – Klingenberggata

Fortausbreddene i Klingenberggata varierer i de to planforslagene. Dette gjelder for den østre delen av gaten, hvor det foreslås to forskjellige løsninger for gateutforming og parkeringsløsning. Utforming av fortau vil kunne bli forskjellig ut fra valg av parkeringsløsning. (Se vedlagte plankart og oversiktstegninger)

Forskjellen på fortausbredde i planforslag 1 og planforslag 2 er framstilt nedenfor.	
Planforslag alternativ 1	Fortau på nordsiden foreslås med bredde fra 3.60 til 3.66 meter og på sørsiden med bredde fra 3.75 til 4.45 meter. (ved ensidig parkering)
Planforslag alternativ 2	Fortau på nordsiden foreslås med bredde fra 2.34 til 2.38 meter og på sørsiden med bredde 2.49 til 4.51 meter, dvs. smalere enn dagens. (ved tosidig parkering)

I Klingeberggatas vestre del er fortauet 3,5 meter bredt på nordsiden, og 6,0 bredt meter på sørsiden.

Formål fortau – Olav Vs gate søndre del

Fortausbredder gjennomgående 9,5 meter på vestsiden, og fra 9,5 til 12,5 meter på østsiden. Det vil være areal til å plassere lehus for bussholdeplassen på dette fortauet.

7.2 Beskrivelse av planforslagene

Planområdet omfatter hele Olav Vs gate og hele Klingenberggata i Oslo. Olav Vs gate foreslås som gågate på strekningen fra Klingenberggata til Stortingsgata. Det foreslås at strekningen Kronprinsesse Märthas plass til Klingenberggata opprettholdes som kjøregate, men den enveisreguleres og at fortau og parkeringsplasser justeres og oppgraderes. I stedet for dagens parkering vinkelrett på kantstein i dette nederste kvartalet foreslås her parkering langs kantstein. Med gatebredde på 10,0 meter skapes det rom for brede gangsoner på begge sider av gata.

Klingenberggata blir enveiskjørt både mot vest, Haakon VII's gate og mot øst, Stortingsgata med utgangspunkt i krysset med Olav Vs gate. Dette tilsvarer dagens situasjon.

Oppsummering av planforslagets parkeringsfunksjoner

Funksjon	Planforslag 1	Planforslag 2
Personbil	10 (inkl 5 ambassade)	22 (inkl 5 ambassade)
Kombinert parkering - varelevering	14	11
HCP - parkering	2	2
MC-EI bil	3	3
Total parkering	29	38
Parkeringsplass, sykkel	Minimum 117 plasser som fordeles i hele planområdet	Minimum 117 plasser som fordeles i hele planområdet
Parkeringsplass, bysykkel	Minimum 18 plasser	Minimum 18 plasser

Planforslag 1 har ensidig parkering i østre del av Klingenberggata.

Planforslag 2 har tosidig parkering og smalt fortau i østre del av Klingenberggata.

Landskap

I begge kvartalene i Olav Vs gate foreslås plantet trær i en rekke. Det forutsettes at trærne er oppstammede slik at det blir fri passasje og mulighet for opphold under trærne. Trerekken plantes på vestsiden av gata i begge kvartalene, og det skal benyttes allergivennlige planteslag.

Miljøfaglige forhold

Planforslaget foreslår omregulering til gågate og dette reduserer kjøretøymengden i området. Dagens forhold med støy-, støv- og eksosforurensing samt vibrasjoner fra kjøretøy vil bli noe redusert etter gjennomføringen av planforslaget.

Trafikkforhold

All trafikk til området vil bli fra Kronprinsesse Märthas plass som idag. Olav Vs gates øvre kvartal omreguleres til gågate med tidssone for varelevering – eksempelvis 07:00 – 11. Klingenberggata blir enveiskjørt fra vest mot øst i den østre delen og fra øst mot vest i den vestre delen, som idag. I nedre kvartal blir Olav Vs gate enveiskjørt fra Kronprinsesse Märthas plass med utkjøring i Klingenberggata.

Ved gjennomføring av planforslaget forventes en marginalt redusert risiko for trafikkulykker pga. at Olav Vs gate omreguleres til gågate i det nordre kvartalet.

Taxiholdeplassen flyttes fra Olav Vs gate øvre kvartal til vestsiden i søndre kvartal i samme gate. Planforslaget gir mulighet for oppmerking av 7 taxiholdeplasser.

Planforslaget beholder kollektivholdeplass i søndre kvartal i Olav Vs gate med stopp langs østsiden av gaten. Bussholdeplassen beslaglegger ca 40 meter langs fortauet. I tilknytning til høystandard holdeplass skal det plasseres lehus. Holdeplassen skal utformes etter prinsippene for universell utforming.

To parkeringsplasser for handikappede anlegges i Klingenberggatas vestre del på hjørnet ved Olav Vs gate. Det er også mulig å benytte et antall av parkeringsplassene i Klingenberggatas vestre del til parkeringsplasser for handikappede dersom dette anses hensiktsmessig. Parkeringsplasser for ambassadeparkering opprettholdes.

Atkomst til og utkjøring fra parkeringskjeller i Olav Vs gate 8 opprettholdes slik den er i dag.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for reguleringsforslaget. (Vedlegg 01) Den samlede risikoen for trafikkulykker vurderes redusert ved gjennomføring av planforslaget. Analysen har ikke avdekket at tiltaket har noen unormal risiko eller sårbarhet utover det som anses som normalt for en slik type bygate.

For gågaten vurderes den største risikoen for ulykker å være knyttet til funksjonen vareleveranser. Risikoen for ulykker anses dog som lav ettersom kjøretøyene forventes å holde lav hastighet og forholde seg til gående ved kjøring i gågaten. Varelevering anbefales tidsbegrenset til perioder av døgnet med lav andel myke trafikanter.

Forøvrig vil kryssingspunktene mellom forgjengerstrømmene i Olav Vs Vs gate og trafikken i Klingenberggata representere potensielle ulykkespunkter. Ved at Klingenberggata ikke er gjennomgående vil igjen hastighetsnivået være svært lavt og ulykkesrisikoen vurderes som liten. Kjøremønsteret i planforslaget anses å være mer oversiktlig enn dagens situasjon, og dette anses å kunne ha en positiv effekt i forhold til reduksjon av ulykkesrisiko.

Parkeringsløsningen i Olav Vs gate nedre kvartal med parkeringsplasser vinkelrett på kantstein endres til parkering langs kantstein. Dette vurderes å være en sikkerhetsmessig forbedring.

Det foreligger risiko for å avdekke forurensede gravemasser i området. Problemstillingen vil bli fulgt opp i byggeplanen og nødvendige tiltak i forhold til behandling av massene vil bli iverksatt.

Teknisk infrastruktur

En kartlegging av eventuelle endringer og oppgraderinger av dagens tekniske infrastruktur i området gjøres i byggeplanarbeidet. Eiere av dagens tekniske infrastruktur vil få tilbud om å være med på å oppgradere, eventuelt anlegge ny teknisk infrastruktur, dersom dette er nødvendig. Dette er viktig å få gjort i byggefasen av planforslaget, slik at man unngår å måtte gjennomføre nye byggetiltak i kort tid etter at planforslaget er ferdigstilt.

Gatevarmeanlegg vurderes og detaljeres i byggeplanen.

Barn og unges interesser

Omregulering av øvre kvartal av Olav Vs gate til gågate gjør særlig denne del av gaten til en mer tilgjengelig, trafikksikker og barnevennlig gate. De brede gangsonene i søndre kvartal gjør også denne delen av gata mere trafikksikker. Ved at dagens enveiskjøring i Klingenberggata opprettholdes vil også trafikkhastigheten i krysset med Olav Vs gate bli lav og mere tilpasset barns mulighet til å forstå trafikkbildet.

Universell utforming

Den fysiske utformingen av Olav Vs gate som gågate i øvre kvartal og som bred fotgjengerprioritert gate i søndre kvartal skal gjøres etter nasjonale føringer og prinsipper for universell utforming. Dette gjelder farge- og materialvalg for gatebelegget, utjevning av nivåforskjeller, bruk av ledelinjer, nedsenket kantstein varselfelt i krysningsfelt, parkeringsplasser for handikappede, møbleringssoner mm. Orienterings- og bevegelsehemmede skal kunne ferdes lettest mulig i denne sentrale gaten av Oslo sentrum.

I planforslag 2 vises østre del av Klingeberggata med effektiv bredde ved lysstolper ned mot 1.70 meter, og dette er ikke bredt nok for å sikre tilfredsstillende framkommelighet.

Juridiske forhold

Planforslaget gjennomføres med hjemmel i Plan- og bygningsloven, kap. 12 Reguleringsplan.

Gjennomføring

Det vil i byggeplanarbeidet bli vurdert om ombyggingen skal skje i flere etapper. Byggeplanarbeidet skal fastsette en mer detaljert utforming av blant annet gågaten, fortau, møblering og kollektivholdeplass.

8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

Konsekvensene av planforslaget er kommentert under hvert punkt, og står i kursiv.

8.1 Overordnede planer og mål

Omreguleringen av Olav Vs gate og Klingenberggata utarbeides med grunnlag i følgende planer:

Rikspolitiske retningslinjer (RPR)

RPR for samordnet areal- og transportplanlegging (20.08.93) har som mål å utvikle arealbruk og transportsystem slik at det fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Planforslaget fremmer gode løsninger for trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling i planområdet og reduksjonen av kjøretøytrafikk medfører miljømessige positive konsekvenser.

RPR for barn og planlegging (20.09.95) skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging.

Omregulering av Olav Vs gate til gågate i øvre kvartal og fotgjengerprioritert gate i søndre, gjør gaten til en mer tilgjengelig, trafiksikker og barnevennlig gate enn dagens situasjon.

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven).

Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering av nedsatt funksjonsevne. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapt funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes.

Omreguleringen sikrer bedret tilgjengelighet for alle.

Gatebruksplan

Gatebruksplanen ble vedtatt av Oslo Bystyre 17. april 2002. Planen skal være retningsgivende for det videre planarbeidet i Oslo sentrum. Planen foreslår gågate i Olav Vs gate mellom Klingenberggata og Stortingsgata, og med toveiskjøring syd for Klingenberggata. Gatebruksplanen er sist behandlet i Sak 136 Prinsippplan for gatebruken i Oslo sentrum - Status, evaluering og videre arbeid - Byrådsak 92 av 24.05.2007 Bystyret har behandlet saken i møte 23/04/2008 der det blant annet besluttes at gågatenettet i Oslo sentrum utvides i tråd med vedtakene i den gjeldende gatebruksplanen.

Omreguleringen avviker fra Gatebruksplanen i Olav Vs gate som i søndre kvartal enveisreguleres mot nord. Omreguleringen avviker også ift parkering i Olav Vs gate sør for Klingenberggata. Reduksjonen i antall parkeringsplasser vurderes å være i tråd med gjeldende gatebruksplan fra 2002 der det er besluttet en større reduksjon av parkeringsplasser enn det som faktisk er satt i verk.

Estetisk plan 2005

Samferdselsetaten ønsker å bygge om Olav Vs gate til gågate for å få en sammenheng mellom områdene rundt Nationaltheatret og Rådhusplassen. Ombyggingen skal følge Estetisk plan 2005 og Program for gateopprustning – Indre Oslo.

Omreguleringen styrker Olav Vs gate som ferdselsåre og siktakse, samt styrker bylivet i området ved å opparbeide et attraktivt byrom som legger opp til byliv med begrenset innslag av kjøretøytrafikk. Omreguleringen rydder opp i gatene Olav Vs gate og Klingenberggata og hever den estetiske standarden på byrommet.

Premissplan

Prosjekt "Levende Oslo" har i "Olav Vs gate, Estetiske og arkitektoniske premisser av juni 2007" lagt premisser for utviklingen av planområdet.

”Aksegate, kulturlenke og karakter av kino/teatergaten tas som utgangspunkt for ny premiss. Gaterommet opparbeides som et sentralt byrom med mulighet for et pulserende uteliv og ulike aktiviteter. Byrommet sees på som et ”forbindelsesrom” mellom Rådhusplassen og Sentrumsparken hvor siktlinjer mot sjøen ivaretas.

Olav Vs gate omreguleres og opparbeides til gågate. Formålet ivaretar gatens funksjon (kulturlenke og gangakse) og ønske om å få til flere gågater i Oslo. Forslaget tar hensyn til argumentene i Thiis-Evensens premiss (2005), men det tas i større grad hensyn til siktaksen langs Olav Vs gates østside. Det åpnes for at dekket gis en utforming utover føringer for gågate i Estetisk plan. Sammenhengen i vegetasjon vil bli forsterket ved å bruke Olav Vs gates vestside til beplantning.

Konsekvensene av forslagene er at drosjeholdeplassen utenfor Saga kino flyttes til søndre kvartal i Olav Vs gate for å gjennomføre endring til gågate og eksisterende skråstilte parkering i søndre kvartal i Olav Vs gate endres til parkering langs kantstein.

Det etableres en trerekke i gateløpet, forskjøvet mot vest. Dette vil ivareta siktlinje, fotgjengerstrømmer og solforhold. Muligheten for å impasse eksisterende trær bør vurderes.

Planforslagene avviker fra premissplanen Levende Oslo med ikke å ha gågate i hele Olav Vs gate. Denne endringen har også konsekvenser for trafikkmønster og plassering av en del trafikale funksjoner. I det all vesentlige ivaretas premissene fra prosjekt ”Levende Oslo”.

8.2 Gjeldende regulering

Omregulering av Olav Vs gate forutsetter endring av dagens regulering til en regulering som støtter oppunder intensjonene om å skape en gågate/ fotgjengerprioritert gate og et helhetlig byrom. Omreguleringen medfører at gjeldende formål og intensjoner endres, og at formål og intensjoner som ligger i gjeldende regulering, men som ikke er realisert, endres. Eksempel på dette er midtdeler i Olav Vs gate, søndre kvartal.

Omreguleringen anses ikke å ha stor negativ konsekvens for gjeldende regulering av Olav Vs gate og Klingenberggata. Omreguleringen støtter opp om dagens premisser og funksjoner, og rydder således opp i gjeldende regulering i området ved at det utarbeides en ny reguleringsplan for området. Klingenberggata vil være tilgjengelig for syklistene ved sykling i blandet trafikk (jfr. Sykkelhåndboka, Statens Vegvesen)

8.3 Konsekvenser for enkelttema

Natur- og ressursgrunnlaget

Det er ikke identifisert negative konsekvenser for natur- og ressursgrunnlaget i planområdet basert på innkomne uttalelser fra varslede høringsinstanser.

Bybildet

Olav Vs gate er en sentral gate i Oslo sentrum og planforslaget tilrettelegger for delvis endret bruk av berørt areal.

Omreguleringen anses som positiv for bybildet og byutviklingen i Oslo sentrum.

Verneinteresser

Det er ikke identifisert negative konsekvenser for verneinteresser i planområdet basert på innkomne uttalelser fra varslede høringsinstanser. (Se forøvrig Figur 6 Uttrekk av Byantikvarens gule liste.)

Miljøfaglige forhold

Planforslagene foreslår gågate/ fotgjengerprioritert gate i Olav Vs gate. Kjøretøytrafikken reduseres, noe som medfører en reduksjon av støv-, støy- og eksosplager i området.

Dette anses å være en positiv konsekvens av planforslaget.

Planting av flere trær anses å gi en positiv effekt for lokalklima i forhold til luftfuktighet og reduksjon av støv/ svevestøv.

Trafikkforhold

Planforslagene innebærer noe endring av trafikkforholdene og kjøremønsteret. Kjørende til området kommer som idag via Kronprinsesse Märthas plass, men Olav Vs gates nedre kvartal enveisreguleres. Klingenberggata blir enveiskjørt fra vest mot øst i den østre delen og fra øst mot vest i den vestre delen, som tilsvarer dagens situasjon.

I forhold til trafikkavvikling vurderes planforslagene ikke å innebære noen signifikant endring i forhold til dagens situasjon.

Planforslagene vil kunne gjøre ferdsel for gående sikrere enn dagens situasjon, og dermed ha positiv konsekvens for gående.

Syklende vil kunne få tilnærmet samme trafikkforhold som i dag. Syklende må forholde seg til gågatedelen hvor det må sykles på fotgjengernes premisser.

Varelevering tillates i gågaten i Olav Vs gates øvre kvartal etter fastsatte tider, regulert av Oslo kommune.

Dette anses å være en positiv konsekvens for gående og syklende i området, men kan oppfattes som en negativ konsekvens for næringslivet i området som får begrenset tidsmessig tilgang til øvre kvartal.

Planforslagene opprettholder bussholdeplass i Olav Vs gate, søndre del med innkjøring i Olav Vs gate fra sørsiden. Bussholdeplassen opparbeides til høystandard holdeplass med lehus og gis en utforming som tilfredsstillende lover og regler for universell utforming.

I forhold til kollektivtrafikken vurderes planforslagene å ikke innebære noen signifikant endring i forhold til dagens situasjon. Med oppgradering av holdeplassen vil planforslaget totalt sett innebære en positiv konsekvens.

Planforslagene innebærer en reduksjon på ca 25 parkeringsplassene i Olav Vs gate.

Reduksjonen av parkeringsplasser vil være negativt ift. enkelte former for næringsvirksomhet der lett tilgjengelighet med bil er avgjørende.

Fjerning av avgiftsbelagte parkeringsplasser medfører et tap av inntekter for Trafikketaten i Oslo kommune.

Reduksjonen i antall parkeringsplasser kan i teorien innebære ytterligere sirkulerende trafikk på leting etter parkeringsplass, men i og med at parkeringstilgjengeligheten ift. kantsteinsparkering allerede er begrenset i området er det neppe grunnlag for å hevde at problemet øker nevneverdig.

Planforslagene forutsetter flytting av taxiholdeplassen til Olav Vs gates nedre kvartal der det etableres 7 oppstillingsplasser for taxi.

Fleksibiliteten for taxitrafikken blir fortsatt god ved at trafikken kan kjøre ut i Klingenberggata i begge retninger som idag. Kapasiteten reduseres til holdeplass for 7 biler. Planforslaget vurderes å ha moderat negativ konsekvens for taxinæringen og deres kunder.

Planforslagene forutsetter flytting av handikapparkering fra Olav Vs gate, søndre del, til Klingenberggatas vestre del. Antall parkeringsplasser for handikappede opprettholdes med to plasser.

Parkeringsplassene for handikappede vil ha en enda mere sentral plassering i området og bygges etter prinsippene om universell utforming. Dette vurderes å medføre positive konsekvenser for handikappede.

Planforslagene innebærer endring av parkeringsmulighetene i Klingenberggata. Planforslag 1 gir mulighet for 22 parkeringsplasser. 11 faste parkeringsplasser, 6 plasser i kombinasjon med varelevering til angitte tider, og 5 plasser for ambassader.

Planforslag 2 gir mulighet for 31 parkeringsplasser. 20 faste parkeringsplasser, 6 i kombinasjon med varelevering til angitte tider, og 5 plasser for ambassader.

De to planforslagene er kun forskjellige ved parkeringsløsning for østre del av Klingenberggata. Planforslag 2 gir 9 flere parkeringsplasser på bekostning av redusert fortausbredde. (utenfor Theatercafeen vil bredden bli ca. 2,4 meter.

En negativ konsekvens av planforslag 2 er at Oslo kommunes minimumskrav til fortausbredde ikke oppnås. Dette medfører dårlige forhold for veivedlikehold som f.eks. snøbrøyting, og redusert framkommelighet.

Planforslagene forutsetter endring i plassering av sykkelparkeringsplasser, men antallet på minimum 100 sykkelparkeringsplasser opprettholdes. Sykkelparkeringsplassene plasseres innenfor planområdet. Bysykkelstativene i området opprettholdes. Detaljert plassering bestemmes i byggeplanen. *Planforslagene vurderes å ha positive konsekvenser for syklende som følge av bedre parkeringsmuligheter, redusert trafikk og generelt høy kvalitet på gatebelegg. Sykkelparkeringen er idag en barriere for kryssende gangtrafikk, men ved å sette sykkelstativene på flere steder vil parkering kunne være mer tilgjengelige for syklister og til mindre ulempe for fotgjengere.*

Planforslaget forutsetter endring i gjeldende reguleringsplan for Klingenberggata ved å omregulere til kjørevei og parkering.

Klingenberggata er ikke en del av hovedsykkelveinettet eller et lokalt nett, så endringen anses ikke å ha noen store konsekvenser for syklende.

Risiko og sårbarhet

Det er påpekt i varslingsinnspillet fra Helse- og velferdsetaten i Oslo kommune, at det kan være mulighet for forurenset grunn i området.

Det er identifisert en risiko for forurensing i grunnen under dagens gatebelegg. Dette forholdet forutsettes undersøkt og avklart i byggeperioden.

Sosial infrastruktur

Planforslagene anses å gi positive konsekvenser ved å bedre forholdene for sosial interaksjon gjennom å styrke Olav Vs gate som møteplass, og ved å åpne opp gaten kan sosial trygghet bedres.

Teknisk infrastruktur

Ombyggingen av Olav Vs gate til gågate vil medføre utskifting og/ eller oppgradering av teknisk infrastruktur i planområdet.

Det er en fordel å få utført nødvendig arbeid med teknisk infrastruktur i sammenheng med arbeidene som skal gjøres i henhold med omreguleringen slik at dette ikke må gjøres på et senere tidspunkt etter at ombyggingen til gågate er gjennomført.

Det anses å være en positiv konsekvens dersom teknisk infrastruktur skiftes ut/ oppgraderes selv om dette medfører en økonomisk konsekvens.

Barn og unges interesser

Planforslagene etablerer en gågate og et romslig byrom som tilrettelegger for møteplasser og gågateaktiviteter.

Dette anses å medføre positive konsekvenser for barn og unges ferdsel i området.

Universell utforming

Prinsippene for universell utforming skal følges ved opparbeidingen av Olav Vs gate til gågate og ved oppgradering av fortau, parkeringsplasser og bussholdeplass. Området skal ikke inneholde barrierer for ferdsel for orienterings- og bevegelseshemmede.

Planforslag 1 anses å medføre flest positive konsekvenser for bevegelseshemmede. I planforslag 2 er den smale fortausbredden i østre del av Klingenberggata en negativ konsekvens for framkommeligheten for myke trafikanter.

Interessemotsetninger

Kunngjøringsinnspillet fra Havtor Eiendom (nr.7) vedr. Olav Vs gate nr 8 og det underjordiske garasjeanlegget med atkomst fra Olav Vs gate.

Omreguleringen ivaretar atkomst til og fra garasjeanlegget. Planforslaget anses å ikke negative konsekvenser for atkomst til og fra garasjeanlegget.

Kunngjøringsinnspillene fra butikkene i området vedrørende varelevering både ved kjøring i Olav Vs gate og Klingenberggata.

Det må påregnes endret framtidig situasjon i forhold til dagens situasjon, men planforslaget ivaretar behovet for varelevering.

Det må påregnes varierende/ tilpassede forhold for vareleveranse i bygge- og anleggsperioden.

Planforslaget anses å ikke medføre noen varige vesentlige negative konsekvenser for vareleveringen i Olav Vs gate og Klingenberggata.

Noen gårdeiere ønsker trær på begge sider av Olav Vs gate i stedet for en trerekke på den ene siden.

Ensidig plassering av en trerekke er valgt for å åpne opp siktaksen mellom Nationaltheatret og Rådhusplassen. Etter studier av ulike alternative plasseringer av trekker i en 3D-modell, er det konkludert med at plassering av trekken mot fasadene på vestsiden av Olav Vs gate gir best sikt gjennom gaten.

9. ILLUSTRASJONER

Følgende reguleringsplankart er vedlagt:

- Planforslag 1, A3 format.
- Planforslag 2, A3 format.

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig utforming og plassering av funksjonene i gågaten og i bygatene Olav Vs gate, søndre kvartal, og Klingenberggata.

- L101 – viser forslag til utomhusplan for planforslag 1, A3, format.
- L102 – viser forslag til utomhusplan for planforslag 2, A3 format.

10. VEDLEGG

Vedlegg 01: Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Vedlegg 02: Premissplan, Olav Vs gate – Estetiske og arkitektoniske premisser

Vedlegg 03: Oversikt over gågatenettet, Oslo sentrum vestre del. Gatebruksplanen, side 15, 2001.



Ny-58-1505 - Saksmal - planskisse, forslagsstillers planbeskrivelse
Godkjent av Proesseier reguleringsplan dato 28.10.2009
Oslo kommune - Plan- og bygningsetaten, ettertrykk tillatt ved kildeangivelse