

byblikk

om byens utvikling



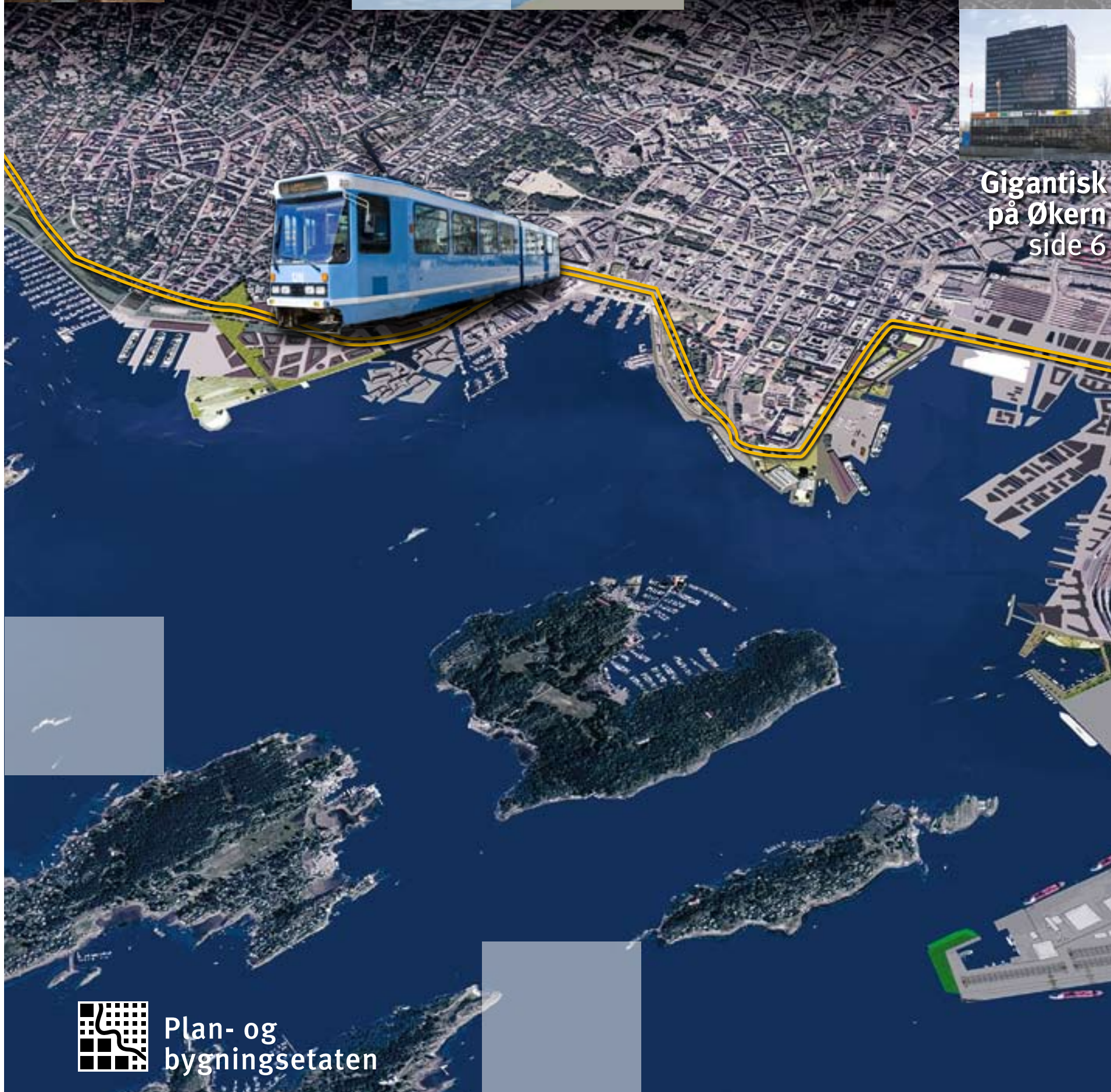
**Ualminnelig
allmenning**
side 3



Fjordbyen
side 4



**Gigantisk
på Økern**
side 6



**Plan- og
bygningsetaten**

BYEN MOT FJORDEN

Noen viktige milepæler for Bjørvika og Fjordbyen ble passert da bystyret i februar vedtok reguleringsplanene for feltene B10-B13 (Barcode-rekken) og Stasjonsallmenningen, og Fjordbyplanen, der det ble gitt premisser og rammer for videre planlegging av noen områder. Dermed er det gitt klarsignal til å gå videre med detaljplanlegging og utbygging. Omformingen er i gang!



Vinner av konkurransen om kunstnerisk utsmykning av luftetårnene i Bjørvika ble Lars Ramberg med Yersinia Pestis.

Kulturbydelen Bjørvika

Bjørvika blir et sted for kultur. I tillegg til de store institusjonene Den norske Opera og Kulturhistorisk Museum, er 11 steder, bl.a. fire av allmenningene, havnepromenaden og utstikkeren, definert som kulturintensive soner. Med det menes at de skal være åsted for aktivitet og opplevelse.

Publikumsattraksjoner som kino, mindre teater- og revy-scener, undervisnings- og konsertlokaler vil kunne innpasses ulike steder i bebyggelsen. Omfanget av slike tilbud er ikke fastlagt.

Kunst blir en integrert del av den nye bebyggelsen. Luftetårnene for den store veitunnelen er de første større byggverkene som skal utsmykkes. Konkurransen er avholdt og vinnerprosjekt kåret.

I de nærmeste årene, mens planlegging og utbyggingen pågår, vil det bli forskjellige midlertidige kulturtiltak. Dette vil gi folk mulighet til å bli kjent med Bjørvika og dets kvaliteter som kulturområde i den lange utbyggingsperioden. Åpen Dag blir det i år også. Aktiviteter vil bli avvertet i dagspresse og på internett.

byblikk informasjonsavis

Utgitt av Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Nr. 2 – mai 2008

Ansvarlig redaktør: Informasjonssjef Dagny Gårtner Hovig
Konsept: Enzo Finger Design AS
Tekst og layout: Millimeterpress
Foto: Millimeterpress / Plan- og bygningsetaten
Trykk: Mediatrikk, Bergen

Ris, ros eller spørsmål?
Kontakt redaksjonen på
info@pbe.oslo.kommune.no

Sørengutstikkeren

Sørengutstikkeren skal bebygges med ca. 1000 boliger. Utstikkeren vil få en bred park i midten, et parkområde med sjøbåd ytterst og havnepromenaden, som skal gå langs hele sjøkanten i Bjørvika. Det er planlagt en publikumsattraksjon også, men det er ikke klart hva det blir.

Boliger vil utgjøre ca. 90% av bygningsmassen, mens de resterende 10% vil huse næringsvirksomhet, hovedsakelig butikker og servering. Det er vedtatt at en mindre del av boligene skal være utleieboliger. Skolen som er regulert inn er foreløpig

tatt ut og kommer som egen sak senere, fordi det ikke er avklart om det skal være barne-, ungdoms- eller videregående skole.

Bebyggelsesplanen for Sørengutstikkeren legges ut til offentlig ettersyn i mai/juni. Byggingen forventes å starte høsten 2009.



Boliger, park og sjøbåd på Sørengutstikkeren.



Ikke akkurat alminnelig allmenning

– Her skal Stasjonsallmenningen ligge! En vårbliid prosjektleder for Bjørvikautbyggingen, seniorarkitekt Eivind Hartmann i Plan- og bygningsetaten, skuer sørover fra sjøsiden av jernbanesporene ved Oslo S, et par hundre meter øst for selve stasjonsbygningen.

Vi ser Operaen i det fjerne, selve juvelen i smykkeskrinet Bjørvika, et steinkast fra der Stasjonsallmenningen ender. Stasjonsallmenningen skal i årene som kommer daglig tømme tusenvis av fotgjengere ut i det nye området – eller frakte dem tilbake gjennom Barcode-kvartalet og videre på en 200 meter lang bro over den brede rekken av jernbanespor, til Anette Thommessens plass i Schweigaards gate, ved det nyoppførte Skattens hus.

Stasjonsallmenningen er nylig vedtatt i Bystyret, og vil bli bygget i flere etapper. Den første vil stå ferdig i 2010.

Viktigste allmenning

– Stasjonsallmenningen er nok den viktigste allmenningen i Bjørvika, fordi den er den sentrale og direkte ruten fra Grønland og Tøyen ut til fjorden, til fjordpromenaden og de attraksjonene som ligger der, sier Hartmann.

– Hva er en allmenning?

– Det er en fotgjengerbasert ferdselsåre. Begrepet finner vi igjen i gamle gatenavn fra middelalderens Oslo, der dette var allmuens tilgang til fjorden, mellom bryggebebyggelsen. I Bjørvika er også selve sjøfronten sikret for offentligheten ved en gjennomgående, bred havnepromenade.

I Bjørvika går syv allmenninger – som fingre på en hånd – fra sjøkanten og inn i de bakenforliggende bydelene og knytter disse til fjorden. Allmenningene er kanskje det viktigste grepet for Bjørvikas kvaliteter, og de karakteriserer byplanen. Og Stasjonsallmenningen blir den viktigste, selve langfingeren!

– Den ligger midt i den vibrerende 24-timers byen i Bispevika, og blir det trengsel i noen allmenning, så blir det her, sier Hartmann og er sikker i sin sak!

Kileform

Stasjonsallmenningen har fått en kileform, der den vider seg ut desto nærmere fjorden man kommer. Så lenge den er bro over jernbanen, blir den omtrent seks meter bred, men utvider seg i etapper til 40 meter når den når fjorden. Den må opp i ca. syv meters høyde over ledningsnettet til jernbanen, og går som en bakke ned gjennom Barcode-rekka til fjordnivået og Paulsenkaia, hvor den møter et vannspeil som er trukket litt inn for å møte allmenningen og dens brukere. På Paulsenkaia er det planlagt akvarium og gondolbane til Ekebergåsen.

Sammen med den meget omtalte Barcode-rekka, som også ble vedtatt i Bystyret i februar, danner Stasjonsallmen-



Seniorarkitekt Eivind Hartmann i Plan- og bygningsetaten.

ningen et kraftig og tydelig kors. Barcode og Stasjonsallmenningen har tempomessig derfor fulgt hverandre som tvillinger. Barcode danner veggene i Stasjonsallmenningen. Snøhetta tegner for tiden den ene av bygningene, og lover «byens tøffeste bygg» – en slags spektakulær isfjellsulptur som vil åpne seg mot den kommende Stasjonsallmenningen med kafeer og utserveringer på bakkeplan.

Lokalstasjon

Stasjonsallmenningen vil også bli lokalstasjon både for Gamlebyen og Bjørvika. Fra broen vil det bli ramper med adgang til NSBs plattform, slik at man slipper den «lange» omveien gjennom Oslo S når man skal ta toget.

– Broen vil få en litt varierende form og gi romslig plass til fotgjengere. Videre er allmenningen lagt til rette for byliv med servering, parkrom og benker. Det vil bli handel og kulturliv langs allmenningen, og det er satt av områder til lek, til restauranter osv. – Nå er vedtaket gjort, og



Her vil Stasjonsallmenningen ligge.

Barcode begynner å ta form på tegnebrettet og i terrenget. Allmenningen kommer til å bli bygget i flere etapper. Bakkeetappen gjennom Barcode kan påbegynnes nå, mens dagens E18 vil være der til 2010, og det betyr at den ytterste delen kan slutføres i

2011–2012, avslutter Hartmann. Som sikkert blir en av de første som spaserer Stasjonsallmenningen fra start til mål – fra Skattens hus, på bro over larmende tog, til byens relative fred ved vannspeilet i Bjørvika. En gang om ca. tre år.

BYEN MOT
FJORDEN

Fjordbyen:

Mye å glede seg til

Med bystyrets vedtak av Fjordbyplanen i februar, har Oslos befolkning fått en rekke ting å glede seg til. Parker, en havnepromenade og fjordtrikk er blant de tingene som skal forbedre de fjordnære områdene i hovedstaden.

– Bystyrets vedtak betyr at nå er det foretatt en arealfordeling om hva som skal byutvikles og hva som blir havnearealer og avstengte terminaler, sier prosjektleder ved Fjordbykontoret, Stein Kolstø.

Ormsundområdet var tidligere definert som byområde, men er nå blitt en del av Sydhavna, som strekker seg fra Ormsund til Alnas utløp, hvor det blir en park som kan tenkes tilrettelagt for småbåt- og kajakkfolk. Fergetrafikken til Tyskland og Danmark blir delt som nå mellom Hjortneskaia og Vipppetangen, og cruisebåthavna forblir på Vipppetangen nedenfor Akershus festning.

Sikrer havnepromenaden

Etter bystyrevedtaket i februar foreligger nå en ny illustrasjonsplan over Fjordbyen, som viser en del av det som nå vil bli utviklet og bygget. Fjordbyplanen sikrer havnepromenaden, og med den bedre kontakt med fjorden.

Det kommer tre nye parkanlegg i området; den største kommer på Filipstad og kommer til å være på 50 mål. De to andre blir lagt på Vipppetangen og ved Alnas utløp. Det vil også bli bygget allmenninger på samme måte som man har tenkt i Bjørvika.

Stort informasjonssenter

Kolstø forteller at det skal etableres et informasjonssenter for utvikling av Fjordbyen spesielt og for aktuell byutvikling i Oslo generelt. – Dette er noe som har manglet i Oslo i alle år. Vi har ganske høye ambisjoner for dette informasjonssenteret – at det skal bli et attraktivt møtested for folk. Ikke bare et lokalt sted for seminarer og meningsutveksling, utstillinger og andre events av kulturell karakter.

– Hvor skal det ligge?

– Det er ikke lokalisert enda, men vi håper det kommer nær vannet. I Gøteborg har de akkurat med hell laget et slikt informasjonssenter.

– Det blir vel i nærheten av en trikkestopp?

– Ja, det er jo nå planlagt trikk fra Bjørvika til Skøyen. Forbi Aker Brygge og Filipstad må den trekkes litt inn fra selve havneområdet, men for det meste vil den følge havnepromenaden. Det kommer til å bli et stort løft for kollektivtrafikken og en attraksjon i seg selv! Fra Bjørvika er det kort vei til trikkeskinnene i Gamlebyen, og fra Skøyen kan den nye «fjordbytrikken» kobles til en bybane-forbindelse til Fornebu. Vesentlig her er at



Boliger på Filipstad



Fjordtrikken



Bjørvikautstikkeren



Boliger Kongshavn



Havnepromenaden

«Ved alle fremtidige reguleringsforslag skal det stilles strenge miljøkrav, og ved salg skal det stilles strenge miljøkrav med mål om at bebyggelsen som etableres ikke skal ha utslipp av klimagasser.»

FRA BYSTYRETS VEDTAK

det legges stoppesteder nært anløpene for fjordbåtene.

– Det skal i det hele tatt tilrettelegges for mange publikumsattraksjoner, sier Kolstø. Ved siden av parkene vil det på Filipstad bli reist mange boliger, og det vil komme en skoletomt der. I tillegg vil det komme barnehage og mange arbeidsplasser. De fleste av

disse vil være i den delen av området som er nærmest Aker Brygge.

Transport sentralt

Transport er en sentral del av Fjordbyutviklingen. Den planlagte «fjordtrikken» skal gå fra Bjørvika til Skøyen. Det blir også tatt hensyn til havnevirksomheten, og en ny

godsterminal blir bygget i Sydhavna. Dette blir en havn for containere, kysttrafikk og tørr og våt bulk. Fergeterminalene kommer fortsatt til å være delt mellom Hjortnes og Vipppetangen, men de vil bli oppgradert og publikum vil få et bedre tilbud.

Bærekraftig utvikling

Et stadig viktigere perspektiv i utbyggingen av Oslo og Fjordbyen er miljøperspektivet. Ambisjonene om bærekraftighet blir stadig høyere, og i Fjordbyen skal det derfor finnes et miljøoppfølgingsprogram som sikrer gjennomføring og kvalitet på miljøtiltakene i utbyggingen.

– Dette miljøoppfølgingsprogrammet vil bli skåret over samme lest som det som er laget for Bjørvika, og ta for seg blant annet energibruk, transport, luftkvalitet, vann, jord, sediment, støy, avfall og gjenvinning og materialbruk, avslutter Stein Kolstø.

Stein Kolstø,
prosjektleder ved
Fjordbykontoret.

BYEN MOT
NORD & ØST

Byen vokser ikke bare ved fjorden. Det foregår betydelig byutvikling og bygging andre steder også. Langs Akerselva har det gjennom mange år skjedd store forandringer, der gamle industribygg og -tomter er omgjort til moderne bolig- og næringsområder. Ensjø, Løren og Økern er andre sentrale områder hvor det planlegges, eller foregår, utbygging.

Ensjø:

Fra «bilby» til «boligby»

De fleste kjenner Ensjøområdet som «bilbyen». Området har vært dårlig utnyttet arealmessig og er pekt ut som et område som egnet seg til endring og utbygging

En helt ny bydel med næringsvirksomhet, parker og 6 – 7000 boliger er under planlegging og bygging.

En av Oslos «skjulte» elver, Hovinbekken, går tvers gjennom. Den vil bli åpnet, med et parkområde, Tidemannsparken, lengst i nord mot Grenseveien. Videre nedover vil elven gå åpent parallelt med Gladengveien, som er hovedgaten gjennom området.

Det blir boliger på begge sider av den, og i den vestlige delen mot Tidemannsparken. To parkdrag vil gå parallelt gjennom hele

området. I sørvest, mot Ensjøveien, blir det mer næring. Skole og barnehager er også planlagt, skolen i sørøst ved Fyrstikkalléen.

På den andre siden av Ensjøveien, ved T-banestasjonen, kommer ganske stor senterutbygging med service og handel. En dam, Ensjøen, blir anlagt her. Boliger bygges også i den østlige delen av dette området.

Det er inngått utbyggingsavtaler (m/rekkefølgebestemmelser) med grunneierne. De bidrar til opparbeidelsen av parker, elven etc.



Lørenbyen

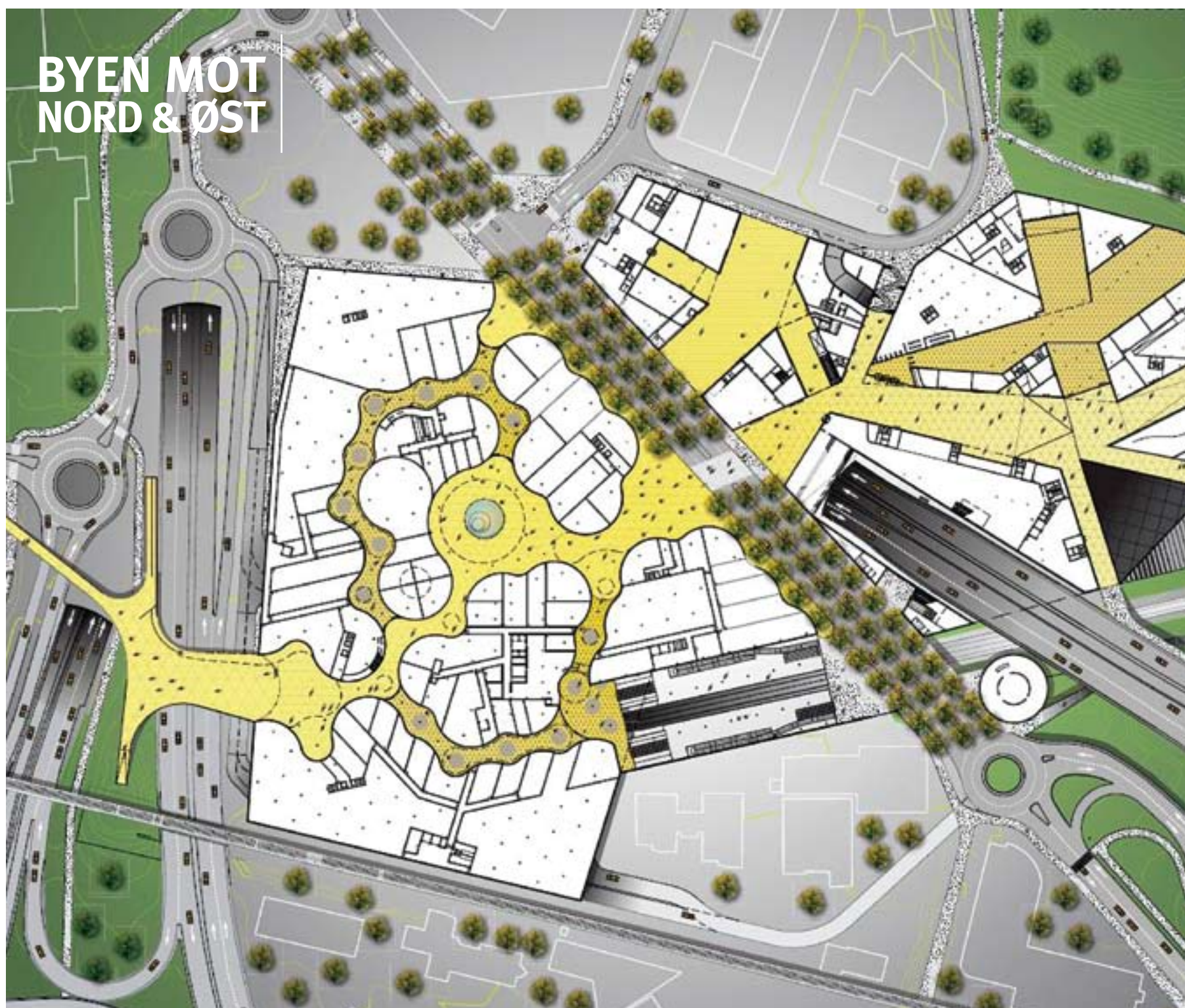
Det gamle militærrområdet Løren leir og områder rundt er i ferd med å bli til den nye Lørenbyen, et attraktivt boligområde med 1500 boliger. De første er for lengst ferdig. Utbyggingen omfatter tre større delområder langs Lørenveien og i krysset med Peter Møllers vei.

Publikumsrettede funksjoner, som butikker etc vil ligge mot Lørenveien og i krysset med Peter Møllers vei. Lørenveien blir hovedveien i området. Veiene blir opparbeidet i tråd med utbyggingen. Deler av eksisterende bebyggelse i Løren leir er regulert til bevaring.

Selvaaggruppen, som er utbygger, anlegger en skulpturpark i området med tittel «Peer Gynt-suiten». Den skal bestå av rundt 30 skulpturer med temaer fra «Peer Gynt», frem-skaftet gjennom bred internasjonal konkurranse. 129 kunstnere fra 18 land har deltatt. De første skulpturene er på plass.

Sør for Alnabanan er det regulert et større boligområde for ytterligere 550 boliger (ABB-tomten). Her er det planlagt ny skole.





BYEN MOT NORD & ØST



Ill.: SpaceGroup/Ghilardi+Hellsten Arkitekter

FAKTA:

Kommunedelplan Oslo mot 2020

Kommuneplanen (vedtatt 2004) har som et overordnet mål å bidra til en bærekraftig byutvikling, med konsentrert utbyggingsmønster og en samordnet areal- og transportutvikling. Det skal legges til rette for knutpunktbasert byutvikling, og det legges vekt på at knutpunkter og stasjonsnære områder skal kunne ha et allsidig og flerfunksjonelt bymiljø med en stor andel boliger.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og servicefunksjoner

PLANEN (VEDTATT 2002) HAR SOM MÅL AT:

- ✘ Byens befolkning skal ha et godt og velfungerende handels- og servicetilbud i rimelig avstand fra boligen.
- ✘ Handelssentrene skal ha gang- og sykkeltilgjengelighet for flest mulig samt god tilknytning til kollektivsystemet.
- ✘ Oslo skal ha en robust senterstruktur som vektlegger utvikling av livskraftige og attraktive handelssentre og møteplasser.
- ✘ Oslo sentrum skal ha posisjon som det dominerende regionale senter. Planens bestemmelser sier at det ikke skal tilrettelegges for større regionale bilbaserte sentre. Etablering av kjøpesentre skal skje i områder hvor kollektivdekningen er god og hvor det er lokalt kundegrunnla

Kommunedelplan for Økernområdet

KOMMUNEDELPLANEN (VEDTATT 2004) BYGGER PÅ FIRE VISJONER:

- ✘ En hensiktsmessig kvartals- og veinettstruktur for Økernområdet med tanke på å oppnå en fullstendig bystruktur (byreparasjon). I det sentrale Økern skal Ulvenveien reetableres som gjennomgående vei/gate.
- ✘ Konsentrert næringsutvikling med miljømessig gode løsninger
- ✘ Kollektiv- og knutepunktsutvikling, transformasjon til mer arbeidsplassintensive virksomheter, og forbedring av kollektivtilbudet.
- ✘ Transformasjon til boligutvikling, endring i veisystemet gir muligheter for et sammenhengende boligstrøk mellom indre by og Bjerke.

Gigantiske utbyggingsplaner på Økern

I løpet av få år vil Økern kunne se veldig annerledes ut. I dag er området delt av sterkt trafikkerte veier, og for de aller fleste er Økern et sted man kjører gjennom. Men dette kan snart komme til å endre seg. De som kjører Ring 3 har sett at Vegvesenet er i gang med store ombygginger, mens tomteutbyggerne på sin side planlegger et revitalisert Økern med et gigantisk kjøpesenter.

– Her kan det de nærmeste 10-15 årene komme flere hundre tusen nye kvadratmeter med handel, kontor, industri, kultur og boliger, forteller enhetsleder i Plan- og bygningsetaten, Kjell Kr. Jacobsen.

– Kommunedelplanen for Økern legger opp til en byreparasjon med en hensiktsmessig kvartals- og veinettstruktur, næringsutvikling med miljømessig gode løsninger, knutepunktsutvikling og, dersom miljøforholdene tillater det, boliger, sier han. Planen har blant annet som visjon at Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem.

Godt tilrettelagt

Mye ligger til rette for å utvikle Økern, ikke minst kommunikasjonsmessig med T-bane og muligheter for jernbane. Hit kan man lett bringe mye folk, effektivt og uten bruk av bil. Kommuneplanen legger opp til arbeidsplassintensive virksomheter i byutviklingen, først og fremst kontorer. Økern skal bli mer by, sier Jacobsen.

– Utbygger her er Steen & Strøm. Hvilke planer har de?

– Krysset Ring 3 og Østre Aker forsvinner under jorda. Oppå lokket og dannes et større område for ny byutvikling, og her blir Ulven allé den nye tydelige bygaten som

skjærer gjennom området, med trær og beplantet midtrabatt. En aveny, med butikker og publikumsrettede funksjoner. Og inne i områdene bak Ulven allé er det tenkt anlagt torg og møteplasser, steder som er menneskelige gode å være i.

– Hva mer ser Steen & Strøm for seg?

– Dette er store utbyggingsplaner. 150-180 000 kvm bebyggelse, bl.a. kan det tenkes kulturhus, treningssenter, «badeland», hotell med 120 rom, serveringssteder, kontorer og 6-700 boliger. Og ikke minst 60 000 kvm kjøpesenter. Ring 3 kobler opp flere av

de store kjøpesentrene våre. CC Vest i vest, videre Ullevål, Storo, og nå Økern. Sånn sett er det naturlig at Steen & Strøm ønsker å videreutvikle varehandel her. Vi har jo allerede handel på Økern, så spørsmålet er hvor mye mer man bør tillate, sier Jacobsen.

Problematisk

Jacobsen legger ikke skjul på at Plan- og bygningsetaten vurderer at mye av forslaget fra utbygger er bra for området og i samsvar med kommunale planer og vedtak. Men det er også åpenbart at et nytt kjøpesenter i superklassen vil tiltrekke seg tusenvis av kunder



Kjell Kr. Jacobsen, enhetsleder i Plan- og bygningsetaten.

fra store deler av byen, skape mye biltrafikk, og ha konsekvenser for varehandelen i en stor radius rundt Økernsenteret.

Vi har utredet hvor mye varehandel som kan tillates på det nye Økernsenteret, sett i forhold til andre overordnede planer og vedtak, spesielt den kommunedelplanen som omhandler varehandel og nasjonale retningslinjer for dette. Plan- og bygningsetaten har da vurdert at øvre grense for all varehandel på Økern bør være 25.000 kvm. I tillegg er det klart at en slik økning i bilbasert varehandel vil belaste veisystemet lokalt i en grad som nok gjør disse utbyggingsplanene til en trafikal utfordring.

– Og når kan vi vente avklaring? Reguleringsforslaget blir nok ikke klar for oversendelse til politisk behandling før en gang ut i 2009, sier Jacobsen. uten å røpe mer nå. Dette er en stor og kompleks regulerings sak som også involverer parallell utarbeidelse av konsekvensutredning.

Nasjonale bestemmelser for kjøpesentre

Miljøverndepartementet ønsker sterkere styring av utvidelser og etablering av kjøpesentre, for å styrke by- og tettstedscentre som allerede finnes. Departementet har derfor lagt fram forslag til rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre. Hensikten er å hindre at nye kjøpesentre bidrar til spredning av byen og svekking av bysentrene, til bilavhengighet og til dårlig tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil.

Det foreslås at kjøpesentre bare skal kunne etableres i samsvar med godkjente planer med retningslinjer for varehandel. I områder

der slike ikke finnes skal det bare tillates etablering eller utvidelse av kjøpesentre på inntil 3000 kvm. Oslo kommune har en egen plan for varehandel, der denne grensen er satt til 4000 kvm.

Departementet oppfordrer kommunene til å skjerpe kravene og gjøre egne planer og retningslinjer mer bindende mens arbeidet med de rikspolitiske bestemmelsene pågår.

Fylkesmannen kan gi tillatelse til å fravike den rikspolitiske bestemmelsen hvis tiltaket er forenlig med formålet.

BYHISTORISK SPALTE



Akerselvas utløp i Bjørvika



Ved Akerselvas munning



Hjem fra fiske. I bakgrunnen Nylands Verksted

Bjørvika – sentral i Oslos historie

Navnet Bjørvika kommer av Bæjarvika som betyr byvika. Området har spilt en viktig rolle i hele Oslos historie. Byen vokste frem for ca. 1000 år siden ved foten av Ekeberget. Den gang gikk sjøen helt inn til dagens Grønland/Grønlandsleiret. Byen ble sete for kongsmakt og kirke rundt 1100, og var senter for sjøfart og for ferdselsårer innover i landet. I 1299 begynte bygging av Akershus festning ytterst på neset på den andre siden av bukta.

I 1624 brant nesten hele byen ned, og Christian 4. besluttet å flytte den over til den andre siden, bak festningen. Han var opptatt av byplanlegging, og den nye byen Christiania fikk en ny bystruktur, kvadraturen, i tråd med tidens

rådende ideal. Det meste av gatestrukturen er der fremdeles, det samme er 10-12 bygninger fra de første årene etter 1624.

Den nye byens havn ble fremdeles liggende i Bjørvika, men nå på vestsiden av bukta. Tømmerekjøp var sentral i byens økonomi helt fra 1400-tallet. Sagbrukene lå tett nedover langs Akerselva, og tilsig av slam og sagflis, og utfyllinger, førte til at strandlinjen ble skjovet sørover gjennom århundrene. Utfyllingene skaffet lagringsplass for tømmer som skulle skipes ut. Skipsbygging og eksport av fisk var andre viktige næringer.

Man kan trygt si at Bjørvika og virksomheten der var nøkkelen til byens eksistens. Kaiene ble

utvidet nordover i takt med den økonomiske veksten med økende handel og skipstrafikk.

I 1811 stoppet tømmertransporten brått pga. blokaden under Napoleonskrigene. Det ble en katastrofe for byen, og landet, med stagnasjon og direkte nød. De enorme stablene med planker som hopet seg opp innerst i bukta brant ned i 1819.

Fra 1840-årene vokste det frem ny industri basert på vannkraft fra Akerselva. Byen vokste raskt, i folketall og i utbredelse. I Bjørvika kom også en ny tid. Landets første jernbane, mellom Christiania og Eidsvoll, åpnet i 1854. Stasjonsbygningen og jernbanesporet laget den første sperre mellom Grønland og sjøen.

Nylands Mek. Verksted etablerte skipsbyggeri og verksted ved Akerselvas munning i 1860. Ved århundreskiftet var det landets største, med to flytedokker og over 1000 ansatte. Nye kaier ble bygget, og annen næringsvirksomhet etablerte seg i området. Akerselva-utstikkeren ble bygget i denne perioden. På utstikkeren har både tollvesenet, brannvesenet og politiet hatt havnestasjoner. Nyland la ned virksomheten her i 1971.

Fra 1950-/60-tallet endret byens næringsvirksomhet seg. Det ble mindre produksjon og eksport over havn, men stadig økende import av forbruksvarer og bulk, og mer sjøveis passasjertrafikk. Nye transportmåter og terminalbehov

kom. Bjørvika mistet sin nesten 1000-årige betydning som byens viktigste havneområde.

I mellomtiden vokste bilismen kraftig, og stadig større deler av byens areal gikk til veier. Det har ikke minst Bjørvika vært sterkt preget av de siste 30-35 årene.

I 1988 vedtok bystyret at havnevirksomheten skulle konsentreres på noen utpekte områder, og at Bjørvika skulle utvikles til en ny bydel med mange ulike funksjoner. Dette var en fantastisk mulighet for byen, men det skjedde lite de påfølgende årene. Først med vedtaket om operaens plassering i 1999 ble det fart i sakene. Arbeidet med den store, overordnede reguleringsplanen for hele området startet. Den ble vedtatt av bystyret i 2003.

Hvor finnes informasjon – og om hva?

Vil du vite mer om en sak du har lest om i avisen? Vil du se en sak som ligger ute til offentlig ettersyn? Trenger du mer informasjon fordi du skal bygge? Er du interessert i hva som foregår på en tomt i nabolaget? Eller hva som foreligger av planer i bydelen? Skal du seksjonere eller dele? Trenger du kart?

Besøk Plan- og bygningsetatens nettsted, www.pbe.oslo.kommune.no, hvor det er mulighet til:

- å følge med på plansaker som ligger ute til offentlig høring eller er vedtatt. For de fleste høringssakene er hele saksfremstillingen tilgjengelig på nettsiden
- å bruke etatens bestillingstjeneste, hvor kart og eiendomsinformasjon kan bestilles
- å søke i etatens elektroniske arkiv, og kunne få oversikt over dokumenter og utviklingen i plan- og byggesaker
- å hente ut informasjon og søknadsskjemaer for byggesaker, delesøknad og seksjonering
- lese nyheter og få mye annen generell informasjon om byutviklingen.

www.pbe.oslo.kommune.no

Besøk **Kundesenteret** i Vahls gt. 1 (åpent man.–ons. og fre. 09.00–15.00, tors. 12.00–18.00).

Her får du informasjon, hjelp og veiledning om alle etatens tjenester. Du får svar på alle spørsmål om kart-, plan- og byggesaker, søknadsskjema med veiledning og råd om søknader og saksbehandling. Du kan få innsyn i saksdokumenter og kjøpe kart, byggetegninger og eiendomsopplysninger. Enkle byggesøknader kan behandles over disk, dvs. mens du venter. Kundesenteret har en veiledningstelefon, 23 49 10 00.

For øvrig informasjon, kontakt **Enhet for Informasjon og samfunnskontakt**, 23 49 12 78/79/80/83.



Plan- og bygningsetaten