

byblikk

nr. 1/07

infoavis om byens utvikling



Fra trafikkmaskin
til friom
side to-tre

Fjordby i støpeskjeen
side fire-fem

–Flott med bro
side seks-syv



Plan- og
bygningsetaten

En moderat utnyttet bydel

Den åpne byplanen medfører at Bjørvika har en lav tetthet i forhold til sammenliknbare byprosjekter. Holder man Middelalderparken utenfor, har Bjørvika en tomteutnyttelse på 165%. Dette er omtrent halvparten av Aker brygge og ca. 60% av den kommende Tjuvholmenbebyggelsen. Utnyttelsen er omtrent som dagens Grünerløkka og andre murgårdsområder.



Det første nybygget er under konstruksjon i Bjørvika

Logisk med høyest bebyggelse mot sporene

Den høyeste bebyggelsen ligger i bakkant av utviklingsområdet, mens etasjeantallet synker ned til 5-6 etasjer nær fjordkanten, ikke ulikt bebyggelsen på Aker Brygge. Denne tribuneformen gir maksimal fjordutsikt og sol internt i Bjørvika-bebyggelsen, mens skyggeeffektene vil gjøre seg gjeldende på sporområdet til Oslo S, Mosseveien etc. der ulempene er små. Prinsippet om byggehøyden ble fastslått allerede i bystyrets

prinsippvedtak om Bjørvika i 2001.

I byggefeltene langs Oslo S er utnyttelsen størst og kravene til boliginnslag lavest. Feltene ligger direkte knyttet til kollektivknutepunktet Oslo S, og vil, sammen med strenge parkeringsnormer, bli et kollektivbasert og bærekraftig kontor- og forretningsområde. I Bispevika og Lohavn/Sørensgautstikkeren vil andelen boliger bli betydelig større.

byblikk informasjonsavis
Utgitt av Plan- og bygningssetaten, Oslo kommune

Nr. 1 – mars 2007

Ansvarlig redaktør: Informasjonssjef Dagny Gärtner Hovig
Konsept: Enzo Finger Design AS
Tekst og layout: Millimeterpress
Foto: Millimeterpress og Plan- og bygningssetaten
Trykk: Mediatrykk

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



Nyland Allee med bebyggelsen bak

Fra trafikkmaskin til levende by

Bjørvika/Bispevika er under endring, fra å være et enormt trafikkområde nesten uten bebyggelse til en ny bydel med boliger, arbeidsplasser og romslige offentlige uterom. Det er beskrevet som det største byutviklingsprosjektet i Oslo siden byen ble flyttet i 1624. Mange vil også si det mest spennende.

– Vi får en sentral bydel med ny arkitektur, kulturaktiviteter og næringsvirksomhet, med god kontakt mot sjøen gjennom allmenningene og havnepromenadene. Det hele ligger tett inntil landets viktigste kollektivknutepunkt. Det gjør Bjørvika lett tilgjengelig, og det vil spare resten av byen for mye biltrafikk, sier Eivind Hartmann, seniorarkitekt i Plan- og bygningssetaten og prosjektleder for Bjørvika.

Debatt

Tidligere i vinter ble det plutselig stor oppmerksomhet og debatt om utbyggingen på feltene på sydsiden av jernbaneområdet. Hartmann reagerer på det ensidige byestetiske fokuset på den nye bydelen. – Når skal noen heve stemmen og stille spørsmål om Bjørvika er for lavt utnyttet når vi nå bygger ut det største av de sen-

trumsnære tomteområdene tett inntil landets største kollektivknutepunkt? Bærekraft er i denne sammenheng ikke det samme som 1800-tallets byplanidealer, men en utnyttelse som skaper et kompakt sentrum og som reduserer behovet for forurensende biltrafikk.

– Vi kunne vel ønsket at debatten og protestene kom da rammer og premisser for Bjørvika-planen ble vedtatt, og ikke på et tidspunkt når videre planlegging, basert på gitte rammer og vedtak, har pågått i flere år. Å endre spillereglene når spillet er godt i gang er alltid krevende, sier Hartmann.

Han peker på at det har vært god anledning til å uttale seg: – Det ble holdt offentlige høringer ved alle etappene, og hele Bjørvika-planen har vært gjenstand for bred omtale

og debatt i pressen. Det har knapt vært mer offentlighet om noen byutviklingsprosjekt de siste tiårene, understreker prosjektlederen.

Den beste løsningen

Eivind Hartmann mener at den såkalte Barcode-bebyggelsen, med lange, smale tomter med bygg i varierende høyder, er en god løsning for området: – Når man ønsker å gi Bjørvika den tettheten den sentrale beliggenheten i byen tilsier, kan utbyggingsprinsippet «Barcode» bli en optimal løsning med hensyn til utsyn og lokalklima (utluffing). Det arbeides nå med å skape reguleringsmessige regler som garanterer for lys og transparens, også ved diagonal sikt fra byen bak. Vedtatte maksimumshøyder er ca. halvparten av Postbygget og Hotell Plaza.



Seniorarkitekt Eivind Hartmann

Det har også vært debatt rundt seksfeltsgaten Nyland Allé. I forhold til den moderate forventede biltrafikken er gatebredden tilsynelatende overdimensjonert. Fire av de seks kjørefeltene er imidlertid forbeholdt kollektivtrafikk, bl.a. en høyfrekvent trikkerute gjennom området. Hartmann mener det er uklart å endre på planene. – Å bygge en flaskehals for kollektivtrafikken i Bjørvika i form av en innsnevret Nyland allé vil være en ulykke for overføringen av transport fra privatbiler til kollektivtrafikk.

Med fire trekker og brede fortau vil Nyland allé samtidig kunne bli et flott oppholdsrom for gående, sier han, og påpeker at gatens bredde omtrent tilsvarer Haakon 7s gate, som går fra plassen foran UD til Rådhusplassen.

En ny bydel

Utbyggerne er allerede i gang med å reise den første fjerdedelen av Barcode-bebyggelsen. Før byggingen av de resterende 3/4 kan starte, ønsker byrådet supplerende utredninger med alternative bebyggelsesprinsipper.

I henhold til dagens planer skal det i årene som kommer reises en helt ny bydel med minst 7-8000 beboere. Det er også prosjektert en ny grunnskole. 15-20.00 mennesker kommer til å ha sitt arbeidssted i nye Bjørvika, og kulturinstitusjonene forventes å trekke inntil 1 million besøkende hvert år. Mesteparten av dette må imidlertid vente til etter at senketunnelen står klar rundt 2011. – Vi kan tidligst vente oss en ferdig bydel i tidsrommet 2015-17, sier Eivind Hartmann, og legger til: – Det vil også avhenge av markedet og de økonomiske konjunktorene.



Sju allmenninger åpner seg fra den eksisterende byen ut mot fjorden og havnepromenaden. Her en kveldscene fra Stasjonsallmenningen. Ill: Gehl architects/SLA for Bjørvika infrastruktur AS

Bjørvikaplanene: bred enighet og stor åpenhet

1988: Bystyret vedtar at Bjørvika skal byutvikles

1999: Stortinget vedtar å legge den nye operaen der og planleggingen av det fremtidige Bjørvika begynner

2003: Reguleringsplanen for Bjørvika, og utbyggingsavtalene, vedtas etter grundig faglig og politisk behandling.

Vedtaket ble gjennomført i tre trinn:

- ✦ det overordnede trafikksystemet med E18, senketunnelen og gateforbindelsene innover til indre by øst i 1999.
- ✦ et program for byplanen i 36 spesifikke punkter, vedtatt etter et stort parallelloppdrag med evaluering og anbefalinger, i 2001.
- ✦ selve reguleringsplanen og avtalene sommeren 2003.

Det har vært bred politisk enighet om de vedtak som er gjort. Den utvikling og bygging som nå foregår bygger på disse vedtakene.

Bystyret har vedtatt at Bjørvika skal utbygges foran Filipstad og andre store utbyggingsprosjekter.

En åpen bydel

De sju åpne og fotgjengerbarerte byrommene, allmenningene, gir funksjonell og visuell åpning mot fjorden fra hele Bjørvika og bydelene bakfor. Allmenningene utgjør omtrent 100 dekar og vil gi plass for mange ulike aktiviteter og

attraksjoner. Langs fjordkanten blir det 3 kilometer promenade med gjennomsnittlig bredde på 20 meter. Det utgjør alene 60 mål tumleplass. Sammen med parker og fotgjengerbaserte smug og mellomrom blir det nesten 300 dekar ulike typer byrom. Det utgjør over 40%

av planarealet, det samme som byggetomtene. Resten er gateareal, også disse med brede fortau. Det finnes mange store parker i Oslo, men ingen bydel har et tilsvarende innslag av urbane byrom. Nesten alle byrommene har det store fjordrommet som fokuspunkt.



Filipstad – rekreativt sentrum

Utviklingen av Filipstad skal skje som en utvidelse av Oslo sentrum. Det skal anlegges park langs hele kaias lengde. Parken skal være minimum 70 meter bred og blir på 100 daa. På fjordsiden av parken kommer strandpromenaden og på innsiden kommer utbygging av næring, bolig og service med innslag av institusjoner og attraksjoner med behov for større arealer. 30 – 40 prosent av bygningsmassen skal være boliger, og det legges opp til maksimalt ti etasjer. Kanalen på innsiden trekker Frognerkilen inn mot Aker brygge og sentrum. Kollektivtransporten vil få høy prioritet med ny trikk og lokalferge. Området kan huse store utbyggingsprosjekter og dekke fremtidige behov knyttet til næringslivet.



Fjordby i støpeskjeen

Forslaget til Fjordbyplanen ble oversendt Byrådsavdeling for byutvikling i november. Den overordnede planprosessen, som startet med bystyrets fjordbyvedtak i januar 2000, er dermed fullført. Nå gjenstår den politiske behandlingen.

Fjordbyplanen har vært gjennom endringer og tilpasninger underveis i prosessen. Den har vært på to høringsrunder, og det har vært mange innspill fra næringsliv og organisasjoner. Resultatet er en plan som ikke er juridisk bindende, men som angir hvilke reguleringsplaner som skal utarbeides og de overordnede premisene for arealbruken i delområdene.

Hovedmålet er å legge til rette for en byutvikling som bygger opp under Oslos mål om å være en av verdens mest miljøvennlige og bærekraftige hovedsteder.

– Vi får blant annet en helhetlig strandpromenade hele veien fra Frognerkilen til Alnas utløp, byen åpnes mot sjøen og det blir områder for vann-

sport og rekreasjon. Bare tenk på hvilke muligheter det blir for kajakkpaddling og seiling fra området ved Alnas utløp og rundt øyene. Når skipsledene legges om blir dette et flott og trygt område, understreker prosjektleder Stein Kolstø ved Fjordbykontoret, som er en del av Plan- og bygningssetaten.

Omfattende

Fjordbyen strekker seg fra Bygdøy til Ormøya, med tyngdepunkt i Pipervika og Bjørvika. Til sammen er det 13 delområder. Fjordbyplanen inneholder også planprogram for områdene Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund. Innovasjon, rekreasjon og næringsvirksomhet er sentrale elementer. Festivalarena på Vippetangen, fjord- og kanalpark med større sentrumsfunksjoner på Filipstad, vannaktivitetsarena ved Alnas utløp og båthavn med havnerelatert næring på Ormsund er bare noen av prosjektene. Alt skal få plass, men det er en omfattende prosess å komme fram til løsninger som alle er fornøyd med.

–Fjordbyplanen reflekterer mange kompromiser mellom forskjellige eier- og brukerinteresser. Dette er et stort bærekraftig utviklingsprosjekt. Vi får blant annet trikk langs hele sjøfronten og gode muligheter til å benytte sjøen for alle som vil. Dette har også vært et veldig tydelig krav i alle høringer og undersøkelser som har vært utført. Folk vil ha utendørsmuligheter og tilgang til sjøen, forteller Kolstø.



Siloen på Vippetangen er foreslått som kulturhus. Her med utvendig kinovisning.

Ved Vippetangen legges det opp til at vannet trekkes inn i sentrum gjennom en kanal som adskiller fergeterminalen fra strandpromenaden. Det skal være et sted for rekreasjon med tilknytning til bl.a. Akershus Festning.

–Her ønsker vi både terrørsikring av fergeanlegget og å trekke vannet inn i byen langs promenaden. Vippetangen skal bli en del av sentrum, noe det ikke fremstår som i dag, forteller Kolstø.

Terrørsikringen er en del av kravene som stilles gjennom de oppgraderte internasjonale havnereguleringene.

Viktig å tenke langsiktig

– En så omfattende plan som dette vil påvirke Oslo i overskuelig fremtid. Derfor er det viktig å sette klare og konkrete prinsipper for hvordan utviklingen skal være, understreker Kolstø. – Den pågående debatten om Bjørvika viser dette med all tydelighet. Det er også viktig å se for seg vare- og persontransportmønsteret i Oslo i fremtiden.

–Trafikkavviklingen er en gigantisk oppgave som fortsatt har en del uløste momenter, blant annet vegadkomsten til Mosseveien fra havna på Sjursøya. Og så hadde det jo vært ønskelig å legge hele E18 langs Frognerkilen i tunnel. Det er komplisert, og Statens Vegvesen er ikke begeistret for det på grunn av sikkerhetsaspektet, avslutter Kolstø.

Du kan laste ned hele Fjordbyplanen fra internett på www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no



Stein Kolstø er prosjektleder ved Fjordbykontoret.

Alnas utløp – park for vannaktiviteter

Grøntstrukturen skal bringes ned til vannet og forbinde øyområdene med Ekeberg. Vannparken skal være utgangspunkt for sjosportsaktiviteter og området tilrettelegges for bading, uorganisert sport og rekreasjon. Parken kan knyttes opp mot et kommersielt fjordsenter med hotell, sportscenter, utesteder m.m. Parken ved Alnas utløp blir liggende i gang- sykkelavstand fra Bjørvika og Oslo S, med havnepromenaden som bindeledd. Kollektivtilbudet styrkes med trikk eller kombibane (tog) i tillegg til ferge og buss.



Vippetangen – kulturhistorisk destinasjon

Vippetangens havnerelaterte kulturmiljø og Akershus festning skal danne premisene for utformingen av området. Fiskehallen skal søkes bevart, bevaring eller erstatning for siloen skal utredes gjennom arkitektkonkurranse, og granittkaien skal primært bevares. Terminalområdet skal skilles fra fastland med en kanal. Sydvest i området skal det avsettes minimum 40 daa til park og byrom. Parken opparbeides mot fjorden med kontakt videre opp mot festningsområdet. Havnepromenade skal

legges langs kanalen og videre vestover langs kaianten til Akershusstranda. Ny bebyggelse skal primært lokaliseres langs Skippergata og i tilknytning til ny terminal, og inneholde publikumsrettede funksjoner som kultur, bevertning, underholdning, handel og offentlig service. Nytt terminalbygg skal legges på utstikker II. Kapasitetsutvidelse av cruisekai II (Vippetangakai) skal utredes og vurderes blant annet i forhold til maritime kulturminneverdier og Oslo som cruiseby.



På gata

Hvor vil du bo?



Tonje Lien (21)
Jeg er fra Nannestad og har mest lyst til å bo i Theresesgt på Adamstuen. Det er så fine leiligheter der, spesielt vinduene. Dessuten er det rett ved skolen jeg går på.



Øystein Brevik (19)
Jeg er fra Hovseter og har mest lyst til å bo på Frogner. Det er fint og urbant der.



Kristin Aasen (26)
Jeg er fra Fræna i Romsdal og har bosatt meg på Majorstua. Det var der jeg hadde mest lyst til å bo og jeg føler meg hjemme der.

FAKTA:

Spleiser i Groruddalen

Oslo kommune og regjeringen har gått sammen i et spleiselag for å bedre miljø- og leveforholdene i Groruddalen. I januar i 2007 inngikk partene en intensjonsavtale om å samarbeide fram til 2016. Men allerede i år vil folk i dalen høste frukter av satsningen.

Fem byrådsavdelinger og åtte departementer vil delta i arbeidet, som konsentreres i 4 hovedsatsningsområder:

1. Miljøvennlig transport

Ambisjonen er å sikre bedre luft og mindre støy langs veinettet. Terminalområdet på Alnabru skal rustes opp, kollektivforbindelsene skal utbedres, t-banestasjonene skal oppgraderes og man ønsker å forbedre forholdene for myke trafikanter.

2. Alna, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø

Alnaelva skal renses og gjenåpnes. Grønnstrukturen skal utvikles, og kulturminner og historiske kulturmiljøer skal vernes og nyttegjøres. På idrettsida ligger det planer for nye idrettsanlegg og annen tilrettelegging for fysisk aktivitet. I 2007 starter man blant annet byggingen av kunstisbaner på Grorud og Furuset.

3. Bolig-, by- og stedsutvikling

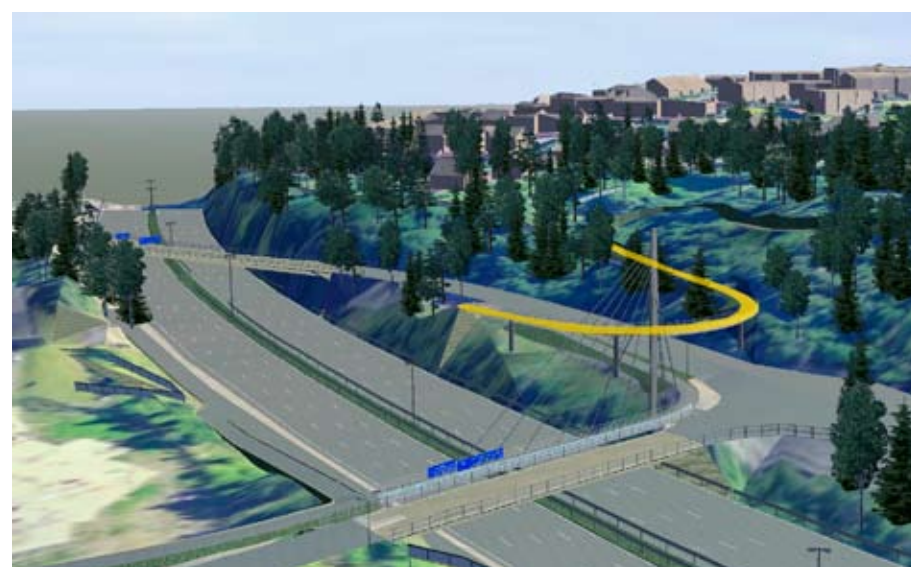
Et mål er å styrke beboernes lokale identitet, blant annet gjennom å skape attraktive møteplasser i nærområdene. Det skal jobbes for å sikre velfungerende lokalsentra, så vel som attraktive boligområder. I 2007 innføres blant annet en økonomisk støtteordning for borettslag.

4. Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering

Bedre levekår, skole, oppvekst, kultur og nærmiljø er målsetninger innen dette programområdet. Det er også et mål å styrke inkluderingen gjennom medvirkning, deltakelse og frivillig innsats. Et eksempel på tiltak i 2007 er innføring av gratis kjernetid i barnehager.



— Flott med bro



Den nye gang- og sykkelstien vil lette adkomsten og gjøre det tryggere å bevege seg i trafikken.

Når beboerne på Ellingsrud skal gå til Furuset senter, har de to muligheter: De kan enten ta en skikkelig omvei, eller balansere ned et bratt skogholt, for så å krysse veien ved rundkjøringa på E6 og spasere langs veikanten over bilbrua - side om side med rutebusser og langtransport.

Hassan Khalid (20) bor på Ellingsrud og går daglig traseen ned til Furuset senter. Det tar ham rundt 8 minutter – om han ikke skulle gå på trynet på den bratte og glatte stien.

– Jeg har ikke hatt noen uhell i år, ler han. Khalid er glad for at han er ung og sprek. – Det er slett ingen løype for eldre mennesker, sier han, og legger til at folk på Ellingsrud vil bli glade for å høre om den nye gang- og sykkelveien. – Dette er noe vi har venta på lenge, sier han.

Pensjonisten Per Jensen (83) er sprek til

beins og spaserer gjerne den lengste ruta fra Furuset senter til Ellingsrud for turens skyld. Han er ikke så opptatt av hvor lang tid han bruker, men tror nok at det tar nærmere en halv time.

Jensen registrerer at de fleste andre velger snarveien gjennom skogen og over den trafikkerte E6. Han mener derfor at det er bra at gang- og sykkelstien nå kommer.

– Det er flott at de bygger, det er jo mange som går der i trafikken, sier Jensen, som selv altså tar omveien med glede.



Per Jensen tar omveien med glede, men er glad for at det kommer ny gang- og sykkelsti for de som ikke har så god tid.



Hassan Khalid fra Ellingsrud tar gjerne snarveien gjennom skogen, men det er glatt.

– Renere luft og mykere trafikk

Jøran Eilertsen, prosjektleder

Jøran Eilertsen i Samferdselsetaten i Oslo kommune er prosjektleder for Miljøvennlig transport i Groruddalsatsingen. Han forteller at det har vært mange planer innenfor dette feltet de siste åra.



– Nå ønsker vi å samkjøre alle de små tiltakene, og summen blir en storsatsing på miljø i Groruddalen, sier han.

I 2007 skal stat og kommune bidra med 50 millioner kroner hver, hvorav 12,6 millioner skal gå til Miljøvennlig transport. – Dette er et beløp vi er godt fornøyd med, sier Eilertsen. – I tillegg til disse millionene, kommer midlene som bevilges over det ordinære budsjettet, legger han til.

Innsatsen skal fordeles på fire hovedområder. For det første er målet å forbedre miljøet langs veinettet. Det skal bli renere luft og mindre støy. Aktuelle tiltak er hastighetsreduksjon, beplantning langs veien og støyskjerming. I 2007 er det blant annet satt av midler til støyskjerming nord for Bedriftsveien på Nedre Kalbakkvei

– I dette området, som har en døgntrafikk på 11000 biler, ligger det mange boliger langs veien. For disse menneskene vil støyskjermingen utgjøre en stor forskjell, sier Eilertsen.

For det andre skal godsterminalen på Alnabru effektiviseres og gjøres mer miljøvennlig. Dette ses i sammenheng med tiltakene for å åpne og rens Alnaelva, som faller inn under programområde 2.

For det tredje skal kollektivtilbudet utbedres. – Folk i Groruddalen er flinke til å benytte seg av kollektivtransport, forteller Eilertsen. – Problemet er bare at tilbudet ikke

er tilfredsstillende. Forbindelsen på langs, opp og ned til byen, er sikret gjennom de to t-banene Furusetbanen og Grorudbanen. Tverrforbindelsene, derimot, er langt dårligere. Derfor er to nye bussruter på trappene, Tveita - Tonsenhagen og Furuset – Grorud. Målet er å få minst en av dem i rute etter sommerferien.

I tillegg skal t-banestasjonene oppgraderes og tilgjengeligheten forbedres. Stasjonen på Linderud skal bygges om i løpet av året.

Det siste hovedområdet under Miljøvennlig transport er tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk. Det skal bli enklere å la bilen stå.

– Disse tiltakene vil gjøre livet lettere for dem som går eller sykler, sier Eilertsen. – Dessuten har vi en ambisjon om å få flere til å sykle, tilføyer han.

Og de myke trafikantene behøver ikke å vente så lenge. Planen er å sette i gang byggingen av gang- og sykkelbru både på Tveita og over E6 ved Furuset senter i løpet av året.

Grøntstrukturens hovedelementer

Alna: Fremtidsvisjonen er en sammenhengende åpen elv i en attraktiv grøntkorridor, fra marka til sjøen.

Parkanlegg/naturområder: Groruddalen har en relativt god dekning av grønne oppholdsarealer. Men det er en utfordring for fremtiden å i større grad utnytte potensialet i områdene og høyne standarden. Alnavassdraget som en sammenhengende grøntkorridor vil bidra til at Groruddalen får et «nytt» sammenhengende naturområde/parkdrag med temaparker eller «parkperler» med ulikt innhold; natur/kultur/idrett/industri og stedvis også med et urbant preg.

Turveier: Mange steder i dalen møter turveiene barrierer pga. større trafikkerte veier. På disse punktene bør sikre, oversiktlige og estetisk gode løsninger etterstrebes, f. eks flotte gangbruer. Opparbeidelsesstandard på turveiene avpasses topografi, behov og særlige lokale forhold.

Biologisk mangfold: Naturtype-registreringer i Groruddalen viser at dalen er rik på interessante

biologiske miljøer. På listen av registrerte naturtyper finnes bl.a. rik edelløvsskog, naturbeitemark, viktige bekkedrag, dammer, parklandskap og store trær.

Kulturmiljø/jordbrukshistorie: Jordbrukshistorien i Groruddalen strekker seg over 2000 år tilbake i tid. Etter den store transformasjonen av dalen mellom 1950 fram til i dag er det kun en del gårdsanlegg og stedvis åpne beitemark tilbake. Restene av tidligere tiders stolte jordbruks historie (Aker-gårdene) er viktig å synliggjøre i framtiden, både av pedagogiske grunner og fordi det gir stedsidentitet.

Lokalklima: For Groruddalen er det viktig å merke seg at dersom lufta blir renere lokalt i dalen vil det også medføre bedre luftkvalitet i Oslo sentrum.

Alnavassdraget og sidebekker: På sikt er det interessant å åpne også deler av det tidligere nettverket av sidebekker i tillegg til åpninger i Alnavassdraget. Disse småbekkene kan bli attraksjoner i nærmiljøene i Groruddalen.

BYHISTORISK SPALTE

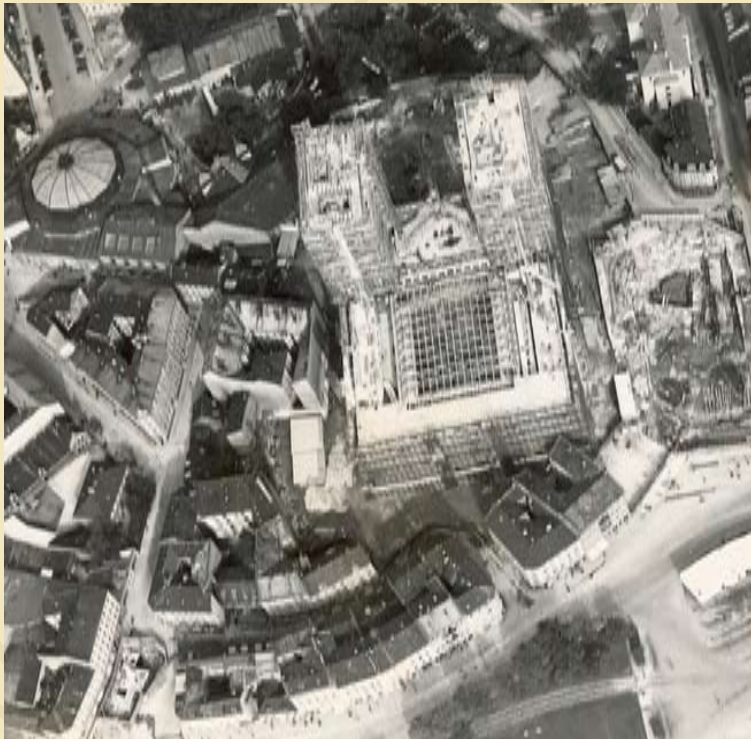
Oslo Rådhus: Sin tids byplangrep for å manifestere Oslos identitet som hovedstad

For noen år siden satt en av Plan- og bygningsetatens medarbeidere sammen med en tysk arkitekturprofessor på en benk i Wien med utsikt rett imot byens rådhus. Begge var på en byplankonferanse i byen og ventet på en buss som skulle ta deltagerne med på befarings. Rådhuset i Wien er som kjent et staselig bygg, oppført på 1800-tallet langs Ringstrasse i et klart gotisk formspråk. Så kommer det: «Dette er ikke et skikkelig rådhus. I Oslo, derimot, der har dere et skikkelig rådhus! Et rådhus som forteller tydelig og verdig om sin rolle i byen Oslo.» En uforpliktende replikk mellom fortrolige kolleger - men likevel, den karakteriserer et sterkt og vellykket byplangrep i Oslos utvikling, et grep som handlet både om tomtevalget, om kommunal evne til å etablere en økonomisk gjennomføringsmodell, herunder vilje til nødvendige grunnerverv, om en samlet reguleringsplan for et større område for å sikre siktlinjer og plassdannelser, og om arkitektur og utsmykning.

Historien om Rådhusets tilblivelse kan fortelles som svar på Oslos sterke vekst gjennom hele 1800-tallet (Oslo gikk ikke forbi Bergen i folketall før 1860), om inspirasjon etter jubileumstiltingen i 1914, og om et ønske fra byens ledelse om å synliggjøre både byens rolle som hovedstad og dens rolle som landets etter hvert viktigste havneby. Det handlet både om å gi byen representasjonslokaler, skaffe nødvendige arealer til byens administrasjon, - og om symbolbygging.

Vi tillater oss å tolke replikken fra den tyske arkitekturprofessoren dithen at Oslo Rådhus også med fremmede øyne er et vellykket byplangrep og et vakkert bygg som uttrykker sin funksjon og sin tids byidealer på en verdig og fattbar måte. På mange måter er rådhuset blitt både et symbolbygg for Oslo og et nasjonalt symbol.

Så kan man i lys av dette reflektere over om vår tids behov for byplangrep er gjenstand for tilsvarende oppmerksomhet omkring sammenhengen mellom funksjon, lokalisering og arkitektonisk uttrykk - og om riving av et så stort sentrumsområde ville blitt tillatt i dag med vår tids bevaringsfokus.



Flyfoto av Oslo Rådhus under byggingen. Foto: Byantikvaren



Kartet viser det gamle Vika-kvarteret og hvor mye som ble revet i forbindelse med byggingen av Oslo Rådhus og omleggingen av området. Foto: Byarkivet

« SMÅPLUKK »

Status for tidligere omtalte planer

Byblikk har tidligere omtalt planene «Kommunedelplan for torg og møteplasser», «Skilt- og reklameplanen» og «Kommunedelplan for byutvikling og bevaring». De to første er oversendt til politisk behandling, men når dette skrives er ingen av dem ferdig behandlet eller vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Den siste er ikke oversendt fra Plan- og bygningssetaten ennå, fordi det lages en tilleggsutredning i henhold til bestemmelser om konsekvensutredning.

Bydelsbesøk 2007

Interessert i hva som skal skje i bydelen din? Og i andre saker som får betydning for din og andre bydeler? I løpet av 2007 vil Plan- og bygningssetaten besøke i alt 6 bydeler med åpne informasjonsmøter. De blir holdt enten i forbindelse med «åpen halvtime» i bydelsutvalgsmøtene, eller som egne møter. Bydelene Nordstrand og Frogner får besøk hhv. 29. mars og 30. mai. Nordre Aker vil også få besøk i vår men dato er ikke klar, mens Bjerke, Alna og Vestre Aker foreløpig er pekt ut for høstbesøk. Møtene vil bli annonsert i dags- og lokalpresse og på Internett. Alle interesserte er hjertelig velkomne.

Har du et spesielt tema du gjerne vil ha tatt opp på disse møtene, kontakt etaten på tlf. 23 49 12 78/23 49 12 83 på forhånd.

Ensjø – fra bilby til boligby

Ensjø skal utvikles til en ny bydel med inntil 7 000 nye boliger. Det ble vedtatt av bystyret i mars 2004. Det er utarbeidet en prinsippplan for det offentlige rom som sier at Ensjø skal ha et urbant preg, der samspillet mellom det grønne (parker), det blå (vann) og det grå (gater og plas-

ser) skal dyrkes fram. Ensjø vil etter hvert forandres fra å være en bydel som er dominert av bilforhandlere til å bli et attraktivt og sentralt område for boliger, arbeidsplasser, handel, service og kultur. Planene inkluderer blant annet at det skal bygges 2 nye skoler og 8 nye barnehager i området. Arbeidet med utbyggingsavtaler og reguleringsplaner er allerede godt i gang, og det er varslet eller fremmet reguleringsplaner for ca 5 500 boliger. Ensjø vil dermed være et viktig utviklingsområde i Oslo i 15-20 år fremover.

Sikring av gamle gårder

I kjølvannet av den tragiske ulykken i Trondheimsveien i januar kom det spørsmål om hvem som har ansvaret for en bygnings tilstand, om kommunens rolle, og om hvorvidt dagens regler er gode nok.

Det er eieren som har ansvaret for at en bygning til enhver tid er i slik stand at det ikke oppstår fare eller vesentlig ulempe. Kommunen skal påse at eierne følger opp ansvaret, og kan gi pålegg om nødvendig utbedring for å forebygge risiko for mulige skader. Et slikt pålegg ble gitt til ulykkesgården i Trondheimsveien for et år siden. Siden ulykken skjedde har kommunen gitt pålegg om sikring og/eller utbedring av 20 gårder.

Oslo kommune ønsker at plan- og bygningslovens § 89 endres, slik at kommunen også får adgang til å gi pålegg for å ivareta kulturminneverdier knyttet til bevaringsverdige bebyggelse. Kommunale myndigheter ønsker at reglene kan styrkes ytterligere, slik at de kan gi pålegg ikke bare om sikring, men også om reparasjon og oppgradering ut fra estetiske og bevaringsmessige hensyn.

Kommunen kjenner til 10-20 bygg som er bevaringsverdige, men likevel er i sterkt forfall pga. brannskade eller dårlig vedlikehold. Byantikvaren og Plan- og bygningssetaten vil utarbeide en handlingsplan for hva kommunen kan gjøre for å sikre og få utbedret slike bygninger.

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?

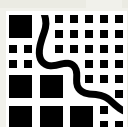
Besøk Plan- og bygningsetatens nettsted, www.pbe.oslo.kommune.no, hvor det er mulighet til:

- 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.

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, og et nummer for eiendomsopplysninger, 820 80 150.

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



Plan- og bygningssetaten

www.pbe.oslo.kommune.no