



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling

Vedtak

Fjordbyplanen

- Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder
- Planprogram for Filipstad, Vippetangen og Alnas utløp



Plan- og
bygningsetaten

Forord

Foreliggende plan er en del av oppfølgingen av bystyrets fjordbyvedtak av 19. januar 2000 om å tilrettelegge for en byutvikling av frigjorte havnearealer og transportområder langs fjorden. Oppfølgingsarbeidet ble nærmere konkretisert i Kommuneplan 2004.

Planen tjener to hovedhensikter:

- Den gir politiske føringer fra Oslo kommune for videre planarbeid i Fjordbyen som helhet og for kommende reguleringsplaner for delområder.
- Den fastsetter planprogram etter plan- og bygningsloven for tre delområder, Filipstad, Vippetangen og Alnas utløp. Uavhengig av om delområdet splittes i mindre avgrensede reguleringsplaner, skal de relevante tema i planprogrammene konsekvensutredes.

Byrådets forslag til Fjordbyplan ble avgitt 31. mai 2007, etter at et utkast til plan hadde vært ute til offentlig høring i perioden 28. september til 5. desember 2005, og et revidert utkast ble sendt på tilleggshøring sommeren 2006.

Oslo bystyre vedtok Fjordbyplanen den 27. februar 2008 (sak 77), og Plan og bygningsetaten fastsatte planprogrammene 8. april 2008 på delegert myndighet i dokumentene:

- 200504456-200 for Filipstad
- 200504456-201 Vippetangen
- 200504456-202 Alnas utløp

For Ormsund fastsettes ikke planprogram nå, det avklares i behandlingen av Oslo Havn KFs innsendte reguleringsfor-slag for Sydhavna.



Ellen S. de Vibe
etatsdirektør



Stein Kolstø
prosjektleder

Innhold

Forord	1
Del I prinsipper for videre utvikling av fjordbyen	4
1 Fjordbyen: fra Ormøy til Bygdøy	6
2 Prinsipper for helheten i Fjordbyen	7
3 Delområdeprinsipper for Filipstad	20
4 Delområdeprinsipper for Vippetangen	24
5 Delområdeprinsipper for Alnas utløp	28
6 Delområdeprinsipper for Ormsund	30
Del II planprogram for delområdene	32
7 Planprogram for Filipstad	37
8 Planprogram for Vippetangen	47
9 Planprogram for Alnas utløp	57
Vedtak	64
Protokoll fra sak 37/2008 av 13022008 med Byutviklingskomitéens flertallsmerknader	64
Protokoll fra sak 77/2008 av 27022008 med Oslo Bystyres vedtak	69



del I

prinsipper for videre utvikling av fjordbyen

Illustrasjon av fjordbyprinsippene

1 Fjordbyen: fra Ormøy til Bygdøy

Fjordbyen er Oslos store bærekraftige utviklingsprosjekt på byens sjøfront, og skal gi tilgjengelighet, variasjon, og kultur- og rekreasjonsopplevelser for alle. Oslos havneside skal frigjøres til nye byområder som kjennetegnes av høy kollektivdekning, gode gang- og sykkelforbindelser og klimavennlig utbygging.

Fjordbyen består av flere utviklingsområder som til sammen utgjør helheten i dette store langsiktige utviklingsprosjektet for Oslo. Prosjektet vil forbedre hovedstaden, og gi en forståelse av byen som fullverdig integrert med fjordens øylandskap og med åsenes skoglandskap. Hvert område har sine egne fysiske og historiske forutsetninger for videre utvikling, dette tilfører variasjon og mangfold.

Sjøfronten er vårt store felles byrom som alle kan bruke og få en positiv tilhørighet til. Vannet er et magisk, levende og universelt element, og Oslos motto "The Blue and the Green, the City in Between" kan nå gis et utvidet og vesentlig tydeligere innhold. Ved å anlegge en attraktiv havnepromenade og et sett med rause allmenninger oppnås en flott sammenheng langs strandlinja, og fjorden knyttes inn i nabobydelene.

Tyngdepunktet i Fjordbyen ligger i Pipervika og Bjørvika med utvidelse av sentrum og spennende kultur- og opplevelsesanlegg, som danner en kjede av innholdsrike publikumsattraksjoner. Ytterst på Fjordbyens tre viktige nes ligger områder for allmennhetens fritid, rekreasjon og naturnærhet både til lands og til vanns.

Fra og med Kongshavn og sørover til Ormsund vil en av Norges største godsterminaler ligge, og dette temaet avklares i et eget planarbeid.



2 Prinsipper for helheten i Fjordbyen

Fjordbyprinsippene er de politiske føringer som bystyret og Oslo gir for Fjordbyen som helhet og for delområdene Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund. Fjordbyprinsippene har to nivåer, de første prinsippene gjelder for hele Fjordbyen, og de påfølgende gjelder for hvert sitt delområde. Fjordbyprinsippene danner basis for konsekvensutredningskartene.

Fjordbyens helhet består av flere delområder

Oslo kan sees som resultatet av et 1000 år gammelt møte mellom vann og land. Den dynamiske kraft i dette møtet er uløselig knyttet til Oslos identitet, historie og økonomiske utvikling. Byen har gjort et "hundreårsvalg". Endringene på Oslo sjøfront vil fortelle både oss selv og omverden hvem vi er og hvordan vi ønsker å fremstå. For Oslo som by og hovedstad gir dette helt unike muligheter som ikke kan ivaretas andre steder.

Fjordbyen skal vitalisere, skape stolthet og tilhørighet, samt sikre allmennheten tilgang til "herlighetsverdiene" ved vannet. Samtidig skal Fjordbyen være åpen for framtidige livsstiler og det uventede. For å lykkes må det skapes en bred forståelse av Fjordbyen som et byutviklingsprosjekt med et boligtilbud og andre aktiviteter egnet for alle befolkningsgrupper. Fjordbyen må få et helhetsgrep som sikrer økt livskvalitet for flest mulig av byens og regionens beboere. Langsiktig samfunnsmessig lønnsomhet skal prioriteres.

Fjordbyen skal utvikles over lang tid og av mange aktører. Derfor angir Fjordbyplanen prinsipper for utviklingen, som sikrer at Fjordbyen får høy kvalitet i videste betydning, fra overordnet plangrep og ned til detaljert utforming av det enkelte anlegg. Prinsippene er gjennom bystyrebehandlingen av Fjordbyplanen gitt demokratisk, politisk forankring.

Høy kvalitet handler også om å sikre offentlig tilgjengelighet, variasjon og flerbruk av arealene. Fjordbyplanen gir føringer for plan- og alternativstudier, utbyggingsavtaler og oppfølgingsprogrammer. Utviklingen av Fjordbyen skal være bærekraftig og vil være et viktig bidrag for å oppnå visjonen i Oslo kommunes byøkologiske program 2002-2014 om Oslo som en av verdens mest miljøvennlige og bærekraftige hovedsteder.

Det skal utvikles et helhetlig transportsystem som ivaretar befolkningens behov for sikkerhet, fremkommelighet og rekreasjon. Ved å fremme konsentrert byutvikling fremfor byspredning er Fjordbyen i seg selv bærekraftig. I tillegg skal det utvikles et miljøvennlig transporttilbud for de nye byutviklingsområdene for å skape gode framtidsrettede bymiljøer.

Et bredt folkelig engasjement, samt å sikre offentlighet og åpenhet rundt vedtakene om utviklingen av Fjordbyen, er et viktig prinsipp.

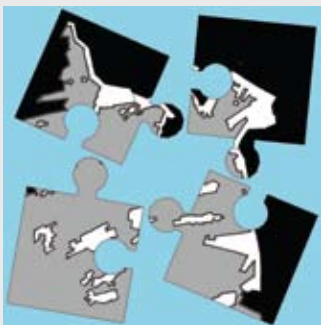
Fjordbyen skal realiseres slik at byen og fjorden bindes sammen gjennom en sammenhengende bystruktur med gode byrom, nye fri- og rekreasjonsområder og kulturaktiviteter. Miljø, allmennhetens tilgjengelighet og områdets unike historie må legges premisene for utviklingen. Mest mulig av havnearealene skal frigjøres til byutvikling, havnens arealbruk skal reduseres til et minimum. Fergene som trafikkerer havna skal gå på miljøvennlig drivstoff, for å gi miljømessige bedringer i havna.

Etablering av en fjordbytrikk er en god løsning, og arbeidet med en slik linje må starte så raskt som mulig. Oslofjorden har et ubenyttet potensial som samferdselsåre, og gjennom utvikling av nye byområder langs fjorden vil behovet for transport med Oslofergene øke. Da behøves flere nye stoppesteder for Oslofergene langs fjordkanten og helårsdrift av fergetilbudet.

Et av de bærende elementene i Fjordbyen er en bred havnepromenade langs hele fjordbyen, som må ligge som et grunnleggende premiss for alt planarbeid. Havnepromenaden skal utvikles slik at den binder sammen øst og vest, og søkes opparbeidet så raskt som mulig. Krav til fellesareal og parker kan ikke dekkes ved bruk av flytende elementer, men flytende elementer kan være et tilskudd utover disse kravene.

Oslo har et stort behov for nye allment tilgjengelige småbåtplasser, og i forbindelse med planarbeidet i de enkelte delområder skal det vurderes opparbeidelse av nye småbåtplasser.

2.1 Fjordbyens rolle og innhold



2.1.1 Fjordbyens helhet

Fjordbyen, Oslos sjøfront, utgjør en helhet og skal planlegges og gjennomføres med det som forutsetning

Fjordbyens helhet skal ivaretas gjennom den detaljerte planleggingen av delområdene, med hensyn til å oppnå gode løsninger for bærekraftig byutvikling, sammenheng, arealbruk og funksjonsfordeling langs sjøfronten, samt god sammenheng funksjonelt og visuelt med den bakenforliggende byen.

Fjordbyen skal som helhet tilføre byen nye store fri- og rekreasjonsområder.



2.1.2 Delområdenes rolle

Delområdenes rolle i forhold til sjøfronten, byen og regionen skal supplere og revitalisere Oslos nasjonale og regionale hovedstadsrolle

Fjordbyens skal tilføre byen kvaliteter i form av programmer og attraksjoner som byen mangler i dag og som vil gjøre Oslo til en bedre by. Fjordbyen blir et bidrag til å utvikle Oslofjordregionen på felter som innovasjon, rekreasjon, merkevarebygging og reiseliv. De ulike delområdene bør gis spesifikke profiler ift. en slik tilnærming; Alnas utløp med rekreasjonsarealer mot og i sjøen kan avhjelpe de østre bydelenes svake fjordkontakt i dag. Vippetangen er en kulturhistorisk basert opplevelsesdestinasjon som styrker Akersnesets betydning. Filipstad inneholder nye sentrums- og rekreasjonsområder med mulighet for aktiviteter for store publikum, samt en betydelig boligandel.



2.1.3 Økonomi for gjennomføring av Fjordbyen

Gjennomføring av tiltak i Fjordbyen må vurderes ut fra samlet økonomisk potensial

Fjordbyen har et stort økonomisk potensial totalt, men dette potensialet varierer mellom delområdene. Tiltak i delområder med lavt kommersielt potensial skal kunne finansieres med bidrag fra delområder med større økonomisk potensial. Dette krever samarbeid mellom grunneierne, staten og kommunenes ulike etater for å framskaffe et eget avtaleverk og realistisk finansiering og organiseringen av gjennomføringen.



2.1.4 Mangfold.

Fjordbyen skal være en arena for alle og skal bidra til et mangfold

Det er forskjellighet og variasjon i hvert delområde som skal skape grunnlag for mangfoldet. Dette krever stor spennvidde i arealbruken, et bredt spekter av servicetilbud og en variert bygningsmasse med ulike krav til standard og forrentning. Gjennom koblinger av funksjoner som utfyller hverandre utløses synergi for brukere og næringsliv.



2.1.5 Innovasjon og næring

Innholdet skal fremme innovasjon og næringsmessig nyskaping

Osloregionen er tyngdepunktet for forskning og utvikling i Norge, og vil i fremtiden i stadig større grad konkurrere med byregioner i Europa om kapital, arbeidskraft og bedriftslokalisering. Fjordbyens rolle i denne sammenheng kan spenne fra styrking av Oslos attraktivitet generelt til å tilrettelegge spesielle soner som "yngleplasser" for nyskaping spesielt. Oslo Teknopol har definert fem næringsklynger i regionen; maritim, energi og miljø, IKT, Life-Science og kultur. For disse kan Fjordbyen være en eksponeringsplattform mot et internasjonalt marked, og synliggjøre Oslo som en kunnskapsregion.

2.1.6 Rekreasjon og fysisk aktivitet

Fjordbyens arealer skal tilrettelegges for rekreasjon og fysisk aktivitet til lands og til vanns



Byen og byregionen fortettes. Bruken av, og presset på, de sentrumsnære grønne lunger øker og utvikling av den blå-grønne byen er viktig for Oslo som turistdestinasjon, som oppvekst- og bomiljø og for profilering av byen internasjonalt.

Fysisk aktivitet er grunnleggende for helse og velvære. Å tilrettelegge for dette er en nasjonal målsetning. Endrede kostholdsvaner og redusert fysisk aktivitet har ført til vektproblemer og redusert helse for stadig flere mennesker. Fjordbyen skal gi arenaer for fysisk aktivitet, og legge til rette for et bredt spekter av både organisert og uorganisert mosjon.



Gettyimages

2.1.7 Aktivisering av vannet

Vannflaten skal inngå i Fjordbyens rekreasjonsområder

Utbyggingen av Fjordbyen skal bidra til å skape nytt liv og nye aktiviteter på og ved vannet. Deler av vannflaten bør reserveres for aktiviteter som roing, padling, båtutleie, bading etc.

2.1.8 Boliger.

Fjordbyen skal ha en variert arealbruk med boligsammensetning med ulike priskategorier, eierformer og størrelser tilpasset ulike familiestørrelser og brukergrupper



Boligfordelingen på delområdene skal komplettere tiliggende byområder, skal i størst mulig grad tilrettelegges for livsløpsstandard (universell utforming) og skal i hovedsak være gjennomgående. Leiligheter på mindre enn 35 m² bør bare tillates der tilgjengelige fellesløsninger inngår i prosjektet.

Rimelige utleieboliger i Fjordbyen skal utgjøre minimum 10 prosent av det totale antallet boliger. Krav om bygging av rimelige utleieboliger legges inn i salgskontraktene for arealene og i reguleringsplanene for å sikre at målsettingen følges opp.



ViaNova/ Snohetta

2.1.9 Kultur og identitet

Nye prosjekter skal inneholde en miks mellom bolig / kultur / rekreasjon og næring basert på delområdenes enkeltvisse rolle og særlige potensial

Høy kvalitet i bebyggelse, landskap og offentlige rom vil styrke Oslos attraktivitet. Identitet er nært knyttet til innhold. Det skal satses aktivt på kultur, arkitektur og ”urban rekreasjon.” Fjordbyen skal gjøre byen mer aktiv og innholdsrik. Innenfor hvert delområde skal det utarbeides et kulturoppfølgingsprogram.



2.1.10 Temporære aktiviteter som identitetsbygger

Det skal tilrettelegges for tilgjengelighet og midlertidig aktivitet i overgangsfasen mellom havnedrift og infrastruktur og byutvikling

Temporære aktiviteter og evenementer kan danne en eksperimentsone for ulike aktører for å skape engasjement og mobilisering om fremtidens Fjordby. Rådhusplassen er i dag det mest benyttede plassrom til ulike arrangement. Kapasiteten her er sprengt og Middelalderparken slites av for intenst bruk. Fjordbyens utviklingsområder kan tilby attraktive arealer til dette, samtidig som arealressurser for ukjente behov i fremtiden sikres.



2.1.11 Profilering og reiseliv

Fjordbyen skal profilere Oslo internasjonalt og vil være byens ansikt og første møte for tilreisende ferje- og cruisepassasjerer

Fjordbyen skal styrke Oslo som en attraktiv turistdestinasjon i en økende internasjonal konkurransesituasjon. Terminaler og cruisekaier skal fornyes og integreres i byutviklingen og det skal etableres et godt samvirke mellom fergeterminal, cruiseanløp og byaktiviteter.



Inger M. Lid

2.1.12 Universell tilgjengelighet

Alle planlagte og bygde produkter, bygninger og uteområder som er beregnet for allmennheten i Fjordbyen skal kunne brukes av alle, i så stor utstrekning som mulig

Hvor funksjonshemmet hver enkelt av oss til enhver tid er, avhenger av omgivelsenes krav til vårt funksjonsnivå. Ethvert bymiljø har i varierende grad funksjonshemmende barrierer. Skal Fjordbyen bidra til et inkluderende samfunn, må vi planlegge og utforme et bymiljø som stiller lavest mulig krav til den enkeltes funksjonsnivå slik at alle skal ha mulighet for samfunnsdeltagelse på egne premisser.

2.2 Byrom og bystruktur

2.2.1 Byrom som drivkraft

Byplangrep og utforming av bebyggelse i Fjordbyen skal gi gode, allment tilgjengelige byrom



Gate- og byromsstrukturen skal utnytte overgangssonens betydning mellom by og fjord. Strukturen bør i størst mulig grad gi åpenhet og gjennomsynlighet fra eksisterende by mot fjorden og omvendt. Byrommene skal lokaliseres gunstig ift. sol, lokalklima og nærhet til sjøen. Funksjoner for opphold og aktiviteter for ulike brukergrupper og offentlig kommunikasjon skal legges til byrommene. Bebyggelsens funksjoner skal sikre aktivitet i byrommene over store deler av døgnet. Byromsstrukturen skal være hovedarena for miljøvennlig transport (gang-, sykkel-, og kollektivtransport) og lokalferger.

2.2.2 Allmenninger og parker.

Hvert delområde i Fjordbyen skal ha både allmenninger og parker



I forhold til utviklingspotensialet skal delområdene ha en raus struktur av offentlige byrom som forsterker eksisterende blågrønn struktur og som blant annet bør inneholde en eller flere allmenninger og en park hver. Allmenningene skal forbinde sjøfronten og bakenforliggende by, og bidra til å forsterke eksisterende gate- og byromsstruktur og turveinett. Allmenninger skal føres i trygge og sunne omgivelser og legges utenom tunge hovedgater. Parkene skal legges mot sjøen og gis en størrelse og utforming slik at de blir områdenes sentrale attraksjoner. Generelt skal byrom og parker lokaliseres slik at de er skjermet fra støy- og luftforurensning.

2.2.3 Havnepromenade.

Sjøfronten skal i hele sin lengde ha en sammenhengende og offentlig tilgjengelig havnepromenade



Havnepromenaden skal sammen med tilliggende byrom, parker og bebyggelse være områdenes sentrale attraksjon. Promenaden legges nærmest mulig sjøfronten forbi passasjer- og godsterminaler og utformes universelt slik at ingen brukergrupper ekskluderes. Havnepromenaden skal tilrettelegges for opphold for ulike grupper, gjøres tilstrekkelig bred slik at den også tilbyr rom for sakte forflytning, bl.a. for mosjonister og rekreasjonssyklister. Havnepromenaden skal minimum ha en gjennomsnittlig bredde på 20 meter, og minimum 10 meter (bortsett fra på Filipstad der delområdeprinsippene angir 25 meter). Innenfor hvert delområde skal promenaden ha en variasjon i møtet med vannet som sikrer mulighet for fysisk kontakt med vannet og ulike aktiviteter både på land og på/i vannet gjennom hele året. Bygg som krager over promenaden skal unngås.

2.3 Arkitektonisk kvalitet, landskap og kulturminner



Gehl Arkitekter

2.3.1 Kontakten mellom by og vann

Mengden av vannarealene for hvert delområde skal opprettholdes

Sjøfronten skal bli mer "finmasket" for å sikre større variasjon og flere funksjoner som drar nytte av sjønær lokalisering. Moderate utfyllinger i sjøen kan gjennomføres. Det skal for hvert delområde føres et vannregnskap for å sikre at andelen vannarealer for delområdene blir opprettholdt.



2.3.2 Landskap og byggehøyder

Bebyggelsen i Fjordbyen skal utformes slik at både fjordlandskapets og bylandskapets karakteristiske trekk opprettholdes og videreutvikles

Dette innebærer at de bakenforliggende, etablerte boligområdene må sammenbindes med de nye. Det må skapes gode forbindelser mellom de bakenforliggende bydelene og den nye byen langs sjøfronten. Det tillates ikke etablert høyhus i Fjordbyen, og byggehøyder må tilpasses slik at det ikke skapes barrierevirkninger.



Byarkivet

2.3.3 Kulturminner.

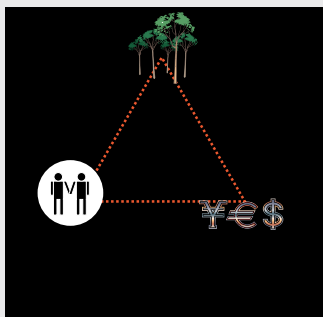
Kulturminner, både i delområder og i tilgrensende områder, skal hensyntas i planarbeidet

Det er få gjenværende fysiske strukturer fra tidlige epoker av havnedriften. For å sikre tidsdybde og unikhhet i transformasjonen av sjøfronten skal det spesielt tas hensyn til utvalgte maritime kulturminner som bygg, kaifronter og andre elementer. For å ta vare på kulturminner i delområdene bør de gis nye roller og funksjoner når slike ikke finnes i dag.

2.4 Bærekraftig utvikling

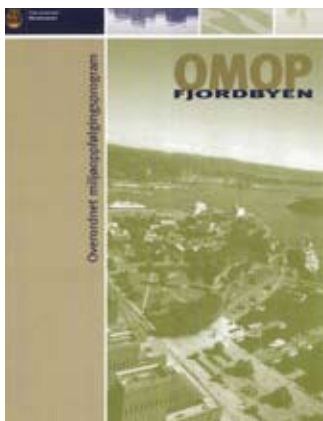
2.4.1 Miljøvennlig areal- og transportbruk

Fjordbyen skal bidra til en bærekraftig byutvikling



Planer og tiltak i Fjordbyen skal følge opp Oslo kommunes byøkologiske program for 2002-2014 (Bystyrevedtak 11.06.2003), bystyrets vedtak i klima- og energihandlingsplan for Oslo og Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Fjordbyen (Havnestyrevedtak 25.09.2003). På overordnet nivå skal følgende prinsipper vektlegges:

- Konsentrert utnyttelse med blandet arealbruk for både byggeområder og rekreasjonsområder sentralt i Oslo.
- God tilgjengelighet med en høy andel gående, syklende og kollektivreisende for å redusere bilbruken.
- God tilgjengelighet til fjorden sammenknyttet med den blågrønne strukturen i byen.
- Innføring av naturelementer som styrker det biologiske innholdet på land og til vanns
- Redusert forurensing til vann, jord, sjøbunn, luft, osv.
- For å redusere miljøbelastningen fra anløpte ferger etableres landstrømsstasjoner som alle anløpte ferger må tilkobles mens de er ved kai.



2.4.2 Lavt energiforbruk

Fjordbyen skal utvikles med en nullvisjon for energibruk med balanse i stasjonær energiforbruk og lokal energitilgang

Det skal utarbeides samlede energikonsepter for delområdene, og det skal legges vekt på å utnytte muligheten for varmeutveksling med sjøvann. Utbyggingen av Fjordbyen skal baseres på miljøvennlige og fremtidsrettede bygg med lavt energiforbruk og uten utslipp av klimagasser.

2.5 Tilgjengelighet og transport

2.5.1 Tilgjengelighet for alle

Løsninger med gode funksjonelle kvaliteter for alle befolkningsgrupper og trafikantkategorier skal sikres gjennom å unngå nye barrierer og ved tilgjengelighet til bygninger, byrom og ferdselsårer



Det må etableres et sikkert og attraktivt tilbud både for rekreativ ferdsel og for tynge transportstrømmer med høyere krav til fremkommelighet. Konflikter mellom gjennomgangstrafikken og lokale behov for opphold og ferdsel skal i størst mulig grad unngås. Universell utforming skal legges til grunn for overordnet sammenheng, lokalisering og utforming av offentlige oppholds- og gangareal, slik at trygg og konfliktfri adkomst og fremkommelighet kan sikres for alle mennesker, uavhengig av alder, ferdigheter eller funksjonsnivå.

2.5.2 Gangtrafikk

Det skal utvikles et helhetlig, tydelig og trygt gangtilbud som ivaretar behovene for trafiksikkerhet, fremkommelighet og rekreasjon



Fjordbyen utvikles med promenade, allmenninger, parker og friområder. Fjordbyen har et stort potensial for mye gangtrafikk. Havnepromenaden skal sikre allmennheten tilgang til attraktive områder langs sjøen og samtidig fungere som et bindeledd for gående mellom delområder i Fjordbyen.

Viktige gangakser skal være godt tilrettelagt. Gangtilbudet skal bygges opp rundt korte avstander og skal bestå av sosialt trygge forbindelser og romslige fortau. Eventuell kommersiell bruk av gangarealene må kompenseres. Kryssing av gate skal skje i plan. I krysningspunkt med kjøretøy skal fotgjengere og gangkryssinger tydelig synliggjøres og utformingen skal gi høy grad av sikkerhet for gående.

2.5.3 Sykkeltrafikk

Det skal utvikles et helhetlig, tydelig og trygt sykkeltilbud som ivaretar behovene til både transportsyklister, lokal nyttetrafikk, tursykling og trygghetssøkende syklister



Fjordbyen har et stort potensial for mye sykkeltrafikk. Sykkelandelen skal utgjøre minst 12% av alle reiser i og til og fra Fjordbyen. Mange kategorier syklende tilsier egne anlegg for sykkeltrafikk. Sykkelanlegg skal utformes særlig godt synlige i trafikkbildet, slik at syklister trygt kan ferdes gjennom kryss, forbi avkjørsler og i klar rolleforståelse med gående. Sykkeltilbudet må dimensjoneres og utformes for høy kapasitet, herunder også sykkelparkering, især ved anløpssted for lokalferge. Hovedsykkelveien øst-vest gjennom sentrum, tilrettelagt for høyere hastighet, må være godt tilrettelagt utenom havnepromenaden. Sykkelanlegg må være sammenhengende og det må etableres koplinger med eksisterende sykkelveier i sentrum og indre by. Sykkelanlegg må ha tilpasset belegg for sikkerhet og ønsket hastighet.

2.5.4 Kollektivtransport

Det skal utvikles et helhetlig kollektivtilbud basert på skinnegående løsning, med lokal og regional bussbetjening som supplement



Kollektivandelen av motoriserte reiser til og fra Fjordbyen skal utgjøre 60-70% i rush. Transportsystemet i Fjordbyen skal tilrettelegges for skinnegående løsning. Det skal reguleres trasé for bane/sporvei. Fjordbanen skal bygges senest samtidig med anlegging av annen infrastruktur i utbyggingsområdene. Kollektivsystemet skal utvikles i takt med utviklingen i et delområde. Fjordbanen kan integreres med myke trafikanter i gater, parker og plasser. Det skal etableres sammenheng med eksisterende trikkenett, og det skal holdes av plass for kopling til jernbanenettet der det er relevant for fremtidig kombibanesystem.



God fremkommelighet er avgjørende for tilbudets attraktivitet

God avvikling av kollektivtrafikken må sikres for å bygge opp rundt målene om et bærekraftig og miljøvennlig transportsystem i Oslo og i Fjordbyen. Naturlige linjer for kollektivtransport skal sikres god fremkommelighet, punktlighet, kapasitet og sikkerhet, enten som separat trasé eller med kollektivfelt på nødvendige strekninger. Kollektivtrafikkens behov må veie tungt på strekningene mellom Fjordbyen og knutepunktene Nationaltheatret, Oslo S/Jernbanetorget, Bussterminalen, Skøyen og Majorstuen.



Kollektivholdeplasser skal understøtte byplangrepet og være robust for senere utvidelser i tilbudet

Lokalisering av kollektivholdeplasser skal understøtte Fjordbyens byplangrep for viktige gate-, byroms- og aktivitetstyngdepunkter i de ulike delområdene. Kollektivtransport skal ta hovedtyngden av de motoriserte reisene. Dette må avspeiles i arealbruken nær holdeplasser. Flere holdeplasser i Oslo sentrum har i dag kapasitetsproblemer. Knutepunkt og holdeplasser i Fjordbyen må gis romslig utforming utover lehus og ha utvidelsesmuligheter. Dette gjelder også aktuelle lokalfergeanløp. Landbaserte kollektivtraseer skal ha god tilknytning til fergeterminaler og aktuelle fremtidige lokalfergeanløp, og/eller gode gangveier imellom.



Delområdene skal ha anløpssted for lokalferge

Det fremtidige transportsystemet i Fjordbyen vil kunne omfatte lokalferger, for eksempel en utvidelse av linjenettet til dagens øyferger. Disse må sikres anløpssted lokalisert til et offentlig byrom.



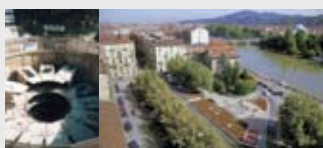
2.5.5 Biltrafikk

Det lokale transportarbeidet skal i størst mulig grad begrenses av hensyn til bærekraft og trafiksikkerhet

Det skal tilrettelegges for korte, direkte kjøreruter mellom hovedvei-/samleveinnett og sentrale målpunkt som bl.a. parkeringsanlegg og fergeterminaler. Hovedveikryss skal lokaliseres og utformes for effektiv og sikker avvikling av biltrafikk. Alle gater skal være toveiskjørt av hensyn til orienterbarheten for de kjørende. Avkjørsler skal i størst mulig grad samlokaliseres og legges til det lokale gatenettet. Nytt gatesystem skal integreres med eksisterende bystruktur og gatenett og understøtte nyttetraffikkens (kollektivtransport, godstransport, varelevering) og i nødvendig grad biltrafikkens behov for tilgjengelighet til Fjordbyen. Størst mulig del av Fjordbyen skal være bilfri.

2.5.6 Parkering

Arealeffektive parkeringsanlegg/-konsept skal tas i bruk og det skal tilbys gode parkeringsløsninger for miljøvennlige transportmidler



Parkeringskonsept og antall plasser skal vurderes med sikte på samfinansiering og sambruk, og løsninger som gir lite arealforbruk og biltransportarbeid totalt sett for delområdet. Konseptet må være oversiktlig og lesbart. Med sambruk tenkes på alle kategorier bilparkerende, motorsykel, sykkel, varelevering og turistbusser. All parkering av biler skal i utgangspunktet løses i underjordiske anlegg eller i anlegg uten eksponering mot offentlige områder. Korttidsparkering tillates i gater som ikke er en del av hovedsykkelveinettet og der det ikke vil virke begrensende på kollektivtrafikkens fremkommelighet. Hente- og bringefunksjoner ved sentrale målpunkt og parkering for bevegelseshemmede, utslippsfrie biler, sykkel, motorsykel o.l tillates anlagt på offentlig gate og plass. De sistnevnte kjøretøygruppene skal tilbys parkeringsplasser ved arealformål som ikke dekkes av p-normen og plassene skal være robuste for senere utvidelser.

I Fjordbyen skal den strengeste parkeringsnormen benyttes. I parkeringsanlegg skal det være avsatt plasser til nullutslippskjøretøy.

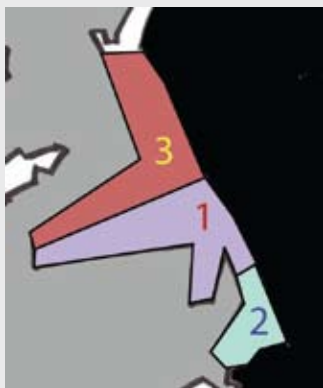


2.5.7 Varelevering

Ordninger for varelevering skal utformes oversiktlig og slik at fremkommeligheten for andre trafikanter kan opprettholdes

Varelevering skal i all hovedsak håndteres på egen, privat eiendom. Varemottak skal utformes slik at konflikter med gående og syklende minimeres.

2.6 Prosess og medvirkning



2.6.1 Rekkefølge i Fjordbyutviklingen

Fjordbyens ulike delområder skal realiseres innenfor en langsiktig strategi

Utbyggingsrekkefølgen i forhold til sosial infrastruktur (barnehager, skoler, sykehjem m.v.) må følge kommunens behovsplaner. Det åpnes opp for byutvikling på Filipstad parallelt med utbygging av Bjørvika, Bispevika, Sørenga og Grønlia. Rekkefølgekrav for fergeterminal på Revierkaia vil bli vurdert ved behandling av reguleringsplan.

Forøvrig legges følgende utbyggingsrekkefølger til grunn:

- Alnas utløp realiseres umiddelbart etter at reguleringsplanen for Sydhavna er vedtatt.
- Ormsundområdet byutvikles parallelt med flyttingen av containerdriften fra Ormsund til Sjursøya.



2.6.2 Informasjonssenter om Fjordbyen Oslo

Det skal i samarbeid med berørte grunneiere vurderes opprettet et Informasjonssenter om Fjordbyen som kan yte relevant informasjon om pågående planarbeid og prosjekter i Fjordbyområdet

Informasjonssenteret skal ha som mål å øke forståelsen for og betydningen av Fjordbyen som ressurs for Oslo, samt bidra til debatt og meningsutveksling og formalisere medvirkning og dialog med grupper, lag, foreninger, enkeltpersoner og fagpersoner ved viktige milepæler i planarbeidet. Informasjonssenteret bør behandles som en egen sak.

2.6.3 Utbyggingsavtaler

Utbygging i Fjordbyen skal i nødvendig grad forankres i utbyggingsavtaler



For å sikre en helhetlig gjennomføring av delområdenes vedtatte planer skal det utarbeides utbyggingsavtaler som omfatter hvert delområde i sin helhet. jfr pbl 64a (forutsigbarhetsvedtak). Det kan inngås utbyggingsavtaler som omfatter mindre men klart avgrensede områder innen hvert delområde, dersom dette bidrar til at forsinkelser i fremdriften av et delområde unngås. Utgangspunktet er at hvert delområdes samlede utbyggingstiltak skal finansiere den teknisk-grønne infrastrukturen som planen krever.

Avtalene skal avklare forhold som kommunen skal gi bestemmelser om i reguleringsplanen, slik som ansvar og fordeling for opparbeidelses- og driftskostnader for teknisk og grønn infrastruktur som angitt i pbl 64b (som blant annet veier, gater, plasser, parker, havnepromenade). Fra 01.07.2006 må kommunen også forholde seg til de nye lov- og forskriftsbestemmelsene, som står i nytt kapittel XI-A Utbyggingsavtaler i plan- og bygningsloven (pbl) med tilhørende forskrift av 20.04.2006 om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler.



2.6.4 Salgsavtaler

Salgsavtaler for kommunale eiendommer bør ikke inngås før overordnede planprinsipper i Fjordbyplanen for et delområde er vedtatt av bystyret

Ved salg av kommunal eiendom kan det settes vilkår utover begrensningene ift nytt regelverk for utbyggingsavtaler, (jfr behov for finansiering av sosial infrastruktur og annen infrastruktur, utleieboliger etc). Jfr bystyrets tidligere vedtak av 05.04.2006 om instruks for salg av fast eiendom. Salgsavtaler skal inneholde strenge miljøkrav, deriblant mål om nullutslipp av klimagasser



2.6.5 Plan- og alternativstudier

Plan- og alternativstudier (arkitektkonkurranser, parallelloppdrag etc) skal gjennomføres før viktige spørsmål besluttes i Fjordbyen

For å sikre kvalitet i planforslag, bedret beslutningsgrunnlag og en åpen beslutningsprosess før større, viktige avgjørelser fattes, skal både uavhengig fagkompetanse og offentlig byplanfaglig kompetanse delta i programmering og evaluering av plan- og alternativstudier.

European Sustainable City Award 2003



2.6.6 Bærekraftsprogram

Det skal for hvert delområdes planområde utarbeides et bærekraftsprogram

Bærekraftsprogrammet skal utarbeides etter modell av Bjørvika, herunder egne delprogrammer for design, kultur og miljø. Bærekraftsprogrammet er retningsgivende og skal angi kvalitetsnormer, ansvar og prosedyrer for oppfølging i videre plan- og gjennomføringsarbeid.

”Designhåndboken” skal utdype reguleringsplanens innhold og bestemmelser for utforming av bygninger, uteområder og anlegg. Videre skal den vektlegge helhetlig design, estetisk kvalitet, universell design og hvilke prosedyrer som skal til for å oppnå dette. Vedlegg til Fjordbyplanen, *Tilgjengelighet og transport i Fjordbyen* (ved behov se www.fjordbyen.com, *Fjordbyplanen*), skal legges til grunn som rådgivende for håndbokens del om gateutforming og infrastruktur.

”Miljøoppfølgingsprogrammet” for det enkelte delområde skal legge til grunn Overordner miljøoppfølgingsprogram (OMOP) Fjordbyen (vedtatt i Havnestyret 25.09.2003), og angi konkrete tiltak innenfor bla temaene energibruk, luftkvalitet, vann, jord, sedimenter, støy, avfall og gjenvinning, arealeffektivitet, materialbruk, lokalklima og vegetasjon. Utbyggingen av Fjordbyen skal baseres på bærekraftige og kretsløpsbaserte løsninger, og utvikles med en nullvisjon for energibruk med balanse i stasjonær energiforbruk og lokal energitilgang.

”Kulturoppfølgingsprogrammet” skal gi anbefalinger og retningslinjer for hvordan kulturen skal hensyntas i videre planlegging og utbygging av delområdene, og spesielt sikre at kultur blir hensyntatt i en tidlig planfase. En egen plan / strategi for aktivisering av vannet til rekreasjonsformål skal inngå.





3 Delområdeprinsipper for Filipstad

De følgende delområdeprinsippene er av bystyret tatt til orientering som gjeldende for videre planlegging.

3.1 Rolle og innhold

Rolle

- Den del av Filipstad som ligger nærmest Aker Brygge utvikles som en utvidelse av Oslo sentrum ved å gi rom for større attraksjoner eller institusjoner, gjennom allment tilgjengelig karakter på bruk av arealer på gateplan og en blandet arealbruk med boliger.
- De øvrige områdene skal utvikles med en høy boligandel og på en måte som gir gode forbindelser til den eldre byen på Skillebekk/Frogner.
- Filipstad har et stort potensial for å utvide sentrum med store, attraktive funksjoner (programmer) som etablerte områder i sentrumsranden ikke vil tillate.
- Filipstad skal ha funksjoner som vil være attraktive for både innbyggere i Osloregionen og for tilreisende fra inn- og utland. Store sjønære rekreasjonsarealer og en stor grad av allmenn tilgjengelighet skal utgjøre områdets sentrale attraksjoner. Det bør innpasses småbåthavn på Filipstad.
- Filipstad skal utvikles til å være en attraktiv innfallsportal for et stadig økende antall fergepassasjerer.

Arealbruk

- Filipstad kan romme et totalt ubyggingsvolum på max ca. 450.000 m² BRA (eksclu-

sive fergeterminalbygget). Maksimum byggehøyde bør være 8 - 10 etasjer med unntak av et mulig signalbygg i vestre del som kan ha byggehøyde på maksimum 42 meter (ca. 12 etasjer)

- Det er ønskelig med en blanding av bolig, næring, privat og offentlig service med minimum 50% boliger. Bolig skal i hovedsak innpasses i byggeområdene nord og midt på området, med god tilknytning til bakenforliggende by, og de publikumsintensive funksjonene mot Filipstadbukta.
- Handel, service, kultur, bevertning, offentlig service og allmennyttige formål skal lokaliseres inn til sentrale byrom og havnepromenaden. Dette bør primært legges til 1. og 2. etasje. 1. etasje skal være minimum 4 meter høy i alle bygg inn mot de sentrale byrommene for å sikre fleksibilitet. Det skal etableres ny skole med god tilknytning til bakenforliggende by, uten at det forutsetter fjerning av jernbanesporene.
- Det skal settes av egne areal til barnehager fortrinnsvis inntil grøntareal.
- Ut fra eksisterende boligstruktur i bydel Frogner skal følgende fordeling av boligstørrelser i nybygg benyttes for å oppnå ønsket komplettering av leilighetssammensetningen: 35% små leiligheter (35-45m²), 20% middels store leiligheter (45-75 m²) og 45% store leiligheter (større enn 75 m²).

3.2 Park og byromsstruktur

Park

- Det skal tilrettelegges for en større bypark i sjøkanten på Filipstad på 50 dekar, samt minst ett større grøntareal mellom bebyggelsen. På Filipstad skal det totalt settes av minimum 100 dekar til friareal på dagens landareal. I tillegg kan park etableres som flytende elementer, dette avklares i kommende reguleringsplaner. Bebyggelsen inntil parken i bakkant skal utformes slik at den framstår som en byvegg med klar henvisning mot parken. Den delen av parken som ligger i sydvest skal opparbeides samtidig med fergeterminalen og sikres atkomst både langs Filipstadkaia og Frognerstranda. Havnepromenaden inngår i parkarealet.
- Det kan etableres et parkdrag langs boulevarden fra Frognerstranda til Munkedamskrysset.
- Det skal ved fjerning eller overbygging av sporområdene etableres et parkdrag mellom dagens sporområder og den eksisterende bebyggelsen mot nord, fra Tinkern til Generaldirektørboligen.

Allmenninger og byrom

- I området skal det innpasses varierte byrom og allmenninger. Det skal anlegges et sentralt byrom mellom boulevarden og sjøen som knytter sammen kollektivtransport, lokalfergeanløp, hovedganglinjer og publikumsfunksjoner.
- Det skal anlegges parkdrag/allmenning fra Tinkern frem til kaikanten
- Det skal sikres en god byromsforankring mot Aker Brygge, sentrum og bakenforliggende by. Spesielt må påkoblingspunktet mellom havnepromenaden og Aker Brygge gis en attraktiv utforming som inviterer folk inn til Filipstad.
- Ved utbygging skal tilliggende allmenninger og byrom etableres samtidig med bebyggelsen.

Havnepromenade

- Havnepromenaden på Filipstad skal gå på kaikanten helt fra Aker brygge til fergeterminalen. Havnepromenaden skal på denne strekningen være gjennomsnittlig 25 meter bred og tilrettelegges for mosjonsbruk.
- Langs Filipstadkaien innover mot Bryggetorget skal det være en byggefrie sone med bredde minimum 40 meter målt fra kaikant. På den innerste strekningen, der det ikke er foretatt kaiutvidelse, skal den byggefrie sonen målt fra kaikant være på minimum 25 meter
- Havnepromenaden skal knyttes til Frognerstranda, og skal forbi fergeterminalområdet ha de samme kvaliteter som havnepromenaden forøvrig.

Poll

- Nærhet til vann er kvaliteter som skal søkes utnyttet ved utformingen av Filipstad. Spesielt vurderes anlagt poll med utløp i Filipstadkilen.

3.3 Arkitektonisk kvalitet, landskap og kulturminner

Utfyllinger

- Utfyllinger kan aksepteres ved utvidelse av fergeterminal og etablering av poll.

Kulturminner

- Generaldirektørboligen med bygninger og hage er regulert til spesialområde bevaring og skal bevares og integreres i den nye byutviklingen.
- Granittkaier langs Filipstadkaiaas innerste del skal bevares i størst mulig grad.

Siktakser

- Siktaksen med standpunkt i Huitfeldtsgate må ikke bygges igjen.

Bystruktur

- Anleggelse av karrébebyggelse kan være aktuelt på en begrenset del av området.

3.4 Tilgjengelighet og transport

Sykkeltrafikk

- Hovedsykkelveien skal ha direkte føring mellom Frognerstranda og Munkedamsveien ved Aker Brygge.

Kollektivtransport:

- Kollektivandelen blant bosatte på Filipstad skal utgjøre minst 50 % av alle motoriserte reiser over døgnet.
- Det skal reguleres trasé for sporvei med mulig koblingspunkt mot eksisterende jernbanetrase langs Frognerstranda og/eller over Tinkern mot Drammensveien i vest/nord og Munkedamsveien i øst.
- Det skal sikres minst ett anløpssted for lokalferge nært opp til både sentrale byrom, annen offentlig transport og sentrale ganglinjer i området.

Gatesystem

- Hovedløpet for E18 over Filipstad skal helt eller delvis nedsenkes og overbygges med lokk.
- Hovedgaten fra Frognerstranda til Munkedamskrysset skal utformes som en boulevard med trekker på begge sider.
- Utbyggingen av Filipstad skal ikke medføre at trafikk overføres til tilliggende gater.
- Filipstad skal ivareta trafikken til og fra indre by.
- Filipstad skal planlegges for en framtidig tilkobling til Slottsparktunnelen.
- Slottsparktunnelens tilknytning til E18 og til lokalgatene skal være slik at overflate-trafikken reduseres mest mulig.
- Parkeringsløsninger etableres ved fergeterminalområdet for publikum til både park og terminal.

Fergeterminalen

- Det skal legges til rette for fortsatt terminaldrift på Filipstad. Bebyggelse ifm terminalområdet som har utadrettede funksjoner som ikke er knyttet til fergedriften, skal integreres med øvrig byutvikling på Filipstad. Fergeterminalens personatkomst legges inn mot Filipstads byromsstruktur og havnepromenaden.
- Fergeterminalen skal utvikles tilstrekkelig langt nordvest på området for å oppnå en vestvendt åpning av parken mot fjorden.
- Prinsipp for parallelle kaiplasser for ferger skal legges til grunn for utvikling av terminalen.

Jernbane

- Som ledd i arbeidet med å redusere barrierer for den bakenforliggende bydelen, utredes muligheter for relokalisering av driftsbanegården samt overbygginger slik at byutvikling på dette området kan realiseres.

3.5 Prosess

Plan- og designkonkurranse

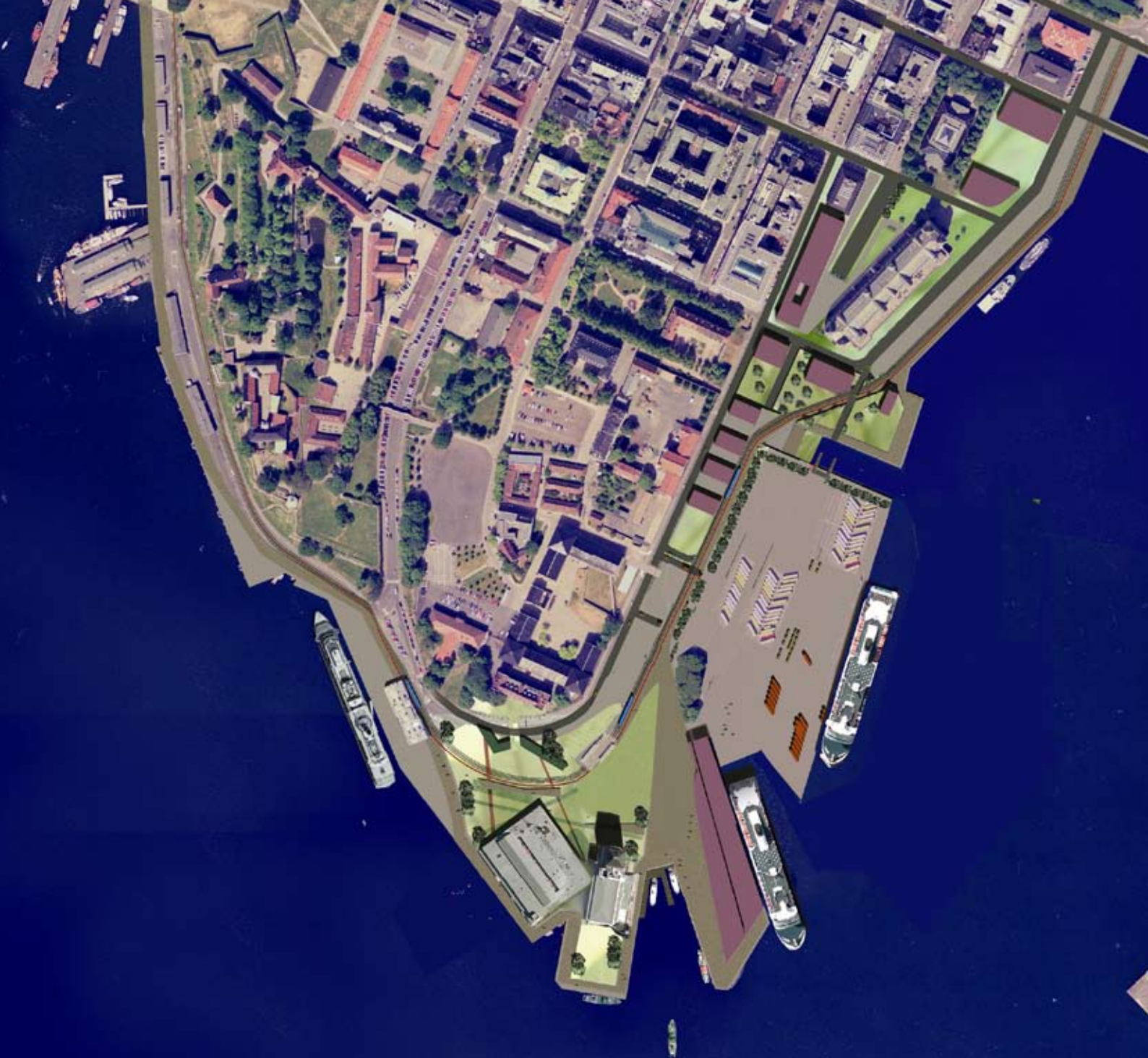
- Plan- eller designkonkurranse inngår i prosessen med detaljering av den store parken langs Filipstadkaia og andre vesentlige områder for allmennheten.



Illustrasjon Fjordpark Filipstad



Illustrasjon Fjordpark Filipstad



4 Delområdeprinsipper for Vippetangen

De følgende delområdeprinsippene er av bystyret tatt til orientering som gjeldende for videre planlegging.

4.1 Rolle og innhold

Rolle

- Vippetangen skal være et attraktivt målpunkt for Oslos befolkning og tilreisende hele året.
- Vippetangen skal fungere som bindeledd mellom det nye Bjørvika og Pipervika og bidra til å bygge oppunder Akershus festning som nasjonalt kulturminne og vitalisere Kvadraturen.
- Vippetangens havnerelaterte kulturmiljø sammen med Akershus festning skal som utgangspunkt danne premiss for utformingen av området. Gjennom gjenbruk av eksisterende bygg og ny bruk av områder åpnes Vippetangen for en utvikling som på

- en fremtidsrettet måte gjenforteller historien.
- Vippetangen skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner.
- Fergeterminalen skal ikke skilles fra fastlandet med en kanal. Nærhet til vann er kvaliteter som skal utnyttes ved videre utforming av Vippetangen og Revierkaia. Spesielt bør det vurderes en poll anlagt mellom Festningsallmenningen i Bjørvika-planen og Revierkaia.

4.2 Arealbruk

- Som et svært sentralt punkt i Oslo og som et viktig bindeledd mellom Bjørvika og Pipervika skal området ha en stor grad av allmenn tilgjengelighet. Dette innebærer publikumsrettede funksjoner som kultur, bevertning, underholdning, handel og offentlig service.
- Fergeterminalen skal integreres i byen og bidra til vitaliseringen av Vippetangen. Terminalbygget skal i tillegg til rene terminalfunksjoner inneholde publikumsrettet næring som kafé, handel, hotell og ha moderat byggehøyde på 3-4 etasjer med et utbyggingsvolum på 20-25.000m².
- Områdets potensial til temporær bruk skal utnyttes. Eksisterende aktiviteter og bygg samt få naboer gjør Vippetangen egnet til arrangementer av forskjellig størrelse og karakter.
- Silobygget bør gjenbrukes til publikumsrettede funksjoner.

4.3 Park og byromsstruktur

Offentlige parker

- Størrelsen på friarealer avgjøres i det videre planarbeidet.

Allmenning og byrom

- Det skal som hovedløsning anlegges et sentralt byrom. Byrommet er en ny utendørs-arena for evenementer.
- Kvadraturen og Festningsallmenningen søkes aktivisert gjennom byggeområde i Skippergata.

Havnepromenade

- Havnepromenade med gjennomsnittsbredde på 20 meter og minimumsbredde på 10 meter. Promenaden blir bindeleddet mellom Bjørvika, Pipervika og Akershus festningsområde.

4.4 Arkitektonisk kvalitet, landskap og kulturminner

Kulturminner

- Vippetangens havnerelaterte kulturmiljø skal bevares og formidles kommende generasjoner gjennom bevaring, gjenbruk og modernisering av bygningsselementer, kaifronter, kranbaner, pullerter etc.
Følgende bygg skal primært rustes opp og revitaliseres gjennom nye publikumsrelaterte helårsfunksjoner:
- Fiskehallen skal søkes bevart, men kan eventuelt bygningsmessig endres dersom det forbedrer den tiliggende parken.
- Akershus festning og parkanlegg: Festningen skal bli en viktig og innlemmet del av byen.
- Bevaringsverdig granittkai på Vippetangen skal ikke tildekkes.
- Fotgjengerforbindelsen mellom Festningsområdet og Vippetangen skal forbedres. Dette kan gjøres i forbindelse med formidling av festningsanleggets opprinnelige utstrekning mot sør.

4.5 Tilgjengelighet og transportsystem

Gang- og sykkeltrafikk

- To nye gang- og sykkelforbindelser mellom Skippergata og Festningen samt mellom Vippetangen og Festningen bedrer atkomsten mellom områdene for gående og syklende.

Kollektivtransport

- Fra Bjørvika skal traseen for skinnegående betjening primært følge havnepromenaden og videre retning Akershusstranda.
- Stoppested for kollektivtrafikk skal være i tilknytning til fergeterminalen. Anløpssted for lokalferge lokaliseres i utgangspunktet mellom utstikker II og III
- Det skal være bussatkomst til cruisekaiene

Gatesystem

- Parkering vurderes som en av flere muligheter etablert under de eventuelt gjenoppbygde søndre bastionene til Akershus festning eller nye gangveier/-broer. Parkeringen skal betjene lokalfergepassasjerer og områdets nye aktiviteter.

Parkeringsløsning – lokaliseringer

- Muligheten for å bygge et arealeffektivt terminalbygg med underjordisk parkering der dagens parkeringsplass ligger bør utredes. Arealbehov for fergeterminal skal ikke dekkes ved utfyllinger.

Fergeterminalen

- Ny fergeterminal skal i utgangspunktet legges på utstikker II og bidra til vitalisering av området.
- Fergeterminalens kjøreatkomst skal være til Skippergata.
- Fergeterminalens personatkomst legges inn mot Vippetangens byrom og havnepromenaden.
- Arealbehov for fergeterminal skal ikke dekkes ved utfyllinger. Muligheten for å bygge et arealeffektivt terminalbygg med underjordisk parkering der dagens parkeringsplass ligger bør utredes.

Cruisekai

- En kapasitetsutvidelse av cruisekai II (Vippetangkaia) skal utredes og vurderes blant annet i forhold til granittkaienes maritime kulturminneverdi, Akershus festning og Oslo som start- og endehavn (snuhavn) for cruise.
- En mulig ny pir for cruiseskip skal utredes.

4.6 Prosess

Planavgrensing - influensområde

- Vippetangens plan- og influensområde skal fastsettes gjennom samarbeid mellom grunneiere, Forsvaret, antikvariske myndigheter, planmyndigheter og andre berørte instanser.

Plan- og designkonkurranse

- Det skal avholdes plan- og designkonkurranse om utforming og gjennomføring av området, med særlig fokus på Akershus festning, fergeterminalen, offentlige byrom, siloen og de andre byggenes fremtid og havnepromenaden.



Illustrasjon gjenbruk silo



5 Delområdeprinsipper for Alnas utløp

De følgende delområdeprinsippene er av bystyret tatt til orientering som gjeldende for videre planlegging.

5.1 Rolle og innhold

Rolle

- Alna Fjordpark skal være en innfallsport til fjordlandskapet og et aktivitets- og rekreasjonsområde for de sørlige og østlige bydeler.
- Parken skal være utgangspunkt for ulike sjøaktiviteter som vil kunne nytte ”korridoren” mellom øyene som en frisone i et ellers trafikkert fjordbasseng.
- Fjordparken skal være et bindeledd mellom Fjorden og Ekeberg og en buffersone mellom Kongshavn og byutviklingen på Grønlia.
- Fjordparken definerer et dreiningspunkt på havnepromenaden og en avslutning av den tette byen.

Arealbruk

- Alna Fjordpark skal etableres med et offentlig friareal på minimum 17 daa landareal.
- Det skal etableres en småbåthavn med et variert aktivitetstilbud, som for eksempel gjestehavn, utleietilbud av robåter, kajaker, utsetting av småbåter etc.

- Det skal tilrettelegges for uorganisert sport, bading og rekreasjon.
- Alnas utløp defineres av arealene ved Alnas kunstige utløp mellom Grønlia og Kongshavn og kan starte ved grensen av havnen i sør når reguleringsplanen for Sydhavna er endelig vedtatt. Havnas grense i nord mot Alnas utløp flyttes 30 meter nord i forhold til byrådets forslag i Fjordbyplanen.

5.2 Arkitektonisk kvalitet, landskap og kulturminner

Utfyllinger

- I området åpnes det opp for begrensede utfyllinger og massearronderinger.

Kulturminner

- Fjordparken skal knytte forbindelsen mellom fjorden, Kongshavn og Ekeberg via Karlsborgveien, som er en historisk viktig ferdselsåre.
- Det skal opprettes god kontakt mellom det historiske Kongshavn og Fjordparken.

Buffersone

- Det skal opprettes en landskapsmessig buffersone mellom Fjordparken og Kongshavn på minimum 20 meter.

5.3 Tilgjengelig og transport

Gang og sykkeltrafikk

- Forbindelsen mellom fjorden og Ekebergplatået skal styrkes via Karlsborgveien.

Kollektivtransport

- Det skal tilrettelegges for anløpssted for lokalferge ved Grønlikaia. Endelig plassering vurderes i sammenheng med Bjørvika-planen.
- Området skal utformes slik at arealbruken ikke er til hinder for en mulig, framtidig holdeplass på Østfoldbanen.

5.4 Prosess

- Alna Fjordpark realiseres umiddelbart etter at reguleringsplanen for Sydhavna er vedtatt.

6 Delområdeprinsipper for Ormsund

De følgende delområdeprinsippene er av bystyret tatt til orientering som gjeldende for videre planlegging.

6.1 Rolle og innhold

Rolle

- Ormsund skal være en innfallsport til fjordlandskapet og et rekreasjons- og aktivitetsområde for de sørlige og østlige bydeler.
- Sydhavna etableres som Oslos permanente havn. All containervirksomhet flyttes hit og området effektiviseres slik at havnevirksomheten er mest mulig kompakt. Det forutsettes at områdene rundt, ved Ormsund og nord for Kongshavn, fungerer som reelle buffersoner. Det forutsettes også at utviklingen skjer i tråd med miljøet og at miljøvennlige løsninger legges til grunn i utviklingen.

Arealbruk

- På grunn av naboforholdet til Sydhavna i nord anbefales det ikke etablering av nye boliger på Ormsund.
- Arealbruken på Søndre Bekkelagskai skal legge til rette for en sporlengde ca 360 meter jernbane. Dette forholdet må legges inn i reguleringsforslaget til Sydhavna.
- Kaifrontene på Ormsund skal fortsatt brukes til havneformål.

6.2 Park og byromsstruktur

Park

- Grøntbelte vest for eksisterende Ormsundveien styrkes. Her kan det innpasses funksjoner som barnehage, roklubb, fritidsklubb etc.
- Eksisterende kolle på sørsiden av Ormsundveien vernes som et naturelement.

6.3 Arkitektonisk kvalitet, landskap og kulturminner

Utfyllinger

- Det skal utredes hvorvidt Sjursøya kan utvides ved å fylle sjøen slik at lange sammenhengende kaikanter oppnås og at slik utfylling også kan øke arealet betydelig.

Kulturminner

- Ormsundveien 15 står på Byantikvarens gule liste, og er i dag benyttet til bolig. Hensynet til denne skal ivaretas.

6.4 Tilgjengelighet og transport

Gang- og sykkeltrafikk

- Eksisterende kryssinger av Mosseveien skal ivaretas og styrkes

Kollektivtransport

- Det skal tilrettelegges et anløpssted for lokalferge.
- Området skal utformes slik at arealbruken ikke er til hinder for en mulig, framtidig holdeplass på gamle Bekkelaget stasjon.

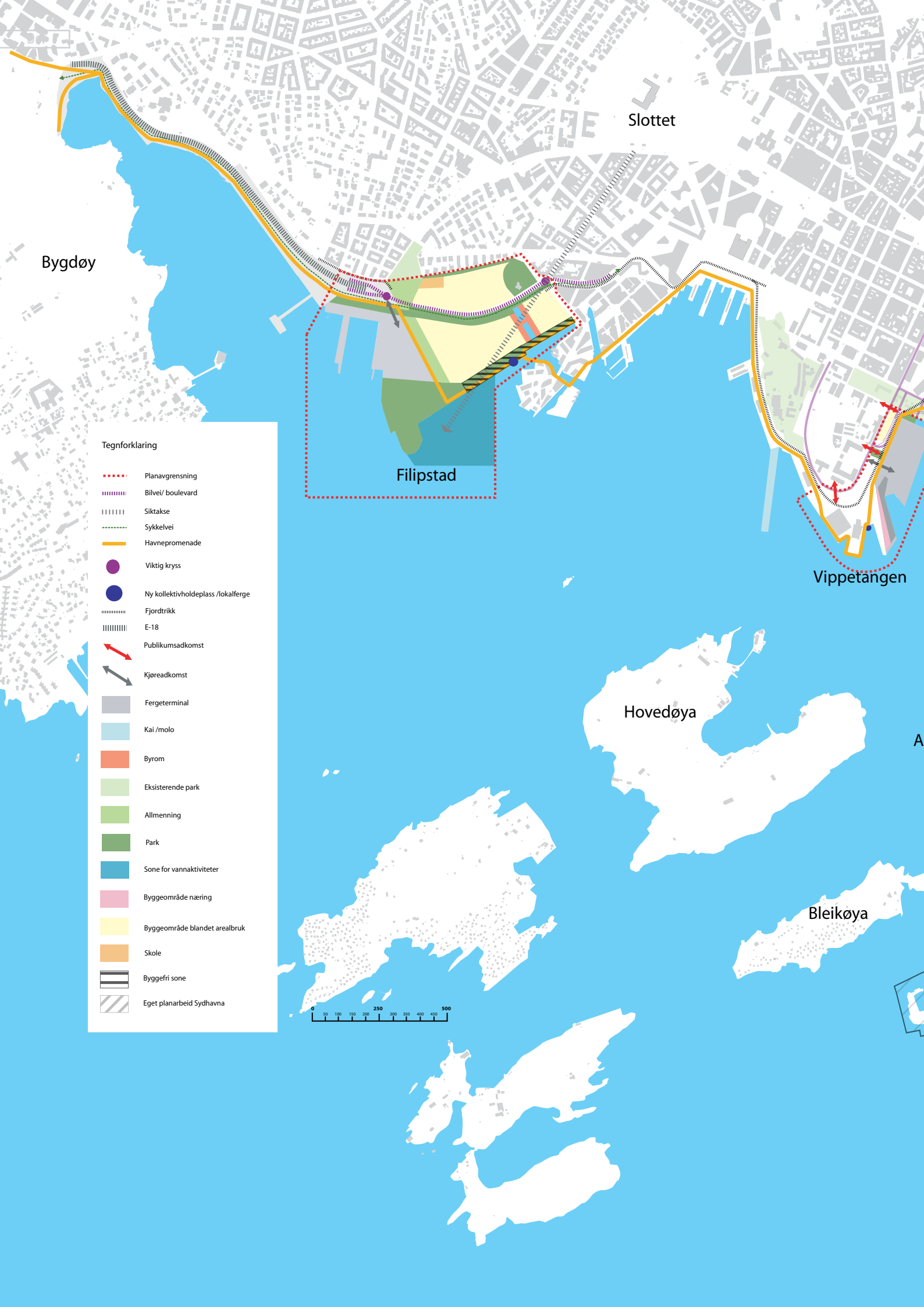
6.5 Prosess

- Utbygging av Ormsund skal baseres på helhetlige utbyggingsavtaler som omfatter alle grunneiere.

- Dersom det foreligger flere reguleringsforslag for et delområde, skal disse fremlegges som ulike alternativer for politisk behandling i bystyret.
- Reguleringsplan for Sydhavna tas opp til behandling. Tomt til varmepumpeanlegg for Viken Fjernvarme skal inngå i planforslaget.
- Det skal legges frem et forslag som inkluderer havn, rekreasjon og næringsutvikling på Ormsund.



Eksisterende buffersone Ormsundterminalen



Tegnforklaring

- Planavgrensning
- Bilvei/ boulevard
- Siktakse
- Sykkelvei
- Havnepromenade
- Viktig kryss
- Ny kollektivholdeplass / lokalferge
- Fjordtrikk
- E-18
- Publikumsadkomst
- Kjøreadkomst
- Fergeterminal
- Kai /molo
- Byrom
- Eksisterende park
- Allmenning
- Park
- Sone for vannaktiviteter
- Bygeområde næring
- Bygeområde blandet arealbruk
- Skole
- Byggefri sone
- Eget planarbeid Sydhavna

0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500

del II

planprogram for delområdene



Planprogram for delområdene

De følgende selvstendige konsekvensutredningsprogrammene med tilhørende utredningskart er innrettet mot hvert sitt delområde, Filipstad, Vippetangen og Alnas utløp. Det er Fjordbyprinsippene gjennom bystyrets vedtak, angitt foran, som danner basis for utredningskartene for delområdene. Utredningskartene angir hvilke tiltak som skal konsekvensutredes i henhold til fastsatt konsekvensutredningsprogram og er ikke juridisk bindende, og det ligger ikke forpliktelser om gjennomføring knyttet til utredningskartene. Gjennomføring avklares i juridisk bindende reguleringsplaner. Enkelte deltemaer innenfor utredningskartene vil kunne inneholde flere varianter, for eksempel riving eller bevaring av kornsiloen på Vippetangen, vurdering av nye pirer for cruise-skip, plassering av skoletomt osv.

Konsekvensutredningene skal belyse alle fastsatte utredningstemaer ved at planforslaget, som vist på utredningskartene, vurderes opp mot o-alternativet. Konsekvensbeskrivelsens hensikt er å kunne redusere eventuelle skadevirkninger fra planforslaget, og vurdere i hvilket omfang tiltaket kan gjennomføres. Under hvert tema skal det avklares behov for avbøtende tiltak, det skal foreslås og anbefales tiltak ut fra de påvirkninger planforslaget vil ha. Eksisterende rapporter og foreliggende data kan ligge til grunn for utredningene, i den grad de er relevante.







7 Planprogram for Filipstad

7.1 Fjordbyplanens utredningskart for Filipstad

Roller og innhold

Filipstad skal utvikles til både å bli et boligområde med god forankring både visuelt og funksjonelt til bakenforliggende by og samtidig ha funksjoner som ut over å betjene de framtidige beboerne vil være attraktive for både innbyggere i Osloregionen og for tilreisende fra inn- og utland. Store sjønære rekreasjonsarealer og en stor grad av allmenn tilgjengelighet skal utgjøre områdets sentrale attraksjoner. De østlige delene av Filipstad har potensial for å være en arealberedskap for store, attraktive programmer som etablerte områder i sentrumsranden ikke vil kunne by på. Med store programmer menes ulike behov som kan oppstå i fremtiden, for eksempel større idretts- og underholdningsanlegg, større nasjonale kulturinstitusjoner, utstillings- og museumsområder, næringsområder eller andre aktiviteter som kan markedsføre Oslo som hovedstad og Norge som nasjon. Den østlige delen av Filipstads nærhet til sentrum vest og Aker Brygge kan tilsi at området kan egne seg for utvikling og nyskaping eller næringsklynger for eksempel for maritime, miljø- og energirelaterte, finans- og forskningsrelaterte og bioteknologiske næringer.

Hovedgrep og intensjon

En stor park og havnepromenade langs Filipstadbukta knyttes til Aker Brygge med Bryggetorget og Rådhusplassen. En stor park på 50 daa og havnepromenade langs Filipstadbukta knyttes til Aker Brygge med Bryggetorget og Rådhusplassen. På Filipstad skal det totalt settes av minimum 100 dekar til friareal på dagens landareal hvorav minst ett større grøntareal mellom bebyggelsen. Bebyggelsen i parkens bakkant bør ha en klar henvendelse mot parken, og understreke parkens offentlige funksjon og karakter. Da Filipstads arealbruk som helhet ha minst 50% bolig vil de midtre og bakre delene av Filipstad vil få en høyere boligandel enn dette. Boliger skal utgjøre minst 50 % av utbyggingsvolumet på Filipstad.

E18 overbygges, og det anlegges en boulevard fra Hjortneskrysset til Munkedam-

skryset. Langs boulevarden anlegges et parkdrag. Dette forsterker byens attraktive tilknytning til Frognerkilen og Bygdøy langs Frognerstranda inn mot sentrum, og øker attraktivitet, åpenhet, lys og luft i områdets indre deler. Det anlegges en poll med utløp i Filipstadkilen. Denne bør knyttes opp mot parkdraget langs boulevarden. Gode forbindelser mot bakenforliggende by sikres gjennom en allmenning mellom Tinkern og Filipstadkaia samt mot Bryggetorget på Aker Brygge.

Fergeterminalen anlegges med parallelle piler i nord-sør retning, og trekkes noe sørover for å gi nok areal for å løse komplisert infrastruktur i Hjortneskryset. Gjennom dette oppnås en bedre åpenhet og forbindelse mot vest og en begrensning av barriereeffekten mellom byen og fjorden. For å sikre et attraktivt bymiljø skal næringsutvikling og virksomheter i forbindelse med terminalen integreres i og åpnes mot byrommene og den øvrige byutvikling på Filipstad.

7.2 0-alternativet

o-alternativet er definert som den mest sannsynlige utvikling av området uten tiltaket, dvs at det ikke gjennomføres noen utvikling av boliger, næringsarealer, park eller rekreasjonsarealer, og ingen nye forbindelseslinjer mot Frogner/ Vika.

o-alternativet skisseres som følger:

- Arealene på Filipstad benyttes som i dag til havnevirksomhet, kontor- og lagervirksomhet, transport- og parkeringsvirksomhet og jernbaneformål
- Eksisterende bygningsmasse beholdes og tas i bruk til nærings- eller mer kulturbaserte virksomheter.
- Fergeterminalen gis en oppgradering for å øke kapasiteten til å ta i mot flere og større ferger. Kaifronten endres i den grad det er nødvendig for fergevirksomheten.
- Trafikken i tilknytning til fergeterminalen øker, for øvrig blir trafikken inn og ut av området som i dag
- Gjennomgangstrafikken på E18 og trafikken mot Ring 1 øker i tråd med gjeldende trafikkprognoser
- E18 blir liggende som i dag

o-alternativet vil spesifiseres nærmere i forbindelse med konsekvensutredningen.

7.3 Beskrivelse av dagens situasjon

Beliggenhet, avgrensning og topografi

Planområdet er cirka 320 daa stort, og avgrenses av Munkedamsveien, jernbanesporene og fergeterminalens ytterkanter og kaikantene. I tillegg inngår sjøområder innenfor planavgrensingen. Planområdet er stort sett flatt og uten vegetasjon med unntak av høyden med NSBs generaldirektørbolig (GD-boligen). Størstedelen av området mot syd er utfylte kaiområder, dominert av asfaltflater. Mot nord ligger veianlegg (E18) og jernbanesporene.

Områdets sydvestre del, Vorta, ligger nært opp mot seilingsleden til Frognerkilen.

Eiendomsforhold

Følgende eiendommer inngår i planområdet.

- gnr. 210 bnr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 15 og 31.
- gnr. 250 bnr. 7

Eierforholdene er:

- Havnearealene eies av Oslo kommune og forvaltes av Oslo Havn KF og Eiendoms- og byfornyelsesetaten.
Innen området fester Oslo Havn KF bort flere bygninger, som er utskilt med egne gårds- og bruksnumre.
- Riksveianlegget eies av Statens vegvesen
- Jernbanearealene eies av Jernbaneverket, NSB Eiendom og ROM Eiendom AS

Kulturminner

Filipstad er et område med få historiske spor. Havneanlegget er relativt nytt, utfyllinger og kai er fra perioden 1909-1927, mens Filipstadutstikkeren ble bygget i perioden 1945-57.

Innen området ligger NSBs generaldirektørbolig fra 1860-årene, tegnet av arkitekt G. A.

Bull. Eiendommen har et parkpreg med frittstående bygninger og mange store løvtrær og en utvikling av eiendommen må ivareta dette preget. Hele anlegget med parken er et viktig kulturmiljø med høy bevaringsverdi og er regulert til spesialområde bevaring.

To eldre kraner har stått på kaia, men er nå midlertidig flyttet til Sjursøya.

Bebyggelsen bak Filipstad på Ruseløkka, Observatorie terrasse og Skillebekk er alle definert som områder med høy bevaringsverdi. Skillebekk og Ruseløkka representerer 1800-tallets borgerskaps- og industriby, mens blokkbebyggelsen i Observatorie terrasse representerer det moderne, funksjonalistiske 1900-tallet.

Eksisterende arealbruk

Arealene mot sjøen benyttes til havnevirksomhet, inklusive internasjonal fergeterminal mot vest. Mot sydøst ligger flere større havneskur og bebyggelse benyttet til lager og kontor. Bebyggelsen er i noe varierende stand, og har leiekontrakter av ulik varighet.

På nordre del av kaiområdet benyttet NSB tidligere et areal til godshåndtering, med sidespor inn på området. Her ligger også noen mindre bygninger. Arealet er frigjort fra jernbaneformål.

Nord for E18 er et større sporområde, som dels benyttes til oppstalling av innsatstog, dels til ankomst til NSBs verkstedbygg. Driftsbanegården er et velfungerende jernbaneanlegg med vesentlige funksjoner for lokaltogdriften i Oslo-området. Filipstad er hovedstasjon for stalling/hensetting av lokaltog i operativ drift i Oslo-området. Det blir i tillegg på NSB AS del av anlegget utført vask av togsett innvendig/utvendig samt enkelt vedlikehold. Dette innebærer behov for rask uttak av lokaltogene i driftspauser med behov til kort avstand til vaskeplass/verksted slik det er på Filipstad. I utgangspunktet er spor 1-19 fullt utnyttet, mens spor 20-23 benyttes periodevis og er reserve ift forventet økning i lokaltrafikken.

I nordøst ligger NSBs tidligere generaldirektørbolig, med tilliggende portnerbolig og noen brakker til kontorformål. Bygningene er i bruk til kontorformål.

Trafikale forhold

E18 gjennom området er nedsenket under Hjortneskrysset og går deretter på terreng før den dukker ned i Festningstunnelen rett vest for generaldirektørboligen. E18 har i dette området en trafikkmengde i størrelsesorden 85.000 kjøretøyer / døgn (ÅDT).

Planområdet har atkomst fra Hjortneskrysset i vest og Munkedamskrysset i øst. Store deler av havneområdet og jernbaneområdet er avstengt for publikum. Kaiområdene er avstengt av sikkerhetsmessige grunner knyttet til havnevirksomheten.

Gang- og sykkeltraseer går langs E18 og videre i Munkedamsveien mot sentrum. I øst er det ved Munkedamskrysset en mulighet for syklende og gående å komme opp Parkveien. I vest er det mulig å komme opp i bydelen ved Tinkern via en overgang for syklende/gående som ender på Frognerstranda.

Tilliggende områder

Området har to nabolag med ulik karakter. Mot øst ligger Aker Brygge og Tjuvholmen med ny og tyngre sentrumsbebyggelse, og en større andel næring, kontor og underholdning. Aker Brygge ble oppført i perioden 1985-1992 og store deler av denne bebyggelsen har en struktur og skala som bygger på de gamle verkstedsbygningene. Tjuvholmen er under oppføring, siste byggetrinn er forventet ferdigstilt i 2012-17.

Frogner mot nord er en etablert boligbydel med bystruktur og bygninger i 4-5 etasjer i hovedsak fra slutten av 1800-tallet. Vika mot nordøst har kvartalsbebyggelse fra 1800-tallet i sydvestlig retning, mot Filipstad og sjøen. Observatorie terrasse rett nord er et boligområde med frittstående lameller i grøntdrag, bygget på 1930-tallet. Lenger vest ligger bebyggelsen på Nedre Skillebekk, i hovedsak kvartaler med 1800-talls bebyggelse. Bebyggelsen her er til tross for sin sjønære beliggenhet avskåret fra kontakt med sjøen på grunn av jernbanen og E18. Deler av alle tre områdene står på Byantikvarens gule liste som bevaringsverdig. Området har få friområder/parker av god kvalitet som er tilgjengelig for allmennheten.

Forhold til annet pågående planarbeid

Kommunedelplan for Vestkorridoren er under utarbeidelse og håndterer motorvei og tunnelløsninger på Frognerstranda.

7.4 Utredningsprogram for Filipstad

Utredningsprogrammet framgår av tabellen. Under *Innhold og omfang* angir programmet de beslutningsrelevante utredningstemaene, i tråd med KU-forskriften. Uavhengig av om delområdet splittes i mindre avgrensede reguleringsplaner, skal de relevante tema i planprogrammene konsekvensutredes.

Det skal utarbeides egne miljøoppfølgingsprogram for delområdene. Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde relevante tema fra planprogrammene og skal i tillegg ta for seg andre forhold som energibruk, luftkvalitet, vann, jord, sedimenter, støy, avfall og gjenvinning, arealeffektivitet, materialbruk, lokalklima og vegetasjon. Et overordnet miljøoppfølgingsprogram, (OMOP) er utarbeidet for Fjordbyen, vedtatt i havnestyret 25.09.2003.

1. SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER			
Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Næringsliv og sysselsetting	Utbyggingen av Filipstad vil legge grunnlag for inntil 9.000 arbeidsplasser innen kontorvirksomhet, handel og service. Utbygging av store arealer på denne tomten vil kunne ha ringvirkninger for byen som helhet, og konkurransemessige konsekvenser for andre områder i byen.	Det skal redegjøres for hvordan utviklingen av området bidrar til å styrke Oslo som destinasjon for internasjonal næringsvirksomhet. Det skal vurderes i hvilken grad utviklingen styrker eller svekker næringsutviklingen, herunder handel i osloregionen.	
Sosiale og økonomiske virkninger	Planen kan gi rom for ca. 2250 leiligheter og ca. 4.500 nye beboere på Filipstad. Dette vil bidra til å øke etterspørselen etter bydelens tjenester. Skole Skoletomt på/over sporene har utfordringer med etappevis gjennomføring og med jernbanens høyspenningsanlegg. Utredningskartet viser en mulig skoletomt ved Tinkern, men også en plassering ved Generaldirektørboligen kan være aktuell. Barnehager Det skal settes av egne areal til barnehager fortrinnsvis inntil grøntareal. Økonomi Utbyggingen vil kreve store investeringer. Økonomien vil være avgjørende for gjennomføringen, både for private og offentlige investeringer. I saksfremlegget til framtidige reguleringsaker vil det måtte redegjøres for mulige framtidige kostnadsfordeling mellom stat, kommune og utbyggere.	Det skal redegjøres for planens konsekvenser for bydelens administrative ansvar (barnehager, skoler sykehjem etc) Skolebehov På bakgrunn av anslått befolkning og erfaringstall skal det gjøres en vurdering av forventet barnetall i skolealder. Det skal videre redegjøres for kapasitet i aktuelle barne- og ungdomsskoler og hvordan underdekket behov i eksisterende tilgrensende og planlagt bebyggelse skal ivaretas i planområdet. Behov for barnehager Behov for barnehageplasser i tilgrensende og ny bebyggelse skal vurderes. Det skal videre redegjøres for kapasitet i eksisterende barnehager i bydelen og angis hvordan underdekket behov skal sikres i området. Økonomi og gjennomføring Det skal redegjøres for investeringsbehovet for de ulike byplanelementene på Filipstad.	
Store funksjoner eller programmer	Filipstad har et potensial for å være arealberedskap for store, attraktive publikumsrettede funksjoner (programmer) som etablerte områder i sentrumsranden ikke vil tillate. Med store programmer menes ulike behov som kan oppstå i fremtiden, for eksempel større idretts- og underholdningsanlegg, større nasjonale kulturinstitusjoner, utstillings- og museumsområder, næringsområder eller andre aktiviteter som kan markedsføre hovedstaden og nasjonen.	Det skal særskilt redegjøres for konsekvensene av et eventuelt stort program i forhold til transport, byplan-, visuell- og landskaps-tilpasning.	
Barn og unge	Planområdet inneholder i dag ingen bruksområder som benyttes av barn og unge. Frogner bydel har en lav tilgang til friområder. Tilgang til rekreasjonsarealer med tilknytning til sjøfronten vil kunne øke bydelens livskvalitet betydelig. Området vil kunne utbygges over lang tid, og det er viktig å sikre tilgjengelighet og tilbud for barn og unge fram til området er ferdig utviklet.	Det skal redegjøres for konsekvensene av planforslaget for barn og unge. Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvilke arealer som sikres for barn og unge, og det skal vurderes avbøtende tiltak i ulike faser av utviklingen som kan bedre barn og unges situasjon.	

Parker og byrom	Oslo har knapphet på fjordnære parker og byrom. I tillegg er det et økende behov for parker grunnet økt fortetting og økt befolkning i indre by. Det er behov for arenaer tilrettelagt for rekreasjon og fysisk aktivitet. Det er en generell målsetting at Filipstad	Utredningen skal beskrive planforslagets konsekvenser for allmennheten. Herunder redegjøres for tilgjengelighet til fjorden, til bakenforliggende by gjennom allmenninger og andre offentlige arealer. Det skal også redegjøres for hvordan arealet mot sjøen	
	skal bidra til å supplere byens park- og byromstilbud.	kan fungere som en del av en sammenhengende havnepromenade for Fjordbyen. Det skal gjøres rede for hvordan planforslagets parker, byrom og havnepromenade tilrettelegger for bedre muligheter for økt fysisk aktivitet. Det skal redegjøres for hvordan planforslaget supplerer byens eksisterende park- og byromstilbud for Oslos ulike befolkningsgrupper.	Temakart parker og byrom, beskrivelse etc.
Blå-grønn struktur	Fjordbyplanen har som målsetning å styrke og bevare den blågrønne strukturen, og etablere sammenhengende grønnstrukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder, både langs fjorden og til marka. Endringer i byens blågrønne struktur kan få konsekvenser for det biologiske mangfoldet..	Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget bidrar til å nå målsetningen for den blågrønne strukturen, og hvordan gode sammenhenger styrkes og sikres.	Temakart sammenhenger i den blå-grønne strukturen, beskrivelse etc.
Lokalklimatiske forhold	Filipstad er planlagt med et utbyggingsvolum på 8-10 etg. Disse bygningsvolumene kan påvirke de lokalklimatiske forhold.	Det skal gjøres rede for hvordan utbyggingsvolumene påvirker de lokalklimatiske forhold knyttet til vind, sol, utlufing etc.	
Forholdet til tilgrensende byområder	Filipstad ligger i forlengelsen av Oslo sentrum, omgitt av ulike bebyggelsesstrukturer. Mot øst ligger relativt tett sentrumsbebyggelse med klart definerte volumer, i nordøst kvartalsbebyggelse med retning og siktlinjer mot fjorden, og i nord boligbebyggelse med frittstående lameller. Tjuvholmen er under utbygging basert på utfyllinger som blir liggende tett opp til Filipstadkaia. Ny fergeterminal planlegges i den vestre delen av området. Det er et siktemål å planlegge Filipstad slik at området kan knytte seg til tiliggende områder, men likevel utvikles med egen identitet. Det er videre et mål å forbedre eksisterende tiliggende områders forbindelser til sjøen	Det skal redegjøres for den nye bebyggelsens virkning på tiliggende områder med hensyn på bebyggelsesmønster, romlig sammenheng og siktlinjer. Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget vil bidra til en helhetlig byutvikling.	Redegjørelsen skal illustreres med skisser, perspektivtegninger og digital 3D-modell.

2. TRANSPORT

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Bærekraftig transportsystem	Særlig streng håndhevelse av parke- ringsnormene og forsterket satsing på kollektivløsninger er helt avgjørende for at Fjordbyen kan oppnå lavere andeler bilreisende. Det skal tilrettelegges for en skinnegående løsning, en fjordbane, som skal betjene hele Fjordbyen. Denne skal danne grunnlaget i et transportnett som skal ha gjennomgående hovedruter for syklist og gående.	Utredningen skal synliggjøre hvordan planene bidrar til å nå målet om et bærekraftig transportsystem både internt i Fjordbyen og hvordan transportnettet knytter seg videre til tilgrensende sentrumsområder.	
Trafikk	Kunnskap om eksisterende trafikk og nyskapt trafikk som følge av utbyggingen er nødvendig for dimensjonering og utforming av transportsystemet	Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og nyskapt trafikk med hensyn på tilgjengelighet, fremkommelighet og trafiksikkerhet for sentrale trafikantgrupper som nyttetraffic/varelevering, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk, gangtrafikk, personer med nedsatt funksjonsevne, E18-trafikk, lokal biltrafikk og trafikk til fergeterminalen. Beskrivelsen skal omfatte situasjonen på døgnbasis og i rush, og ta for seg hovedveinettet inkludert kryss, lokale gater, tilstøtende områder/gatenett, og vestlige deler av Ring 1.	Transportmodell/trafikkberegninger. Beskrivelse.
Slottsparktunnel/Ring 1	Planen skal gjøre det mulig å innpasse en Slottsparktunnel som en miljømessig bedre avslutning av Ring 1 i vest	Beskrive trafikale effekter av valgt løsning for Slottsparktunnelen/Ring 1 sin avslutning i vest, herunder en østvendt direkteforbindelse mellom Slottsparktunnelen og Festningstunnelen.	Transportmodell/trafikkberegninger. Beskrivelse.
E18	Hovedløpet for E18 Filipstad skal av miljøhensyn og for å understøtte en byutvikling legges under terreng/lokk	Beskrive trafikale konsekvenser av et helt henholdsvis et delvis nedsenket hovedløp for E18 med lokk	Transportmodell/trafikkberegninger.

Fleksibilitet for fremtidige ukjente behov	Transportsystemets bærende elementer må være robuste for senere fysiske justeringer som følge av øket etterspørsel	Beskrive konsekvenser i forhold til fleksibilitet for senere kapasitetsutvidelse av hovedveinett/-kryss og kollektivtransportilbudet, herunder knutepunkt /holdeplasser, samt hovedsykkelvei	Transportmodell/trafikkberegninger. Samfunnsøkonomisk analyse.
Kollektivtilbud	Kollektivbetjeningen av området skal understøtte og supplere eksisterende lokalt og regionalt kollektivtilbud i sentrum for å begrense biltrafikkveksten	Beskrive trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforslaget med 1) et kollektivtilbud basert på skinnegående løsning 2) et minimumsalternativ basert på bare bussbetjening. For den skinnegående løsningen skal det vises sammenhenger med eksisterende trikkenett, og med jernbanenettet der det er relevant for fremtidig kombibanesystem. Kollektivtrafikkens rolle, herunder skinnegående løsning som en drivkraft i områdeutviklingen, skal belyses i ulike etapper av områdeutviklingen. Hvis målet om 70% kollektivandel av motoriserte reiser i rush i følge analysen ikke nås, skal det redegjøres for arealbruks- og transportmessige virkemidler og tiltak for å oppnå målet.	Beregne passasjergrunnlaget. Transportmodell/trafikkberegninger.
Driftsbanegården	Driftsbanegården beslaglegger viktige, sentrale arealressurser som byen ønsker utnyttet til andre formål. Samtidig er en velfungerende driftsbanegård vesentlig for kvaliteten på togtilbudet i Oslo-området	Beskrive og vurdere muligheten for å relokalisere hele eller deler av driftsbanegården med hensyn på økonomi, togdrift, kapasitet, miljø, sikkerhet og etapper. Herunder også beskrive konsekvenser for ny lokalitet. Mulighetene for overbygginger/ kryssinger/ lokk-prosjekt over deler av driftsbanegården skal også utredes som tiltak på kort sikt eller som alternativ dersom relokalisering ikke kan gjennomføres.	
Ferdse på vannet	Transport og ferdsel på vannet må sees i sammenheng med andre typer aktiviteter på og i vannet, også nye småbåthavner	Beskrive konsekvenser, også i driftsfasen, av valgt arealbruk til lands og til vanns for farleder og manøvreringsareal for skip, ferger, øybåter og fritidsbåter.	Gjennomgå og evaluere maritime forhold og driftsdata
Fergeterminal Filipstad	Fergeterminalen må tilrettelegges for nye ferger og økt trafikk. Areal- og logistikk-situasjonen mellom terminalen og Hjortneskrysset/E18s trasé er presset. Arealer for både kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, i tillegg til atkomst for terminalen og påkobling av lokalt gatenett til E18 må sikres. Driften må sikres under utbyggingen. Det er de senere år innført nye, strengere krav til sikkerhet for skip og havneanlegg.	Beskrive konsekvenser av å anlegge den nye terminalen med parallelle kaiplasser og tilstrekkelig areal i bakkant. Konsekvensene for driften i utbyggingsfasen tas med. Beskrive arealbruksmessige konsekvenser av pålagte sikkerhetsbestemmelser for fergeterminalen og cruisetrafikken.	Innpasse ny kai og nødvendige installasjoner på land

3. FORURENSNING OG MILJØ

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Vannkvalitet og Grunnforhold	Størstedelene av arealene i Fjordbyen er utfyllinger. Fyllingenens innhold, kvalitet i forhold mulig forurensning er ofte ukjent og kan gi føringer for utgraving av kanal og masseforflytninger. Det forutsettes at problematikken rundt bunnsedimenter er ivaretatt gjennom reguleringsplanen og konsekvensutredningen for dypvannsdeponi ved Malmøykalven. Utgraving av kanaler og eventuelle utfyllinger i sjøen, samt flytende elementer vil gi endrede strømningsforhold	Det skal redegjøres for grunnforhold og eventuelle forurensende masser. Eventuelle utslipp fra planområdet til fjorden skal kartlegges og det skal gis en vurdering av endringer i avrenning fra planområdet, dvs overflateavrenning og avrenning som følge av infiltrasjon, og konsekvensene for vannkvalitet i sjøen ved evt endret grunnvannsstrømning i mulig forurenset grunn. Det skal redegjøres for hvordan kanaler, eventuelle utfyllinger og flytende elementer påvirker strømningsforholdene i sjøen.	Eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold og grunnforurensning skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas undersøkelser etter mest hensiktsmessige metode.
Støy	Området er støybelastet og fremtidige støynivåer vil ha betydning for mulige arealbruksformål, især nær kildene som er fergeterminalen, jernbanen, E18 og eventuelle cruiseskip.	Beskrive konsekvenser av utendørs støy fra de ulike støykildene enkeltvis og samlet Fremstille beregningene med gul og rød sone før og etter planlagt utbygging i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442	Beregningsverktøy. Prognose 10-20 år frem i tid.

Luft	Området er utsatt for lokal luftforurensning (bl.a skorsteinsrøyk fra ferge og cruisskip ved kai) og fremtidig luftkvalitet kan gi føringer eller begrensninger for hensiktsmessige arealbruksformål, især nær kildene som er fergeterminalen, E18 og eventuelle cruiseskip. Tilkobling til landstrøm reduserer utslipp.	Beskrive konsekvenser av utendørs luftkvalitet fra de ulike kildene samlet og vurdere kildefordeling på bakgrunn av eksisterende beregningsresultater og rapporter. Fremstille resultatene på kartform og i forhold til nasjonale mål for luftkvalitet Vurdere forandringer i luftkvalitet i tilstøtende områder som følge av utbyggingen og øket trafikk	Beregningsverktøy med supplerende vurderinger ut fra eventuelle relevante målestasjoner. Foreliggende beregninger for kildefordeling i indre by Prognose 10-20 år frem i tid.
-------------	--	--	--

4. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Kulturminner og kulturmiljø	Filipstadområdet har få historiske spor, og innen området er det bare GD-boligen med tilhørende parkanlegg som er registrert som bevaringsverdig (regulert til spesialområde bevaring) Det er få havnerelaterte bygg og konstruksjoner igjen i Oslo som viser Oslos maritime kulturhistorie. Byantikvaren har uttrykt interesse for eldre granittkaier, og ønsker dessuten at to eldre kraner tilbakeføres til området fra Sjursøya. Filipstad ligger i et karakteristisk landskapsområde, som er særlig fremtredende i innseilingen til Oslo. Også fra en kulturhistorisk synsvinkel ønskes dette overordnede bildet bevart. Videre er kontakten mellom bakenforliggende områder og sjøfronten ansett som verdifull, slik at både utforming av planområdet og etablering av siktlinjer må skje med hensyn til dette. Sjøfartsmuseet har registrert et vrak utenfor Filipstad som ikke er endelig tidsbestemt.	I konsekvensutredningen skal følgende omhandles: -Planforslagets konsekvenser for GD-boligen. KU-en skal beskrive virkningene, og dessuten illustrere hvordan forholdet mellom ny bebyggelse og GD-boligen kan sikres på en nennsom måte. -Planforslagets konsekvenser for omkringliggende bebyggelse med høy bevaringsverdi. -Hvilke eldre granittkaier som er bevaringsverdige, og hvordan planforslaget kan ivareta disse. -Konsekvenser av tilbakeføring av kraner. -Planforslagets konsekvenser for håndtering av kulturminner som avdekkes under planlegging eller gjennomføring.	Planforslagets konsekvenser for maritime kulturminner skal belyses opp mot Byantikvarens utredning om maritime kulturminner.
Utfyllinger og terrengendringer	Utfyllinger og terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner.	Belyse hvordan planforslagets terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner i forhold til setninger og endret grunnvannsnivå.	Eksisterende rapporter om områder hvor det er stort funnpotensial av automatisk fredete kulturminner skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode. Verdi- og sårbarhetsanalyser.

5. LANDSKAP OG ESTETIKK

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Landskap og bebyggelse	Filipstad ligger omgitt av bebygd åslandskap. Det er et mål at den nye bebyggelsen skal kunne innpasses i dette landskapsbildet, slik at viktige landskapstrekk bevares.	Utredningen skal belyse konsekvensene av den nye bebyggelsen i landskapet (både fjern og nærvirkning), og hvordan eksisterende åsside og silhuett vil påvirkes.	Redegjørelsen skal illustreres, og det skal spesielt vises hvordan området vil fremstå sett fra innseilingen til Oslo og med siktlinjer fra bakenforliggende by.

6. RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

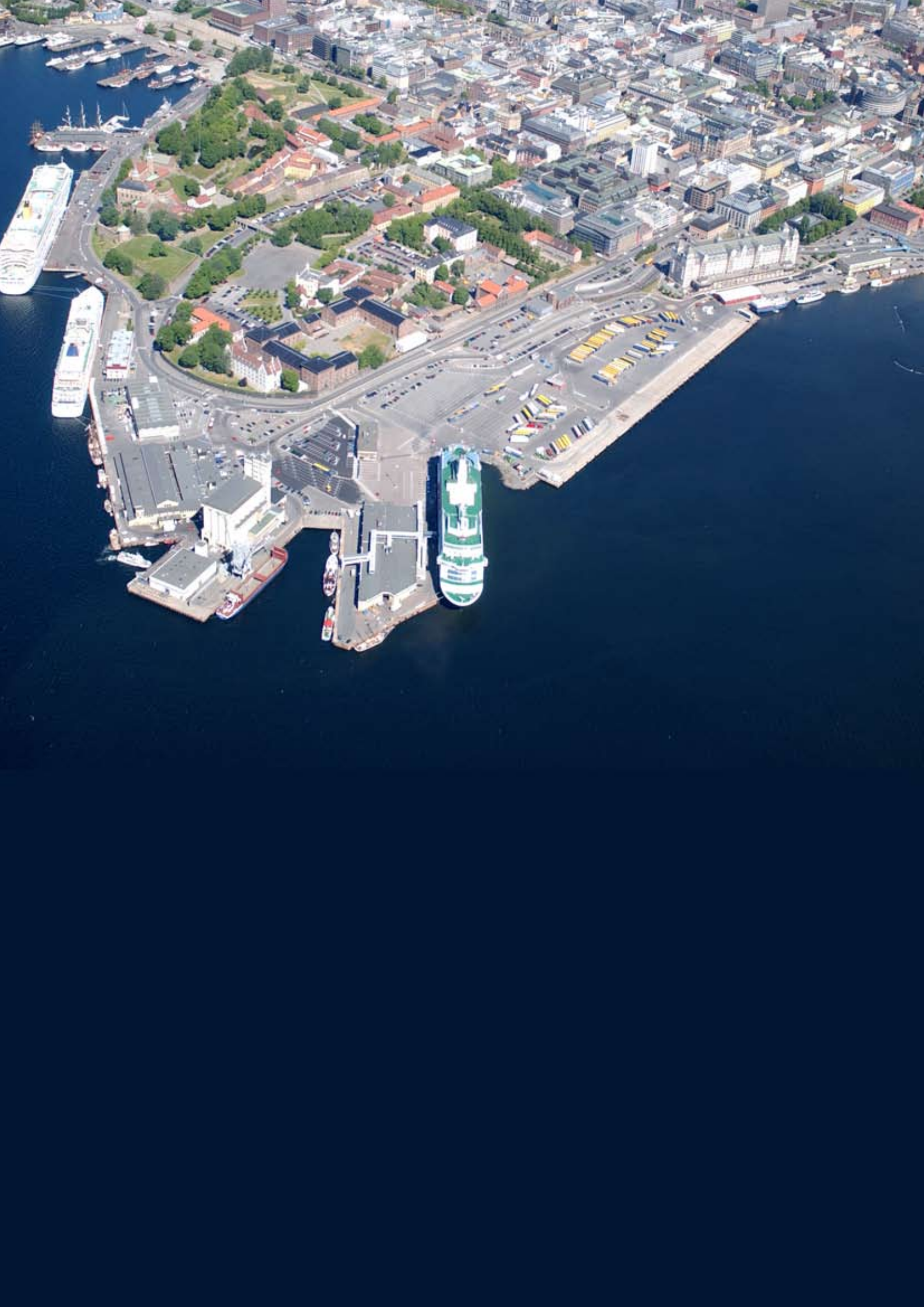
Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
ROS generelt	Sikkerhets- og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i kommunale arealplaner. Ved utbygging av samfunnet skal samfunnssikkerhet ivaretas gjennom synliggjøring av risiko- og sårbarhetsforhold.	Gjennomgang av generelle risiko- og sårbarhetsmomenter og redegjøre for eventuelle konsekvenser	Følge veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging - Vestlandsprosjektet
Vannstand	Ekstreme klima- og værforhold må hensyntas nær fjorden	Beskrive risiko for og konsekvenser av kortvarig eller permanent høyere vannstand enn normalt	Bruk av statistisk grunnlagsmateriale
Skipsfart og skipsleder	Store fartøy ute av drift kan medføre omfattende skader på installasjoner og aktiviteter på land	Beskrive risiko for og konsekvenser av skipshavari, herunder fartøykollisjoner, kollisjoner mellom fartøy og landanlegg samt olje- og kjemikaliefurensning	Bruk av statistisk grunnlagsmateriale Driftsdata
Sikkerhet på hovedveisystemet	Trafikkulykker i et omfattende tunnelsystem på hovedveinettet kan utvikle seg til katastrofe	Beskrive risiko for og konsekvenser av trafikkulykker og andre uønskede hendelser med omfattende skadeomfang på mennesker og materiell, samt bortfall av transportnett	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale

Transport av farlig gods på land Virksomheter med fare for brann og eksplosjon Virksomheter med fare for kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning Virksomheter spesielt utsatt for terror eller alvorlig kriminalitet	Ved planer om utbygging i nærheten av slike anlegg må risiko vurderes som grunnlag for lokalisering av skoler, barnehager etc.	Beskrive risiko for nye bygg og aktiviteter generelt og sårbare arealbruksformål som f eks bolig, skole og barnehager	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale
Ustabil grunn	Området består dels av utfylte masser der grunnens stabilitet og beskaffenhet kan være usikker	Beskrive risiko for og konsekvenser av utglidning og ras for planlagt arealbruk	

7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Anleggsarbeid	Anleggsarbeid og trafikk vil påvirke omgivelsene gjennom støy og luftforurensning og grunnforurensning. Arbeidet vil gi fare for utlekking av grunnforurensning i anleggsfasen og for regenerering av forurensning i sedimenter	Det skal redegjøres for miljømessige og trafikale konsekvensene av anleggsarbeidet.	







8 Planprogram for Vippetangen

8.1 Fjordbyplanens utredningskart for Vippetangen

Rolle og innhold

Vippetangen er Oslos viktigste nes. Området har særegne kvaliteter som følger av landskapsforhold og stor historisk tidsdybde fra middelalderfestning til funksjonalistiske havneanlegg. Vippetangens rolle i Oslo og Fjordbyen skal være å formidle denne tidsdybden til brukere og besøkende av området. Vippetangen skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner og være en viktig evenementsplass og arena for byrekreasjon. Området skal være et viktig bindeledd mellom Bjørvika og Pipervika.

Vippetangen skal være et sted med både aktivitet og ro, et fantastisk og folksomt sted en varm sommerdag og et rolig sted en kald vinterdag. Vær og vind er ekstra merkbart på disse utsatte flate områdene.

Nærheten til Akershus festning må være førende for den videre utviklingen av Vippetangen. Det etableres gode forbindelser mellom Akershus festning og områdene på Vippetangen.

Revierhavna må fortsatt brukes til fergevirksomhet, men der det i dag er parkeringsplasser bør det være mulig å lage et arealeffektivt terminalbygg med underjordisk parkering.

Indre del av Revieret, i området ved senketunnelen, egner seg ikke for regulær skipstrafikk. Derimot er stedet velegnet til småbåthavn/gjestehavn. Servicebygninger for småbåter på land vil kunne utgjøre ønsket, lav bebyggelse foran festningen.

Det er fortsatt behov for et betydelig planarbeid på Vippetangen. Det er uklart hvilken publikumsrettet virksomhet det er mulig å etablere i siloen og hvilken annen kulturaktivitet det er vilje til og ønske om å etablere i delområdet.

Et anløp for cruicetrafikken på egen pir i forlengelse av Festningskaia mot Vippetangen skal utredes. Anløpet må være attraktivt samtidig som det forenkler sikkerhetsproblematikken og må sees opp mot alternativer som bør utredes andre steder i fjorden, både på bøye og kai. Dersom utredningen viser mulighet for slik pir, tas den inn i regulerings-saken om Vippetangen.

Cruisekaiene bør disponeres slik at Festningskaia ikke belegges først. Anløp fra cruise-skip bør konsentreres til den delen av Festningskaia som ligger nærmest Vippetangen.

Hovedgrep og intensjoner

- sikre allmennheten god tilgjengelighet til fjorden gjennom opparbeidelse av offentlig havnepromenade, park og byrom
- legge til rette for aktivitet i området som ivaretar områdets kulturhistoriske miljø, revitaliserer Vippetangen og bidrar til revitalisering av Kvadraturen. Siloen gjenbrukes
- integrere fergeterminalen i den langsiktige permanente arealbruken
- knytte området bedre til eksisterende by, både visuelt og fysisk, gjennom å forbedre tilgjengeligheten mellom Akershus festning og Vippetangen, forbedre tilgjengeligheten fra Bjørvika, Kvadraturen og Pipervika til fots, for sykkel og kollektivtransport som lokalferger, bane og buss
- ivareta Akershus festning som et av våre viktigste nasjonale kulturminner

Området foreslås i hovedsak disponert til park, byrom, havnepromenade, offentlig trafikkområde, havneformål (fergeterminal og cruise) og næring. Ytterst på Vippetangen foreslås tilrettelagt for diverse allmenntilgjengelig formål og lokalferger i det eksisterende kulturhistoriske miljø med bevaring av Fiskehallen og kornsiloen.

Offentlige areal

Byrom: Et sentralt byrom anlegges nær fergeterminalen. På det sentrale trafikkområdet, fergeterminalens atkomstzone, samles trafikkrelaterte aktiviteter som kollektivholdeplass, gang- og kjøreatkomst til fergeterminalen, korttidsparkering, kiss&ride, bussoppstillingsplass og taxiholdeplass.

Park: Parken skal opparbeides mot fjorden i sørvest som en forlengelse av festningens grønne drag. Parken skal binde festningsområdet til vannet, og vil være bindeledd mellom Bjørvika og Pipervika.

Havnepromenade: Havnepromenaden skal gå mellom festningsområdet og fergeterminalen og forbinde Vippetangen med Bjørvika og Pipervika.

Trafikksystem

Gang: Hovedgangforbindelsene fra Bjørvika til Vippetangen blir havnepromenaden og Skippergata, fra Pipervika havnepromenaden langs Akershusstranda og fra Festningsområdet Kongens gate. To nye forbindelser opparbeides mellom Festningen og planområdet.

Sykkel: Fjordbyens transportsykeltrase mellom Bjørvika og Pipervika foreslås lagt gjennom Kvadraturen. Over Vippetangen legges det til rette for en lokal rekreativ sykkeltrasé.

Kollektivtrafikk: Ny trikke-trasé fra Bjørvika legges langs havnepromenaden, og fortsetter rundt neset og langs Akershusstranda inn til Rådhusplassens eksisterende trikke-spor. Trikke-stopp knyttes opp til fergeterminalens atkomstzone.

Lokalfergeterminalen foreslås opprettholdt på Vippetangen og flyttet fra utstikker IIs vestsida til pollen mellom utstikker II og III nær fergeterminalen.

Parkering: Parkering i området samles, tilrettelegges for sambruk og lokaliseres under eventuelt rekonstruerte søndre bastioner eller gangforbindelser som visualiserer disse mellom Vippetangen og festningsområdet.

Kjørevei: Hovedatkomst for privatbiler er Skippergata. De vestre områdene mot Akershusstranda betjenes via Kongens gate.

Byggeområde

Ny bebyggelse foreslås lagt nord langs Skippergata mot festningsallmenningen for å vitalisere denne delen av Skippergata. Dersom videre utredninger viser at det kan anleg-

ges en poll med småbåthavn i indre delene av Revier, kan dette være servicebygg til et slikt anlegg.

Rekkefølgekrav for fergeterminal på Revierkaia vil bli vurdert ved behandling av reguleringsplan.

Havneformål

Terminalen: Det skal utredes et arealeffektivt terminalbygg som anvist på planskissen med underjordisk parkering der dagens parkeringsplass ligger.

Atkomst: Kjøreatkomst til terminalen legges til Skippergata. Planforslaget illustrerer mulig havnepromenade, sykkelvei og trikketrasé over innregulert vei og byggeområde A2 og A3, vedtatt i Bjørvikaplanen. Løsningen forutsetter kun mindre endring i Bjørvikaplanen.

8.2 Plan- og bygningsetatens vurdering

Plan- og bygningsetaten anbefaler at utredninger foretas med basis i Fjordbyplanens utredningskart for Vippetangen.

8.3 0-alternativet

o-alternativet er definert som den mest sannsynlige utvikling av området uten tiltaket, det vil si en fremskrivning av dagens situasjon med en beskrivelse av kjente prosjekter i og i tilknytning til området som vil påvirke områdets utvikling. I dette alternativet antas det at områdets reguleringsstatus opprettholdes.

På grunnlag av dette skisseres o-alternativet som følger:

- Arealene på Vippetangen og Revierkaia benyttes til lager og havnevirksomhet (cruise og fergetrafikk), trafikk- og parkeringsvirksomhet.
- Eksisterende bygningsmasse beholdes. Fiskehallens grossistvirksomhet fortsetter eventuelt med noe detaljhandel. Kontorvirksomhet i skur 38 og 39 fortsetter. Siloen opprettholdes som kornlager.
- Når senketunnelen er ferdigstilt, overtar terminalen arealene frem til Festningsallmenningen regulert i Bjørvikaplanen. Kaifrontene endres etter fergevirksomheten og cruiseaktivitetens behov. Dette innebærer trolig en forlengelse av cruisekai II.
- Øybåttterminalens fremtid er usikker. Det er i reguleringsplanen for Bjørvika regulert inn ny terminal på Langkaia. Samtidig er det krefter innenfor samferdsel som arbeider med å flytte terminalen til Rådhusplassen.
- Senketunnelens ferdigstillelse vil bidra til at trafikk fra området som skal østover i senketunnelen vil få bedre avkjøring fra området enn i dag. Trafikk fra Kvadraturen som skal østover vil øke belastningen i Skippergatas nordligste del.

8.4 Beskrivelse av dagens situasjon

Beliggenhet, avgrensning og topografi

Vippetangen ligger mellom Pipervika i vest, Bjørvika i øst, Akershus festning i nord og Oslofjorden i sør.

Planområdets totalareal er ca 200 daa hvorav ca 120 daa er landareal og avgrenses av Festningsallmenningen i nord(øst), Skippergata, skur 38 i vest og kaikantene. Området er flatt med hovedsakelig asfalterte flater.

Eiendomsforhold

Følgende eiendommer berøres helt eller delvis:

- G.nr. 207 b.nr. 23, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 409 410, 422.
- G.nr. 250 b.nr. 11

Havnearealene eies av Oslo kommune.

Oslo Havn KF forvalter g.nr. 207 b.nr. , 406, 407,408, 409, 410, 411, Eiendoms- og byfornyelsesetaten forvalter g.nr. 207, b.nr. 23, 404.

Kulturminner

Akershus festning er et av landets viktigste kulturminner, og har stor symbolverdi og ikonografisk betydning for hovedstaden. Festningen har et stort grønt og parkmessig

område med vakre bygg, men har svært dårlig tilgjengelighet til sjøen og en lav aktivitet. Akershus festning vil få et mer aktivt og utadvendt miljø når utdanning og administrasjon etableres i området, slik som Forsvarets Overkommando.

Vippetangen har et maritimt kulturmiljø med kulturminner som har bevaringsverdi. Fiskehallen står på Byantikvarens gule liste for bevaringsverdige anlegg, men Byantikvaren mener også at siloen og skur 38 har stor bevaringsverdi.

Eksisterende bruk

Området benyttes stort sett til fergeterminal for DFDS og Stena Line til København og Fredrikshavn, mens resten av området er i liten grad er godshavnrelatert. Kontorisering av tidligere havneskur har pågått over noe tid, Fiskehallen og Unikorn (kornsiloen) driver i hovedsak etter samme modell som tidligere. Det er ikke planlagt konkrete programmer for utvikling av eksisterende bruk. Fiskehallen har uttrykt ambisjon om å utvide konseptet fra grossistledd til detaljist, tilberedning og servering. Unikorn kan flytte kornsilofunksjonen, men må etablere et nybygg og det må finansieres utover dagens budsjetter.

Akershusstranda benyttes til ankomst av cruiseskip, spesielt i sommerhalvåret, charterbåter og veteranbåthavn.

Øypåtene har anløpspunkt ytterst på Vippetangen, med til dels store trafikkstrømmer i sommerhalvåret, ny terminal er regulert inn på Langkaia i Bjørvika. Dagens anløpssted skal flyttes til Rådhusplassen.

Trafikale forhold

Skippergata er hovedatkomst til området fra øst. Trafikkbelastningen er stor ved ankomst av fergene to ganger daglig. Terminalen har lav standard.

Cruiseterminalen har anløp av store båter i sommerhalvåret, med store krav til bussoppstilling. Senketunnelen i Bjørvika er under bygging og vil stå ferdig i 2010. Det går i dag busslinjer til øypåtterminalen og gjennom området.

Tilliggende områder

Områdets nabolag er Akershus festning, Akershuskaia, Kvadraturen, Pipervika og Bjørvika som alle har svært forskjellig karakter. Festningsanlegget gjenspeiler byens grunnleggende historie. Kvadraturens struktur representerer en spesiell og gjennomført byplan. Samspillet mellom byplan og bygninger fra 16- og 1700-tallet gjør Kvadraturen til et unikt sted i landets og byens historie. Akershusstranda er et område med stort rekreativt potensial. Det er avholdt arkitektkonkurranse om utforming av Akershusstranda, men realiseringen har ikke startet.

8.5 Utredningsprogram for Vippetangen

Utredningsprogrammet framgår av tabellen. Under *Innhold og omfang* angir programmet de beslutningsrelevante utredningstemaene, i tråd med KU-forskriften. Uavhengig av om delområdet splittes i mindre avgrensede reguleringsplaner, skal de relevante tema i planprogrammene konsekvensutredes.

Det skal utarbeides egne miljøoppfølgingsprogram for delområdene. Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde relevante tema fra planprogrammene og skal i tillegg ta for seg andre forhold som energibruk, luftkvalitet, vann, jord, sedimenter, støy, avfall og gjenvinning, arealeffektivitet, materialbruk, lokalklima og vegetasjon. Et overordnet miljøoppfølgingsprogram, (OMOP) er utarbeidet for Fjordbyen, vedtatt i havnestyret 25.09.2003.

1. SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER			
Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Økonomiske virkninger	Økonomi Utbyggingen vil kreve store investeringer. Økonomien vil være avgjørende for gjennomføringen, både for private og offentlige investeringer. I saksfremlegget til framtidige reguleringssaker vil det måtte redegjøres for mulige framtidige kostnadsfordeling mellom stat, kommune og utbyggere.	Økonomi og gjennomføring Det skal redegjøres for investeringsbehovet for de ulike byplan-elementene.	
Barn og unge	Planområdet er ikke i dag tilrettelagt for bruk av barn og unge. Planforslaget vil gi nye bruksområder for denne befolkningsgruppen.	Utredningen skal belyse barn og unges muligheter for bruk av området og sikkerhetsaspekter som må vektlegges i og underveis i utviklingen.	Målsettinger for barn og unges mulighet for bruk av området skal beskrives. Det skal gjennomføres en analyse av konsekvenser for barn og unge i de ulike faser av utviklingen.
Parker og byrom	Oslo har knapphet på fjordnære parker og byrom. I tillegg er det et økende behov for parker grunnet sterk befolkningsvekst i indre by. Det er behov for arenaer tilrettelagt for rekreasjon og fysisk aktivitet også som en del av et økt fokus på og tilrettelegging for helsefremmende tiltak i Oslo.	Konsekvensene av planforslaget for byen som bruksområde for allmennheten og tilgjengeligheten til byen beskrives. Analysene skal vise hvilke kvaliteter parken på Vippetangen bør ha for å reelt å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet. Konsekvenser av vesentlig konflikt i grensesnittet mellom rekreasjonsarealer og annen arealbruk på land og til vanns skal beskrives	Utredningen skal bygge på en gjennomgang av dagens og fremtidens nye behov for uteområder og grøntområder både i forhold til størrelse og bruk. Beskrivelse og illustrasjoner Beskrivelse og illustrasjoner
Blå-grønn struktur	Fjordbyplanen har som målsetning å styrke og bevare den blågrønne strukturen, og etablere sammenhengende grønnstrukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder, både langs fjorden og til marka. Endringer i byens blågrønne struktur kan få konsekvenser for det biologiske mangfoldet.	Det redegjøres for hvordan planforslaget bidrar til å nå målsetningen for den blågrønne strukturen, og hvordan gode sammenhenger styrkes og sikres.	Temakart sammenhenger i den blågrønne strukturen, beskrivelse etc.
Forholdet til tilgrensende byområder	Utvikling av Fjordbyen skal skje ut ifra et helhetlig perspektiv. Virkningene og utviklingen av de ulike delområdene må derfor sees i sammenheng med utviklingen i resten av Fjordbyen og tilstøtende byområder.	Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget vil berøre tilgrensende byområder og bidra til en helhetlig byutvikling.	
2. TRANSPORT			
Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Bærekraftig transportsystem	Særlig streng håndhevelse av parkeringsnormene og forsterket satsing på kollektivløsninger er helt avgjørende for at Fjordbyen kan oppnå lavere andeler bilreisende. Det skal tilrettelegges for en skinnegående løsning, en fjordbane, som skal betjene hele Fjordbyen. Denne skal danne grunnlag i et transportnett som skal ha gjennomgående hovedruter for syklist og gående.	Utredningen skal synliggjøre hvordan planene bidrar til å nå målet om et bærekraftig transportsystem både internt i Fjordbyen og hvordan transportnettet knytter seg videre til tilgrensende sentrumsområder.	

Trafikk	Kunnskap om eksisterende og nyskapt trafikk som følge av utbyggingen er nødvendig for dimensjonering og utforming av transportsystemet. Som et tiltak for å forbedre kontakten mellom Akershus festning og Vippetangens ytterste nes, skal man vurdere å stenge for bilkjøring mellom Kongens gate og Skippergata.	Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og nyskapt trafikk med hensyn på tilgjengelighet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for sentrale trafikantgrupper som nytte trafikk/varelevering, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk, gangtrafikk, personer med nedsatt funksjonsevne, E18-trafikk, lokal biltrafikk, trafikk til fergeterminalen samt i forhold til stenging av kjøreforbindelsen ytterst på neset. Beskrivelsen skal omfatte situasjonen på døgnbasis og i rush, og ta for seg hovedveinettet inkludert kryss, lokale gater og tilstøtende områder/gatenett. Trafikale og arealmessige virkninger av antall parkeringsplasser skal beskrives.	Transportmodell / trafikkberegninger.
Fleksibilitet for fremtidige ukjente behov	Transportsystemets bærende elementer må være robuste for senere fysiske justeringer som følge av økt etterspørsel.	Beskrive konsekvenser i forhold til fleksibilitet for senere kapasitetsutvidelse av hovedveinett/-kryss og kollektivtransporttilbudet, herunder knutepunkt/holdeplasser, samt hovedsykkelvei.	
Kollektivtilbud	Kollektivbetjeningen av området skal understøtte og supplere eksisterende lokalt og regionalt kollektivtilbud i sentrum for å begrense biltrafikkveksten. Oslo sentrum har i dag kollektivandel av motoriserte reiser på 60-70% i rush. Bystyret har vedtatt et mål om at Bjørvika skal ha 80%. Høy kollektivandel vil gi redusert biltrafikk og lette situasjonen for alle andre trafikantgrupper.	Beskrive trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforlaget med 1) et kollektivtilbud basert på skinnegående løsning 2) et minimumsalternativ basert på bare bussbetjening. For den skinnegående løsningen skal det vises sammenhenger med eksisterende trikkenett, og med jernbanenettet der det er relevant for fremtidig kombibanesystem. Kollektivtrafikkens rolle, herunder skinnegående løsning som en drivkraft i områdeutviklingen, skal belyses i ulike etapper av områdeutviklingen. Hvis målet om 70% kollektivandel av motoriserte reiser i rush i følge analysen ikke nås, skal det redegjøres for arealbruks- og transportmessige virkemidler og tiltak for å oppnå målet.	Beregne passasjergrunnlaget. Transportmodeller og trafikkberegninger.
Ferdse på vannet	Transport og ferdsel på vannet må sees i sammenheng med andre typer aktiviteter på og i vannet og i nye småbåthavner.	Beskrive konsekvenser, også i driftsfasen, av valgt arealbruk til lands og til vanns for farleder og manøvreringsareal for skip, ferger, øybåter og fritidsbåter.	Gjennomgå og evaluere maritime forhold og driftsdata.
Fergeterminal	 Cruisearten til Oslo er økende og kommunen har som mål å ivareta behovene til cruisetrafikken. Etablering av en ny pir ved cruisekai II kan være en mulighet som øker kapasiteten. Samtidig vil avstanden mellom cruiseskip og festningen øke og løsningen kan ivareta sikkerhetssonekrav. Det er de senere år innført nye, strengere krav til sikkerhet for skip og havneanlegg.	Beskrive konsekvenser av: -forlengelse av eksisterende cruisekai II -alternativ etablering av ny pir for cruiseskip -økt cruisetrafikk i forhold til større skip og flere anløp -Oslo som start- og endehavn (snuhavn). Beskrive arealbruksmessige konsekvenser av pålagte sikkerhetsbestemmelser for fergeterminalen og cruisetrafikk.	Beskrive og illustrere visuelle og funksjonelle konsekvenser.

3. FORURENSING OG MILJØ

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Vannkvalitet og grunnforhold	Størstedelen av arealene i Fjordbyen er utfyllinger. Fyllingenes innhold, kvalitet i forhold til mulig forurensning er ofte ukjent og kan gi føringer for utgraving av poll og masseforflytninger. Det forutsettes at problematikken rundt bunnsedimenter er ivarettatt gjennom reguleringplanen og konsekvensutredninger for dypvannsdeponi ved Malmøykalven.	Det skal redegjøres for grunnforhold og eventuelle forurensende masser. Eventuelle utslipp fra planområdet til fjorden skal kartlegges og det skal gis en vurdering av endringer i avrenning fra planområdet, dvs overflateavrenning og avrenning som følge av infiltrasjon, og konsekvensene for vannkvalitet i sjøen ved evt endret grunnvannsstrømning i mulig forurenset grunn.	Eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold to grunnforurensning skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas undersøkelser etter mest hensiktsmessige metode.
Støy	Området er støybelastet og fremtidige støynivåer vil ha betydning for mulige arealbruksformål, især nær kildene som er fergeterminalen, cruiseskip og på- og avkjøringsrampe til E-18 tunnelen i Bjørvika.	Beskrive konsekvenser av utendørs støy fra de ulike støykildene enkeltvis og samlet Fremstille beregningene med gul og rød sone før og etter planlagt utbygging i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442.	Beregningsverktøy. Prognose 10-20 år frem i tid.
Luft	Området er utsatt for lokal luftforurensning (bl.a skorsteinsrøyk fra ferge og cruiseskip ved kai) og fremtidig luftkvalitet kan gi føringer eller begrensninger for hensiktsmessige arealbruksformål, især nær kildene som er fergeterminalen, cruiseskip og på- og avkjøringsrampe til E18 tunnelen i Bjørvika. Tilkobling til landstrøm reduserer utslipp.	Beskrive konsekvenser av utendørs luftkvalitet fra de ulike kildene samlet og vurdere kildefordeling på bakgrunn av eksisterende beregningsresultater og rapporter. Fremstille resultatene på kartform og i forhold til nasjonale mål for luftkvalitet Vurdere forandringer i luftkvalitet i tilstøtende områder som følge av utbyggingen og øket trafikk.	Beregningsverktøy med supplerende vurderinger ut fra eventuelle relevante målestasjoner. Foreliggende beregninger for kildefordeling i indre by Prognose 10-20 år frem i tid.

4. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Akershus festning og Kvadraturen	Akershus festning og dens influensområde gir sterke føringer for mulig ny bebyggelse og tiltak på Vippetangen og Revierkaia.	Planforslagets konsekvenser for Akershus festning og Kvadraturen skal belyses i forhold til ny bebyggelse, tilgjengelighetstiltak (rekonstruksjon av bastioner/konstruksjon av nye gangforbindelser) og kapasitetsutvidelse av cruisekai II	Verdi- og sårbarhetsanalyser. Analysen må ta for seg skjerming av middelalderfestningen, siktlinjer mellom middelalderborgen og Gamlebyen, samt siktlinjene og åpenheten mellom festningsområdet og fjorden.
Eksisterende bygg og konstruksjoner; kaifronter, pullerter, kranbaner, bygg og andre spor etter havnevirksomhet	Det er få havnerelaterte bygg og konstruksjoner igjen i Oslo som viser Oslos maritime kulturhistorie.	Beskrive planforslagets konsekvenser for de maritime kulturminnene og hvordan de kan bevares. Det skal utredes hvilke konsekvenser evt fjerning eller bevaring av siloen vil få for områdets maritime kulturhistorie og revitalisering av området og for Akershus festning.	Verdi- og sårbarhetsanalyser Konsekvensene skal belyses opp mot Byantikvarens bystyremelding om maritime kulturminner.
Nytt signalbygg	Et nytt signalbyggs plassering og volum vil ha konsekvenser i forhold til områdets maritime kulturhistorie og Akershus festning.	Det skal utredes hvilke konsekvenser et nytt signalbygg vil få for områdets maritime kulturhistorie og revitalisering av området og for Akershus festning.	Verdi- og sårbarhetsanalyser.
Utfyllinger og terrengendringer	Utfyllinger og terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner .	Belyse hvordan planforslagets terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner i forhold til setninger og endret grunnvannsnivå.	Eksisterende rapporter om områder hvor det er stort funnpotensial av automatisk fredete kulturminner skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode. Verdi- og sårbarhetsanalyser.

5. LANDSKAP OG ESTETIKK

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Landskap og bebyggelse	Vippetangen er Oslos viktigste nes. Landskapsformen skal ivaretas.	Utredningen skal belyse planforslagets påvirkning av neset og for fjordlandskapet i fjern- og nærvirkning.	Forholdene skal belyses gjennom illustrasjoner og beskrivelser.
Tilknytning til øyene	Indre Oslofjords øylandskap er et delvis uforløst rekreasjonstilbud for Oslos beboere.	Planforslagets påvirkning av bruken av Oslos øyer skal belyses.	Beskrivelse.

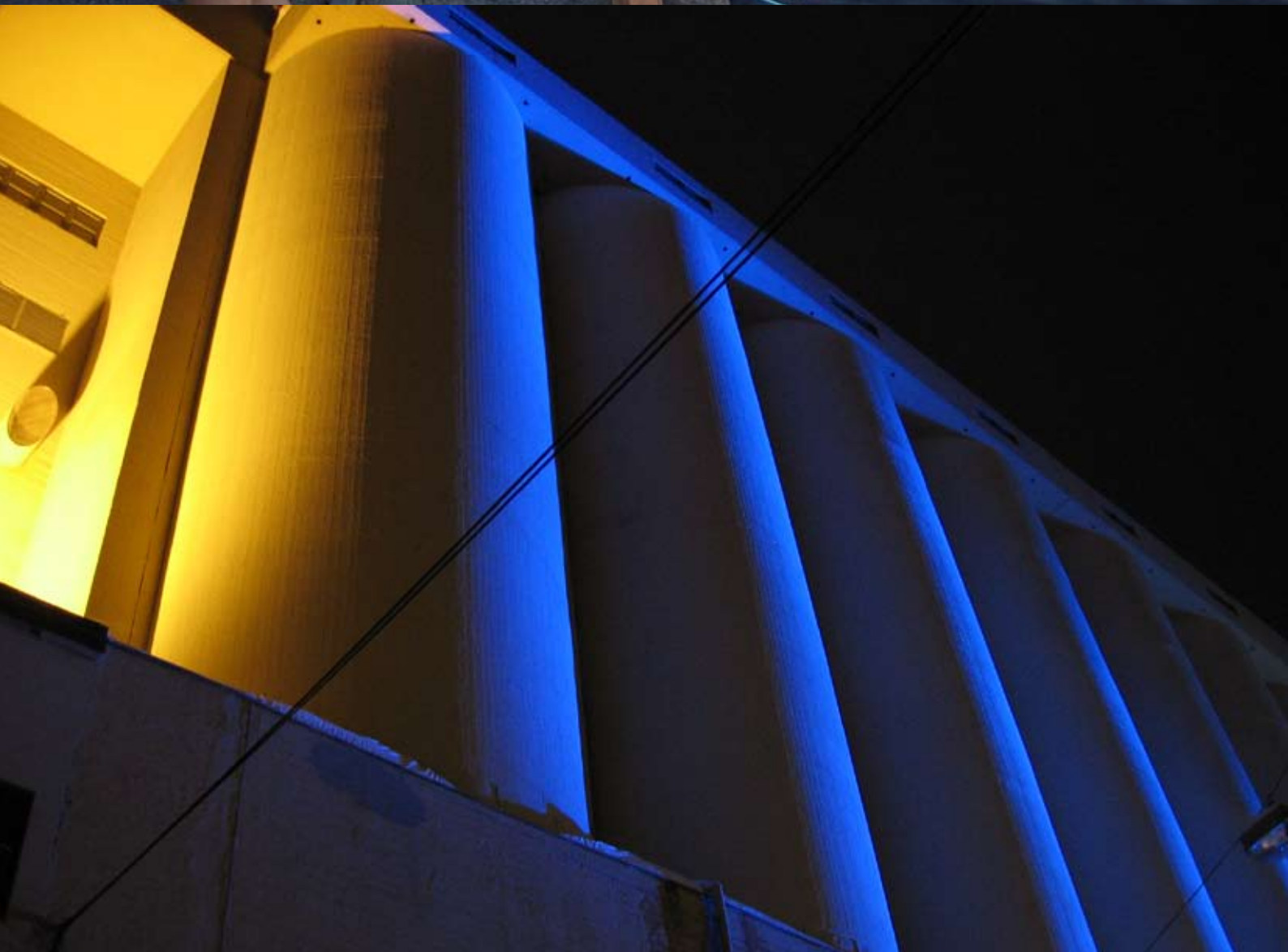
6. RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
ROS generelt	Sikkerhets- og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i kommunale arealplaner. Ved utbygging av samfunnet skal samfunnssikkerhet ivaretas gjennom synliggjøring av risiko- og sårbarhetsforhold.	Gjennomgang av generelle risiko- og sårbarhetsmomenter og redegjøre for eventuelle konsekvenser.	Følge veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging - Vestlands-prosjektet
Vannstand	Ekstreme klima- og værforhold må hensyntas nær fjorden. Klimaendringer kan medføre økt frekvens av springflo, kraftig nedbør, havnivåheving med mer.	Beskrive risiko for og konsekvenser av kortvarig eller permanent høyere vannstand enn normalt.	Bruk av statistisk grunnlagsmateriale.
Skipsfart og skipsleder	Store fartøy ute av drift kan medføre omfattende skader på installasjoner og aktiviteter på land.	Beskrive risiko for og konsekvenser av skipshavari, herunder fartøykollisjoner, kollisjoner mellom fartøy og landanlegg samt olje- og kjemikalieforensning.	Bruk av statistisk grunnlagsmateriale. Driftsdata.
Transport av farlig gods på land Virksomheter med fare for brann og eksplosjon Virksomheter med fare for kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning Virksomheter spesielt utsatt for terror eller alvorlig kriminalitet	Ved planer om utbygging i nærheten av slike anlegg må risiko vurderes som grunnlag for lokalisering av skoler, barnehager etc	Beskrive risiko for nye bygg og aktiviteter generelt og sårbare arealbruksformål som f. eks. bolig, skole og barnehager.	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale.
Ustabil grunn	Området består dels av utfylte masser der grunnens stabilitet og beskaffenhet kan være usikker.	Beskrive risiko for og konsekvenser av utglidning og ras for planlagt arealbruk.	Eksisterende rapporter om grunnforhold skal ligge til grunn for utredningen. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode.

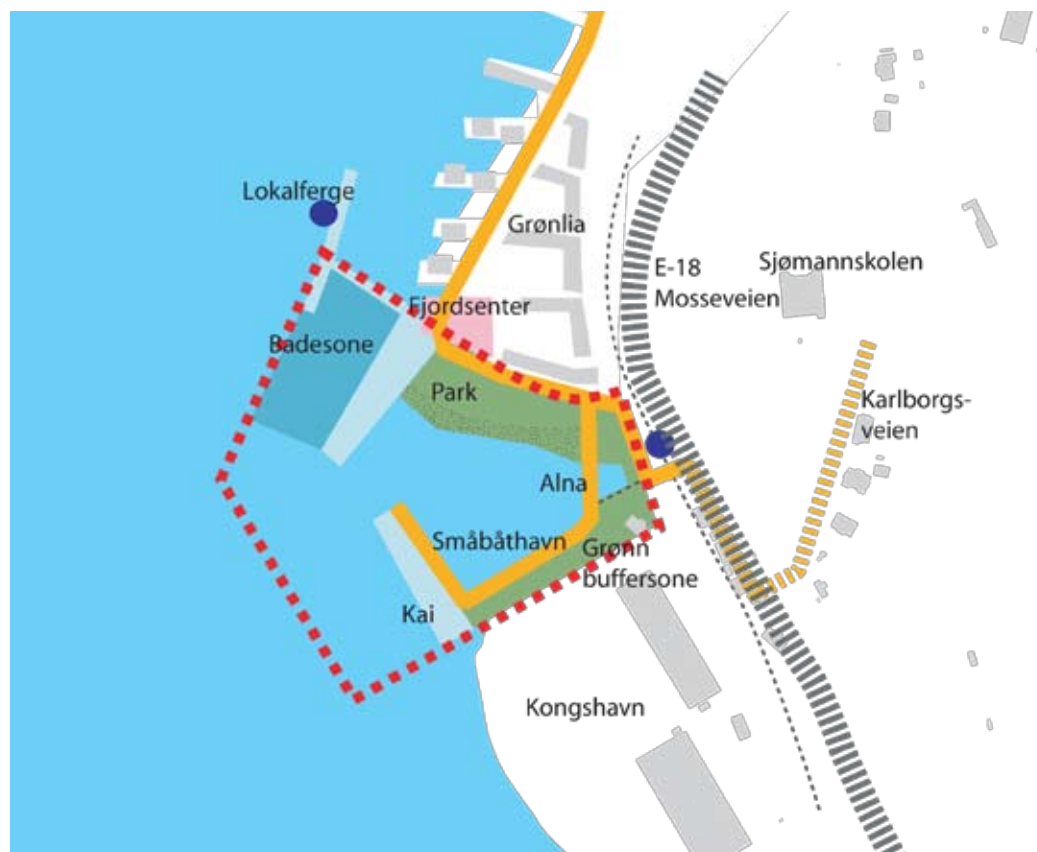
7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Omgivelsenes påvirkning av anleggsarbeid og trafikk. Det skal skisseres en plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden

Utredningstema	Utfordring/begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Anleggsarbeid	Anleggsarbeid og trafikk vil påvirke omgivelsene gjennom støy, luftforurensning og grunnforurensning. Arbeidet vil gi fare for utlekking av grunnforurensning i anleggsfasen og for regenerering av forurensning i sedimenter.	Det skal redegjøres for miljømessige og trafikale konsekvensene av anleggsarbeidet og utarbeides en plan for avbøtende tiltak som omhandler: Anleggstrafikk: - Trafikkvolum og kjøreruter, dvs om det forventes anleggstrafikk som vil være sjenerende for bruk av området og områdene omkring. - Støy fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Luftforurensning fra anleggsarbeid og anleggstrafikk skal kartlegges. - Grunnforurensning, vannkvalitet og forurensende sedimenter. - Konsekvensene for vannkvaliteten.	Plan for avbøtende tiltak i anleggsperioden.







9 Planprogram for Alnas utløp

9.1 Fjordbyplanens utredningskart

Roller og innhold

Det er Oslo kommunes overordnede mål å åpne byens elver for rekreativt bruk. De østre deler av planområdet har begrenset tilgang til sjøen. Alnas utløp skal derfor være et rekreativt bindeledd mellom fjorden og Ekeberg og en buffersone mellom Kongshavn mot syd og Bjørvika-området i nord.

Det kunstige neset nord for Alnas utløp ligger vestvendt, har en unik eksponering i fjordlandskapet og definerer et dreiningspunkt på havnepromenaden og en foreløpig avslutning av den tette byen.

Karlborgsveien er en historisk viktig ferdselsåre, og det eneste gateløp som knytter forbindelsen mellom fjorden, Kongshavn og Ekebergplatået. Denne ferdselsåren knyttes opp mot havnepromenaden ved Alnas utløp for å styrke kontakten mellom fjorden og Ekebergplatået. Over tid kan det også tenkes en vertikalforbindelse fra Ekeberg til Alnas utløp.

Gjennom prosessen har det kommet fram forslag om å flytte noe av den historiske bebyggelsen på Kongshavn ned til Alnas utløp for å gi plass til ny atkomst til Sydhavna. Dette temaet må evt. utredes nærmere i forbindelse med ny atkomst for Sydhavna.

Lite forbipasserende nyttetraffikk gjør Alnas utløp spesielt egnet som utgangspunkt for padlere og roere. Disse vil kunne nytte "korridoren" mellom øyene som en frisone i et ellers trafikkert fjordbasseng.

Arealer for havneaktiviteter i Sydhavna vil kreve sikrings- og adgangskontroll og vil ikke bli offentlig tilgjengelige. En småbåt- og gjestehavn lokaliseres på sørsiden av elveoset. Syd for denne anlegges en landskapsmessig buffersone mot godsterminalene i sør.

Et kommersielt "Fjordsenter" med hotell / konferanse, sportsanlegg, kafé, restaurant etc. foreslås lokalisert på nordsiden av parken innenfor rammene i Bjørvika-planen. Beliggenheten mellom Ekeberg og fjorden med kun kort avstand inn til sentrum av Bjørvika, vil danne en attraktiv lokalisering for en slik destinasjon.

Hovedgrep og intensjon

Intensjonen med planarbeidet er:

- Sikre de østre bydeler et allment tilgjengelig og attraktivt rekreasjonsareal ved fjorden.
- Danne en buffersone mellom byutviklingen langs Grønliakaien og ny aktivitet på Kongshavn (sannsynligvis godsterminaler).
- Legge til rette for rekreative aktiviteter på og ved vannet.
- Sikre gode forbindelser mellom fjordlandskapet og Ekeberg.

Forslagets hovedgrep:

- En badepir anlegges mot Grønlia som en forlengelse av havnepromenaden.
- Det etableres en landskapsbuffer mot Kongshavn.
- En gjestehavn anlegges mot Kongshavn.
- En parksone anlegges mot Mosseveien for opphold, parkering og service.
- Et allment tilgjengelig parkbelte og strandsone anlegges.

9.2 0-alternativet

0-alternativet er definert som den mest sannsynlige utvikling av området uten tiltaket, det vil si at det ikke gjennomføres noen utvikling av området.

På grunnlag av dette skisseres 0-alternativet som følger:

- Arealene ved Alnas utløp benyttes som i dag til lagervirksomhet, transport- og parkering.
- E18 blir liggende som i dag fram til en Mosseveitunnel eventuelt blir realisert.

0-alternativet hvor arealene utnyttes til havneformål vil være konfliktfylte i forhold til planlagt byutvikling på Grønlia. Arealene vil miste sin rolle som bufferområde, og de østre bydelers vanskelige tilgang til sjøen vil ikke bli bedret.

0-alternativet vil spesifiseres nærmere i forbindelse med konsekvensutredningen.

9.3 Beskrivelse av dagens situasjon (planområdet)

Beliggenhet, avgrensning og topografi

Området avgrenses av jernbanespor, Mosseveien og Ekeberg mot øst, og fjorden med øylandskapet mot vest. Avstanden ut til Hovedøya er ca 500 meter. Mot nord grenser området til Grønlia i Bjørvikaplanen, og mot sør er området avgrenset 30 meter nord for eksisterende reguleringsgrense for havna.

Alna er lagt i rør med utløp sentralt i planområdet. Avstand til Middelalderparken er ca 1 km, og det er ca.3 km til Oslo sentralstasjon.

Eiendomsforhold

Arealene eies av Oslo kommune og forvaltes av Oslo Havn KF. Gnr. 235 bnr. 87 er tilordnet havnekassen. Øvrige arealer på Grønlia er umatrikulerte.

Reguleringsmessige forhold

Del av utfylling nord for Alnaelvas utløp er regulert som tidsbegrenset anleggsområde i plan for E18 senketunnelen, og består i det vesentligste av utfyllinger i et uregulert område. Utfyllingen sør for Alna er uregulert, og tillatelse til bruk for havneformål er ikke gitt av Plan- og bygningsetaten

Kulturminner

Innenfor planområdet er det ikke registrert verneverdig bebyggelse og det har ingen verneverdige eller bevaringsverdige historiske spor. Inntil planområdet ligger det historiske Kongshavn med verneverdig bebyggelse fra cirka 1750. På Kongshavn har det vært havneaktiviteter siden 1100-tallet.

Eksisterende bruk

Området er i bruk som lagerområde for Oslo Havn KF (skrapjern og jernprodukter) samt til funksjoner som er relokalisert som følge av anleggsvirksomheten med E18 senketunnelen. Området brukes også som riggområde, lagerplass og har et midlertidig dieselfyllanlegg i drift. Det er observert et aktivt og variert fugleliv ved elveutløpet.

Trafikale forhold

Området har atkomst via Havneveien og er kjennetegnet av dårlig tilgjengelighet grunnet begrenset tilførsel og sprenget veikapasitet langs Mosseveien. Området har dårlig kollektivdekning, kun en buss med lav frekvens betjener områdene. Det er i dag ingen transporttilbud på tvers av Ekebergskråningen, og en lite attraktiv gang- og sykkel- atkomst mot sentrum. På grunn av anleggsarbeider i området er det etablert en midlertidig gangbro mellom Mosseveien og Grønliakkaia som skal være operativ fram til ferdigstillelsen av E18 senketunnelen i 2010.

Tilliggende områder

Det er sterk stigning opp til Ekeberg og Sjømannskolen med Mosseveien og sporområdene som kraftige barrierer. Mot nord grenser planområdet til Grønliakkaia. Dette området er omfattet av Bjørvika-planen og regulert til byutvikling. Bjørvika-planen åpner mulighetene for etablering av et kommersielt "Fjordsenter" med restaurant, kafé, hotell, badeland, spa, konferansesenter etc.

Mot syd grenser området til Kongshavn.

Forhold til annet pågående planarbeid

For Alnas utløp er følgende pågående planarbeid og politiske retningslinjer førende:

Igangsatt planarbeid for Sydhavna

Oslo Havn KF har startet arbeidet med en ny reguleringsplan for Sydhavna. Oppstart av planarbeidet ble varslet 28.09.2005 og omfatter arealene fra Grønli til Ormsund. Behandling av planforslaget er startet opp i PBE.

Sørkorridoren (E6/E18)

Statens vegvesen Region øst (SVRØ) holder på med utredninger av Sørkorridoren (bl.a. Mossevei i tunnel).

Adkomst til Sydhavna

SVRØ og Oslo Havn KF står som felles tiltakshavere for plan- og utredningsarbeidet som har til hensikt å forbedre atkomstsituasjonen til den nye Sydhavna. De alternativer for kryssløsninger som går inn på planområdet eller legger sterke begrensninger i planområdets tilknytning til Karlsborgveien som bindeledd mot Ekebergplatået og det historiske Kongshavn, er i konflikt med dette forslaget om Alnas utløp. Program for planarbeid er fastsatt for dette utredningsarbeidet.

Østfoldbanen

Jernbaneverket vurderer ulike traséføringer for innføring av nytt dobbeltspor til Oslo S. De mest aktuelle alternativene går i fjelltunnel forbi planområdet, med opprettholdelse av Østfoldbanen som i dag. Østfoldbanen vil da bli betjent med lokal- og godstog, og dette åpner opp for at strekningen kan betjenes av kombibane.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er en videreføring av Oslopakke 1 og 2, og sikrer finansiering av vei- og kollektivtiltak i Oslo og Akershus ved hjelp av bompenger på Oslos innfartsårer. Oslopakke 3 vil inneholde et finansieringsprogram basert på trafikkantbetaling og en liste over prioriterte prosjekter for gjennomføring frem mot 2025. I forslag til Oslopakke 3 ligger en Mosseveitunnel og ny atkomst til sydhavna (delvis) inne.

Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019

Høringsutkast om Nasjonal transportplan fra januar 2008 foreligger.

Kystverket foreslår innført en tydelig nasjonal havnestruktur med 20 havner i et nasjonalt stamnett. Av disse foreslås Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen som de viktigste for norsk handel med utlandet.

- De nasjonale havnene blir logistiske knutepunkter i det nasjonale transportsystemet.
- Det er et statlig ansvar å knytte de nasjonale havnene opp mot stamveinettet.
- Ny atkomst for Sydhavna ligger inne som et prioritert tiltak i NTP. Ulike alternativer for tilknytting utredes.
- Kystverket anbefaler et økt statlig økonomisk engasjement i de viktigste terminalhavnene for å styrke en nasjonal havnestruktur.

9.4 Utredningsprogram for Alnas utløp

Utredningsprogrammet framgår av tabellen. Under *Innhold og omfang* angir programmet de beslutningsrelevante utredningstemaene, i tråd med KU-forskriften. Uavhengig av om delområdet splittes i mindre avgrensede reguleringsplaner, skal de relevante tema i planprogrammene konsekvensutredes.

Det skal utarbeides egne miljøoppfølgingsprogram for delområdene. Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde relevante tema fra planprogrammene og skal i tillegg ta for seg andre forhold som energibruk, luftkvalitet, vann, jord, sedimenter, støy, avfall og gjenvinning, arealeffektivitet, materialbruk, lokalklima og vegetasjon. Et overordnet miljøoppfølgingsprogram, (OMOP) er utarbeidet for Fjordbyen, vedtatt i havnestyret 25.09.2003.

1. SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER			
Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Økonomiske virkninger	Økonomi Utbyggingen vil kreve store investeringer. Økonomien vil være avgjørende for gjennomføringen, både for private og offentlige investeringer. I saksfremlegget til framtidige reguleringssaker vil det måtte redegjøres for mulige framtidige kostnadsfordeling mellom stat, kommune og utbyggere.	Økonomi og gjennomføring Det skal redegjøres for investeringsbehovet for de ulike byplanelementene.	
Barn og unge	Planområdet er ikke i dag tilrettelagt for bruk av barn og unge. Planforslaget vil gi nye bruksområder for denne befolkningsgruppen.	Utredningen skal belyse barn og unges muligheter for bruk av området og sikkerhetsaspekter som må vektlegges i og underveis i utviklingen.	Målsettinger for barn og unges mulighet for bruk av området skal beskrives. Det skal gjennomføres en analyse av konsekvenser for barn og unge i de ulike faser av utviklingen.
Tilgjengelighet for allmennheten.	Oslo har knapphet på fjordnære parker og byrom. I tillegg er det et økende behov for parker grunnet økt fortetting og økt befolkning i indre by. De østre bydeler har dårlig tilgang til fjorden.	Redegjørelse av tilgjengelighet til fjorden og forbindelsen til Ekebergplatået. Det skal også redegjøres for hvordan arealet mot sjøen kan fungere som en del av en sammenhengende havnepromenade for Fjordbyen.	Redegjørelsen skal illustreres med skisser.
Tilrettelegger for økt fysisk aktivitet.	Fysisk aktivitet er en viktig premiss for helse og velvære. Å tilrettelegge for fysisk aktivitet kan bidra til å forebygge helseskader og gir økt livskvalitet.	Redegjørelse for tiltak som kan stimulere og fremme fysisk aktivitet for ulike brukergrupper.	Redegjørelsen skal illustreres, og det skal spesielt vises hvordan området kan være en arena for aktiviteter på og i vannet som padling, roing etc.
Blå-grønn struktur	Fjordbyplanen har som målsetning å styrke og bevare den blågrønne strukturen, og etablere sammenhengende grønnstrukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder, både langs fjorden og til marka. Endringer i byens blågrønne struktur kan få konsekvenser for det biologiske mangfoldet.	Det skal redegjøres for hvordan planforslaget bidrar til å nå målsetningen for den blågrønne strukturen, og hvordan gode sammenhenger styrkes og sikres.	Temakart sammenhenger i den blå-grønne stukturen, beskrivelser etc.
Forholdet til tilgrensende byområder	Utvikling av Fjordbyen skal skje ut ifra et helhetlig perspektiv. Virkningene og utviklingen av de ulike delområdene må derfor sees i sammenheng med utviklingen i resten av Fjordbyen og tilstøtende byområder.	Det skal gjøres rede for hvordan planforslaget vil berøre tilgrensende byområder og bidra til en helhetlig by- utvikling.	

2. TRANSPORT			
Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Bærekraftig transportsystem	Særlig streng håndhevelse av parke- ringsnormene og forsterket satsing på kollektivløsninger er helt avgjørende for at Fjordbyen kan oppnå lavere andeler bilreisende. Det skal tilrettelegges for en skinnegående løning, en fjordbane, som skal betjene hele Fjordbyen. Denne skal danne grunnlag i et transportnett som skal ha gjennomgående hovedruter for syklist og gående.	Utredningen skal synliggjøre hvordan planene bidrar til å nå målet om et bærekraftig transportsystem både internt i Fjordbyen og hvordan transportnettet krytter seg videre til tilgrensende sentrumsområder.	

Trafikk	Kunnskap om eksisterende og nyskapt trafikk som følge av utbyggingen er nødvendig for dimensjonering og utforming av transportsystemet.	Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og nyskapt trafikk med hensyn på tilgjengelighet, fremkommelighet og trafikksikkerhet for sentrale trafikantgrupper som nytte trafikk/varelevering, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk, gangtrafikk, personer med nedsatt funksjonsevne og lokal biltrafikk. Beskrivelsen skal omfatte situasjonen på døgnbasis og i rush, og ta for seg lokale gater og tilstøtende områder/gatenett. Trafikale og arealmessige virkninger av antall parkeringsplasser skal beskrives.	Transportmodell/trafikkberegninger.
Fleksibilitet for fremtidige ukjente behov	Transportsystemets bærende elementer må være robuste for senere fysiske justeringer som følge av øket etterspørsel.	Beskrive konsekvenser i forhold til fleksibilitet for senere kapasitetsutvidelse av kollektivtransporttilbudet, herunder knutepunkt og holdeplasser, samt hovedsykkelvei.	
Kollektivtilbud	Kollektivbetjeningen av området skal understøtte og supplere eksisterende lokalt og regionalt kollektivtilbud i sentrum for å begrense biltrafikkveksten.	Beskrivelse av trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforslaget med 1) et kollektivtilbud basert på skinnegående løsning 2) et minimumsalternativ basert på bare bussbetjening. For den skinnegående løsningen skal det vises sammenhenger med eksisterende trikkenett, og med jernbanenettet der det er relevant for fremtidig kombibanesystem. Kollektivtrafikkens rolle, herunder skinnegående løsning som en drivkraft i områdeutviklingen, skal belyses i ulike etapper av områdeutviklingen.	Beregne passasjergrunnlaget. Gjennomgå eksisterende driftsdata lokalt og regionalt. Vurder sammenheng med og endring i eksisterende tilbud og nett. Samfunnsøkonomisk analyse. Transportmodell og trafikkberegninger.
Ferdse på vannet	Transport og ferdsel på vannet må sees i sammenheng med andre typer aktiviteter på og i vannet.	Beskrivelse av konsekvenser, også i driftsfasen, av valgt arealbruk til lands og til vanns for farleder og manøvreringsareal for skip, ferger, øybåter og fritidsbåter.	Gjennomgå og evaluere maritime forhold og driftsdata.
Ferdse opp Ekebergskrånningen	Det er behov for nye forbindelseslinjer opp mot Ekebergplatået for å bedre kontakten mellom fjorden og bakenforliggende områder.	Beskrive konsekvenser av heis- og trappeårn som kobling mot Ekebergplatået.	Tegninger, tverrsnitt samt vurderinger av landskapskonsekvenser.

3. FORURENSNING OG MILJØ

Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Vannkvalitet og grunnforhold	Største delen av arealene i Fjordbyen er utfyllinger. Fyllingenenes innhold, kvalitet i forhold mulig forurensning er ofte ukjent og kan gi føringer for utgraving av kanal og masseforflytninger. Det forutsettes at problematikken rundt bunnsedimenter er ivarettatt gjennom reguleringsplanen og konsekvensutredningen for dypvannsdeponiet ved Malmøykalven.	Det skal redegjøres for grunnforhold og eventuelle forurensende masser. Eventuelle utslipp fra planområdet til fjorden skal kartlegges og det skal gis en vurdering av endringer i avrenning fra planområdet, dvs overflateavrenning og avrenning som følge av infiltrasjon, og konsekvensene for vannkvalitet i sjøen ved evt endret grunnvannsstrømning i mulig forurenset grunn.	Eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold og grunnforurensning skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas undersøkelser etter mest hensiktsmessige metode.
Støy	Området er støybelastet og fremtidige støynivåer vil ha betydning for mulige arealbruksformål, især nær kildene som er havnedrift, jernbanen og Mosseveien.	Beskrive konsekvenser av utendørs støy fra de ulike støykildene enkeltvis og samlet. Fremstille beregningene med gul og rød sone før og etter planlagt utbygging i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442	Beregningsverktøy. Prognose 10-20 år frem i tid.
Luft	Området er utsatt for lokal luftforurensning (bl.a skorsteinsrøyk fra skip ved kai) og fremtidig luftkvalitet kan gi føringer eller begrensninger for hensiktsmessige arealbruksformål, især nær kildene som er havnedrift og Mosseveien.	Beskrive konsekvenser av utendørs luftkvalitet fra de ulike kildene samlet og vurdere kildefordeling på bakgrunn av eksisterende beregningsresultater og rapporter. Fremstille resultatene på kartform og i forhold til nasjonale mål for luftkvalitet Vurdere forandringer i utslipp og luftkvalitet i tilstøtende områder som følge av utbyggingen og øket trafikk.	Beregningsverktøy med supplerende vurderinger ut fra eventuelle relevante målestasjoner. Foreliggende beregninger for kildefordeling i indre by. Prognose 10-20 år frem i tid.

4. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Forhold til det historiske bygningsmiljø på Kongshavn	På Kongshavn har det vært havn fra 1000- tallet og vi finner her verneverdig bebyggelse fra 1700-tallet som i dag er stengt inne av jernbane og veianlegg. Gjennom utfyllinger og store endringer av området har bebyggelsen mistet sin historiske kontekst, og har dårlig tilgjengelighet.	Vurdere konsekvensen av flytting av en eller flere av de verneverdige bygningene til Alnas utløp.	Vurdering av teknisk gjennomførbarehet. Kostnadsberegninger. Forhold til den historiske lesbarhet og vernehensyn etc. Forslag til alternativ lokalisering.
Utfyllinger og terrengendringer	Utfyllinger og terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner .	Belyse hvordan planforslagets terrengendringer kan påvirke automatisk fredete kulturminner i forhold til setninger og endret grunnvannsnivå.	Eksisterende rapporter om områder hvor det er stort funnpotensial av automatisk fredede kulturminner skal ligge til grunn for utredningene. Finnes ikke data skal det foretas kartlegging etter mest hensiktsmessige metode. Verdi- og sårbarhetsanalyser.

5. LANDSKAP OG ESTETIKK

Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Tilknytning til Grønlia og Bjørvikplanen.	Alnas utløp som et offentlig friareal skal fungere i nær sammenheng med bebyggelsen som avslutter Bjørvikplanen i nord.	I konsekvensutredningen skal det redegjøres for tiltakets virkning ifht Bjørvikplanen med hensyn til plassering av bebyggelse og forbindelseslinjer.	Redegjørelsen skal illustreres med skisser og arealberegninger.
Forhold til Ekeberg og fjordlandskapet.	Fjordbyen ligger omgitt av et delvis bebygd åslandskap. Det er et mål at den nye bebyggelsen skal kunne innpasses i dette landskapsbildet, slik at viktige landskapstrekk bevares.	Utredningen skal belyse hvordan den nye bebyggelsen vil innpasse seg i landskapet, og hvordan eksisterende åsside og silhuett vil påvirkes.	Redegjørelsen skal illustreres, og det skal spesielt vises hvordan området vil fremstå sett fra fjorden.

6. RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
ROS generelt	Sikkerhets- og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i kommunale arealplaner. Ved utbygging av samfunnet skal samfunnssikkerhet ivaretas gjennom synliggjøring av risiko- og sårbarhetsforhold.	Gjennomgang av generelle risiko- og sårbarhetsmomenter og redegjøre for eventuelle konsekvenser.	Følge veileder for kommunal risiko- og sårbarhetsanalyser (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging - Vestlandsprosjektet.
Skipsfart og skipsleder	Store fartøy ute av drift kan medføre omfattende skader på installasjoner og aktiviteter på land.	Beskrive risiko for og konsekvenser av skipshavari, herunder fartøykollisjoner, kollisjoner mellom fartøy og landanlegg samt olje- og kjemikalieforurensning.	Bruk av statistisk grunnlagsmateriale. Driftsdata.
Transport av farlig gods på land Virksomheter med fare for brann og eksplosjon Virksomheter med fare for kjemikalieutslipp eller annen akutt forurensning Virksomheter spesielt utsatt for terror eller alvorlig kriminalitet	Ved planer om utbygging i nærheten av slike anlegg må risiko vurderes.	Beskrive risiko for nye bygg og aktiviteter.	Trafikkdata, ulykkesberegninger og bruk av statistisk grunnlagsmateriale.
Ustabil grunn	Området består dels av utfylte masser der grunnens stabilitet og beskaffenhet kan være usikker.	Beskrive risiko for og konsekvenser av utglidning og ras for planlagt arealbruk.	Best tilgjengelig og mest relevant.

7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Utredningstema	Utfordring / begrunnelse	Innhold og omfang	Metode
Masseforflytning i sjø	Planforslaget åpner opp for forflytning av masser.	Konsekvenser for vannkvalitet og nærmiljø av slike masseforflytninger skal utredes.	Best tilgjengelig og mest relevant.



Vedtak

Protokoll fra sak 37/2008 av 13022008 med byutviklingskomitéens flertallsmerknader

[200701176]

Sak 37 Fjordbyplanen - Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder - Planprogram for Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund - Bydel Frogner, Bydel St. Hanshaugen, Bydel Gamle Oslo og Bydel Nordstrand - Byrådsak 132 av 31.05.2007

Byutviklingskomiteen har behandlet saken i møte 13/02/2008 sak 37

MERKNADER:

1.

Byutviklingskomiteens behandling

Byutviklingskomiteen behandlet saken i møte 06.06.2007 sak 102.1 og nedsatte en arbeidsgruppe med Akhtar Chaudhry (SV) som leder og følgende medlemmer: Khalid Mahmood (A), John Tore Norenberg (H), Berit Baklund (F) og Ola Elvestuen (V).

I byutviklingskomiteens 22.08.2007 ble også følgende to saker lagt til arbeidsgruppen: Bjørvika - Felt B10.1 - B13 og B 22 - Reguleringsplan (byrådsak 159 av 19.07.2007) og Stasjonsallemeningen i Bjørvika (byrådsak 160 av 19.07.2007).

Ovennevnte arbeidsgruppe ble avløst av ny arbeidsgruppe etter kommunevalget 10.09.2007 i byutviklingskomiteens møte 24.10.2007, sak 194. Ny arbeidsgruppe ble konstituert med Akhtar Chaudhry (SV) som leder, og med Tone Tellevik Dahl (A), Hermann Kopp (H), Jan Tank-Nielsen (F) og Ola Elvestuen (V) som medlemmer. Akhtar Chaudhry (SV) ble avløst av Andreas Behring (SV) pr 14.11.2007, jf bystyrets behandling av sak 434. Aslak Aslaksen har deltatt for Hermann Kopp i 2 møter.

Arbeidsgruppene har hatt til sammen 24 møter og mottatt høringssynspunkter og deputasjoner fra en rekke offentlige og private virksomheter, interessegrupper, bydeler, organisasjoner og enkeltpersoner. Det har vært avholdt befaringer både til vanns langs fjordbyen og til lands i området. Det har også vært gjennomført en studiereise til Hamburg for å se byens havneområde, Hafencity, som allerede er i betydelig utvikling fra havn til byutviklingsformål.

2.

Innledning

Komiteen mener at mye Oslos havneside skal frigjøres til nye byområder som kjennetegnes av høy kollektivdekning, gode gang- og sykkelforbindelser og klimavennlig utbygging.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, SV og V mener fjordbyen skal realiseres slik at byen og fjorden bindes sammen gjennom en sammenhengende bystruktur med gode byrom, nye fri- og rekreasjonsområder og kulturaktiviteter. Miljø, allmennhetens tilgjengelighet og områdets unike historie må legges premissene for utviklingen.

Disse medlemmer vil at mest mulig av havnearealene skal frigjøres til byutvikling, og at havnens arealbruk skal reduseres til et minimum. Containervirksomheten skal flyttes ut av byen i tråd med bystyrets tidligere vedtak når det foreligger et godt lokaliseringsalternativ.

Komiteen viser til at det er de overordnede prinsippene for Fjordbyen, som grunnlag for videre planarbeid, som først og fremst har vært gjenstand for komiteens behandling i denne saken.

Når det gjelder delområdeprinsippene som er beskrevet i byrådsaken og tilhørende vedlegg, mener komiteen at beskrivelsene her til dels er for detaljerte til å kunne behandles konkret på det nåværende tidspunkt.

Komiteen finner det derfor riktig å ta byrådets punkt om delområdeprinsippene "til orientering" (jf byrådets innstilling pkt 3) i motsetning til å "slutte seg til". Komiteen har imidlertid på mest mulig overordnet nivå, fremmet enkelte forslag til delområdene som det forutsettes blir lagt til grunn for videre planarbeid.

Komiteen har heller ikke ønsket å fatte vedtak i tråd med byrådets innstilling pkt 4 om å vedta planprogram for delområdene. Det forutsettes at byrådet på vanlig måte fatter slikt vedtak på delegert myndighet på bakgrunn av denne saken.

3. Helhetsprinsipper for hele fjordbyen

Miljø

Komiteen mener Oslo Havn KF skal kunne utarbeide krav om at alle fergene som trafikkerer havna skal gå på miljøvennlig drivstoff. Dette vil gi store miljømessige bedringer i havna.

Komiteen vil understreke betydningen av at utbyggingen av Fjordbyen skal baseres på bærekraftige og kretsløpsbaserte løsninger, og utvikles med en nullvisjon for energibruk med balanse i stasjonær energiforbruk og lokal energitilgang.

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

Fjordbytrikk

Komiteen mener etablering av en fjordbytrikk er en god løsning. Komiteen viser i den sammenheng til Sporveiens utredning av en slik linje. Komiteen mener arbeidet med en slik linje må starte så raskt som mulig.

Promenader

Komiteen viser til at et av de bærende elementene i Fjordbyen er en bred havnepromenade langs hele fjordbyen. Komiteen mener dette må ligge som et grunnleggende premiss for alt planarbeid. Havnepromenaden skal utvikles slik at den binder sammen øst og vest. Det skal tilrettelegges for en sammenhengende promenade og sykkelvei fra Ljanselva i øst til Lysaker i vest. En slik sammenhengende havnepromenade søkes opparbeidet så raskt som mulig.

Bruk av vann i utbyggingsområder

Komiteen mener bruk av vann i utbyggingsområdene må vurderes for hvert enkelt prosjekt.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, SV og V vil ikke avvise bruk av flytende elementer i Fjordbyen. Disse medlemmer mener imidlertid at kravene til fellesareal og parker ikke kan dekkes ved bruk av flytende elementer, men flytende elementer kan være et tilskudd utover disse kravene.

Utbyggingsrekkefølge

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H og SV, mener byutviklingen av Filipstad bør skje i et slikt tempo at det ikke bremser eller hindrer utviklingen i Bjørvika.

4. Delområdeprinsipper for Filipstad

Frognerstranda

Komiteen viser til at E18 i tunnel fra Filipstad til Lysaker er en del av Oslopakke 3. Komiteen mener at veien må legges i tunnel på hele strekningen. Arealene en slik tunnel frigjør må brukes til byutvikling, og trekke byen ned mot fjorden. Komiteen mener spor-

områdene og E18 må ses i sammenheng. Uten en løsning som inkluderer sporområdene vil en ikke klare å knytte byen ned mot fjorden. NSBs oppstillingsområder ved Filipstad bør flyttes, og området åpnes for byutvikling. Økonomi til å flytte disse funksjonene bør ses i sammenheng med utbygging av Filipstad. Det skal igangsettes planarbeid for å finne erstatningsarealer for NSB. Utvikling av området må ivareta siktlinjer og eventuelt gateløp og bidra til bedre sammenheng mellom Frogner/Skillebekk og Filipstad.

Filipstad

Prinsipper for byutvikling av Filipstad

Komiteen vil ikke låse utbyggingsmetode på Filipstad på dette stadiet. Komiteen ber derfor om at flere konsepter utredes. Filipstadområdet skal utnyttes effektivt for å oppfylle byens boligbehov uten at utbyggingen blir en mur mellom sjøen og byen bak.

Komiteen finner det positivt at det er avsatt areal til park på Filipstad. Komiteen mener at størrelsen bør økes. Plassering og endelig størrelse bør være gjenstand for nærmere vurdering. Komiteen mener at det i det videre planarbeidet skal tilrettelegges for en større bypark i sjøkanten på Filipstad, samt minst et større sammenhengende grøntareal fra byparken i sjøkanten til parken ved "Tinkern".

Komiteen mener at kun de indre østlige delene av Filipstad bør utvikles som en utvidelse av Oslo sentrum. De øvrige områdene må utvikles med en høy boligandel og på en måte som gir gode forbindelser til den eldre byen på Skillebekk/Frogner. Siktlinjene fra den etablerte byen i bakkant må ivaretas.

Komiteen mener det er nødvendig å sikre en høy andel boliger på området, for å skape en levende bydel. Boligandelen må være minst 50%. Bygging av sosial infrastruktur på Filipstad slik som skole, barnehage, flerbrukshall og andre tiltak som er nødvendig for en moderne bydel må inkluderes i planarbeidet. Komiteen mener bebyggelse må tilpasses området rundt, slik at høydene ikke stenger for det bakenforliggende området.

Fergeterminal

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F og V viser til at dersom det legges opp til en samlet fergeløsning på Filipstad, vil dette legge beslag på store deler av Filipstad slik at byutvikling av området ikke er mulig. Disse medlemmer mener at avstanden mellom Filipstad og Tjuvholmen blir så kort at det som i dag fremstår som et svært attraktivt bolig-, rekreasjons- og næringsområdet forringes sterkt. Disse medlemmer vil derfor gå inn for en løsning hvor fergetrafikken fortsatt er delt mellom Hjortnes og Revierhavna.

Disse medlemmer viser til at det har vært vanskelig å samle all fergetrafikk på Hjortnes. Color Line vil fortsatt trenge de to kaiene de har i dag. Plan- og bygningsetatens alternativ med muligheter for fire skip anbefales ikke. Risikoen for ulykker med båter fra småbåtmarinaen i Frognerkilen vil øke. Dette involverer i tillegg en innbygging av Frognerstranda. I 2003 vedtok Oslo bystyre at det fortsatt skulle være delt fergeterminalløsning i Oslo. Beslutningen var basert på at en samlokalisering på Vippetangen/Revierhavna ville føre til dramatisk reduksjon i Oslos kapasitet til å ta i mot både ferger og cruisebåter. Disse medlemmer har grunn til å tro at det samme resonnementet gjelder Filipstad/ Vippetangen. Det er viktig for Oslo at man har god nok kapasitet til å ta i mot slik store ferger og cruisebåter i Oslo.

5.

Delområdeprinsipper for Vippetangen

Komiteen er enig i at nærheten til Akershus festning må være førende for den videre utviklingen av Vippetangen. Komiteen vil understreke viktigheten av at det etableres gode forbindelser mellom Akershus festning og områdene på Vippetangen.

Komiteen mener det fortsatt er behov for et betydelig planarbeid på Vippetangen. Det er uklart hvilken publikumsrettet virksomhet det er mulig å etablere i siloen og hvilken annen kulturaktivitet det er vilje til og ønske om å etablere i delområdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F og V mener derfor det på dette planleggingsstadiet ikke er riktig å fastlå beliggenhet og størrelse på det fremtidige grøntområdet på Vippetangen.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F og V mener Revierhavna må fortsatt brukes

til fergevirksomhet, men der det i dag er parkeringsplasser bør det være mulig å lage et arealeffektivt terminalbygg med underjordisk parkering.

Komiteen viser til at indre del av Revieret, i området ved senketunnelen, ikke egner seg for regulær skipstrafikk. Derimot er stedet velegnet til småbåthavn/gjestehavn. Servicebygninger for småbåter på land vil kunne utgjøre ønsket, lav bebyggelse foran festningen.

6. Delområdeprinsipper for Alnas utløp, Sydhavna og delområdeprinsipper for Ormsund

Alnas utløp

Komiteens flertall, medlemmene fra A, F og V er opptatt av at Alnas utløp blir et fungerende grøntområde mellom utbyggingen av Bjørvika og havna. Havnas grense i nord mot Alnas utløp bør flyttes 80 meter nord i forhold til dagens utkast. Det forutsettes at Oslo Havn, ved HAV eiendom, tar alle kostnadene denne forskyningen av delområdet mot nord forårsaker i forhold til gjeldende reguleringsplan for Bjørvika.

Sjursøya

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F og SV mener at Sjursøya bør utnyttes mest mulig effektivt. Disse medlemmer mener derfor at byrådet bør utrede hvorvidt Sjursøya kan utvides ved utfylling i sjøen slik at lange sammenhengende kaikanter oppnås.

Komiteen viser til at Oslo har behov for en slipp for både større og mindre båter, samt ta vare på trebåtnæringen. Komiteen ønsker ikke at et slikt anlegg skal legge beslag på nye strandområder. Derfor ønsker komiteen at et slikt anlegg innpasses på Sjursøya, eller at slippen på Gressholmen oppgraderes.

Komiteen mener at eksisterende oljevernberedskap, søppelopprydnings-tjeneste etc fortsatt er mest hensiktsmessig plassert ute på Sjursøya.

Jernbanetilknytning til Alnabru

Komiteen er opptatt av miljøet og vil at mest mulig varetransport skal foregå på jernbane. Komiteen ber derfor byrådet å utrede hvordan dette målet skal oppnås.

Ormsund

Komiteen mener Ormsund bør ha en funksjon som overgang fra havn til næring og rekreasjon. Området må fungere som en buffersone mot eiendommene på Ormøya og havnevirksomheten på Sjursøya.

Komiteens mindretall, medlemmene fra A og F mener kaifrontene fortsatt skal brukes til havneformål.

Komiteen mener veitilknytningen til Sydhavna ikke skal gå via Ormsundveien.

Fjernvarmeverk

Komiteen mener endelig avklaring om plassering av fjernvarmeverket tas i forbindelse med reguleringsplan for Sydhavna.

Komiteen mener fjorden har et stor ubenyttet energipotensiale. Derfor vil komiteen at byrådet, i samarbeid med Viken, foretar en vurdering av å etablere flere varmesentraler i forbindelse med Fjordbyen.

7. Cruiseskipstrafikk

Komiteens flertall, medlemmene fra A, F, SV og V er imidlertid av den mening at cruisekaiene bør disponeres slik at Festningskaia ikke belegges først.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, F og SV finner imidlertid at anløp på egen pir i forlengelse av Festningskaia mot Vippetangen må være like attraktivt samtidig som det forenkler sikkerhetsproblematikken. Disse medlemmer vil derfor at ulike pirløsninger og alternativt bøyeløsninger andre steder i fjorden, utredes.

Komiteen anser at anløp fra cruiseskip bør konsentreres til den delen av Festningskaia som ligger nærmest Vippetangen.

8. Oslofergene

Komiteen mener Oslofjorden har et ubenyttet potensiale som samferdselsåre. Gjennom utvikling av nye byområder langs fjorden vil behovet for transport med Oslofergene øke. Komiteen mener at det skal legges til rette for flere nye stoppesteder for Oslofergene langs fjordkanten og helårsdrift av fergetilbudet.

9. Småbåtplasser

Komiteen mener Oslo har et stort behov for nye småbåtplasser. Komiteen mener kommunen skal legge til rette for nye båtplasser, og at det i forbindelse med planarbeidet i de enkelte delområder skal vurderes opparbeidelse av nye småbåtplasser. Slike nye båtplasser må være allment tilgjengelige.

10. Varsel om innsigelse fra Kystverket

Komiteens flertall, medlemmene fra medlemmer fra H, F, SV og V merker seg at det er varslet innsigelse fra Kystverket. For disse medlemmer er det derfor viktig å understreke at saksfremlegget er en rammeplan og uttrykk for Oslo kommunes ønskede utvikling av området. Et vedtak av planen er derfor ikke juridisk bindende for de berørte grunneiere.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, F og SV vil i likhet med synspunktene fra annen statlig side velge å se på varsel om innsigelse som et høringsinnspill.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, F og V mener at eventuelle konflikter derfor må avklares i forbindelse med reguleringsplanen for Sydhavna når den endelige avgjørelsen for utviklingen for Ormsund og Kongshavn kan tas.

Protokoll fra sak 77/2008 av 27022008 med Oslo bystyrets vedtak

Sak 77 Fjordbyplanen - Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder - Planprogram for Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund - Bydel Frogner, Bydel St. Hanshaugen, Bydel Gamle Oslo og Bydel Nordstrand - Byrådsak 132 av 31.05.2007

Bystyret har behandlet saken i møte 27/02/2008 sak 77

Etter dette er bystyrets vedtak følgende:

1.
Bystyret slutter seg til fjordbyprinsippene for helheten i Fjordbyen slik de er beskrevet på side 7 - 18 i "Fjordbyplanen" datert 22.11.2006, men med følgende endringer og presiseringer:

2.1.1 Fjordbyens helhet

Fjordbyen skal som helhet tilføre byen nye store fri- og rekreasjonsområder.

2.1.8 Boliger

Fjordbyen skal ha en variert arealbruk med boligsammensetning med ulike priskategorier, eierformer og størrelser tilpasset ulike familiestørrelser og brukergrupper. Boligfordelingen på delområdene skal komplettere tilliggende byområder, og skal i størst mulig grad tilrettelegges for livsløpsstandard (universell utforming) og skal i hovedsak være gjennomgående. Leiligheter på mindre enn 35 m² bør bare tillates der tilgjengelige fellesløsninger inngår i prosjektet. Rimelige utleieboliger i Fjordbyen skal minimum utgjøre 10 prosent av det totale antallet boliger. Krav om bygging av rimelige utleieboliger legges inn i salgskontraktene for arealene og i reguleringsplanene for å sikre at målsettingen følges opp.

2.3.2 Landskap og byggehøyder, (forbindelser by - vann) - (Tillegg til Plan- og bygningsetatens forslag):

Dette innebærer at de bakenforliggende, etablerte boligområdene må sammenbindes med de nye. Det må skapes gode forbindelser mellom de bakenforliggende bydelene og den nye byen langs sjøfronten. Det tillates ikke etablert høyhus i Fjordbyen, og byggehøyder må tilpasses slik at det ikke skapes barrierevirkninger.

2.4.1. Miljøvennlig areal- og transportbruk (klima inn i prinsippene)

Fjordbyen skal bidra til en bærekraftig byutvikling

Planer og tiltak i Fjordbyen skal følge opp Oslo kommunes byøkologiske program for 2002-2014 (Bystyrevedtak 11.06.2003), bystyrets vedtak i klima- og energihandlingsplan for Oslo, og Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Fjordbyen (Havnestyrevedtak 25.09.2003). På overordnet nivå skal følgende prinsipper vektlegges:

- Konsentrert utnyttelse med blandet arealbruk for både byggeområder og rekreasjonsområder sentralt i Oslo.
- God tilgjengelighet med en høy andel gående, syklende og kollektivreisende for å redusere bilbruken.
- God tilgjengelighet til fjorden sammenknyttet med den blågrønne strukturen i byen.
- Innføring av naturelementer som styrker det biologiske innholdet på land og til vanns
- Redusert forurensing til vann, jord, sjøbunn, luft, osv,
- For å redusere miljøbelastningen fra anløpte ferger etableres landstrømsstasjoner som alle anløpte ferger må tilkobles mens de er ved kai.

2.4.2 Lavt energibruk, (Plan- og bygningsetatens forslag, siste setning, erstattes med følgende):

Utbyggingen av Fjordbyen skal baseres på miljøvennlige og fremtidsrettede bygg, med lavt energiforbruk og uten utslipp av klimagasser.

2.5.5 Biltrafikk - *ny siste setning:*

Størst mulig del av Fjordbyen skal være bilfri.

2.5.6 Parkering - *ny to siste setninger:*

I Fjordbyen skal den strengeste parkeringsnormen benyttes.

I parkeringsanlegg skal det være avsatt plasser til nullutslippskjøretøy.

2.6.1: Rekkefølgekrav for fergeterminal på Revierkaia vil bli vurdert ved behandling av reguleringsplan.

2.6.1 Rekkefølge i Fjordbyutviklingen, (*i hovedsak Plan- og bygningsetatens forslag bortsett fra første strekpunkt som tas ut*):

Fjordbyens ulike delområder skal realiseres innenfor en langsiktig strategi. Utbyggingsrekkefølgen i forhold til sosial infrastruktur (barnehager, skoler, sykehjem m.v.) må følge kommunens behovsplaner. Det åpnes opp for byutvikling på Filipstad parallelt med utbygging av Bjørvika, Bispervika, Sørenga og Grønlia.

Forøvrig legges følgende utbyggingsrekkefølger til grunn:

- Alnas utløp realiseres umiddelbart etter at reguleringplanen for Sydhavna er vedtatt.
- Ormsundområdet byutvikles parallelt med flyttingen av containerdriften fra Ormsund til Sjursøya.

2.6.3. Utbyggingsavtaler, (*Tillegg til Plan- og bygningsetatens forslag, ny 2. setning i første avsnitt*):

Det kan inngås utbyggingsavtaler som omfatter mindre men klart avgrensede områder innen hvert delområde, dersom dette bidrar til at forsinkelser i fremdriften av et delområde unngås.

2.6.4. Salgsavtaler

Salgsavtaler skal inneholde strenge miljøkrav, deriblant mål om nullutslipp av klimagasser.

2.6.6. Bærekraftsprogram

Utbyggingen av Fjordbyen skal baseres på bærekraftige og kretsløpsbaserte løsninger, og utvikles med en nullvisjon for energibruk med balanse i stasjonær energiforbruk og lokal energitilgang.

2.

Helhetsprinsippene danner grunnlag for senere utbyggingsavtaler jamfør plan- og bygningslovens § 64a (forutsigbarhetsvedtak).

3.

Bystyret tar til orientering delområdeprinsippene for Filipstad, Vippetangen-Revierkaia, Alnas utløp og Ormsund som beskrevet på side 20 - 31 i Fjordbyplanen datert 22.11.2006 for hvert område som gjeldende for videre planlegging av disse delområdene, men med følgende endringer og nye styringssignaler:

Filipstad:

- Maksimum byggehøyde bør være 8 - 10 etasjer med unntak av et mulig signalbygg i vestre del som kan ha byggehøyde på maksimum 42 meter (ca. 12 etasjer).
- Anleggelse av karrébebyggelse kan være aktuelt på en begrenset del av området.
- Det skal settes av egne areal til barnehager fortrinnsvis inntil grøntareal.
- Den del av Filipstad som ligger nærmest Aker Brygge utvikles som en utvidelse av Oslo sentrum.
- Det skal tilrettelegges for en større bypark i sjøkanten på Filipstad på 50 dekar, samt minst et større grøntareal mellom bebyggelsen. På Filipstad skal det totalt settes av minimum 100 dekar til friareal. Grøntarealenes endelige utforming avgjøres i det videre planarbeid.

- Langs Filipstadkaaien innover mot Bryggetorget skal det være en byggefri sone med bredde minimum 40 meter målt fra kaikant. På den innerste strekningen, der det ikke er foretatt kaiutvidelse, skal den byggefrie sonen målt fra kaikant være på minimum 25 meter.
- Spørsmål om flytende elementer avklares i kommende reguleringsplaner men kun som et tillegg til minimumskravene.
- Det skal ikke anlegges en gjennomgående kanal i områdets lengderetning.
- Det kan etableres et parkdrag langs boulevarden fra Frognerstranda til Munkedamsveien.
- Det skal anlegges parkdrag/allmenning fra Tinkern frem til kaikanten.
- Siktaksen med standpunkt i Huitfeldtsgate må ikke bygges igjen.
- Nærhet til vann er kvaliteter som skal søkes utnyttet ved utformingen av Filipstad. Spesielt bør det vurderes en poll anlagt med utløp i Filipstadkilen.
- Det skal ikke tilrettelegges for inntil fire båtplasser i fergeterminalen. Filipstad Utviklings forslag til fergeterminal legges til grunn.
- Det bør innpasses småbåthavn på Filipstad.
- Som ledd i arbeidet med å redusere barrierer for den bakenforliggende bydelen, utredes muligheter for relokalisering av driftsbanegården samt overbygginger slik at byutvikling på dette området kan realiseres.
- Boligandelen på Filipstadområdet skal være minst 50%.

Vippetangen:

- Fergeterminalen skal ikke skilles fra fastlandet med en kanal.
- Nærhet til vann er kvaliteter som skal utnyttes ved utforming av Vippetangen og Revi-erkaia. Spesielt bør det vurderes en poll anlagt mellom Festningsallmenningen i Bjørvikaplanen og Revierkaia.
- Arealbehov for fergeterminal skal ikke dekkes ved utfyllinger. Muligheten for å bygge et arealeffektivt terminalbygg med underjordisk parkering der dagens parkeringsplass ligger bør utredes.
- Vippetangen skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner.
- Silobygget bør gjenbrukes til publikumsrettede funksjoner.
- En mulig ny pir for cruiseskip skal utredes.
- Bevaringsverdig granittkai på Vippetangen skal ikke tildekkes.
- Størrelsen på friarealer avgjøres i det videre planarbeidet.

Delområdeprinsipper for Alnas utløp

Plan- og bygningsetatens forslag, pkt 5.1. Rolle og innhold, Arealbruk: bollepunkt 4 erstattes med følgende (*forskyvning Alnas utløp*):

Alnas utløp defineres av arealene ved Alnas kunstige utløp mellom Grønlia og Kongs- havn og kan starte ved grensen av havnen i sør når reguleringsplanen for Sydhavna er endelig vedtatt. Havnas grense i nord mot Alnas utløp flyttes 30 meter nord i forhold til byrådets forslag i Fjordbyplanen.

Ormsund:

Byrådet bes utrede hvorvidt Sjursøya kan utvides ved å fylle sjøen slik at lange sammenhengende kaikanter oppnås og at slik utfylling også kan øke arealet betydelig.

Arealbruken på Søndre Bekkelagskai skal legges til rette for en sporlengde ca 360 meter jernbane. Dette forhold må legges inn i reguleringsforslaget til Sydhavna.

4.

Dersom det foreligger flere reguleringsforslag for et delområde, skal disse fremlegges som ulike alternativer for politisk behandling i bystyret.

5.

Reguleringsplan for Sydhavna tas opp til behandling. Tomt til varmepumpeanlegg for Viken Fjernvarme skal inngå i planforslaget.

Det skal legges frem et forslag som inkluderer havn, rekreasjon og næringsutvikling på Ormsund.

6.

Bystyret ber byrådet:

a) Sikre gjennomføring av en fjordtrikkelinje og en hovedsykkelveirute øst-vest langs Fjordbyen, i tråd med det som er redegjort for i Fjordbyplanen.

b) Etablere et informasjonssenter for utviklingen av Fjordbyen spesielt og for aktuell byutvikling i Oslo generelt.

c) Jernbanetilknytning

Byrådet bes om å tilrettelette for jernbanetilknytning mellom Sydhavna og Alnabru.

d) Promenader

Byrådet bes sørge for at promenader langs hele sjøen er gjennomgående, brede nok og offentlig tilgjengelig hele døgnet.

e) Motstrid

Ved eventuell motstrid mellom byrådsaken samt dens grunnlag og bystyrets vedtak, skal bystyrets vedtak legges til grunn.

f) Opptrykk av vedtaket

Fjordbyplanen skal oppdateres etter bystyrets behandling, og trykkes opp i ny versjon.

Ajourførte planprogrammer oversendes etter vedtak til BUK.

g) Innskjerpe Norsk Standard

Byrådet bes ta initiativ overfor myndighetene til å innskjerpe Norsk Standard i forhold til olje og brenseltyper samt nivå på utslipp som tillates på skip som skal anløpe norske havner.

7.

Plan- og bygningsetatens forslag, pkt. 6.1 "Rolle": Pkt. 2 og 3 strykes.

8.

Plan- og bygningsetatens forslag, pkt 6.1. "Arealbruk": Pkt 1, 3 og 4 strykes.

9.

Plan- og bygningsetatens forslag, pkt 6.2. "Poll": Pkt 1 strykes.

10.

Sydhavna etableres som Oslos permanente havn. All containervirksomhet flyttes hit og området effektiviseres slik at havnevirksomheten er mest mulig kompakt. Det forutsettes at områdene rundt, ved Ormsund og nord for Kongshavn, fungerer som reelle buffersoner. Det forutsettes også at utviklingen skjer i tråd med miljøet og at miljøvennlige løsninger legges til grunn i utviklingen.

11.

Kaifrontene på Ormsund skal fortsatt brukes til havneformål.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls-gate 1, 0187 Oslo
Postadresse: Boks 364 Sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 02 180
Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.fjordbyen.com
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

INFORMASJON, DIALOG OG MEDVIRKNING PLANPROSESSEN - ET UTVALG

Illustrasjonsplan

- 2000 Oslo bystyre vedtar Fjordbystrategien 19. januar
- 2002 Fjordbykontoret offisielt åpnet 7. november
- 2003 Fjordbykontorets nettsider www.fjordbyen.com lanseres
Fjordbyprogrammet – forprosjekt
Arkitekturtriennalen 2003
- 2004 Årskonferanse I: Byen kommer!
"Fjordbyen – Visjon og virkelighet". Utstilling i samarbeid med Sjøfartsmuseet
Oslo-charretten om Oslo sjøfront med 3 åpne folkemøter
- 2005 "3 x FJORDBYEN: 3 x Fremtidsbilder – Steder - Team". En utstilling med resultatene fra Oslo-charretten
Dobbelutstilling om Fjordbyen! En utstilling med resultatene fra den åpne internasjonale idé- og prosjektkonkurransen "Byrom i Bjørvika" og resultatene fra Oslo-charretten.
Årskonferanse II: "3 x FJORDBYEN: nye steder – ny tid – ny by"
Deltakelse på Rotterdams internasjonale arkitekturbiennale
Varsling: Oppstart av planarbeid for Fjordbyen Oslo
Fjordbyutstilling på Øya-festivalen i Middelalderparken
Varsling: "Fjordbyplanen – Program for planarbeid" til offentlig ettersyn
"PalermOslo": En utstilling og bydialog, i samarbeid med Norsk Form og det italienske kulturinstituttet i Oslo.
Orienteringsmøter for bystyret og bydeler og åpent folkemøte i forbindelse med høringen av "Fjordbyplanen – Program for planarbeid"
"Fjordbyen: Hva er dine drømmer og visjoner for fremtidens fjordby?". Et samarbeidsprosjekt med Oslo sjøskole og Sjøfartsmuseet for elever i ungdomsskolen
- 2006 "Alternativstudier Fjordbyen": En utstilling med resultatene av syv studier av Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund
Oslo Havn KFs utstilling med resultatene fra deres parallelloppdrag for Filipstad Dagsseminar om sjøfrontutvikling: Hva skjer i Oslo? i samarbeid med Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo (AHO)
Fjordbyutstilling i Shanghai; "Water and City Development"
Varsling: "Tilleggshøring av Fjordbyplanen – Program for planarbeid"
Åpen dag: Hva skjer i Bjørvika - hva skjer i Fjordbyen?
Veneziabiennalen 2006: "Oslo: Waterfront – Architecture – Culture" Film og utstilling av Fjordbyen Oslo i samarbeid med Statsbygg, Utenriksdepartementet og Norsk Form
Deltakelse og utstilling på Waterfront Expo 2006 i Glasgow, UK
Politisk behandling av Fjordbyplanen starter november 2006
- 2008 Bystyret vedtar Fjordbyplanen

