



Oslo kommune



Områdeprogram

31.3.2016

Områdeprogram for Vippetangen



Forord

Som oppfølging av Fjordbyplanen, vedtatt av Oslo Bystyre 27.2.2008 er det avklart at det skal utarbeides et områdeprogram for Vippetangen.

På denne bakgrunn ble det nedsatt en tverretattlig arbeidsgruppe med formål å utarbeide et felles områdeprogram for Vippetangen. Første utkast til områdeprogram ble behandlet i Oslo Havn KF våren 2015. Et enstemmig havnestyre besluttet at Oslo havn KF ikke skulle signere programmet. Oslo Havn KF stiller seg ikke bak områdeprogrammets anbefalinger i nåværende form.

Hensikten med områdeprogrammet er å gi føringer og retningslinjer for fysisk utvikling og gjennomføring på Vippetangen. Områdeprogrammet er et overordnet planverktøy, men er ikke juridisk bindende etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

Når områdeprogrammet er blitt politisk behandlet vil det gi føringer for videre tiltak og formell saksbehandling, og danne grunnlag for reguleringsplan.

Sign:



Ellen S de Vibe
Direktør Plan- og bygningsetaten

Sign:



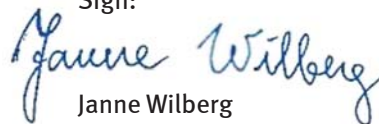
Eskil Bråten
Direktør Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Sign:



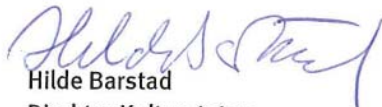
Hans Edvartsen
Direktør Bymiljøetaten

Sign:



Janne Wilberg
Byantikvar

Sign:



Hilde Barstad
Direktør Kulturetaten



Innhold

Forord	4
Sammendrag av Vippetangen områdeprogram	6
1. Bakgrunn	7
1.1 Bakgrunn for områdeprogram for Vippetangen	7
1.2 Kort om prosessen	7
1.3 Hensikt med områdeprogram for Vippetangen.....	7
1.4 Avhengigheter for områdeprogrammet	8
2. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon	11
2.1 Avgrensning av områdeprogrammet	11
2.2 Landskap	12
2.3 Historie, kulturminner	12
2.4 Dagens arealbruk på Vippetangen	13
2.5 Bebyggelse	15
2.6 Rekreativ bruk	16
2.7 Blågrønn struktur	16
2.8 Trafikk- og miljøforhold	16
2.9 Eiendomsforhold	16
3. Parallelloppdrag for Vippetangen.....	17
3.1 Konsept: Vern	18
3.2 Konsept: Moderat	20
3.3 Konsept: Radikal.....	22
4. To-faset utvikling	24
4.1 Fase 1 Modningsfase	24
5. Føringer for videre formell planlegging, plangrep	26
5.1 Mål for utviklingen av Vippetangen	26
5.2 Hoveddisponering av området.....	28
5.3 Anbefalt arealbruk	28
5.4 Anbefalt utnyttelse og etasjetall og kulturminnevern.....	31
5.5 Visualisering av anbefalt utnyttelse	32
Fjernvirkning av anbefalt utnyttelse	36
5.6 Anbefalt transportsystem	39
5.7 Cruise og sjøarealer	44
5.8 Sol- og skyggestudie ved ny parallellkai for cruise på Vippetangkaia.....	46
6. Kortsiktige tiltak.....	51
7. Organisering og gjennomføring	51
7.1 Avklaringsprosess for valg av publikumsattraksjon på Vippetangen.....	51
7.2 Oslo kommunes mål for publikumsattraksjoner på Vippetangen	52
7.3 Økonomisk vurdering. Verdiskapning på Vippetangen	54
7.4 Økonomiske rammebetingelser for byutviklingen på Vippetangen	55
8. Videre reguleringsplanprosess.....	56
8.2 Områderegulering	56
8.3 Medvirkning	57
Vedlegg	57

Sammendrag av Vippetangen områdeprogram

Områdeprogrammet er et resultat av et flere års plansamarbeid med start i 2011 mellom Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Bymiljøetaten, Oslo Havn KF, Byantikvaren og Kulturoetaten. I tillegg er det avholdt et parallellproppdrag hvor tre tverrfaglig sammensatte team leverte sine forslag som ble vurdert av en evalueringsgruppe bestående av representanter fra de deltakende etatene og eksterne fagfolk. Det er også utført medvirkningstiltak mot allmennheten underveis i planarbeidet. Områdeprogrammet gir en kort innføring i historien og dagens situasjon i området, og oppsummerer føringer og ambisjoner fra overordnede planer som blant annet kommuneplanen og Fjordbyplanen.

Områdeprogrammet viser anbefalt arealbruk for området, med bebyggelse, byrom, Havnepromenade og transportsystem. Områdets karakter skal videreføres og formidle Akersnesets kulturhistoriske betydning, dette foreslås gjennomført blant annet ved bevaring av flere bygg fra 1900-tallshavnen som; kornsiloen, Fiskehallen og skur 38. Hovedvekten av ny bebyggelse legges i «Pirbygget» på utstikker 2, og i et mindre nybygg sør for Siloen på utstikker 3. Skur 39 kan skiftes ut med et nybygg med tilsvarende volum. Akershus slott- og festning skal tas hensyn til og Pirbygget tenkes utført som volumer med inntil 4 etasjers høyde som avtrappes mot festningen. Programmet beskriver målene for byutviklingen om å etablere en rekreativ delstrekning i Fjordbyen, med et særlig fokus på oppholdskvaliteter, publikumsattraksjoner, skape arenaer for kunst i det offentlige rom og hensynet til kulturmiljøene.

Både privatpersoner, offentlige etater og interesseorganisasjoner brukte høringsperioden til å gi oss mange verdifulle innspill til områdeprogrammet. Hovedinntrykket er at Vippetangen vekker et sterkt engasjement i et bredt lag blant befolkningen og organisasjoner, og det er få som er negative til anbefalingene i områdeprogrammet. De mest polariserte temaene er riving/bevaring av siloen, økt tilrettelegging for cruiseskip og om det skal komme akvarium eller ikke. I vedlegget «Høringsmerknader», oppsummeres alle innsendte merknader og de kommenteres av etatene bak områdeprogrammet.

Det er utredet et helhetlig transportsystem som omfatter løsninger for fremføring av; trasé for fjordtrikk, Havnepromenade, sykkelanlegg og vei for bil/buss. Det er også foretatt en økonomisk verdivurdering som utredet tre utviklingsalternativer med henholdsvis stor, medium og liten publikumsattraksjon. Denne viser at omregulering og salg av Vippetangen genererer et overskudd fra 35-267 mill NOK, gitt at alle eiendommene selges før de utvikles, fjordtrikk er etablert og at en publikumsattraksjon tiltrekker mange besøkende.

Innholdet i publikumsattraksjonene er uavklart, og trenger en politisk beslutning. Områdeprogrammet foreslår en avklaringsprosess for valg av publikumsattraksjon Vippetangen; Det gjennomføres en konkurranse i regi av direktørgruppe Fjordbyen, konkurranseprogrammet skal forelegges byrådet. Tilbydere legger så frem sine forslag til attraksjoner. En faglig sammensatt jury nedsatt av bystyret eller byrådet velger ut vinnere som Oslo kommune kan gå i forhandlinger med. Konkurransen må være tidlig nok i prosessen til at vinner skal kunne påvirke utforming av lokalene, men ikke så tidlig at oppstart ligger i en usikker fremtid.

I kommuneplanen er Vippetangen og Akershusstranda markert som hensynssone med krav om felles planlegging. Områdeprogrammet utgjør en del av kommuneplanens hensynssone for hele Akershusstranda med Vippetangen og Revierhavna. Hele hensynssonen vil derfor inngå i en fremtidig områderegulering av Akersneset/Vippetangen. Områdereguleringen vil gi et juridisk bindende grunnlag for framtidig utbygging og være detaljert nok til for eksempel direkte gjennomføring av Fjordtrikken, mens for andre områder, pirbygget osv. vil den gi rammer for videre detaljregulering.

1. Bakgrunn

1.1 Bakgrunn for områdeprogram for Vippetangen

Områdeprogram for Vippetangen er en oppfølging av Fjordbyplanen, vedtatt av Oslo bystyre 27.2.2008 (sak 77). Planen gir politiske føringer for det videre helhetlige planarbeidet i Fjordbyen og for kommende reguleringsplaner for de ulike delområdene. Planen fastsetter også planprogram for 3 delområder, deriblant Vippetangen.

Ut fra de mange uavklarte spørsmål og pågående plan- og utredningsarbeid i denne delen av Fjordbyen, ble det tatt initiativ fra den kommunale tverretatlige Samarbeidsgruppe Fjordbyen 26.1.2011 om å starte et sammenfattende tverretatlig utrednings- og planarbeid for Vippetangen, med en målsetting om å legge til rette for en ønsket utvikling der.

1.2 Kort om prosessen

På bakgrunn av dette ble arbeidsgruppe Vippetangen etablert i august 2011. Gruppen er i dag bemannet med deltakere fra Plan- og bygningsetaten (PBE), Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY), Bymiljøetaten (BYM), Oslo Havn KF (HAV), Byantikvaren (BYA) og Kulturetaten (KUL).

Det ble også opprettet en direktørgruppe med direktørene fra de seks etatene. Direktørgruppen bestilte i møte 16.9.2012 gjennomføring av et parallelloppdrag på Vippetangen. Arbeidsgruppen utarbeidet program og gjennomførte et offentlig innkjøp i 2013. Parallelloppdraget ble gjennomført vinteren 2013/14 og utstilt på Rådhusplassen og DogA mars/april 2014.

Områdeprogrammet ble presentert i et åpent møte på Cinemateket da det ble sendt på høring høsten 2015.

1.3 Hensikt med områdeprogram for Vippetangen

Områdeprogrammet er et styringsdokument som gir føringer og retningslinjer for fysisk utvikling og gjennomføring, men er ikke juridisk bindende etter plan- og bygningsloven. Programmet skal høres offentlig, behandles politisk og danne grunnlag for reguleringsplan for området. Programmet skal bidra til å avklare utfordringer og interessekonflikter, gi fagetatene en felles basis, påvise fremtidige muligheter og gi langsiktig forutsigbarhet. Det skal legge grunnlag for og initiere samarbeide mellom ulike aktører.

Områdeprogrammet inneholder:

- Kort oppsummering av resultatene av parallelloppdragene
- Føringer for plangrep og byggesaker i fremtidig reguleringsplan
- Drøfting av mulighetene for kortsiktige tiltak
- Forslag til prosess for gjennomføring og organisering
- Høringsmerknader med kommentarer fra etatene bak områdeprogrammet

1.4 Avhengigheter for områdeprogrammet

1.4.1 Vedtatte planer

Fjordbyplanen

Vedtatt av Oslo bystyre 27.2.2008, gir politiske og planfaglige føringer for det videre planarbeidet både for Fjordbyen generelt og for Vippetangen spesielt.

Overordnede føringer

- byen og fjorden skal bindes sammen
- allmennheten skal sikres god tilgang
- områdenes unike historie skal være premissgivende
- havnens arealbruk skal reduseres
- fra Bjørvika skal traséen for skinnegående betjening skal primært følge Havnepromenaden og videre i retning Akershusstranda
- havnepromenade skal etableres med minimum gjennomsnittsbredde på 20 meter, minimumsbredde skal være 10 meter
- utbygging skal bidra til nye aktiviteter på og ved vannet

Vippetangen skal:

- være en kulturhistorisk basert opplevelsesdestinasjon som styrker Akersnesets betydning og skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner
- ha en balanse mellom havnefunksjoner og byfunksjoner med:
 - allmenninger og parker
 - nye publikumsattraksjoner
 - sammenhengende sykkelanlegg
 - anløpssted for lokalferge
- fortsatt utenlandsferge på Utstikker 2
- et arealeffektivt terminalbygg med publikumsrettede funksjoner og underjordisk parkering
- fortsatt cruise på Revierkaia
(Cruiseanløp på Vippetangen er under utredning)

Kulturminner/-miljø

1. Akershus festning
2. Havnerelaterte bygg og konstruksjoner

Trafikkområder

- Fjordtrikk (er under utredning)
- Havnepromenade
- Fotgjengerforbindelse mellom festningsområdet og Vippetangen skal forbedres
- Akershusstranda og Langkaia er kjøreadkomst for fergeterminalen
- Riksveiatkomst til området

Dokumenter som skal utarbeides

- Bærekraftsprogram med delprogrammer for design, kultur og miljø
- Miljøoppfølgingsprogram (MOP)
- Plan- og designkonkurranse om utforming og gjennomføring av området
- Utbyggingsavtale (plan- og bygningslovens § 64 a, forutsigbarhetsvedtak)
- Konsekvensutredning i henhold til planprogrammet

Konsekvensutredning

Planprogram er utarbeidet og fastsatt for området. Konsekvensutredning skal utarbeides i henhold til dette.

Kommuneplanens arealdel

Bystyret vedtok 23.09.2015 kommuneplanen «Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn» (sak 262/15). På Vippetangen er området vest for fergeterminalen og fram til der hvor Kongens gate treffer Akershusstranda vist som område for bebyggelse og anlegg (inkluderer samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur). Øst for dette er Akershusstranda med Revierhavna fram til Festningsallmenningen vist som område for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, havn. Hele Vippetangen inngår sammen med Akershusstranda fram til Rådhusplassen og Skippergata fram til Festningsallmenningen med fergeterminalområdet i en hensynssone (H810_2) med krav til felles planlegging.

Prinsiplanen "Oslo sentrum - gatebruk og grunnsikring"

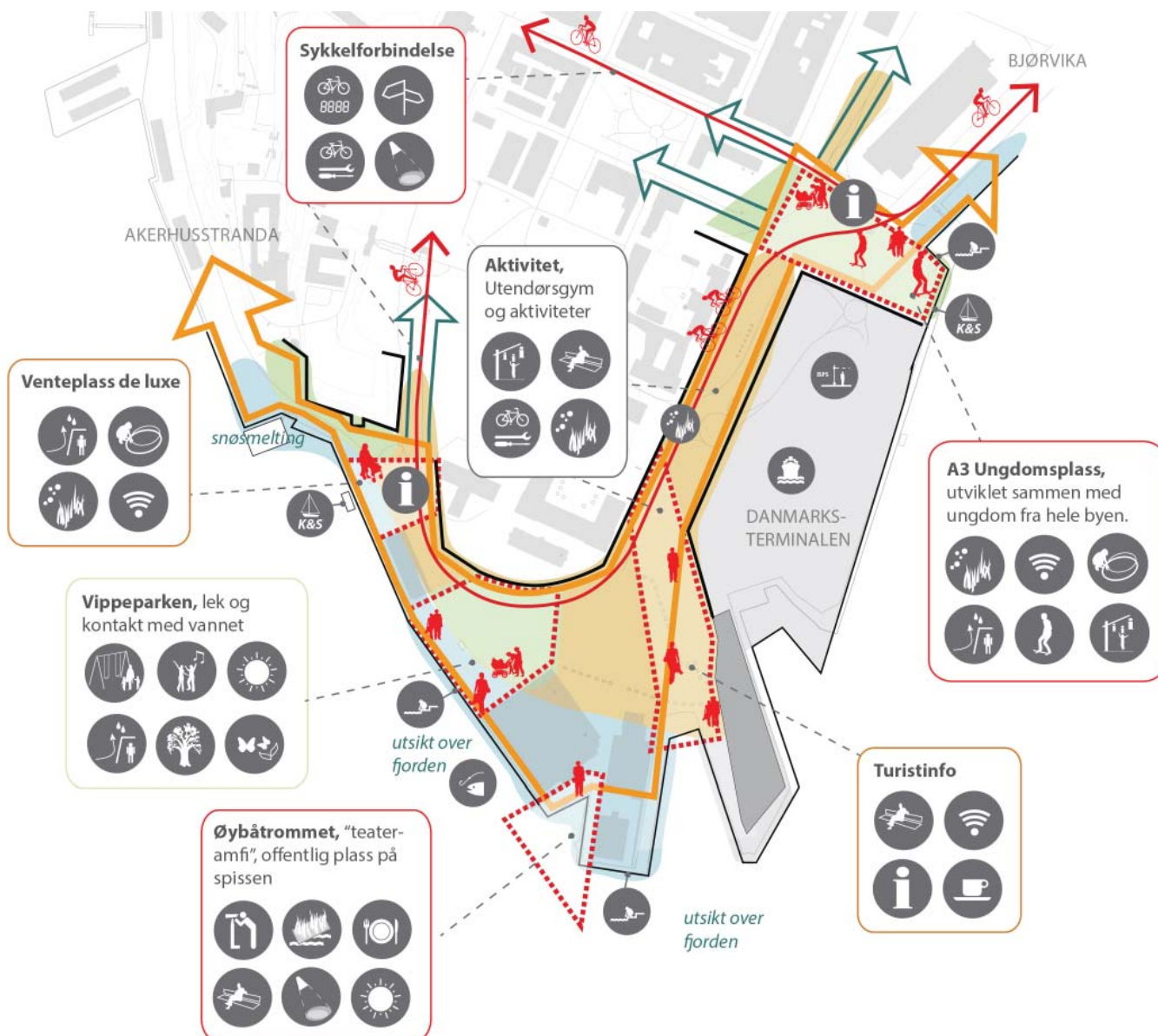
Planen behandler blant annet sikring av midlertidige departementsbygninger i Kvadraturen,

Havneplanen 2013-2030

Vedtatt i Havnestyret 20.06.2013. I planen foreslås det etablert ny cruisekai og cruiseterminal utenfor Fiskehallen i løpet av 2013-2020. Vippetangenkaia er vist til havnefunksjoner.

1.4.2 Pågående prosesser

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden



14.2-1 Foreslåtte tiltak i en tidlig fase, fra "Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden", White og Rodeo

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden ble oversendt til politisk behandling 4.3.2014. Vippetangen er en av delstrekningene på Havnepromenaden. I planen foreslås trasé for midlertidig og permanent promenade. Det foreslås også tiltak langs promenaden i en tidlig fase, såkalte testbeds. Dette innebærer å teste ut midlertidige arrangementer og aktiviteter før de eventuelt blir permanente. Aktiviteter som nevnes er tilrettelagte fiskeplasser, kajakk- og robåttutleie, treningsapparater m.m.

Fredningssak for Akershus festnings buffersone

Saken er under faglig forberedelse hos Byantikvaren før oppstart av fredningssak varsles, forventet 2016.

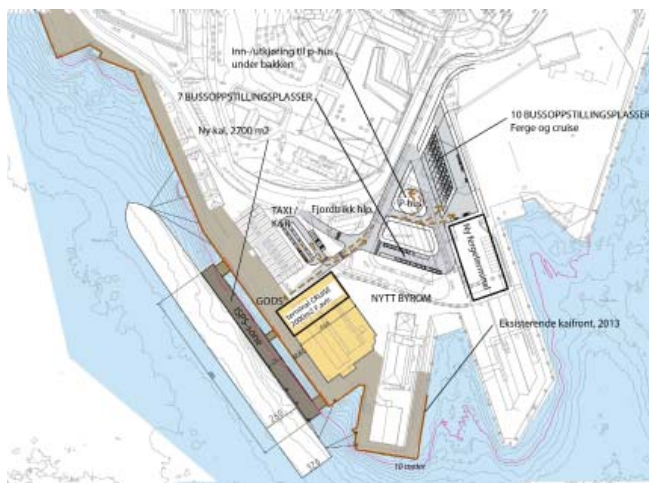


Konsekvensutredning for Fjordtrikken og M2016

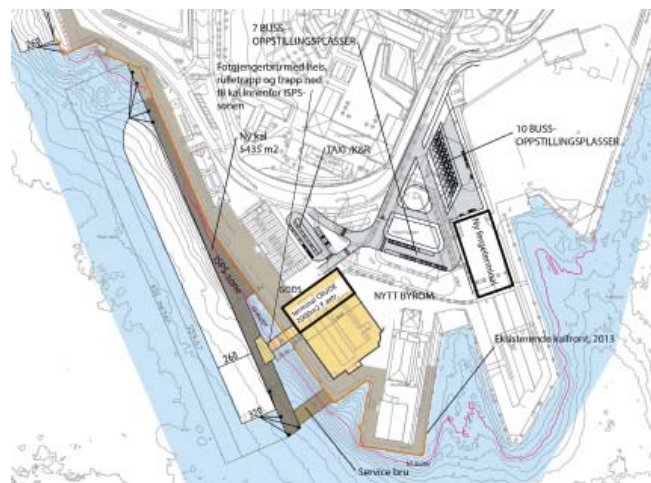
Konsekvensutredningen er utarbeidet av SWECO for Ruter AS i 2015. Alternativene med trasé rundt Vippetangen, via Akershusstranda, og alternativ i Myntgata inngår i utredningen. KU skal godkjennes av Plan- og bygningsetaten som er ansvarlig myndighet. Ruters rapport, M2016 av 13.8.2015, angir at alternativet rundt Vippetangen er valgt.

Cruisekaiutredningen

Ble oversendt til politisk behandling juni 2014. I utredningen vises 4 mulige alternativer for cruisekailøsning på Vippetangen, blant annet parallellkai og forlenget parallellkai som vist under.



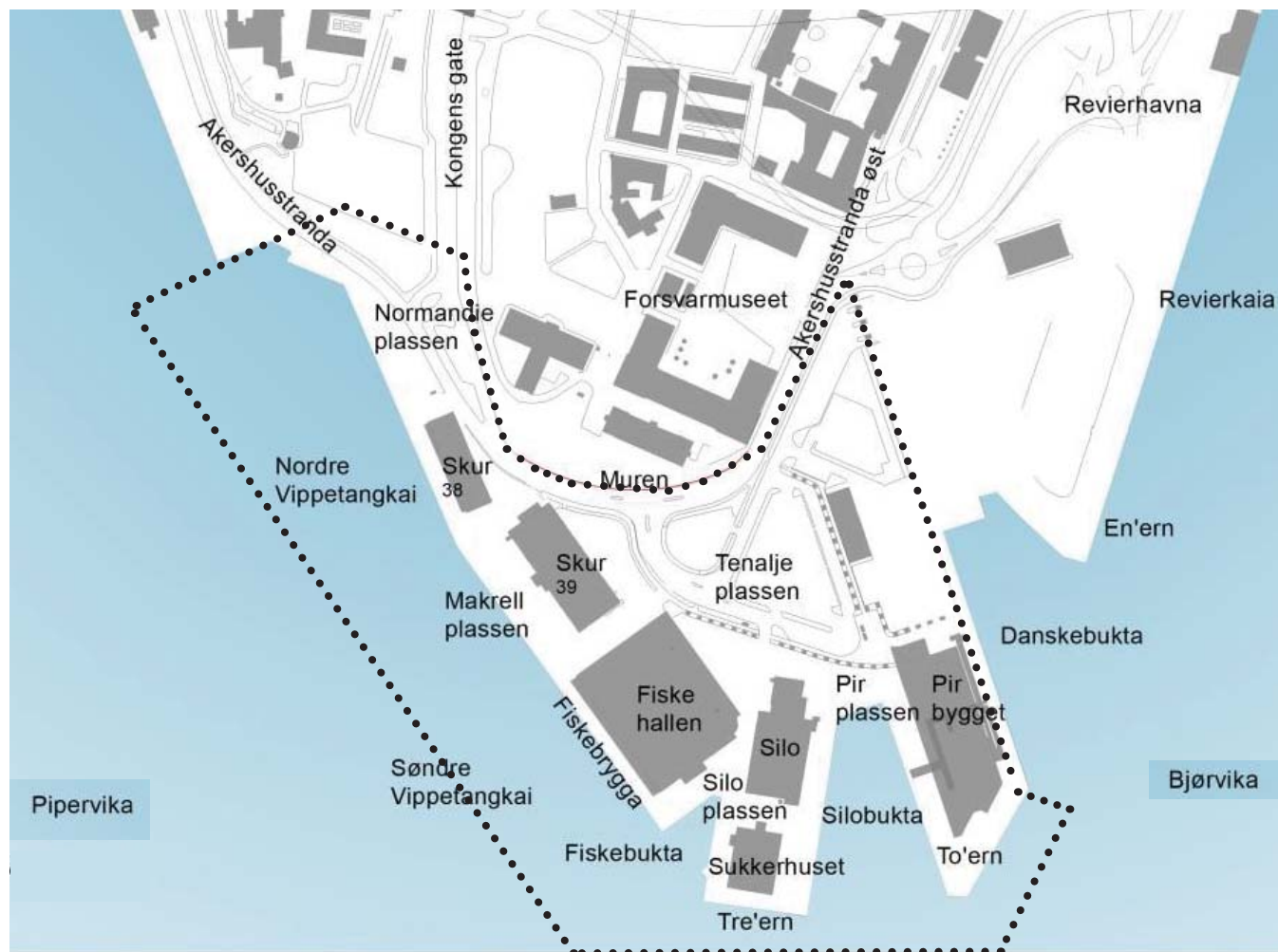
1.3.2-2 Parallellkai



1.3.2-3 Forlenget parallellkai

2. Beskrivelse av planområdet, dagens situasjon

2.1 Avgrensning av områdeprogrammet



2.1-1 Avgrensning av områdeprogrammet, med arbeidsnavn

Områdeprogrammets geografiske område avgrenses av festningsmuren i nord, mot fjorden i sør, fergeterminalen/Revierhavna i øst og sydenden av Søndre Akershuskai i vest.

2.2 Landskap

I Osloamfiet løper Akersryggen fra Vippetangen parallelt med Akerselva nordover som et topografisk skille mellom øst og vest. Vippetangen ligger i bunnen av amfiet og er et karakteristisk, identitetsbærende element i fjernvirkningen av sentrum.

2.3 Historie, kulturminner

Områdets kulturminneverdier er knyttet til dets sentrale rolle gjennom Oslos historie – fra middelalderens festningsverker, via emigrasjonstidens atlanterhavstrafikk til 1900- tallets industrihavn. Gjennom disse tidsfasene har området vært en viktig del av hovedstadens utvikling og en arena for viktige hendelser. Området har beholdt et bredt spekter av historiske spor og bygninger gjennom en lang og kontinuerlig bruk av brygger, kaier og andre havneaktiviteter helt fram til i dag. Fiskehallen, kornsiloen, Skur 38 og 39, samt blokkmurskaier/kaifronter i granitt er alle oppført på Byantikvarens Gule liste og Oslos Havns kulturminneregistrering.



2.3-1 Fiskehallen



2.3-2 Skur 39 med siloen i bakgrunnen

2.4 Dagens arealbruk på Vippetangen



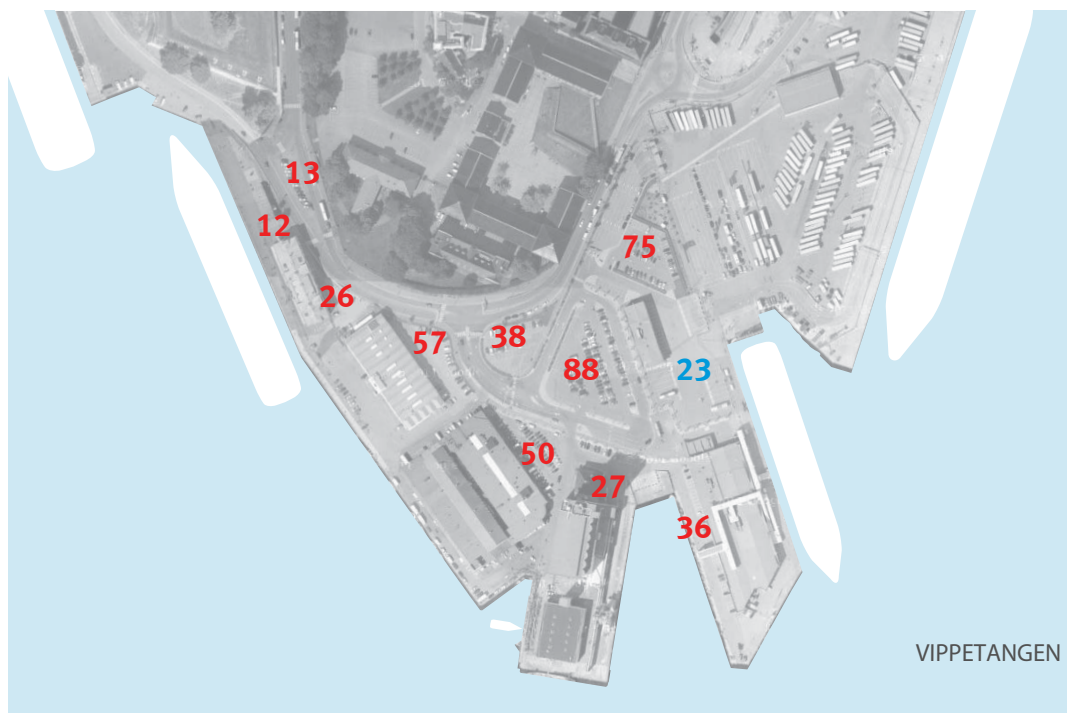
KAIER

	CRUISEKAI
	UTENLANDSFERGE
	INDUSTRIKAI
	CHARTERBÅT
	VETERANBÅTER / SKOLESKIP
	POLITI/ BRANN/ REDNING
	MONUMENT

BYGNINGER

	BYGG TILKNYTTET FERGETERMINAL
	HAVNEVIRKSOMHET
	KONTOR
	SERVICE / NÆRING
	INDUSTRI / PRODUKSJON
	AVSPERRET OMRÅDE: ISPS (The International Ship and Port Facilities Security Code)
	SIKKERHETSSONE
	FREMTIDIG BYROM: Festningsallmenningen

Parkering



Kongensgt.	13
Skur 38 nord	12
Skur 38 sør	26
Skur 39	57
Fiskehall	50
Silo	27
Skur 42, terminalbygg	36
Sentralt p-areal 1	38
Sentralt p-areal 2	88
Skur 41, los	75
Sum p-plasser ca	422

2.4-1 Parkeringsplasser på Vippetangen

Det er store parkeringsarealer på Vippetangen, et overslag er vist i tabellen og kartet. I tillegg blir de store asfaltflatene brukt som provisorisk parkering utenfor oppmerkede plasser, kortere oppstilling for godstrafikk osv.

Ved fergeterminalen utenfor ISPS-sonen er det **23** bussoppstillingsplasser.

2.5 Bebyggelse



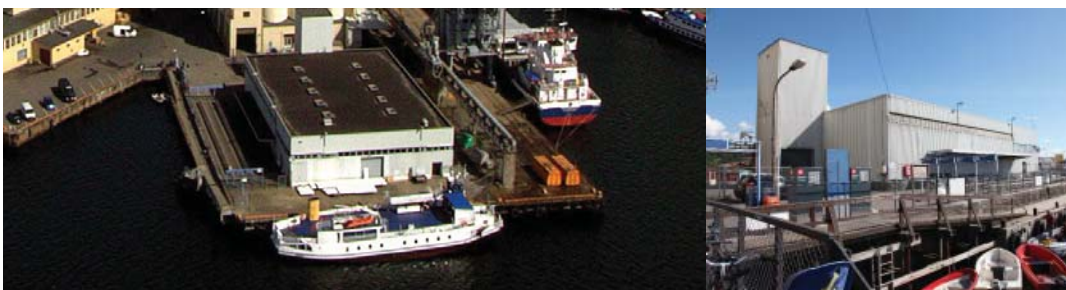
Det er i dag 7 bygninger innenfor området som omfattes av områdeprogrammet. Skur 38 (1915) og Skur 39 (1953) brukes i dag som kontorbygg.



Fiskehallen (FK), (1932-33) huser Norges største fiskemarked



Kornsiloen (KS) (1935) er fremdeles i bruk som kornlager. Skurene 41 og 42 brukes i dag henholdsvis som kontor- og lagerbygning og fergeterminal.



Skur 40 "Sukkerhuset", her ønsker Oslo Havn i å leie ut skuret til utadrettet publikumsvirksomhet frem mot 2021, eller lengre- og er i gang med å finne en aktør.

2.6 Rekreativ bruk

Vippetangen/Akershusstranda har fram til våren 2015 hatt økende andel rekreativ bruk. Serveringssteder langs Akershusstranda skaper aktivitet og byliv på sommerstid, mens Vippetangens usjenerte beliggenhet er attraktiv for stadig flere fritidsfiskere året rundt. Et økende antall mennesker benytter området til spaserturer, jogging og sykling, men det er ventet at allmenn ferdsel langs Akershusstranda og Vippetangen vil avta etter at Øybatterminalen har flyttet til Rådhusbrygge 4.



2.7 Blågrønn struktur

Vippetangen er i hovedsak dominert av trafikkkarealer med lite innslag av vegetasjon.

2.8 Trafikk- og miljøforhold

Fram til 2015 har atkomstløsningene til Vippetangen i hovedsak vært tilrettelagt for motorisert trafikk tilknyttet havnevirksomheten og terminaldriften på Vippetangen. For myke trafikantgrupper er atkomstløsningen til Vippetangen lite tilrettelagte og mindre attraktive, med unntak av Akershusstranda. Nordre del av Akershusstranda er våren 2015 oppgradert til Havnepromenadestandard, og gir en bedre atkomst for myke trafikanter fra Rådhusplassen.

Atkomst mot Vippetangen fra Bjørvika er preget av større veianlegg tilknyttet Operatunnelen og riksveinettet, samt sikringssoner rundt departementsbyggene ved Akershus. Kvaliteten på uterommene er stedvis god, men mangler en klar sammenheng, og atkomst mot Vippetangen er vanskelig lesbart for myke trafikanter.

Vippetangen og Akershusstranda preges videre av permanente ISPS-fasiliteter tilknyttet ferge- og havnedrift for fartøy til internasjonale farvann. ISPS-områdene tilknyttet cruise holdes åpne for allmenn ferdsel når det ikke er cruiseanløp ved den enkelte kai, ved at portene åpnes og "adgang forbudt" skilt tildekkes.

2.9 Eiendomsforhold

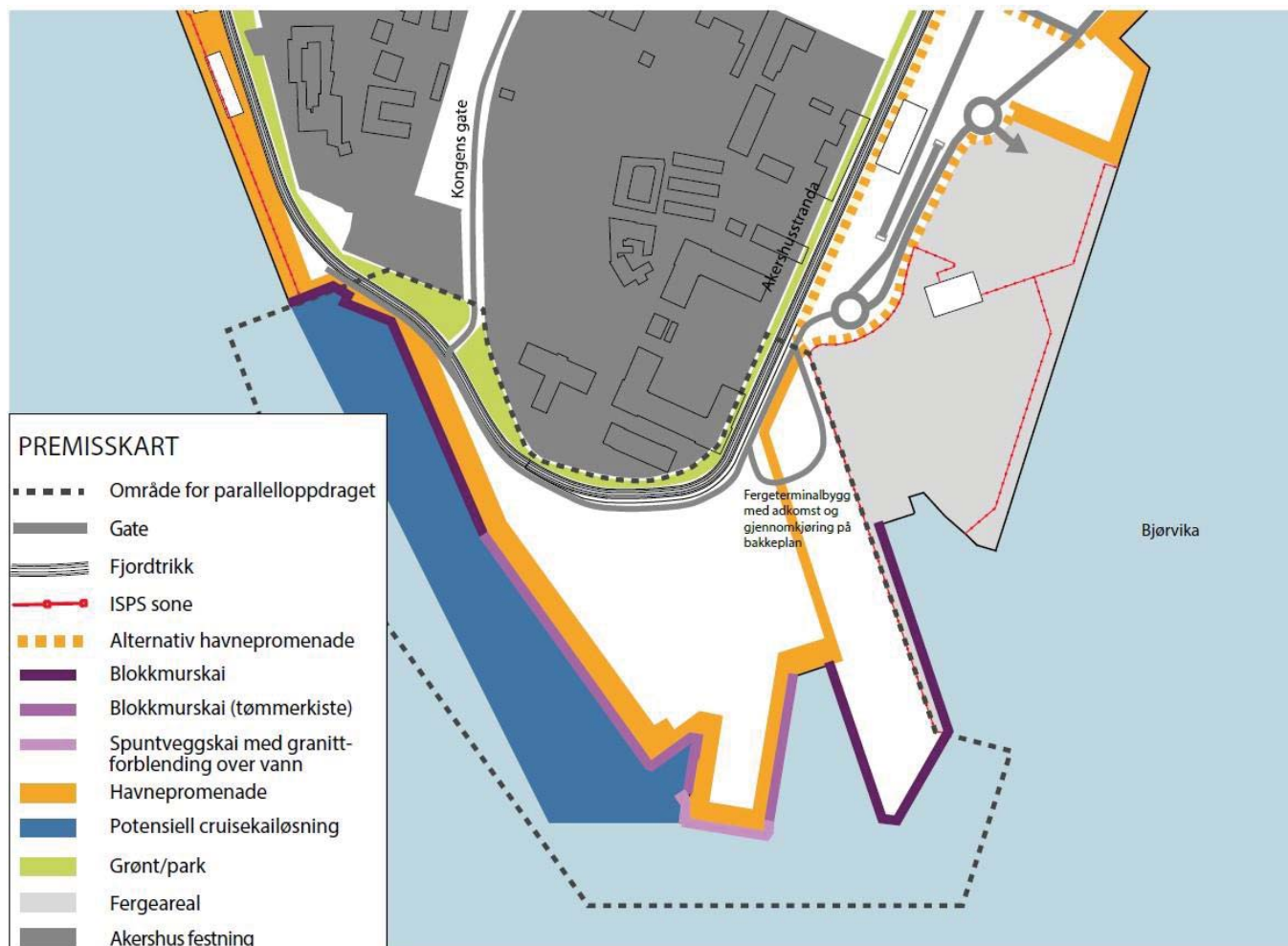
Oslo Havn står som grunneier av Akershusstranda, Vippetangen og Revierkaia, med unntak av tomten der Fiskehallen står. Denne tomten eies av Oslo kommune. Selve Fiskehallbygningen eies av AL Oslo Fiskehall, som fester tomten av Oslo kommune.

3. Parallelloppdrag for Vippetangen

Oslo kommune gjennomførte vinteren 2013/14 et parallelloppdrag for Vippetangen. Tre team ble valgt ut til å komme med idéer og forslag til å utvikle fremtidens Vippetangen. De tre teamene var sammensatt av arkitekter, landskapsarkitekter, ingeniører og kunstnere. En evalueringsgruppe bestående av fagpersoner fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Bymiljøetaten, Byantikvaren, Oslo Havn KF og Plan- og bygningsetaten, samt tre eksterne fagpersoner, Anne Merethe Skogland (Rambøll, Stavanger), Knut Felberg (Statsbygg) og Gunnar Bøyum (Tjuvholmen KS) har evaluert parallelloppdragene. Det er utarbeidet en evalueringsrapport datert 15.5.2014 med evalueringsgruppens anbefalinger for det videre arbeidet.

Disse anbefalingene danner sammen med andre utredninger grunnlaget for områdeprogrammet med prinsipper for utvikling og gjennomføring av Vippetangen.

En kortversjon av teamenes innleverte prosjekter til parallelloppdraget, er presentert i utstillingskatalogen "Visjoner for Vippetangen" fra mars 2014, vedlegg 1.



3-1 Premisskart for parallelloppdraget

3.1 Konzept: Vern

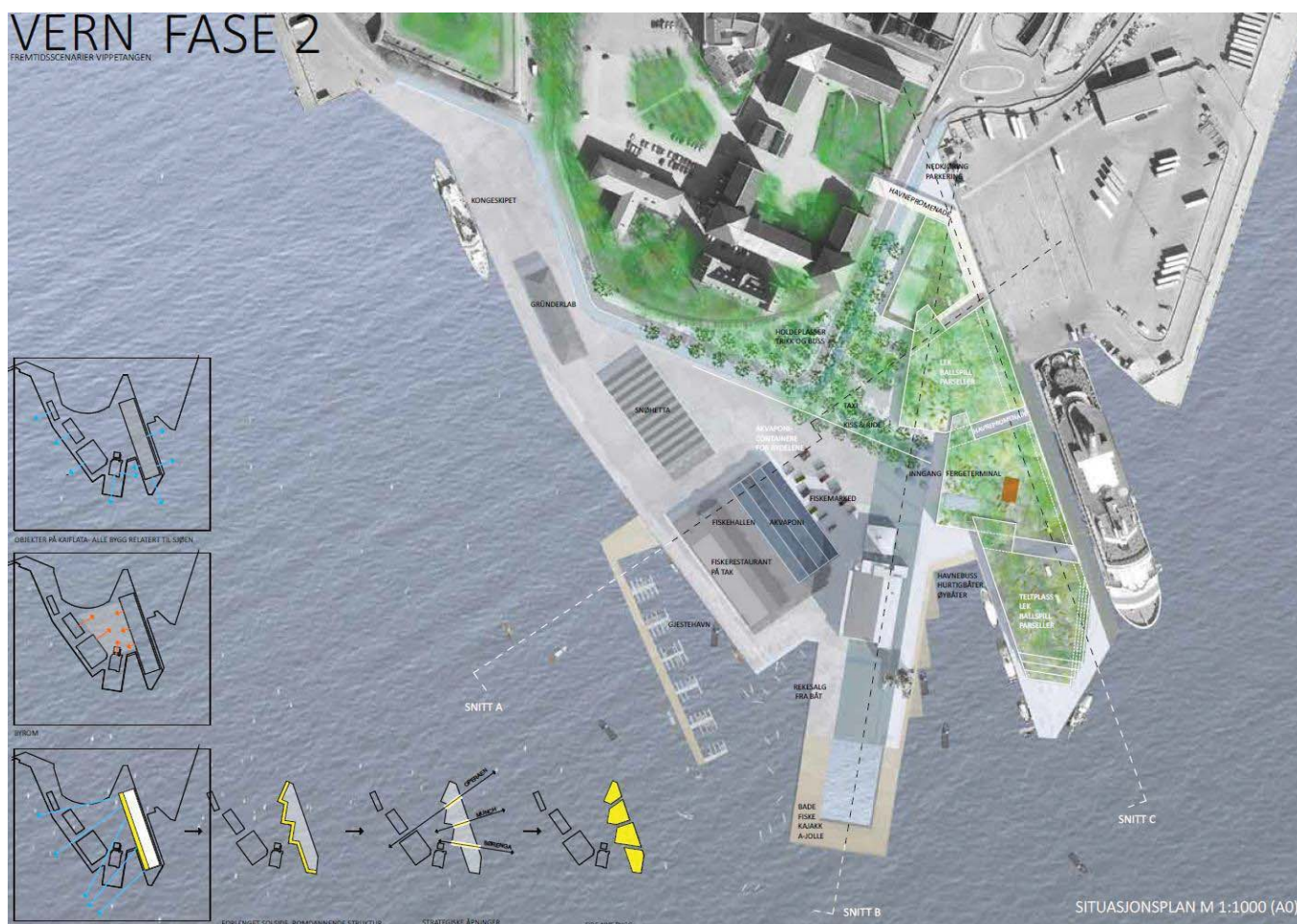
Konsept vern ble utarbeidet av April Arkitekter med Lala Tøyen, Civitas, Mattias Ekman og Jon Benjamin Tallerås. I dette konseptet skal området utvikles innenfor rammene av en vernestrategi hvor flere bygg bevares, men nye programmer illustreres. Alternativet vises med dagens kaianlegg for cruise.

Forslaget søker å ivareta Vippetangens åpne særpreg og knytte an mot det sammensatte historiske bakteppet. Med foreslått ny bebyggelse i øst (med kjeller ca 50 000 m2 BTA) etableres attraktive byrom på kaiplan i samspill med eksisterende bygg, mens det på et øvre plan skapes forbindelse til kvadraturen/festningsplataet.

Fire nybygg trapper seg opp fra en høy første etasje til fire etasjer med et sørvendt amfi mot kaia. Parklandskapet på takene innbyr til dyrking og telting midt i byen. Det foreslås gjestehavn utenfor Fiskehallen og et havbad utenfor siloen, også egnet som øvingssted for kajaker og joller.

Åpningen mellom nybyggene gir sikt mot henholdsvis Operaen, nye Munchmuseet og Sørenga, og understreker Vippetangens posisjon mellom Oslos to sentrale viker, Bjørvika og Pipervika. Fiskehallen forslås åpnet for publikum, med butikker, marked og servering, og tilført økt produksjon. På forplassen kan hver av Oslos 15 bydeler bli tildelt en akvaponi-container – en slags skolehage i miniatyr for kombinasjonene fisk og grønt, velegnet som turmål også for barnehager.

Tre temporære prosjekter kan etableres på kort sikt: Utemuseum, sjøhytter og tilkomst til unik utsikt fra silotaket.



3.1-1 Konsept Vern, April Arkitekter, vedlegg 1



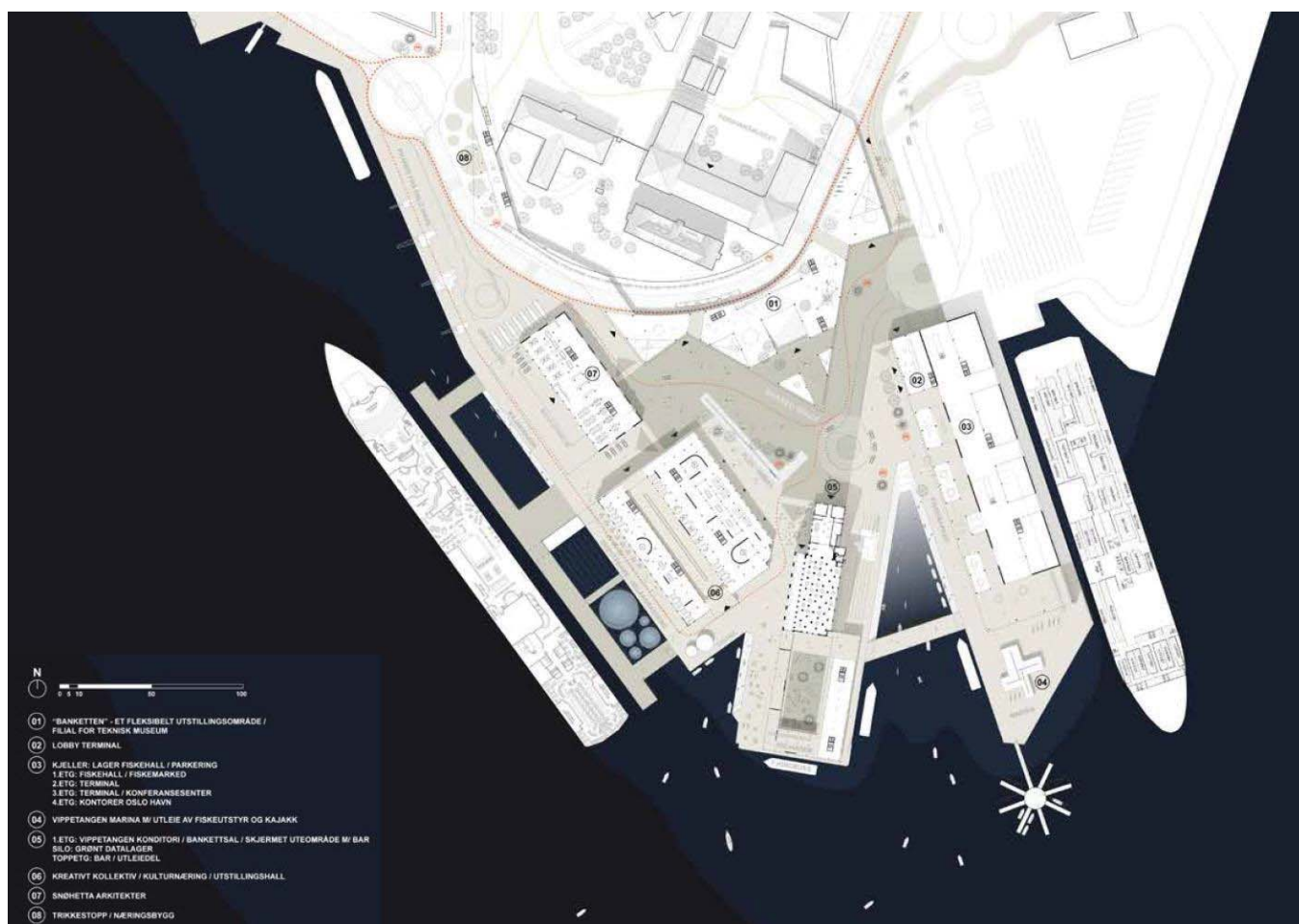
3.2 Konsept: Moderat

Konsept Moderat ble utarbeidet av Superunion Architects og Carl-Viggo Hølmebakk Arkitektkontor med Studio HP, Buro Happold, Hovind og Odel. I dette konseptet skal fiskehallen og siloen bevares, men det åpnes for ombygging og tilbygg som ivaretar byggenes historiske kvaliteter. Transformasjon eller rivning av øvrig bebyggelse vurderes fritt. Området skal utvikles med ny cruisekai.

Det foreslås større grad av endringer enn i Vern forslaget, blant annet er det fjernet et havneskur til fordel for cruisetrafikken. I tilknytning til det sentrale byrommet foreslås det en filial for Teknisk Museum. Utstillingene som er lagt under bakken vil kunne skimtes gjennom glassvegger på gateplan og slik skape nysgjerrighet hos forbipasserende.

Fiskehallen får et påbygg med en ny etasje, og et helt nytt innhold. Bygningen fylles med kreativ kulturnæring og en utstillingshall som vil være åpen for besøkende. Skøytebane og et helårs sjøbad med sauna på sjøsiden vil gjøre området til en helårsdestinasjon. Det foreslås kajakkhavn og mulighet for å leie fiskeutstyr og kano.

Av nye aktiviteter i siloen foreslås Vippetangen konditori og en bankettsal. Silotaket åpnes for publikum og besøkende i baren som i toppetasjen vil kunne oppleve en storslagen utsikt over Oslo. I tilknytning til siloen, ytterst på utstikkeren, foreslås det et nytt bygg med et skjermet uteområde med bar. Fjordbussen vil ha stopp ved enden av utstikkeren. Det nye ferge-terminalbygget vil få salg og servering av fisk i 1. etasje.



3.2-1 Konsept Moderat, Superunion Architects/Carl-Viggo Hølmebakk Arkitektkontor, vedlegg 1



3.3 Konsept: Radikal

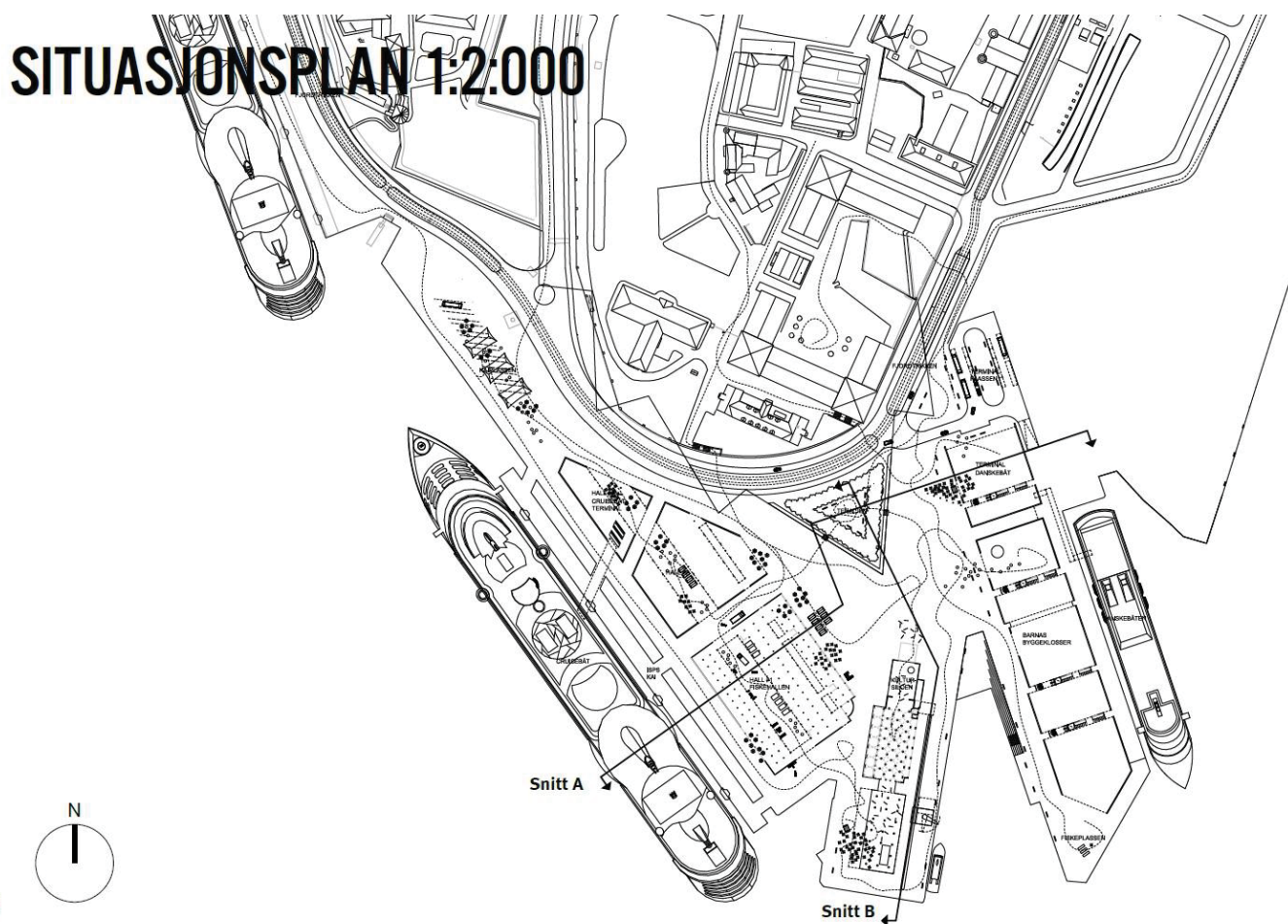
Konsept radikal ble utarbeidet av Tupelo Arkitektkontor med Dronninga Landskap, Vigdis Storsveen, Høyer Finseth og Rønnes Rådgivning. Utgangspunktet er at alle eksisterende bygg kan rives. Ny bygningsmasse skal tilføres området, men må underordne seg Akershus festnings tålegrenser. Området skal utvikles med ny cruisekai.

Dette er det forslaget som medfører størst endringer sammenlignet med dagens situasjon på Vippetangen. To havneskur er fjernet og erstattet med ny bebyggelse. Vippetangen vil kunne oppleves som et nytt byområde med forholdsvis store dimensjoner, hvor moderne næringsliv, kunst og bymessig rekreasjon kombineres med tydelige innslag av eldre bygg og anlegg.

Den nye bebyggelsen vil kunne gi rom for ulike attraksjoner som teknisk museum, svømmehall, nordisk økoakvarium, en ny hallbygning med næring, norsk eksport, maritim forskning, økologisk mat og ulike events. I dette forslaget kan den nye cruiseterminalen kombineres med turistinformasjon og reisebyrå.

Fiskehallen beholdes til matmarked, restaurant og salg av fiskeutstyr.

Siloen foreslås transformert til kultursilo og klatrepark. Nybygget ytterst på utstikkeren kan huse ulike aktiviteter som dansestudio og performance, atelier og utstilling, events og små festivaler, konserter, musikkverksted, skatehall, ungdomsklubb og øvingsrom. Det foreslås at det innpasses kunst, både midlertidige og permanente verk, og ulike typer rekreasjon som for eksempel fiskeplass og kaipub.



3.3-1 Konsept Radikal, Tupelo Arkitektkontor, vedlegg 1



4. To-faset utvikling

Fjordbyplanen fastslår at Vippetangen skal revitaliseres med nye publikumsattraksjoner. Det har vært fremmet ulike idéer omkring innhold i en slik attraksjon, blant annet har etablering av et akvarium, museum eller et folkebad vært løftet fram som mulige og ønskelige funksjoner på Vippetangen. Med hensyn til lokalisering av en større attraksjon på Vippetangen så vil dette i utgangspunktet være mulig både i forbindelse med eksisterende bygningsmasse og i fremtidige nybygg. For å kunne ta beslutninger knyttet til en slik etablering, må det først legges opp en prosess for valg, organisering og gjennomføring.

Ut fra at mange spørsmål rundt etablering av en publikumsattraksjon på Vippetangen fortsatt er uavklart, er det derfor hensiktsmessig at å legge opp til en to-faset utvikling av området. Fase 1 vil være en modningsfase og fase 2 permanent fase.

4.1 Fase 1 Modningsfase

Modningsfasen foreslås med en tidsramme på inntil 5 år, f.eks. fra 2016 til 2021. I denne perioden åpnes det for temporære byrom og arealanvendelse med midlertidige aktiviteter. Aktivitetene kan i utgangspunktet ha en varighet på et par timer eller strekke seg over flere år. Modningsfasen vil være en periode for vurdering, der en søker å fylle området med aktivitet, og der en trekker erfaringer fra dette inn når de mer permanente tiltakene skal etableres. I denne perioden kan en prøve ut ulike aktiviteter for å se hva som fungerer.

En periode med midlertidige aktiviteter kan bidra til å forsterke Vippetangen på befolkningens mentale bykart. Vippetangen kan i dag fremstå som «glemt», men via temporære aktiviteter og arealanvendelse kan stedet igjen vinne folks oppmerksomhet. Midlertidige aktiviteter kan bidra til å skape en identitet og styrke tilhørigheten blant befolkningen før området står ferdigstilt.

Etablering av kreative miljøer i en midlertidig fase kan erfaringsmessig ofte tiltrekke seg andre virksomheter.

Med midlertidige aktiviteter kan det skapes nytt liv på de deler av Vippetangen som i dag ikke er aktivisert, eller i lokaler som står tomme, eller som har funksjoner som ikke er publikumsrettede. Byrom kan dobbeltprogrammeres, og gis et annet innhold de deler av døgnet eller året de står ubrukt, for eksempel på arealer i tilknytning til cruise utenom anløp eller utenom cruisesesongen.

Erfaring tilsier at midlertidige aktiviteter bidrar til å øke området attraksjonsverdi, og kan fungere som en «kickstarter» i en transformeringsprosess. Midlertidig anvendelse av arealer kan også anses som en markedsføringsstrategi ved at det settes fokus på et område som ellers er oversett.

Modningsfasen kan omfatte følgende bygninger/arealer:

- Fiskehallen: Bygget kan tilrettelegges for mer publikumsrettet virksomhet.
- Sukkerhuset: Det røffe industribygget kan åpnes for publikum til temporære aktiviteter og gi en indikator på hva som kan etableres her på sikt. Utearealene på kaiene syd og øst for Sukkerhuset, tidligere passasjerbinger for øybåtene, kan også aktiviseres med midlertidige program,
- Skur 41: Bygget har potensiale for midlertidig bruk.
- Siloen: Deler av bygget, som forbygget og silotaket kan aktiviseres i en midlertidig fase, mens kornlagerfunksjonen i siloen fremdeles er i drift.
- Utearealer: Det kan legges til rette for aktiviteter og midlertidige program på den åpne plassen mellom skur 39 og vannet (arbeidsnavn, Makrellplassen), i sjøen og på/ved kaiene.

Modningsfasen brukes til å utprøve programmer og trekke erfaringer, og samtidig til å organisere, planlegge, regulere og finansiere gjennomføringen av den permanente fasen. I denne 5-årsperioden utarbeides manglende utredninger som utredning av atkomst og logistikk for fergeterminalen, samt en eventuell utredning av Akershusstranda vest. Målet for modningsfasen er et reguleringsvedtak.

Plan- og bygningsloven (pbl)

I henhold til forarbeidet til pbl – byggesaksdelen (Ot.prp. nr 45 2007-2008) går grensen for varighet av midlertidige tiltak ved 2 år. Varighet ut over to år er ut fra dette å anse som permanente tiltak. Det kan være mulighet for å forlenge midlertidige tiltak ut over to år, såfremt de støtter opp om ønsket utvikling for Vippetangen jamfør anbefalingene fra områdeprogrammet. Midlertidige tiltak med varighet mindre enn to år kan tillates, så lenge de ikke er til vesentlig ulempe for omgivelsene, hindrer gjennomføring av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplaner eller dersom tiltakene uttrykkelig forbyr i planen.



4.1-1 Et eksempel på vellykket midlertidig bruk, "Papirøen" i København inneholder Eksperimentarium, Street-food, show-rooms osv. Foto: DAC.dk

4.2 Fase 2- Fase etter reguleringsvedtak.

I denne fasen realiseres den vedtatte reguleringsplanen.

5. Føringer for videre formell planlegging, plangrep

5.1 Mål for utviklingen av Vippetangen

Vippetangen som en del av Fjordbyen.

Det overordnede målet er at Vippetangen skal bli en tiltrekkende og velfungerende del av helheten i Fjordbyen, med både nye permanente og temporære aktiviteter. Området skal bli et attraktivt og funksjonelt bindeledd mellom vestre og østre deler av Fjordbyen med etablering av Havnepromenaden og god kollektivbetjening. Fergeterminalen skal fornyes og integreres i byutviklingen og forholdet til kulturminner skal ivaretas. Maritim aktivitet skal videreføres og videreutvikles.

Vippetangen som anløpssted og øst-vestforbindelse.

Akershusneset skal fortsatt være et ferge- og cruiseanløpssted, samtidig som området utvikles til å bli et attraktivt byområde for byens befolkning.

Vippetangen som kulturminne.

Havnerelaterte bygninger og kaimiljøet representerer viktige kulturminneverdier i Fjordbyen. Disse kvalitetene skal ivaretas sammen med nye tiltak i planområdet. Akershus festning er et kulturminne av nasjonal betydning og skal hensyntas i forhold til dens betydning som landemerke i bybildet.

Vippetangen som publikumsattraksjon.

Publikumsattraksjoner skal bidra til å skape aktivitet, tilby opplevelse og sikre et trygt bymiljø over døgnet og i ulike sesonger. Attraksjoner som etableres for publikum bør være av allmenn interesse og kunne få et bredt besøksgrunnlag og sikre allment tilgjengelig bruk og karakter.

Vippetangen med god tilgjengelighet.

Området skal gi god og sikker tilgjengelighet for gående, syklende og for kollektivtrafikk, passasjerer og nyttetraffikk fra havnevirksomhet og øvrige funksjoner.

Vippetangen som rekreasjonsområde.

Vippetangens muligheter til å tilby varierte rekreasjons- og aktiviteter på land og til vanns bør benyttes. Gode offentlige byrom, variert grøntstruktur og havnekarakter med god fysisk kontakt til vannflaten er viktig for å oppnå en aktiv rekreativ sone. Området skal utvikles til et byrom som inviterer til ulike aktiviteter og opphold uansett alder eller funksjonsnivå. Godt lokalklima skal oppnås i oppholdssoner.

Vippetangen som miljøvennlig område.

Oslo kommunes overordnede miljøstrategi skal legges til grunn for utviklingen på Vippetangen.

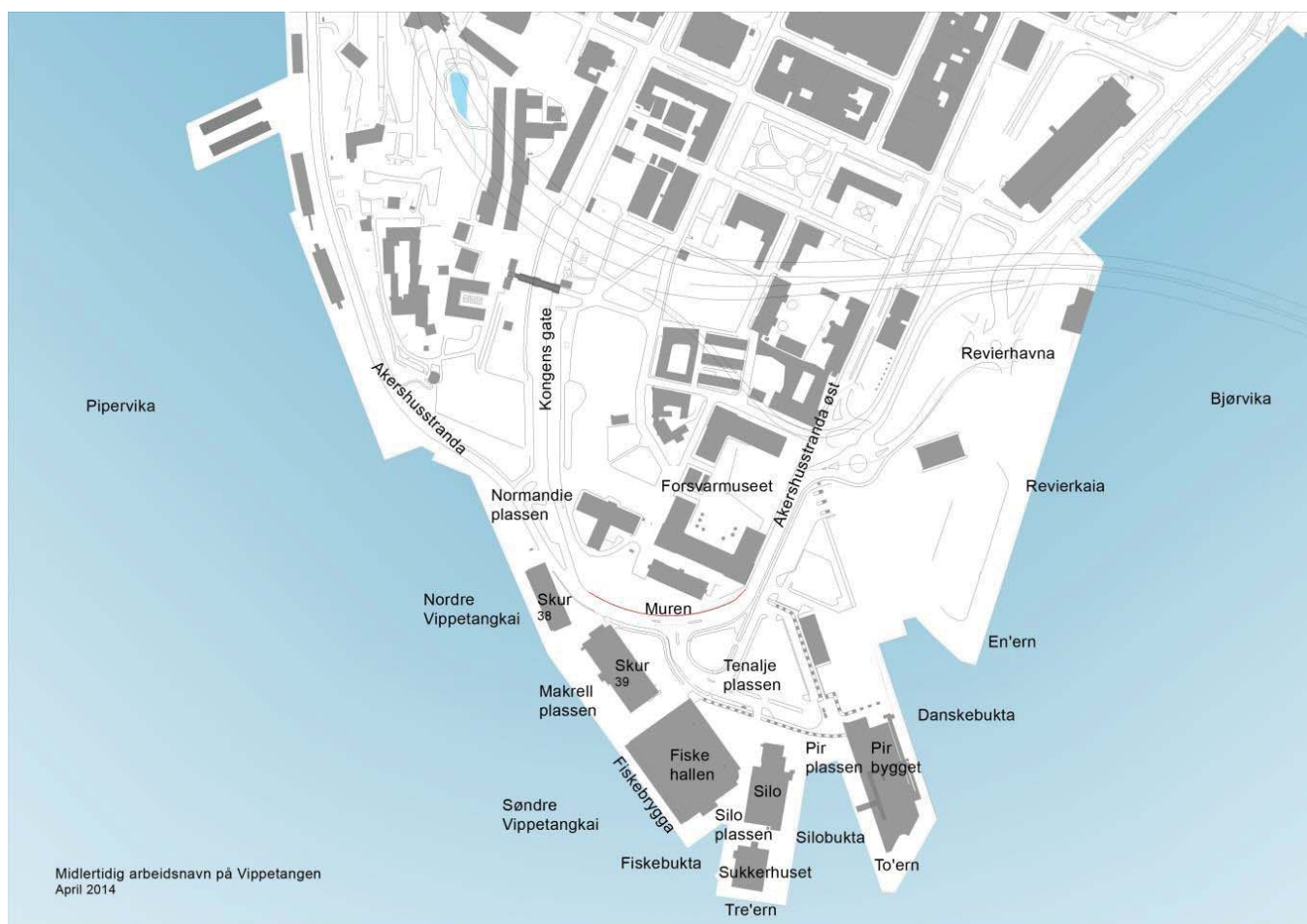
Vippetangen som arena for kunst.

Byrom og oppholdssoner på Vippetangen er godt egnet for etablering av kunst og arenaer for ulike kulturaktiviteter. Planer for etablering av kunst- og kulturarenaer skal inngå som en integrert del av den samlede planleggingen for området.

Følgende føringer anbefales for det videre arbeidet:

Følgende føringer anbefales for det videre arbeidet:

- Vippetangen bør videreutvikle sin identitet ved å kombinere en større nytt fergeterminalbygg, med gjenbruk av de eksisterende havnebyggene: Siloen, Fiskehallen og Skur 38 og 39. Fiskehallens funksjon bør videreutvikles. Området tilføres nye funksjoner og publikumsattraksjoner som støtter opp under Vippetangens historiske rolle som et sted der land møter sjø.
- Vippetangens funksjon relatert til sjø, båt og fisk, og rekreative tilbud gjennom historien koblet til maritime opplevelser anbefales videreført og videreutviklet for å befeste Vippetangens rolle og funksjon som et sted for båt- og sjøbasert rekreasjon, men også et sted for ro og ettertanke.
- Det skal søkes å ivareta også det røffe havnepreget med åpne havnearealer på deler av området.
- Transportområde for bil, trikk og sykkel skal legges i Akershusstranda og langs festningsmuren.
- Området fra og med Tenaljeplassen og vestover disponeres til bevaring og gjenbruk med mulighet for enkelte bygningsmessige endringer av eksisterende bygg.
- Transformasjonsområdet fra Tenaljeplassen og østover disponeres til større nybygg og nyanlegg (adkomstsoner og Pirbygget). Også sør for siloen (der Sukkerhuset står i dag) utvikles et mindre transformasjonsområde.
- Cruisestrategi for Oslo er i en egen prosess og når Bystyrets vedtak er fattet, vil det gi premisser for Vippetangen. Uansett vil det være cruiseanløp på Søndre Akershuskai.



5.1-1 Arbeidsnavn

5.2 Hoveddisponering av området



5.2-1 Hoveddisponering av området

5.3 Anbefalt arealbruk

Offentlige rom

- Plassrommet på Tenaljeplassen bør bevares som et åpent område med aktivitetspotensiale, med oppgradering for å gjøres plassen mer identitetsskapende, brukervennlig og trygg. Fasader som vender inn mot plassen skal åpnes og aktiviseres.
- Potensialet for utendørsarrangementer bør utnyttes.
- Muligheten for fiskeopprettholdes, nye områder bør gjøres tilgjengelige på 2'ern og 3'ern, jfr illustrasjon 5.1-1.
- Det bør tilrettelegges for gode utsiktsplasser, også på tak.
- Det bør vurderes om sjøbad kan inngå i området. Silobukta, mellom utstikker to og tre, kan egne seg for dette.
- Det bør legges til rette for etablering av midlertidige og permanente serveringssteder
- Deportasjonsmonumentet og Orlogsgasten skal ivaretas og videreutvikles med tanke på informasjon. Programmer for temporær bruk, med temporære kunst- og kulturaktiviteter, og temporære og permanente arenaer for kunst bør utarbeides.
- Det utarbeides informasjonsstrategi for området med historisk informasjon.

Maritim bruk

- En mindre besøkshavn kan vurderes etablert med hensiktsmessig plassering i Fiskebukta, mellom siloen og Fiskehallen, med "kyss og seil"-arealer på land.

Ny attraksjon

- En større attraksjon bør være familieorientert, innrettet også mot det lokale Oslobehovet. Denne attraksjonen må også knytte seg opp mot lokale maritime funksjoner og tradisjoner på Vippetangen.
- Det anbefales sjøbaserte opplevelser, med forsterket nærhet til kai og vann.
- Svømmehall/badeanlegg er egnet, men en mer institusjonsrettet attraksjon som aktiviserende utstillinger/museum og/eller akvarium bør også vurderes.
- Attraksjonen bør gi et helårstilbud, både dag, kveld og helg.
- Attraksjonen bør legge til rette for fysisk aktivitet, innendørs og utendørs.
- Ut fra størrelser som er antydnet i parallelloppdraget kan en attraksjon og annen næring i Pirbygget få areal på inntil ca 21 500 m² BRA, med tak som aktiviseres og gjøres offentlig tilgjengelig.

Fiskehallen

- Dens opprinnelige funksjoner bør opprettholdes og utvikles i retning av mer åpenhet for publikum.

Siloen

- Siloen bør bevares og utredes nærmere for aktivisering og gjenbruk, gjerne med et innhold som også innbefatter kunst/kultur og fritidstilbud.
- Taket bør tilrettelegges som utsiktsted, for eksempel med beskrivelse av utsikten i de forskjellige retningene.



5.3-1 "Kultursiloen" Illustrasjon Tupelo

Pirbygget

- Som antydnet i parallelloppdraget bør det legges til rette for 30 000 m² BRA hvorav ca 8500 m² til passasjerfergeterminal og ca 21500 m² til større publikumsfunksjon og annen næring.
- Det bør legges til rette for underjordisk parkering som ut fra et sambruksprinsipp betjener hele Vippetangen.
- Bygningskonsept med lavest byggehøyder mot festningen og opptrapping av volumer mot sjøen kombinert med trappefasade ytterst, som et "fuglefjell" som gir opplevelsesverdi, bør videreutvikles.
- Det bør vurderes utendørs oppholdssted i tilknytning til bygget, tak og vegger. Taket skal gjøres tilgjengelig for publikum.

- Pirbygget foreslås delt i fire volumer med åpninger mellom som gir sikt mot Operaen, det nye Munchmuséet og Sørenga, og utformes med stor fasadevariasjon.
- Bygningen skal ha publikumsrettede funksjoner mot tilgrensende byrom.
- Muligheten for å legge ISPS-sonen inne i deler av bygget skal utredes.
- Muligheten for overbygging av hele eller deler av trafikkarealet øst for bygget skal utredes.

Sukkerhuset

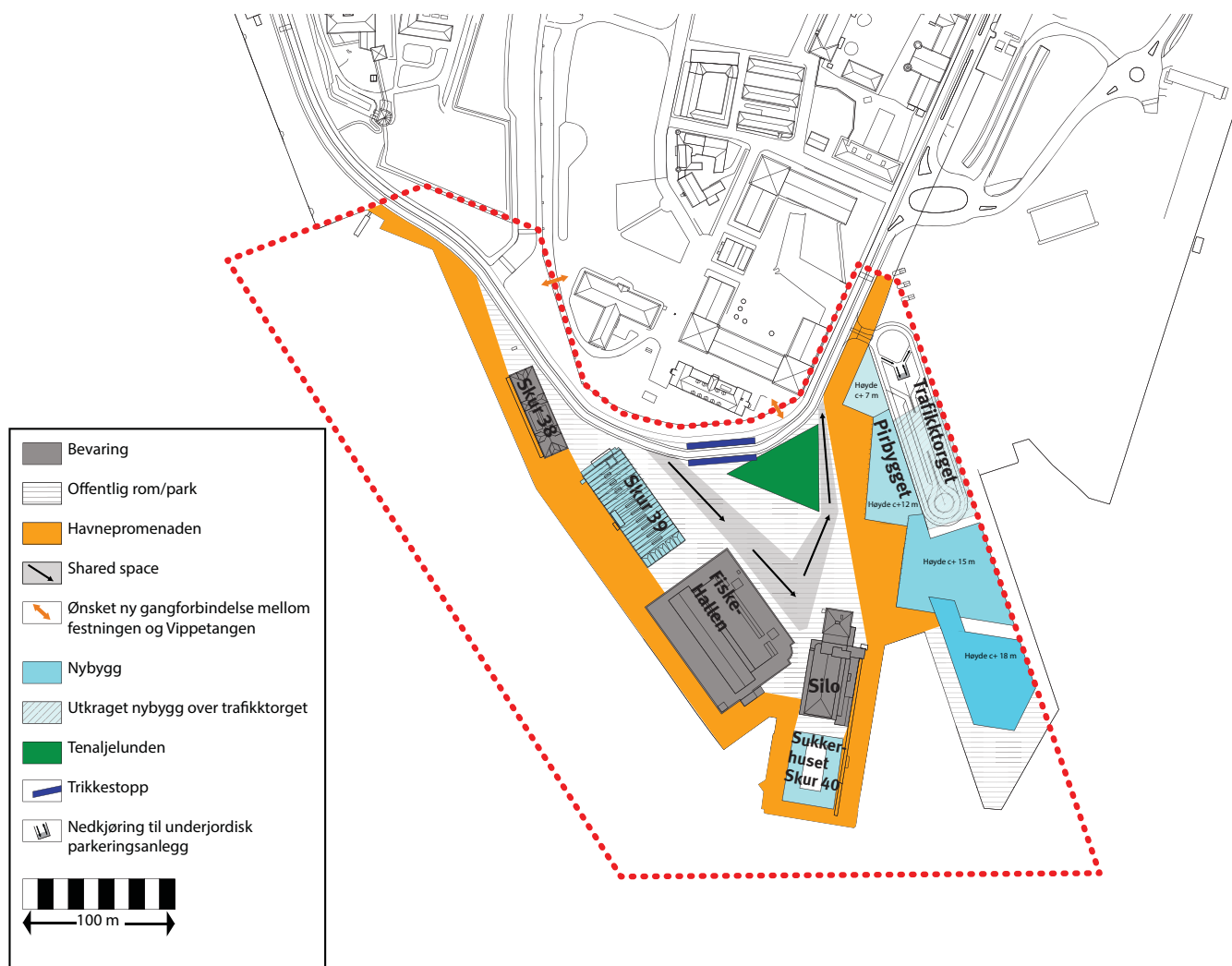
- Utformes for å sikre godt lokalklima og oppholdskvaliteter på utearealene.

Plasser, parker og torg

- En'ern, To'ern, Tre'ern, Makrellplassen, Normandieplassen og Tenaljeplassen øst og vest tilrettelegges for publikumsaktiviteter.

Temporære tiltak

- Fiskehallen bør åpnes for publikumsrettet bruk.
- Silotaket bør gjøres tilgjengelig for publikum, også før resten av bygget tas i bruk til permanente funksjoner.
- Historiske skilt/infoprogram bør gjennomføres.
- Skur 40 (dagens Sukkerhus) bør brukes til temporære aktiviteter (f. eks servering, konserter/utstillinger/marked/show/verksted/dans).
- Mulige flytende testbeds vurderes etablert i vikene.



Vippetangen med områdeprogrammets avgrensning

5.4 Anbefalt utnyttelse og etasjetall og kulturminnevern

Vippetangen innehar noen av Norges viktigste kulturhistoriske miljøer. Akershus slott og festning har vært sentrum for nasjonens vekst og utvikling gjennom 700 år. Den har i dag status som nasjonalsymbol. Festningen er et populært rekreasjonsområde og en grønn lunge midt i Oslo sentrum, og den karakteristiske silhuetten er et lesbart identitetsskapende landskapstrekk i hovedstaden. Det er slått fast i Fjordbyplanen at ved utvikling på Vippetangen skal stedets unike historie være premissgivende. Vippetangen skal være en kulturhistorisk basert opplevelsesdestinasjon som styrker Akersnesets betydning. I tillegg er det på kaien langs Akershusstranda et av de siste stedene hvor bygg og miljø fra 1900-tallshavnen er bevart i Oslo. Dette utgjør også et viktig kulturhistorisk miljø og skal også hensyntas i den videre utviklingen.

Tenaljeplassen, og de skisserte bebyggelsesvolumene er derfor dimensjonert ut i fra hensyn til opplevelsen av kulturminnene. De store dimensjonen gjør at Tenaljeplassen kan utgjøre et fleksibelt byrom som kan egne seg for store evenementer og arrangement. Fiskehallen og et nytt fremtidig program i siloen vil ha behov for atkomst til større kjøretøy, Tenaljeplassen vil ha en «shared space» karakter som vil gi en fleksibilitet som ivaretar transportbehovet til byggene ytterst på neset.

Påbygg, tilbygg, fasadeendring av eksisterende bygg

- Siloen bør bevares, med mulighet for aktivisering av taket og fasadeendringer (ta hull). Kornlastemaskinen bevares.
- Fiskehallen har fredningsverdi og bevares. Sjøsiden bør aktiviseres for publikum, bygget åpnes, gjerne med servering på bryggen. Det tillates fasadeendringer/tilbakeføringer som i samspill med tilstøtende byrom tilrettelegger for publikumsrettet virksomhet.
- Skur 38 skal bevares.
- Skur 39, bevares helt eller delvis, ombygging/tilbygg tillates på landsiden mot Tenaljeplassen. Den søndre delen (f eks de tre søndre fagene) kan tillates revet for å oppnå bedre lys- og solforhold på Tenaljeplassen og utsikt mot vest. Fasaden bør åpnes mot Tenaljeplassen.
- Sukkerhuset Skur 40, kan på sikt rives og erstattes av et nytt paviljongaktig bygg.
- Granittkaifronter og kaiutstyr som pullerter og kaifrontlister bør bevares.

Forholdet til festningen

- Det anbefales ikke broløsninger over festningsmurene for å skape nye forbindelser mellom Vippetangen og festningsområdet.
- Muren bevares med mulighet for 2 nye ”kirurgiske snitt” for gjennomgang med trapp i jernbanemuren til festningsområdet, (en i øst og en i vest ved Tenaljeplassen). Eksisterende port fra Normandieplassen gjenåpnes.
- Pirbygget bør legges på To’ern og underordnes Akershus festning og kornsiloen, og utgjør et langstrakt bygg, lavest nær festningen og høyest mot fjorden, maks byggehøyde c + 18. Byggets endelige utforming bør avklares i en plan- og designkonkurranse.
- Minimumsavstand mellom Pirbygget og festningsmuren bør være 30 meter.
- Tenaljeplassen med rekonstruksjon av tenalje i form av et parkanlegg med større grønne elementer tilrådes gjennomført.

5.5 Visualisering av anbefalt utnyttelse





Siloen, Tenaljeplassen og pirbygget en sommerdag, sett fra utstikker 2, Toer'n.







Sett fra Ekebergrestaurenten. Pirbygget trappes ned mot Akershus festning .



Sett fra Sørengautstikkeren.



Sett fra Skulpturparken ved Astrup Fearnley museumet på Tjuvholmen. Fra denne vinkelen er det i hovedsak utvikling av Sukkerhuset, som vil påvirke fjernvirkningen.



Sett fra Operataket.

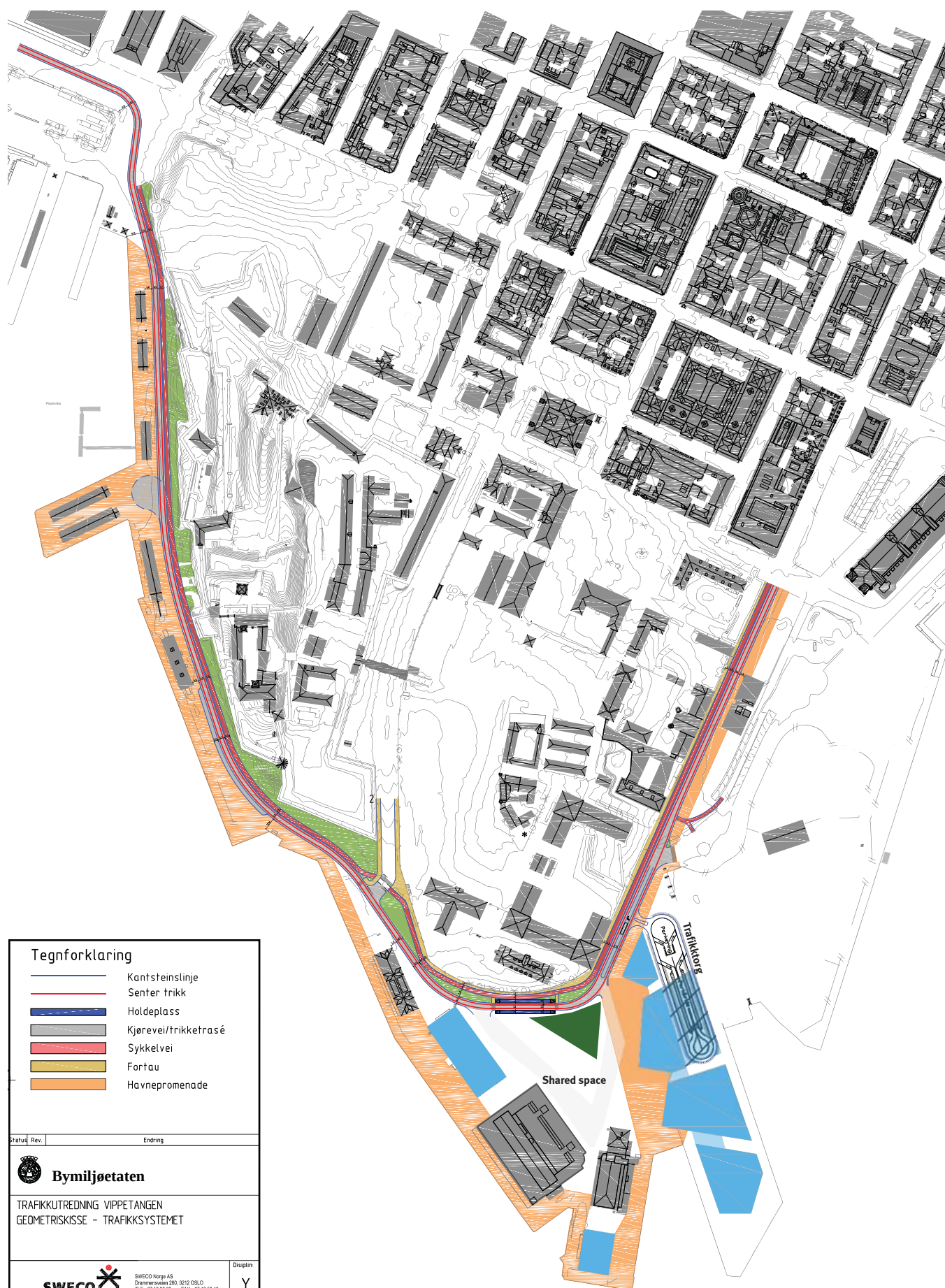


Sett fra Akershusstranda ved skur 38, Oslo Havn KFs kontorer.

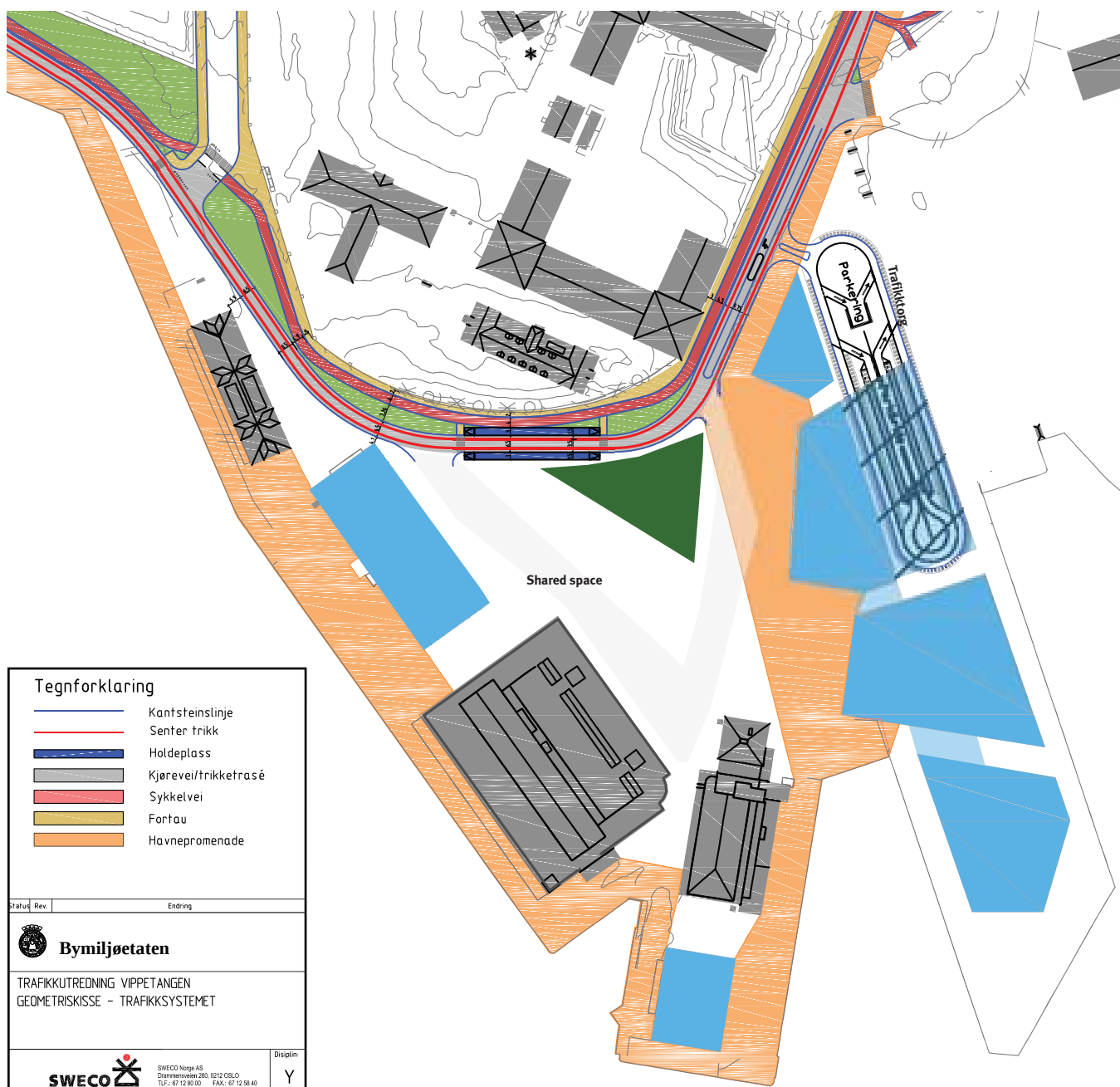


Sett fra fergeanløpet på Hovedøya.

5.6 Anbefalt transportsystem



5.6-1 Anbefalt transportsystem på Vippetangen og de tiliggende områdene.



5.6-2 Anbefalt transportsystem for områdeprogrammets avgrensning. Kart for anbefalt transportsystem viser; fjordtrikk i blandet trafikk, Havnepromenaden, sykkelvei, shared space løsning og fartau. Løsningene er prinsipielle og må detaljeres nærmere i områdereguleringsforslaget.

Anbefalt transportsystem

Ruters styre har i juni 2015 vedtatt at Fjordtrikk rundt i Akershusstranda skal realiseres. Konsekvensutredningen for Fjordtrikken viser et alternativ hvor trikkens trasé legges rundt Vippetangen i Akershusstranda. Realisering av Fjordtrikk utløser et behov for å etablere et eget sykkelfelt.

For å kvalitetssikre og forbedre transportkapitlet områdeprogrammet, engasjerte arbeidsgruppa Ruters konsulent for KU Fjordtrikken, Sweco. Prinsippene for transportsystemet omfatter både planområdet og tilgrensende deler av Akershusstranda. Og viser Havnepromenaden, kjørevei/-atkomster og trasé for Fjordtrikken, samt en egen separat sykkelvei som er et nytt element rundt Vippetangen. Området har utfordringer med blant

annet stedvise trange tverrsnitt, kompliserte systemskifter og kryssende transportsystemer. Hensikten var å gi bedre kunnskap om arealbehovet for trafikk-løsningen og avdekke eventuelle kritiske partier og tverrsnitt. Det vil være behov for å optimalisere og detaljere løsningen i områdereguleringen.

Følgende forutsetninger gjelder for løsningen:

- Sykkelveien har 4 meter brutto bredde og i tillegg 0,5 meter buffer mot trikketraséen.
- Kjøretraseen for trikk/ bil er 6,5 meter bred.
- Trikkeholdeplassene dimensjoneres for nye trikker med lengde inntil 45 meter.
- Dagens fortau på bysiden av Akershusstranda erstattes av Havnepromenaden mellom Rådhusplassen og Kongens gate, og areal innvinnes til ny sykkelvei. Det tas ikke areal fra dagens gressplen innen områdeprogrammets avgrensing.
- Mellom Kongens gate og Myntgata skal det være fortau på bysiden av Akershusstranda med bredde minimum 2 meter (Havnepromenaden ligger nærmest sjøen).
- Av hensyn til trikkens framkommelighet skal det være venstresvingefelt i Akershusstranda for buss og bil mot Trafikktorget.
- I Kongens gate gjelder sykling i blandet trafikk.

Skissen tar utgangspunkt i løsningen fra høringsutkastet til områdeprogrammet med hensyn til byplangrep og plassering av atkomst til de ulike funksjonene. Kulturminner og monumenter er hensyntatt i utformingen.

Hovedprinsippene fra utredningen er tatt inn i områdeprogrammet anbefaling til transportsystem. Løsningene er kvalitetssikret og mer detaljert beskrevet i Swecos trafikkutredning (Vedlegg 4).

Følgende er områdeprogrammets anbefaling:

Havnepromenaden

Havnepromenaden skal i stor grad følge kaikanten rundt hele Akersneset unntatt ved fergeterminalens sikringssone (ISPS), her vil den følge Akershusstranda øst ned til Myntgata/ Festningsallmenningen. Havnepromenaden oppmerkes ytterst på kaiene.

Trafikkutredningen viser at det lar seg gjøre å føre promenaden i tilfredsstillende bredde, seks meter fri ferdsel, gjennom avgrensingen for områdeprogrammet. Ved fergeterminalen og Pirbygget må Havnepromenaden i to punkt krysse bilvei, dette er uheldig, men lar seg vanskelig løse på annen måte. Et avhjelpende tiltak vil være om trafikktorget fikk atkomst fra rundkjøringen nærmest pirbygget i Langkaigata i stedet for Akershusstranda, da vil man kun ha et krysningspunkt. Vippetangens attraktivitet og tilgjengelighet vil styrkes med en godt tilrettelagt Havnepromenade.

Sykkelløsning

Fire meters toveis sykkelvei skal opparbeides på bysiden av Fjordtrikken/ Akershusstranda gjennom områdeprogrammets avgrensing. Det må etableres overdekket og sikkert parkeringstilbud for sykkel, med et høyere antall plasser enn gjeldende norm, dette må følges opp i den videre reguleringen.

I plan for sykkelveinettet i Oslo er Vippetangen markert som en sykkelforbindelse. Rådhusgata er utpekt som hovedsykkelforbindelsen i retning øst-vest gjennom sentrum. Denne forbindelsen har mange utfordringer og Vippetangen fremstår som et attraktivt alternativ hvor man kan sykle fort og behagelig gjennom byen. Utredninger om syklistatferd viser at syklistene i hovedsak velger raskeste vei, det er derfor viktig å sikre en attraktiv sykkeltrasé rundt Akersneset.

I anbefalingen er den nye sykkelveien primært ment som et tilbud for «transportsyklistene», og sykkelveien lokaliseres på bysiden av trikke-traseen, da det gir færrest konflikter med

andre gående og kjørende. Sykkelveien har kun konflikt med kjørende i kryssing av Kongens gate og i krysset Akershusstranda/ Langkaigata. Løsningen i sistnevnte kryss fremstår ikke optimal, men den fungerer ved stor trafikk (rushtidstopper) og for normalsituasjonen utgjør det et relativt uproblematisk punkt. Andre syklistene som i større grad prioriterer tur, ro og bryggemiljø, har også et tilbud i form av Havnepromenaden som kan betjene sykkel, men på de gåendes premisser.

Fjordtrikk i blandet trafikk

Trafikkutredningen viser at trikk i blandet trafikk med bil, kan opprettholde dagens gjennomkjøringsmulighet mellom Akershusstranda øst og Kongens gate.

Utredningen er basert på dagens biltilgjengelighet i Kongens gate og i Akershusstranda. Økt cruiseaktivitet som vendehavn eller etablering av cruisekai nr. to på Vippetangkaia, vil påvirke trikkens fremkommelighet og regularitet. Dette må også ses i sammenheng med trafikksystemet i en utvidet kontekst og løses i reguleringsprosessen.

Trafikktorget

Trafikktorget skal samle nær alle kjørefunksjonene i området og anbefales plassert øst for Pirbygget slik at Tenaljeplassen og publikumsattraksjonen i minst mulig grad belastes av trafikk.

Trafikktorget skal da fungere som buss- og taxiholdeplass samt nedkjørsel til parkeringskjeller. All parkering til terminalens administrasjon og øvrige funksjoner i området skal i hovedsak løses under terreng. Antall parkeringsplasser må fastsettes ut fra et sambruksprinsipp og områdets bruk, både når det gjelder fergeterminalen og området for øvrig.

Trafikktorget skal utformes slik at det innehar nødvendig kapasitet for buss og taxi i forbindelse med fergeanløp, endestasjon for rutebuss (60-bussen hvis denne ruten opprettholdes) samt oppstillingsplasser av busser ved cruiseanløp, så fremt det ikke sammenfaller med tidspunkt for fergeankomst. Her kreves det en løsning hvor buss, taxi og privatbil møter hverandre på en trafiksikker måte inne på trafikktorget, og at trafikk til og fra terminalen i minst mulig grad kommer i konflikt med trikk, gående og syklende.

Utforming av selve trafikktorget var ikke en del av trafikkutredningen og trenger ytterligere utredninger. Det er fremdeles usikkerhet om hvor stor trafikkmengde og parkeringsbehov programmeringen av nye bygg må ta høyde for. I tillegg bør den endelige utformingen ses i sammenheng med utvikling av fergeterminalen.

Atkomst til trafikktorget

Ideelt sett bør trafikktorget kobles mot eksisterende rundkjøring i Langkaigata. Dersom dette ikke lar seg kombinere med fergeterminalens trafikale behov, kan atkomst til trafikktorget være mot Akershusstranda øst, som illustrert i planen.

Hovedtyngden av atkomsttrafikken til trafikktorget vil være rettet mot Langkaigata med E18 krysset. Ved innkjøring fra Akershusstranda øst, vil biltrafikk til trafikktorget krysse Havnepromenaden to ganger, denne løsningen kan medføre problemer for trikken. Dette er ikke optimalt, men en løsning som kan aksepteres.

Kobles atkomsten til trafikktorget mot eksisterende rundkjøring i Langkaigata vil biltrafikken i mindre grad blandes med fotgjengere og kollektivtrafikk og mange konflikter unngås. I en slik løsning er det ikke behov for venstresvingefelt i Akershusstranda i sørgående retning, og trikken får da en bedre sporgeometri. Det antas at dette vil være det viktigste enkelttiltaket for trikkens fremkommelighet.

Kobling mot rundkjøringen i stedet for Akershusstranda må ses i sammenheng med atkomsten til fergeterminalen og dens interne logistikkområder.

Cruise

Pga. trafikforhold anbefales det ikke tilrettelegging for mer cruise i området.

All cruiseaktivitet genererer trafikk som potensielt kan skape problemer for trikkens fremkommelighet. Både vendehavn og etablering av ny cruisekai øker denne risikoen. Det kan tenkes at fjordtrikken kan bidra til å redusere den totale trafikkmengden tilknyttet cruise, men vi innehar ikke et faglig grunnlag til å konkludere med dette. Det antas at det stadig vil være behov for god dekning av turbusser og taxier til cruisepassasjerer som kun har få timer til disposisjon på land til å få med seg severdigheter og lignende.

I Områdeprogrammet omtales en mulighet for å anlegge en ny cruisepir utenfor Vippetangaia. En slik cruisekai nummer to i området, vil bringe mere kjøretøytrafikk til Akershusstranda og vil medføre en mere intensiv bruk av Tenaljeplassen for kjøretøytrafikk når plassen også skal være atkomstområde for bil/taxi/turbuss til ny cruisepir. Det er en utfordring å få plass til det ønskede antall turbusser i området for betjening av to cruisekai og Tenaljeplassens rolle for å dekke trafikale behov kan gå ut over ønskede oppholdskvaliteter.

Hvis cruisekaiene på Søndre Akershuskai og Vippetangen også skal benyttes som vendehavn, vil det generere mere kjøretøytrafikk. Trafikksystemet i området er sårbart og dette kan gi økt forsinkelse for trikke trafikken. Det er i forbindelse med områdereguleringen for Filipstad utarbeidet et notat som estimerer at et vendehavnforløp (ankomst og avreise samme dag) på Hjortnes vil generere ca. 2600 kjøreturer den dagen (Se vedlegg 4). Det er ikke utredet hva et vendehavnforløp på Vippetangen vil bety for trafikkmengden, men det virker sannsynlig at denne vil øke.

Lokalferge

Lokalfergene flyttet mars 2015 til Rådhusplassen. Et ev. fremtidig lokalfergeanløpssted legges ytterst på utstikker 3, Tre'ern.

Tenaljeplassen

Tenaljeplassen, det store sentrale byrommet på Vippetangen, vil ha en shared-space karakter, med flere trafikkfunksjoner i tillegg til andre plassfunksjoner, programmering og møblering.

Fiskehallen vil ha behov for å ta i mot og sende ut sine produkter, dette skjer primært med tungtransport. Det er uvisst hva siloen og Sukkerhuset kommer til å huse i fremtiden, men det må påregnes at også disse byggene vil ha et behov for å nås med bil, gods og buss.

Plassen vil da som et minimum omfatte:

- Holdeplass for buss og trikk i den nordlige del
- Bilatkomst til eksisterende bygninger.
- Parkering/ venteplass for turbusser som skal til cruisevirksomheten på Akershuskai.
- Gang- og sykkelatkomst til eksisterende og nye bygninger ved plassen.
- Gangatkomst til trikkeholdeplassen.
- Bredde for Havnepromenaden langs Pirbygget.
- Tenaljelunden, "gjenskap" bastion i form av formskårede trær
- I tillegg åpnes det for at plassen kan aktiviseres ytterligere med flere program, samspill med tilliggende bebyggelse og møblering.

Utfordringen knyttet til trafiksikkerhet er primært kombinasjonen av store kjøretøy og myke trafikanter fordi sjåføren i store kjøretøy ofte har store blindsoner og derfor kan ha problemer med å holde øye med myke trafikanter. På Tenaljeplassen er det ferdsel av store kjøretøy til og fra Fiskehallen og kanskje også til andre bygg. Tungtrafikken til Fiskehallen foregår primært tidlig om morgenen når det er som regel er få myke trafikanter i området. Trafikken til Fiskehallen foregår i dag delvis på Havnepromenadens arealer med kombinert bruk, men det antas å bli flere myke trafikanter i området i framtiden. Hvis kjøretraseene på plassen kan synliggjøres kan det gjøre det enklere for myke trafikanter å oppfatte mulige konfliktområder.

Det må vurderes om det skal anlegges gjennomgående toveis biltrafikk øst-vest over Tenaljeplassens shared space, eller en enveiskjørt løsning øst-vest. Sistnevnte er mindre fleksibel, men gjør det lettere å forholde seg til for myke trafikanter og kan dermed redusere trafikkfaren.

5.7 Cruise og sjøarealer

For dette temaet vises det til egen cruisekaiutredning, oversendt til politisk behandling juni 2014.

Det vurderes at summen av de negative virkningene for allmennhetens herlighets- og opplevelsesverdi ved økt cruiseaktivitet på Vippetangen vil være langt større enn om den legges til Hjortnes som allerede er avstengt fra allmennheten.

Trafikkutredningen viser at dersom cruiseaktiviteten øker til å omfatte to anløpssteder for store cruiseskip med vendehavn, vil Tenaljeplassen til tider utgjøre et trafikkorg med busser, biler og taxier. Havnepromenadens kvaliteter og kontakt med sjøen blir redusert som følge av ISPS sikkerhetsgjerdene. I tillegg vil etablering av cruiseskipskai på Vippetangen gi flere negative konsekvenser for bruks- og oppholdskvalitetene, og dermed utfordrende med tanke på ambisjonen om at Vippetangen skal utvikles til et attraktivt byrom.

I sommerhalvåret hvor det er mest attraktivt å oppholde seg her, er også den tiden hvor det er flest cruiseskipanløp. Sol- og skyggestudiene i områdeprogrammet viser at skipene skyggelegger store deler av Vippetangen utover ettermiddagen og kvelden. De vil også blokkere utsynet og opplevelsen av fjordlandskapet fra Vippetangen.

De store cruiseskipene vil også være negative med hensyn til fjernvirkningen av Akersnesets silhuett med Akershus slott og festning. En utvikling som legger til rette for en ekstra cruisekai på Vippetangen og vendehavnfunksjon vil vanskeliggjøre realiseringen av ambisjonene fra Fjordbyplanen.

Etablering av ny cruisekai på Vippetangen vil få konsekvenser for opplevelsen av kulturminnenes med sikkerhetsgjerd, kaiutfyllinger, oppstillingsplasser for buss og etablering av terminalbygg som griper direkte inn i havnemiljøet. Kulturminnene blir bedre ivaretatt uten tilrettelegging for ny cruisekai. En slik kai vil også legge begrensninger på rekreasjon, og allmennhetens bruk. På sikt vil det være en fordel ikke å redusere handlingsrommet for den videre utviklingen av Vippetangen ved utbygging av ny cruisekai.

For sjøarealene på Vippetangen anbefales det at:

- Fiskebukta og Silobukta opprettholdes i dagens størrelse, og kan utvikles med henholdsvis besøkshavn og sjøbad.
- Utfylling ved Normandieplassen tillates ikke, men videre utredninger kan påvise behov for mindre justeringer av kaiene der landarealet er på det smaleste (gjelder også for fjordtrikk, havnepromenade m.m).
- Granittkaier må i størst mulig grad bevares.
- Tilgjengelighet til vannflaten for publikum må ivaretas.
- Dersom det ikke anlegges ny cruisekai anbefales det at kaiene tilrettelegges for ulike former for rekreasjon og publikumsbruk.

Om det allikevel besluttes at ny cruisehavn og/eller vendehavnsterminal skal ligge på Vippetangen, anbefaler områdeprogrammet at:

- Kaianlegget utformes slik at skadevirkningene i forhold til opplevelseverdien på Vippetangen blir minst mulig når skip ikke ligger til kai.
- Det må vurderes løsning som gir minst ulempe med skyggelegging av landarealer og avstengte kaiarealer med ISPS-gjerder.
- Utforming av ny cruisekai bør utredes videre. Av forslag vist i parallelloppdraget bør både parallellkai, som vist av team Superunion+Carl Viggo Hølmekabb Ark., og skrå parallellkai/ufylling, som vist av team April undersøkes nærmere.
- En parallellkai bør være trukket fortrinnsvis minimum 25 meter(eller det som er tilrådelig med hensyn til manøvrering og farled) ut fra blokkmurkaia, for å redusere skadevirkningene på denne og kunne la seg kombinere med rekreativ bruk av sjøen og gode oppholdskvaliteter på land.
- Ved eventuelt valg av parallellkai kan den muligens kombineres med vinterbruk i sammenheng med utebad og skøytebane.
- Skur 38 bør vurderes som mulig passasjerterminal for cruise.
- En god sambruksordning for bussoppstilling må finnes. Det må være oppstillingsplasser for 15 busser, kortvarig/tidsbegrenset ved cruiseankomst med mulighet for mating av 15 til. Mulige plasseringer vurderes nord for skur 38, på Normandieplassen, i Kongens gate eller på shared space arealet på Tenaljeplassen. Oppstillingsplasser av 15 matebusser bør skje på trafikktorget tilknyttet terminalen i Pirbygget
- Vendehavnsterminalen bør ha et flerbrukselement i seg, som anvendes til cruiseterminal i cruisesesongen og til andre publikumsrettede aktiviteter utenom sesongen.

5.8 Sol- og skyggestudie ved ny parallellkai for cruise på Vippetangkaia

Dersom det anlegges en ny kai for cruiseanløp på Vippetangen vil dette ha konsekvenser for oppholdskvalitetene i området. Ved cruiseanløp vil deler av kaiområdene sperres for almenheten ved midlertidige ISPS-soner. Dette vil hindre ferdsel langs vannet på Havnepromenaden, fiske og aktivitet i sjøen. Cruiseskipene ved Søndre Akershuskai og Vippetangen vil blokkere utsikten til Oslofjordlandskapet fra store deler av området. Solstudiene viser at de attraktive vestvendte kaiområdene vil ligge i skyggen de største delene av ettermiddagene.

Cruiseanløpene har størst frekvens i løpet av sommerhalvåret, det er også da park- og sjøarealene vil være mest attraktive for bruk av besøkende. Det vil også si at ISPS-sonene vil oppleves som en tilnærmet permanent tilstand i den delen av året hvor Vippetangen blir mest besøkt.

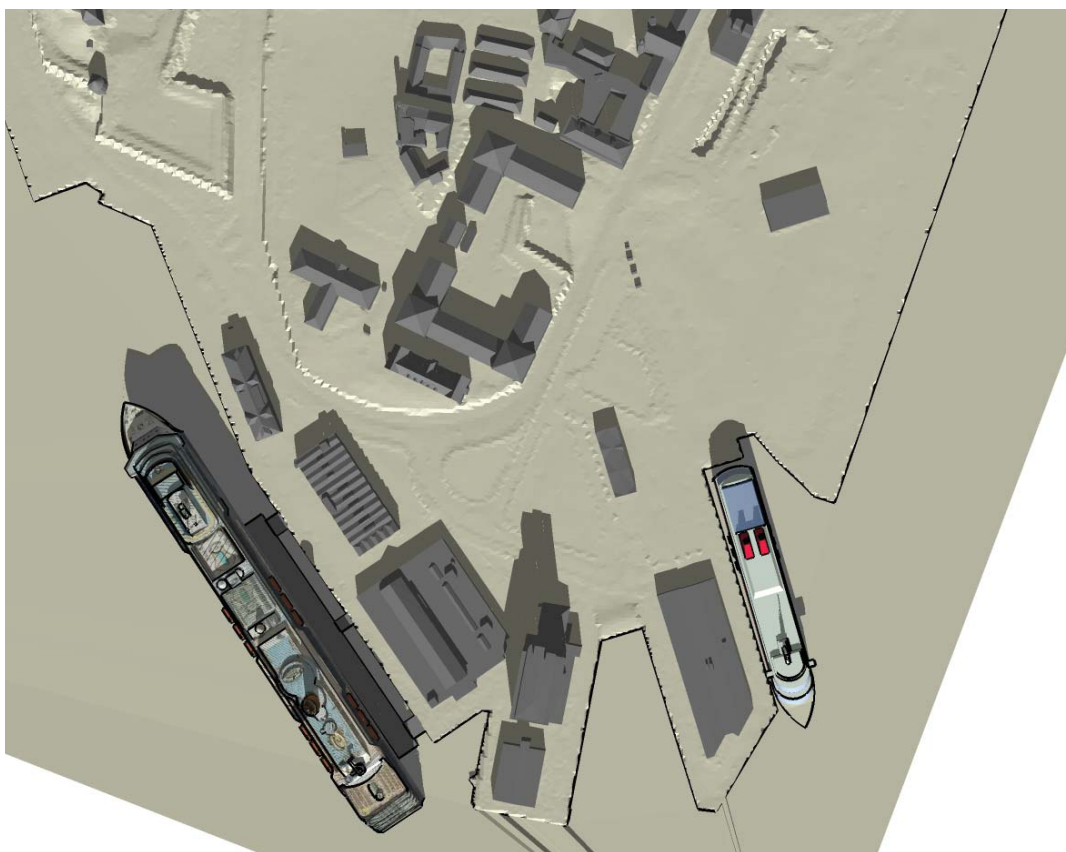
Denne solstudien viser sol-/skyggeforholdene ved en ny parallellkai. Andre kailøsninger vil gi noe variasjon i solforhold, men de uheldige konsekvensene for kveldssol, utsyn samt bruk og tilgjengelighet i området, vil stort sett være de samme.

Søndre Akershuskai har i dag anledning til å ta imot cruiseskip opptil 345 meter lange; etablering av en ny cruisekai ved Vippetangen er utredet for skip opptil 320 meters lengde.



Ved cruiseanløp ved Søndre Akershuskai, skyggelegges Akershusstranda og Akersnesets silhuett og festningen skjules bak de store skipene. Merk at solstudien ikke viser cruiseskip på Søndre Akershuskai, når det ligger skip på begge kaiene vil større deler av området være skyggelagt om ettermiddagen.

Sol- og skyggestudie 21. mars

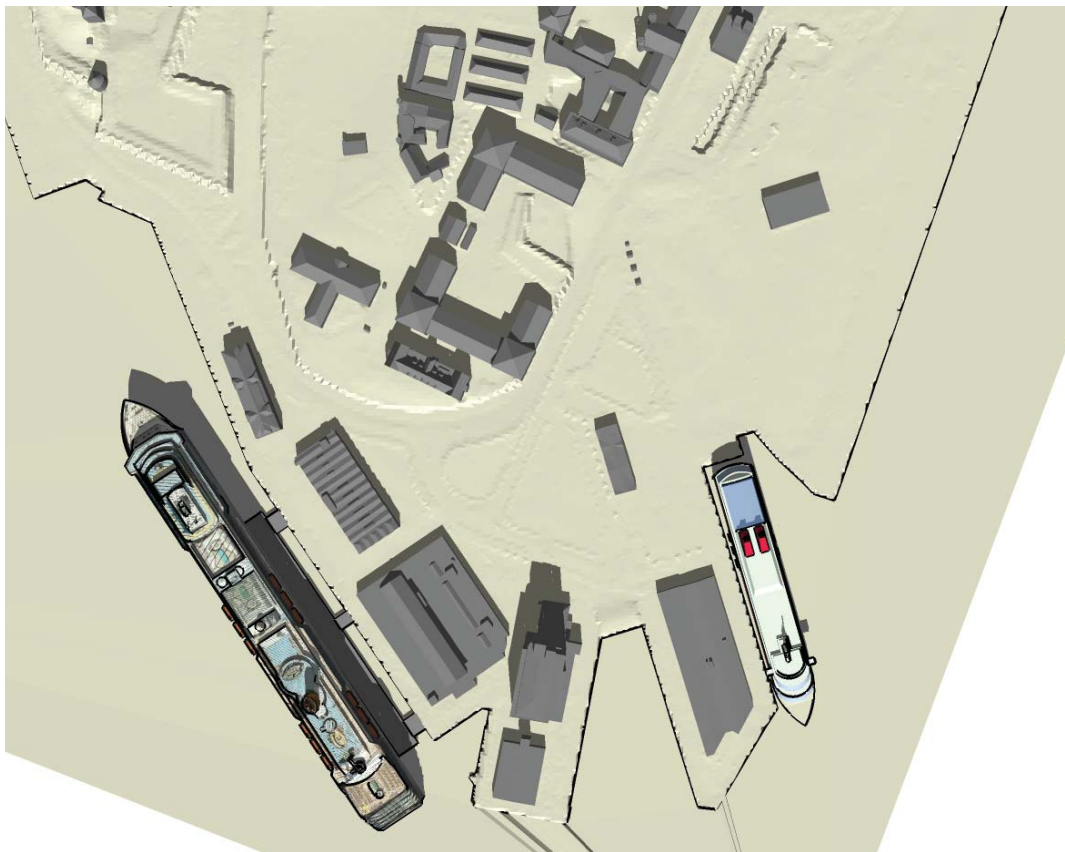


21 mars kl 12.00



21 mars kl 17.00

Sol- og skyggestudie 1. mai

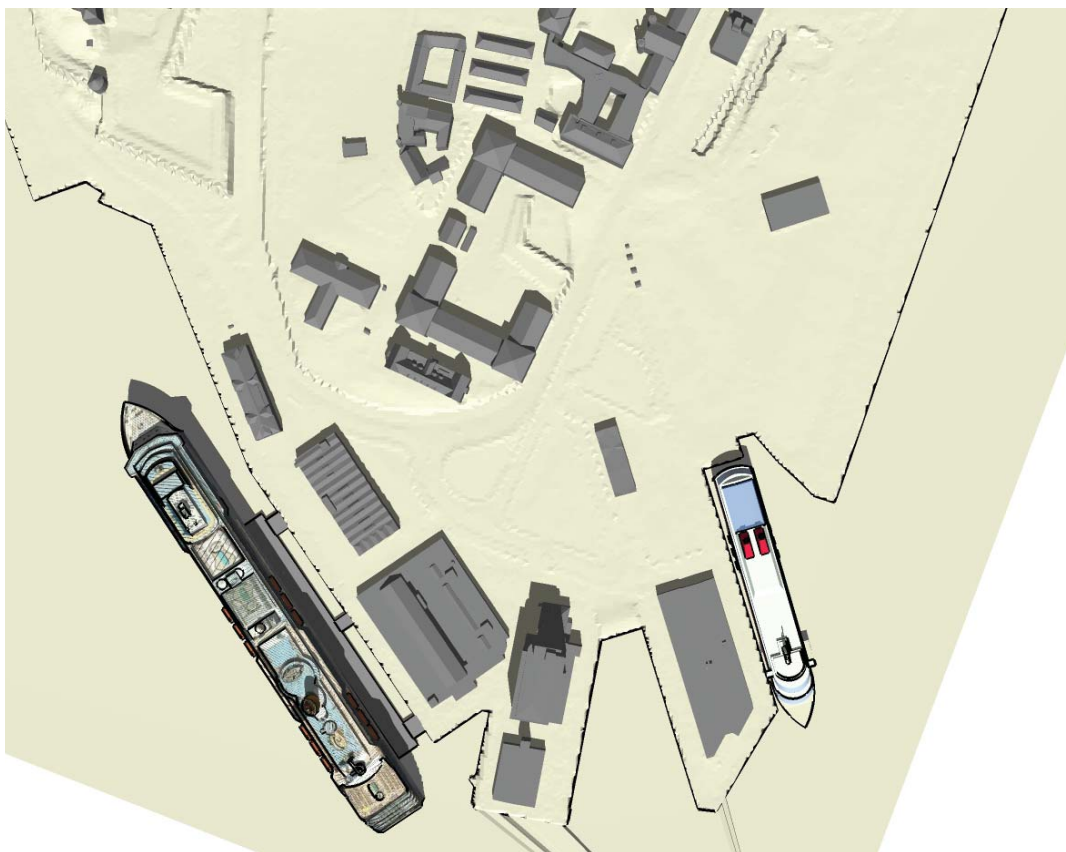


1 Mai kl 12.00



1 Mai kl 17.00

Sol- og skyggestudie 21. juni



21 juni kl 12.00



21 juni kl 17.00



21 juni kl 20.00

6. Kortsiktige tiltak

- Fiskehallsfunksjonen bør videreføres i en driftsform som i tillegg åpner opp for publikum.
- Sukkerhuset (skur 40) og skur 41 har et potensiale for temporære prosjekter.
- Byromsoppgradering med gate-/bygulvbelegg og møblering, samt tiltak i forbindelse med Havnepromenaden, testbeds, events m.m. bør iverksettes.
- Siloen bør få åpnet taket for publikum, og det bør legges til rette for publikumsrettet virksomhet i forbygget med for eksempel servering/konditori

For utdypende informasjon henvises det til *Modningsfasen* s.24-25.

7. Organisering og gjennomføring

I modningsfasen vil direktørgruppe Fjordbyen fungere som et koordinerende organ hvor viktige spørsmål om veivalg for Vippetangen tas opp. Direktørgruppen vil også koordinere arbeidet med å utvikle reguleringsplan for området.

7.1 Avklaringsprosess for valg av publikumsattraksjon på Vippetangen

Det er flere alternative måter å velge attraksjon(er) på Vippetangen på. Det gir en ryddig prosess å først velge attraksjoner, og la dette være førende for utviklingen. Deretter kan Oslo Havn og kommunen i ettertid vurdere hva som er den mest egnede eierformen. Valg av eierform vil påvirke kommunens mulighet til å beholde, videreutvikle eller skifte attraksjonen i området etter at en innledende avtaleperiode er passert. Denne prosessen er kun ment for å velge selve attraksjonen(e) og plassering, ikke avklare innhold og økonomi i de øvrige områdene på Vippetangen.

Det gjennomføres en konkurranse i regi av direktørgruppe Fjordbyen, der tilbydere kan legge frem sine forslag til attraksjon(er). Tilbudsdokumentene forelegges byrådet før konkurranseutlysingen. Drøfting av spørsmålet om det skal kreves markedspris eller ikke gjøres før utlysningen av konkurransen. En jury nedsatt av bystyret/byrådet velger ut vinnere som Oslo kommune går i forhandlinger med, med mål om å inngå leieavtaler for attraksjoner. Disse avtalene vil blant annet inkludere leievilkår og beskrivelse av lokalene som leies og selve attraksjonene.

Attraksjonene skal best mulig tilfredsstille nærmere målsetninger nedfelt i tilbudsinnhentingsdokumentene, Områdeprogram Vippetangen (dersom det er vedtatt på tidspunktet) og Fjordbyplanen. Viktige mål er:

- Attraksjonen(e) skal tiltrekke seg et mangfold av mennesker gjennom dagen. Det er særlig ønsket at attraksjonen skal være interessante for barn og ungdom.
- Attraksjonen skal bidra til å gjøre Vippetangen til et interessant og attraktivt sted å være for øvrig.

Det vil være akseptabelt både med én stor attraksjon, eller to eller flere attraksjoner som kan fungere sammen, nærmest som et cluster.

I tillegg til å beskrive attraksjonen må tilbydere sannsynliggjøre attraksjonens driftsmessige og økonomiske levedyktighet og de krav og ønsker de stiller for lokalene. Dette fordi det er uheldig om ikke-levedyktige prosjekter skal legge føringer for utviklingen av området. Tidspunktet for avholdelse av en slik konkurranse er viktig. Det må være tidlig nok til at vinneren(e) skal kunne påvirke utforming av lokalene, men samtidig ikke være så tidlig at oppstart blir for usikker og for langt frem i tid. Det bør foreligge en robust reguleringsplan. Dette kan ivaretas av en

områderegulering med eventuelt krav om detaljregulering. Dersom tiltaket skal hjemles direkte i områderegulering, må denne tillate tilpasning til vinnernes krav og ønsker. Dersom det stilles krav om detaljregulering, vil denne sørge for tilpassingene. I det tilfelle at ingen av de foreslåtte attraksjonene vurderes å gi Vippetangen den ønskede attraktivitet, står man fritt etter konkurransen til å eventuelt ikke velge noen av forslagene for attraksjon.

En jury i en slik konkurranse bør være bredt sammensatt. Det foreslås at juryen minimum bør inkludere medlemmer med følgende bakgrunn/fagkompetanse:

- Kultur- og bylivskompetanse
- Byplan- og kulturminnekompetanse
- Økonomisk- og forretningsmessig kompetanse
- Eiendomsutviklingskompetanse
- En representant for grunneier

Et jurymedlem kan dekke flere av disse. Når attraksjon er valgt og avtaler inngått kan grunneier og kommunen vurdere hva som er ønskelig eiersituasjon for lokalene.

7.2 Oslo kommunes mål for publikumsattraksjoner på Vippetangen

For å definere hva Oslo kommune ønsker med en publikumsattraksjon i dette området tas det utgangspunkt i Fjordbyplanens målsetninger for helheten i Fjordbyen generelt og konkret for Vippetangen. I tillegg vil resultatene fra Oslo Bylivsundersøkelse 2014 og Prinsipp- og strategiplan Havnepromenaden 2014 gi føringer. anbefalingene er resultatet av et omfattende plansamarbeid mellom etatene i arbeidsgruppa, innspill fra parallelloppdrag, høringsmerknader og annen medvirkning.

Bebyggelsen

Utviklingen på Vippetangen må spille sammen med de unike landskapelige, bymessige, kulturelle og historiske særtrekkene ved stedet som nærheten til fjorden, Kvadraturen og Akershus festning. Det røffe maritime miljøet har betydelige historieformidlende og rekreative kvaliteter, dette skal videreføres i en gjennomført kombinasjon med nye byrom, program og bebyggelse.

Fjordbyplanen legger vekt på klimavennlig utbygging, det kan derfor vurderes om bebyggelse kan inngå i FutureBuilt programmet eller ta med seg kvalitetskriterier og lærdom derfra i den videre prosessen.

Fasader

Vippetangens publikumsattraksjoner må bidra til mangfold og allmennhetens tilgang til herlighetsverdiene, jamfør ambisjonene fra Fjordbyplanen.

Bygg på bakkeplan bør ofte ha aktive eller vennlige fasader som vist i Bylivsundersøkelsens klassifisering av fasadekvalitet. Dette vil bidra til en høyere grad av opplevd trygghet og virke inviterende til bruk av byrommene og støtte opp om Havnepromenaden og aktivitet i større deler av døgnet og året. Samtidig er det også ønskelig at en bevarer og videreutvikler rolige fiskestedene, hvor brukerne ikke føler seg fordrevet av utadrettet virksomhet i byggene.

Bebyggelsen må søke å henvende seg til og aktivisere de tilliggende byrom samt deler av bryggekanalen/vannflaten uten å virke privatiserende, samtidig som det skal ivareta og supplere muligheten for gode «gratis opplevelser» som fiske, komfortabelt opphold og lignende.

Kultur- og aktivitetstilbud

Det er mange kulturtilbud i Fjordbyen som først og fremst appellerer til «voksne» og til dels ressurssterke brukere. Typisk er høykulturtilbud som Operaen, Astrup Fearnley og Munch-

Stenersen, Nasjonalmuseet, Aker brygge og Tjuvholmens gallerier og serveringssteder, og muligens Filharmonien på sikt.

Det bør legges til rette for flere barne- og familierettede tilbud for å sikre at Fjordbyen får et bredere mangfold og tilbud til flere brukergrupper.

Oslo kommune ønsker at Vippetangen blir en destinasjon i Oslo som vil invitere fastboende og besøkende til lange opphold, en «heldagsdestinasjon». Det bør legges til rette for en blanding av tilbud som sikrer aktivitet i store deler av døgnet, uken og året.

Valg av publikumsattraksjon

Gjennom den tverretatlige kommunale arbeidsgruppens planarbeid og etter avholdt parallelloppdrag, medvirkningstiltak og høring av områdeprogrammet er det kommet en del synspunkt på hva en publikumsattraksjon på Vippetangen kan være. Følgende er en kort oppsummering og avveining for noe av forslagene fremkommet til nå i planprosessen:

- Aktiviserende utstillinger/ museum eller lignende. Et slikt program fremstår som positivt for Vippetangen. I denne sammenheng nevnes det at Teknisk Museum har levert et svært omfattende innspill til høringen av områdeprogrammet. Det vurderes at deres skisserte konsept kan tilføre kvaliteter og være i samsvar med Oslo kommunes ambisjoner for utviklingen her.
- Akvarium. Det fremkom i høringsuttalelsene at Oslo er delt i synet på et akvarium. Mange synes det er på høy tid å bygge akvariet, etter at det har blitt snakket om i mange år. Andre mener det er en utdatert form for attraksjon og stiller spørsmål til det etiske ved å ha dyr i fangenskap for menneskers forlystelse. Kommunen anser at det kan være positivt med et akvarium med beliggenhet på Vippetangen, men det innehar også en del utfordringer. Det foreligger ingen konkret finansieringsordning, og slike bygg er svært dyre å etablere og drifte. I tillegg er det et veldig statisk bygg som er vanskelig å transformere eller videreutvikle etter det er reist.
- Sjøbad. Dette er også et forslag som har bredt gehør. Erfaringene fra Sørenga Sjøbad taler for å etablere et lignende sjøbadtilbud på Vippetangen, men forholdet til skipstrafikken er en utfordring.
- Badeland. Mange mener at Oslo mangler et stort badeland tilsvarende de man finner i andre kommuner i regionen. Dette ville være et positivt tilbud for byens befolkning, og man kunne her utviklet et flott badeland, gjerne i tilknytting til et utendørs offentlig sjøbad. Men i likhet med akvarium, er dette også en kostbar og statisk bygning som er vanskelig å endre.
- Serveringssteder. Et tilbakevendende tema som kommer opp både ved innhenting av medvirkning og i høringsmerknadene er savnet etter serveringssteder, innen- og utendørs. Det bør legges til rette for flere serveringssteder, uten at det dominerer bybildet i like stor grad som andre deler av Fjordbyen.
- Museumsfilial. Dette var et spennende konsept som fremkom i arbeidet med parallelloppdraget, hvor teamet; Superunion + Carl Viggo Hølmekabb ark. foreslo at det på Vippetangen kunne etableres en museumsfilial hvor mange av Oslos museer kunne tildeles et dynamisk utstillingsareal. Dette kunne jevnlig oppdateres, skifte utstillinger og reklamere for vandretstillinger osv. Museumsfilialen vil være et sted som både fastboende og turister kan besøke og få inspirasjon til hvilket museum de vil besøke. En slik oppstilling med spennende miniutstillinger kan gi felles synergieffekt for museene.

- Kunst. For å styrke Vippetangen som målpunkt, må man utnytte området sine særlige potensiale for temporære programmer og kunst. Vippetangen bør allerede i modningsfasen utvikles til en arena for kunst, og etablering av kunst og kulturarenaer inngå som en integrert del av planleggingen for området.
- Klatre- og treningsfasiliteter. Flere har påpekt muligheter å benytte siloen som ute- og innendørs klatreanlegg. Strategiplan for Havnepromenaden nevner også utendørsgym og aktiviteter.
- Lekeplass. Bylivsundersøkelsen avdekket at det er mangel på lekeplasser i sentrum, en stor lekeplass tilknyttet Havnepromenaden kunne etableres på Vippetangen.

7.3 Økonomisk vurdering

Verdiskapning på Vippetangen

Verdiutredningen Newsec AS har utført viser at etter omregulering og salg av Vippetangen vil selgerne (Oslo Havn KF, Oslo kommune) sitte igjen med en økonomisk gevinst på minimum henholdsvis 35-267 mill NOK, avhengig av størrelsen på publikumsattraksjon gitt at alle eiendommene selges før de utvikles. Investeringer på 150 millioner kroner til oppgradering av det offentlige rom er her trukket fra som en kostnad.

Arbeidsgruppen har fått Newsec AS til å gjøre en vurdering av hvilke verdier som skapes ved en transformasjon av Vippetangen i henhold til områdeprogrammet. Newsec har vurdert den totale verdien av området etter fullført utbygging, og basert på denne er det anslått en tomteverdi, dvs en forventet salgsverdi, før igangsettelse av utbygging.

Hverken Oslo kommune eller Oslo Havn utvikler normalt eiendommer i egenregi for kommersielle formål. Dette gjør forventet salgsverdi før utvikling viktig for kommunen. Oslo havns kostnader knyttet til å etablere ny ferge- og cruiseterminal er holdt utenfor dette regnestykket.

Vurderingen gjøres som om utviklingen starter i dag, og ser derfor bort fra en neddiskontering frem til byggestart. Newsec har selv gjort seg opp hva de mener vil være riktig utvikling innenfor de rammene programmet legger, og verdivurdert dette. Vurderingene i rapporten står således for Newsecs regning. Den klareste forutsetningen er at de mener at områdets attraksjon bør være et akvarium, selv om prosjektet ikke har konkludert på dette. Newsec mener at et akvarium vil øke de øvrige verdiene i området selv om flere attraksjoner er mulige. Newsec har sagt at en viktig forutsetning for beregningene er at det foreligger en bytrikk rundt festningen til Vippetangen når utviklingen starter.

Newsec har analysert verdien av de tre alternativene med forskjellige størrelser for den/de publikumsrettede aktivitetene. Analysen har tatt utgangspunkt i hva de mener området er verd i dag uten utbygging, og hva det vil være verdt fullt utviklet fratrasket antatte utviklingskostnader.

Siden denne vurderingen gjøres på et veldig tidlig tidspunkt er det ikke brukt energi på å rette opp mindre feil i tolkningen av områdeprogrammet dersom vi mener at disse vil ha liten effekt på de økonomiske vurderingene.

Det er skilt mellom tre ulike utviklingsstrategier basert på størrelsen av publikumsattraksjonen:

Størrelse attraksjon(er)	Merverdi av eiendommene fullt utbygget	Merverdi av tomtene før utbygging, men etter omregulering
Akvarium på 10.000 m2	494 mill nok	95 mill nok
Akvarium på 5.000 m2	820 mill nok	267 mill nok
Akvarium 10.000 + andre attraksjoner 20.000 m2	431 mill nok	35 mill nok

Forskjellen mellom kolonne 2 og kolonne 3 er den gevinsten Newsec beregner at utbyggere vil kreve for å påta seg risikoen ved selve utbyggingene. Til sammenligning er eiendomsverdien av Vippetangen med dagens bruk anslått til 558 mill nok.

Lav tomteverdi forklares i hovedsak med usikkerhet knyttet til byggekostnader, samt trolig fordyrende utbygging av arealer under bakken nær sjø.

Akvarium er dessuten langt dyrere å bygge ut enn konvensjonelle museums/utstillingslokaler. Utbyggere vil derfor legge betydelig risikopåslag på en akvariumsutbygging, noe som vesentlig reduserer byggetomtenes verdi. Publikumsarealer ut over 10 000 m2 forutsetter Newsec blir til noe annet enn akvarium noe som har lavere risiko og lavere byggekostnad. Dette gir utslag i at verdiene ikke endres lineært med volumendringen for publikumsattraksjon.

7.4 Økonomiske rammebetingelser for byutviklingen på Vippetangen

Det henvises til Fjordbyplanen punkt 2.1.3

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.

Det har vært klart fra starten av arbeidet med områdeprogrammet at utbyggingspotensialet på Vippetangen er vesentlig mindre enn de øvrige delområdene i Fjordbyen. Havnevirksomheten på Vippetangen bør finansieres av eiendomssalg i Fjordbyen for øvrig, og overskudd fra Bjørvika, Tjuvholmen og Filipstad som skal bidra til etablering av stamnetthavnevirksomhet i Sydhavna, bør også gjelde for stamnetthavn på Vippetangen.

HAV ønsker at utviklingen på Vippetangen skal være selvfinansierende, og i tillegg at inntektene fra tomtsalg skal gå til å opparbeide ny fergeterminal, eventuelt nye cruiseanlegg og utvikling av Stamnetthavnen Sydhavnen. Dermed legges for stor økonomisk byrde på Vippetangen som byutviklingsområde som skal ivareta hensynet til store nasjonale og lokale kulturminneverdier og andre allmenne hensyn. I forrige kapittel påvises sammenhengen; mindre publikumsattraksjonene desto mer overskudd vil Vippetangen generere. Forventning til inntjening må tilpasses ambisjonen for publikumsattraksjonen.

8. Videre reguleringsplanprosess

8.1 Fremdrift

Følgende etater, PBE, EBY, BYM, BYA og KUL tilrår områdeprogrammet i direktørgruppemøtet Fjordbyen våren 2016. Deretter sendes det til politisk behandling.

Områdeprogram for Vippetangen

Områdeprogrammet er avgrenset i øst mot fergeterminalområdet og i vest mot Søndre Akershuskai. Akershusstranda vest og Akershusstranda øst med Revierhavna behandles ikke i dette områdeprogrammet, men skal inngå i planområdet ved fremtidig regulering for å se områdene i sammenheng. Omregulering av området er nødvendig, blant annet for å sikre hensyn til Fjordtrikk og atkomstforhold til Revierhavna og kulturminner på Akershusstranda vest.



Avgrensning for Vippetangen områdeprogram med tilliggende studieområder



Oslo kommuneplan. Skravert område er hensynssone med krav om felles planlegging. Den røde markeringen er avgrensning for områdereguleringen

8.2 Områderegulering

I kommuneplanener Vippetangen og Akershusstranda markert som hensynssone H810_2 med krav om felles planlegging. På grunn av områdets mange viktige og komplekse problemstillinger, anses det at en områdereguleringsprosess vil være den beste måten å sikre en helhetlig god utvikling som ivaretar kommuneplanens krav til felles planlegging.

Områderegulering skal oppfylle kommuneplanens formål; Hensiktssone med krav om felles planlegging grunnet svært viktige transportinfrastruktur, hensyn til Havnepromenaden og øvrige offentlige byrom, sykkeløsning, Fjordtrikk, cruise, kobling til E18 systemet og stamnetthavneterminal på Vippetangen og viktige kulturminner som Akershus slott og festning samt havnemiljøet fra 1900-tallet.

8.2.1 Konsekvensutredning og øvrig utredningsbehov

På grunn av områdereguleringens omfang er det krav til en egen konsekvensutredning (KU). Denne skal utarbeides i henhold til plan- og utredningsprogrammene fra Fjordbyplanen og planprogram for fjordtrikken. Det tas høyde for at utredningstemaene ikke er dekkende og at det kan oppstå behov for supplerende utredninger og analyser.

Områdereguleringsplan

Sluttproduktet skal være forslag til områderegulering etter plan- og bygningsloven § 12-2. Områdereguleringen skal inneholde planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse som beskriver planens formål, innhold og virkninger samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

8.2.2 Fremtidig saksgang

Byggesak

Områdereguleringen vil gi et juridisk bindende grunnlag for framtidig utbygging av Vippetangen/Revier og Akershusstranda. For enkelte områder kan områdereguleringen gis så høy detaljering at den kan benyttes som direkte grunnlag for byggesaksbehandling. Herunder nevnes: Fjordtrikk med stopp og tilhørende anlegg, vei- og sykkeløsning, Havnepromenaden samt de vernede bygningene Kornsiloen, Skur 38 og Fiskehallen, såfremt BYA blir involvert i prosessen.

Detaljregulering

For andre områder vil den gi juridisk bindende rammer for videre detaljregulering, herunder nevnes: Ny fergeterminal med tilhørende lokaler (omtalt som «Pirbygget» i forslag til områdeprogram for Vippetangen), Skur 39 og skur 40 (Sukkerhuset) og de øvrige skur langs Akershusstranda øst. Det vil være mulighet for å etablere midlertidige tiltak før områdereguleringen er vedtatt, såfremt de støtter opp om ønsket utvikling for Vippetangen jamfør anbefalingene fra områdeprogrammet.

8.3 Medvirkning

Områdereguleringsprosessen vil gi nye anledninger å medvirke. Grunnet stedets betydning, nærhet til sentrum og allmennhetens interesse, bør det vurderes å utvikle en medvirkningsstrategi som går utover lovens minimuskraft.

Vedlegg

1. Vippetangen områdeprogram- Høringsmerknader med kommentarer
2. Trafikkutredning Vippetangen, utført av Sweco feb.2016
3. Skisse trafikksystem, utført av Sweco feb.2016
4. Trafikkgenerering cruiseskip-/ vendehavn, utført av Sweco feb.2011
5. Visjoner for Vippetangen, parallelloppdrag på Vippetangen, mars 2014

Oslo kommune

Telefon: 02180

Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.oslo.kommune.no

