



FJORDBYPARKEN FILIPSTAD

REVIDERT 03.09.2013

illustr.: Ole A. Krogness / perspektiver.no for Niels Torp AS Arkitekter MNAL

Fjordbyparken, en grønnere byutvikling på Filipstad

Innledning

De frivillige organisasjonene som står bak Fjordbyparken, har i en årrekke fulgt med på og kommet med innspill til kommunens planarbeid med byutviklingen på Filipstad. Når vi ser på de planer som snart fremlegges for bystyret, er det åpenbart at innspill og bemerkninger ikke er tatt hensyn til. Kommunens planapparat har neppe gjort noen store feil i prosessen, det er bare det at prosessen ikke åpner for reell medvirkning fra byens innbyggere. Som eksempel kan nevnes forhandlingene om utbyggingsavtaler. Lovverket åpner for at utbyggingsavtaler kan forhandles parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan. Vi mener at dette er en svært uheldig prosess som legger et utilbørlig press på de folkevalgte politikerne.

Dette er bemerkninger vi har kommet med til planmyndighetene. Uten engang å få svar. **Fjordbyparken er en alternativ plan lagd på bakgrunn av innspill fra byens innbyggere og ført i pennen av profesjonelle byplanleggere.**

Trafikk

Mange har påpekt at E-18 langs Frognerstranda burde vært med i Fjordbyplanen. For Oslos befolkning er Frognerstranda hovedforbindelsen for gående og syklende til Bygdøy. I tillegg kommer alle løpende, rulleski-, og rulleskøytende. Og ikke minst alle syklende vestfra som skal til og fra jobb i Oslo. Denne strekningen er landets mest trafikkerte gang- og sykkelvei. Alle brukerne er plaget av eksos og støy fra E-18. Kravet om E-18 i tunnel langs Frognerstranda har bred oppslutning i Oslo. Men E-18 langs Frognerstranda ble holdt utenfor Fjordbyplanen. Kommunens planer for E-18 på Filipstad blokkerer for en framtidig tunnel for E-18 langs Frognerstranda fordi Operatunnelen blir lenger enn sikkerhetsforskriftene tillater. I tillegg innebærer kommunens planer at Ring 1 med en årsdøgntrafikk på 15.000 biler skal gå på overflaten gjennom Filipstad. Dermed opprettholdes trafikkbarrieren mellom byen og fjorden.

Fjordbyparkens løsning er en kort forlengelse av Operatunnelen og en åpen, men nedsenket dagsone. Vi fjerner trafikkbarrieren gjennom Filipstad ved at også Ring 1 dukker ned i tunnelen før Filipstad. Denne løsningen gjør det mulig å legge E-18 i tunnel langs Frognerstranda når tiden er inne.

Bebyggelse.

Kommunens planer viser store, uregelmessige kvartalsstrukturer som ikke reflekterer den eksisterende bystrukturen i byen bakenfor. Her har vi tett kvartalsstruktur på Skillebekk og i Vika, og en noe åpnere bebyggelse på Hjortnes. Vi kan ikke se at det er byplanfaglige argumenter for å bryte med eksisterende struktur. Fjordbyparkens løsning er en tettere og lavere bebyggelse, og vi har vist at vi kan få inn like mange kvadratmeter bebyggelse som kommunen får til med sine planer.

Fergeterminal

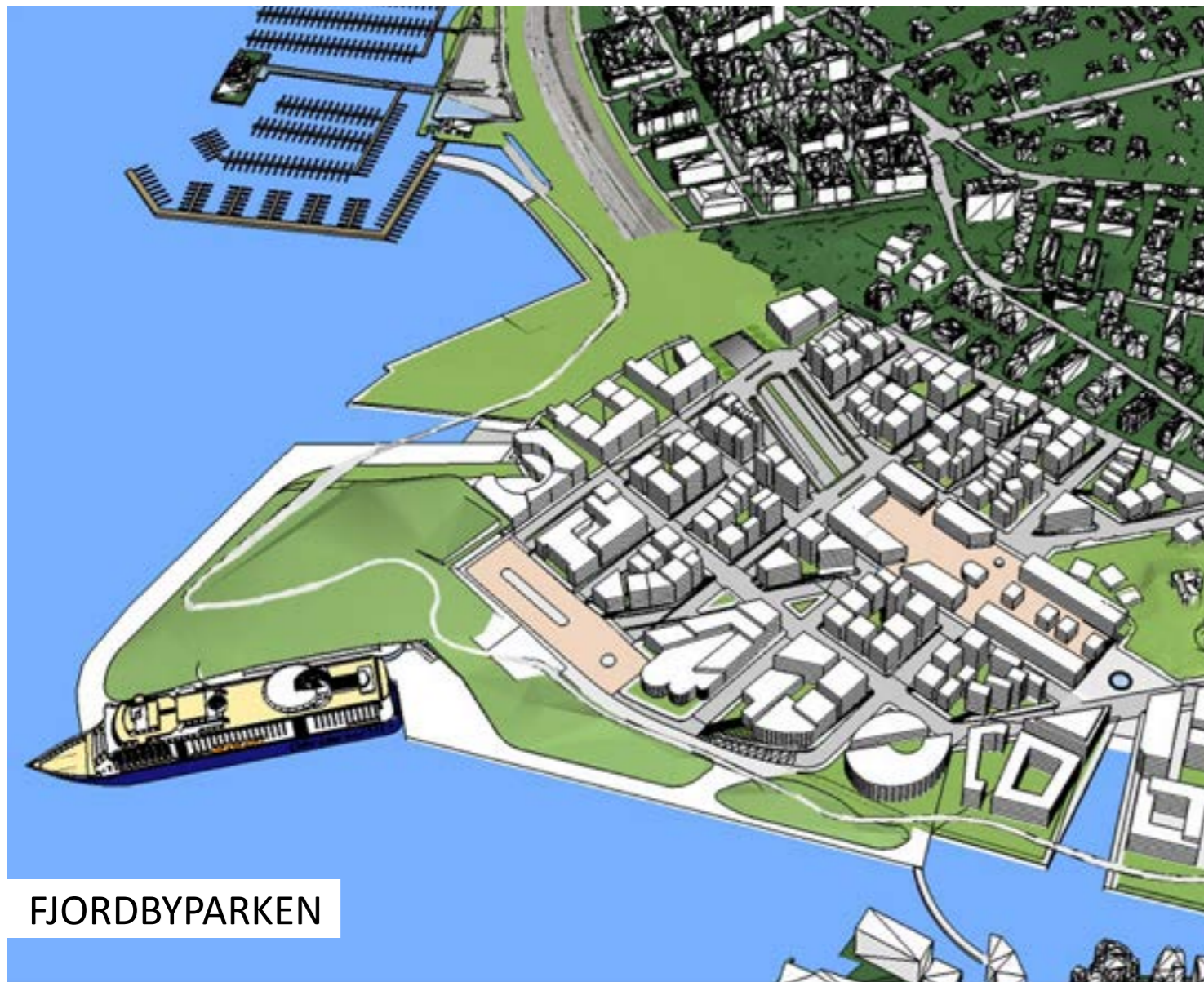
Kommunens planer for Filipstad domineres av fergeterminalen. Den eksisterende terminalen beholdes og utvides til en stor lukket bydel. Slik løsningen er vist i de fremlagte planer, vil det medføre store problemer å opprettholde normal drift for Color Line i byggeperioden som minimum vil strekke seg over to år. Løsningen hindrer et naturlig forløp av strandpromenaden fra Frognerkilen og inn mot Tjuvholmen og Aker brygge. Vi mener allmennhetens adgang til strandsonen er et overordnet krav til en by som Fjordby.

Fjordbyparkens løsning er å flytte terminalen lenger ut på Filipstad og samtidig bygge et parktak over terminalen og de store parkeringsarealene som er nødvendig. Terminalen gir også plass til ett cruiseskip.

Dette grepet gir publikum adgang til strandsonen, det åpner for en grønn allmenning, en praktfull utsikt og gode solforhold. Den nye terminalen kan bygges mens den nåværende er i full drift. Ved at både ferge og cruiseskip er flyttet lenger ut, reduseres også konfliktene med småbåttrafikken i Frognerkilen. Trafikken mellom terminalen og E-18 vil gå i firefelts gateløp uten boligbebyggelse.

Gjennomføring

Et fellestrekk ved alle planer som er fremlagt, også Fjordbyparken, er Hans Jægers kvartal. Dette er et stort byutviklingsområde, som vil frigjøre betydelig kapital for grunneierene. Vi tror derfor at å starte opp byggingen av Filipstad med Hans Jægers kvartal vil gi byen tid til å utvikle Fjordbyparkens løsning. Utformingen må utredes på en uhildet måte til et nivå som gjør den sammenlignbar med kommunens egne planer.



FJORDBYPARKEN

*Bydelsutvalget i Frogner bydel, enstemmig
Oslo Byes Vel
Naturvernforbundet
Skarpsno og Gimle Vel
Ruseløkka Skillebekk Beboerforening
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo*

Planforslaget er utviklet av:

*Niels Torp AS sivilarkitekter v/ Niels A Torp og Kjell Høy-Petersen
Arne Sødal Arkitekter v/ Arne Sødal*



KOMMUNENS PLAN

*Oslo Kommune
ROM eiendom AS
HAV eiendom AS
Statens vegvesen, Region Øst*

Planforslaget er utviklet av:

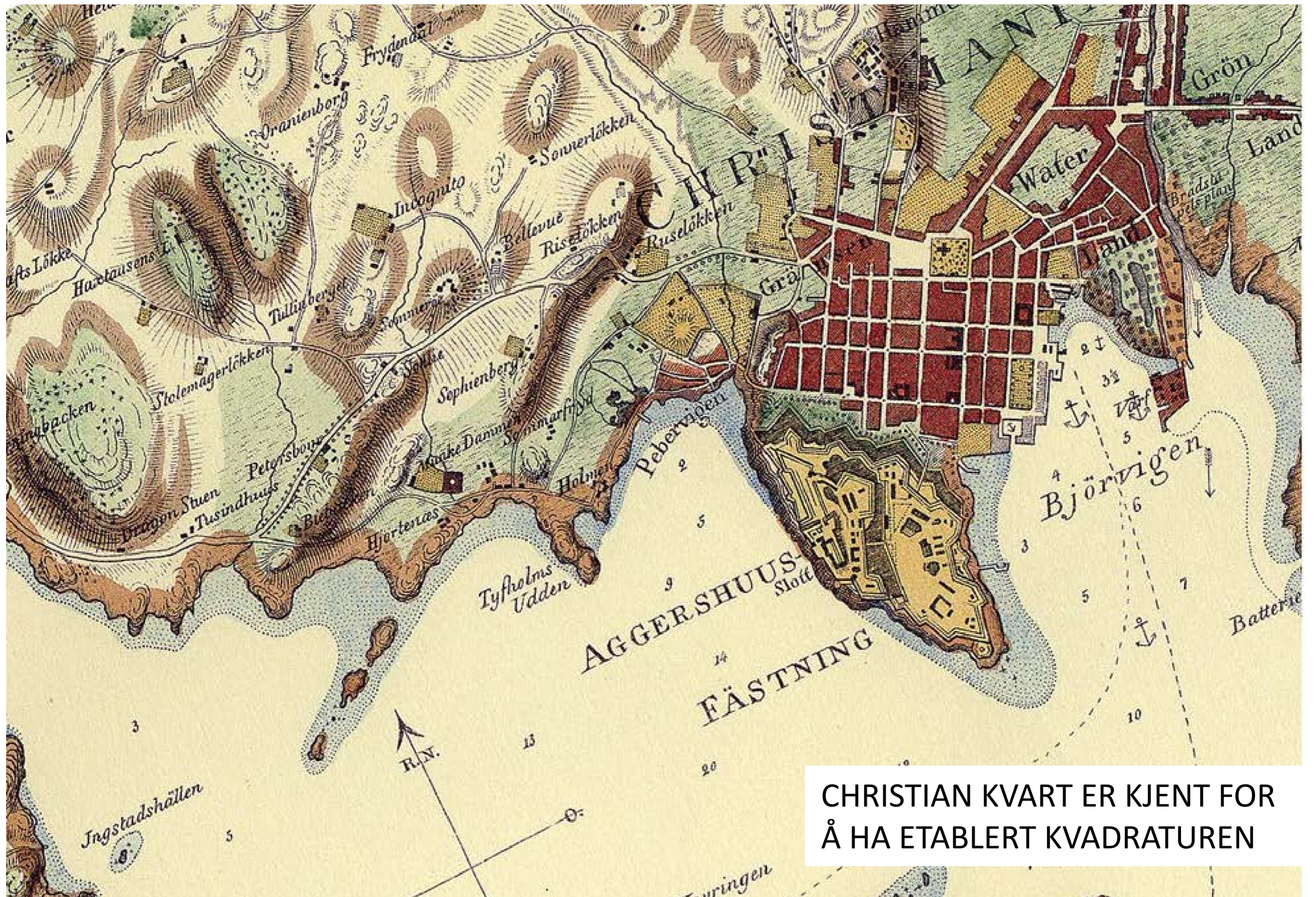
Oslo kommune v/ Plan- og bygningsetaten

I Fjordbyplanen besluttet bystyret at byen skulle åpnes mot fjorden og at sjøkanten skulle gjøres tilgjengelig for rekreasjon for hele byens befolkning.

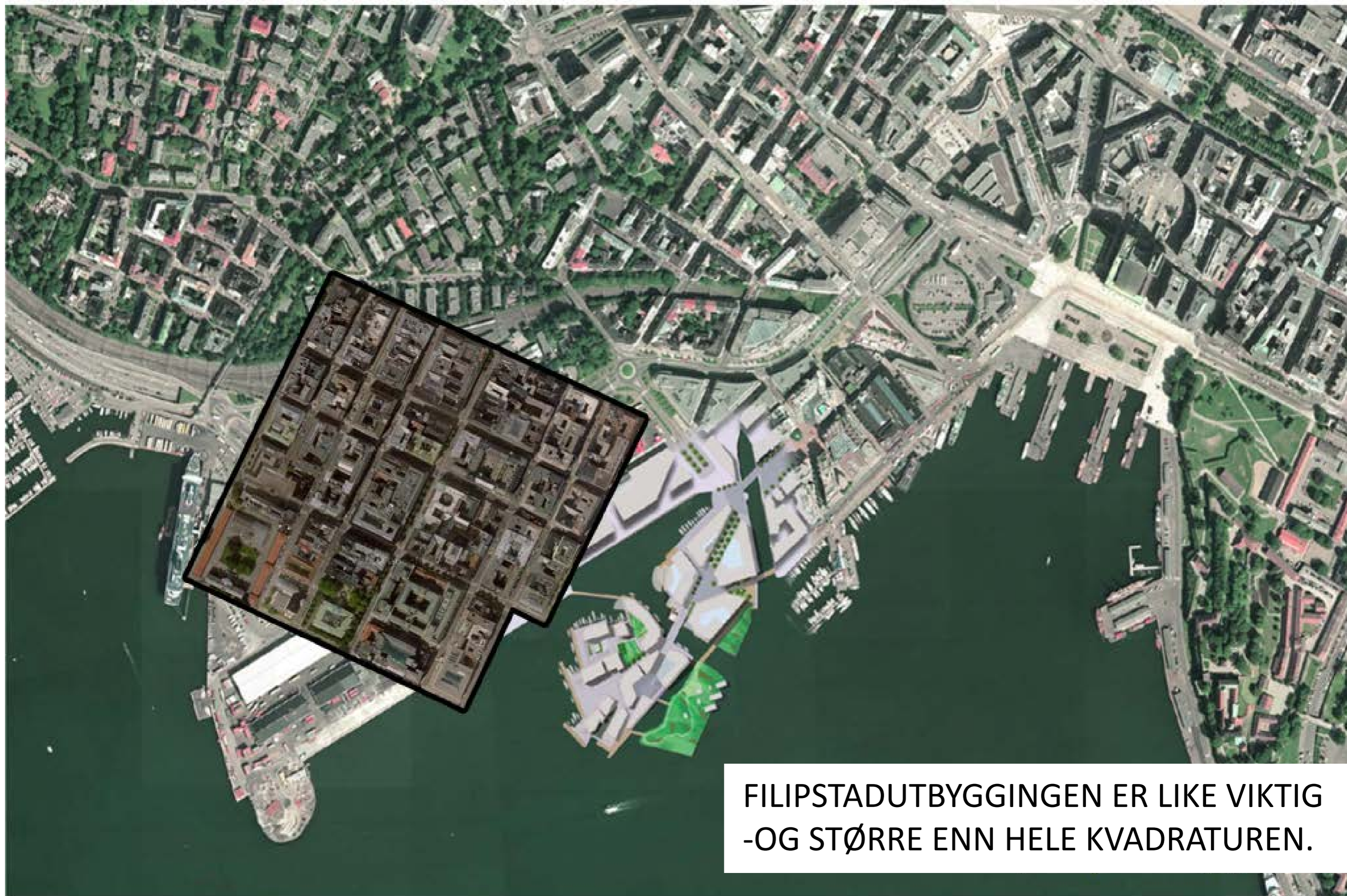
Nå vil en utvidet fergeterminal okkupere det mest verdifulle rekreasjonsarealet vi har igjen.



KOMMUNENS ALTERNATIV



CHRISTIAN KVART ER KJENT FOR Å HA ETABLERT KVADRATUREN



FILIPSTADUTBYGGINGEN ER LIKE VIKTIG
-OG STØRRE ENN HELE KVADRATUREN.



CONTAINERLAGER I DEN FINESTE
PARK- OG STRANDSONEN?





TRAFIKKBARRIEREN E-18/NSB



EKSISTERENDE SITUASJON

KOMMUNENS ILLUSTRASJONSPLAN 1



Kommunens plan beslaglegger et areal tilsvarende Tjuvholmen, som i hovedsak brukes som trafikkareal for fergetrafikken, et par timer hver dag.

Tinkernparken blir fortsatt avskåret fra sjøen og ender i en trafikkmaskin/ cruiseterminal.

Alternativ 1

Planen forutsetter at bydelen gjennomskjæres av en tungt trafikkert gate som deler strøket i to.

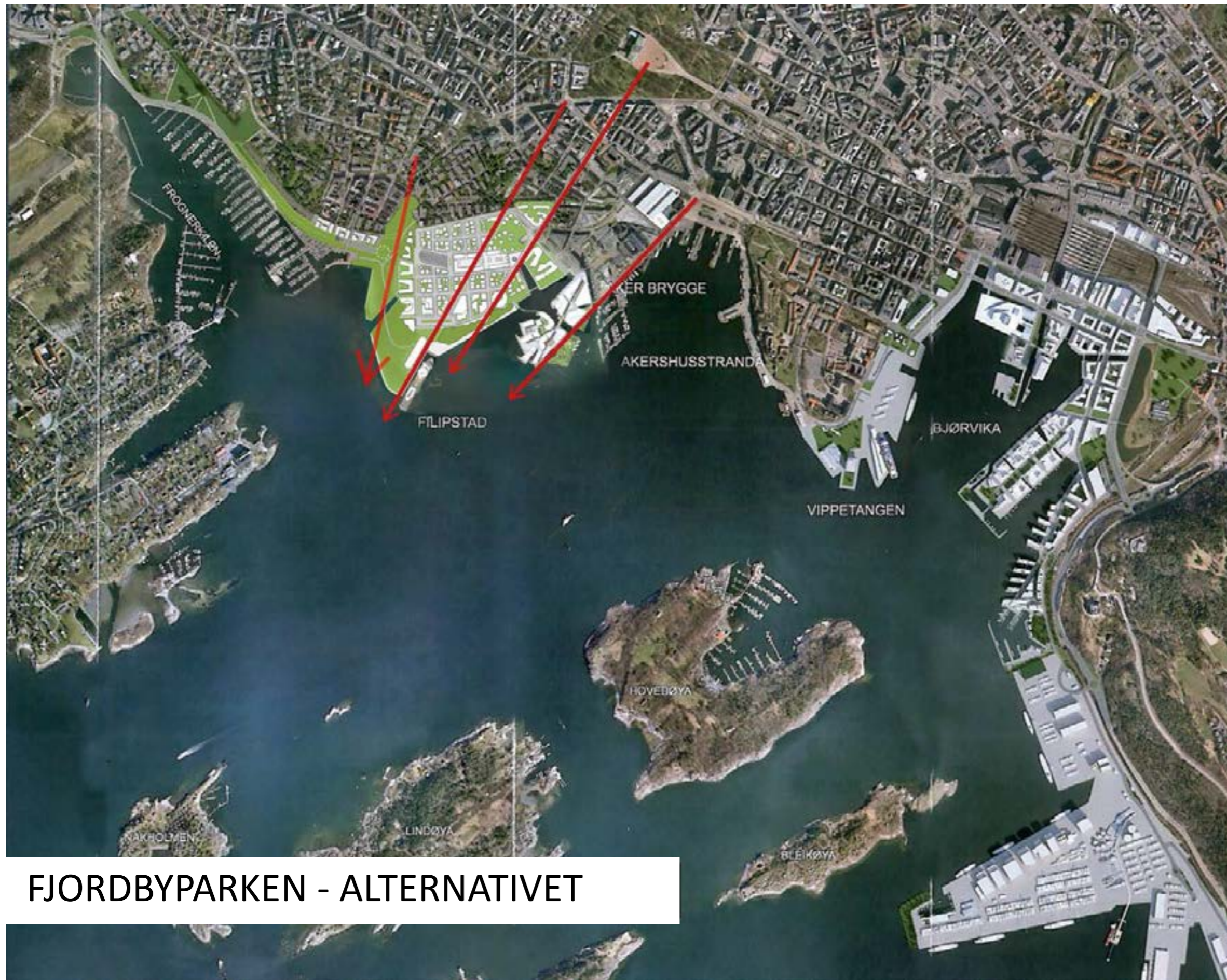
KOMMUNENS ILLUSTRASJONSPLAN
FASE 2 FULLT UTBYGGET

0 100m 200m



KOMMUNENS PLAN

DET GJENVÆRENDE REKREASJONSARE-
ALET BLIR LIGGENDE ISOLERT, OG UTEN
NATURLIG SAMMENHENG MED RESTEN
AV BYEN OG HAVNEPROMENADEN.



Fjordbyparken følger opp Fjordbyvedtaket ved å knytte byen og fjorden sammen og bygge videre på det eksisterende gatenettet og dets siktlinjer.

Ring 1 legges under bakken slik at Filipstad blir en sammenhengende bydel, koblet til byen bak.

Terminalen flyttes ut på odden og overdekkes med et sammenhengende parkareal som strekker seg langt inn i byen.

Avkjøring til og fra E-18 er løst innenfor planområdet, slik at trafikkproblemene ikke skyves ut til Frogerstranda og muliggjør en bedre trafikk-løsning der i fremtiden.



FJORDBYPARKEN INKLUDERT FROGNERKILEN OG PIPERVIKA



FJORDBYPARKEN

illustr.: Ole A. Krogness / perspektiver.no for Niels Torp AS Arkitekter MNAL



FJORDBYPARKEN I FORHOLD TIL SLOTTSPARKEN



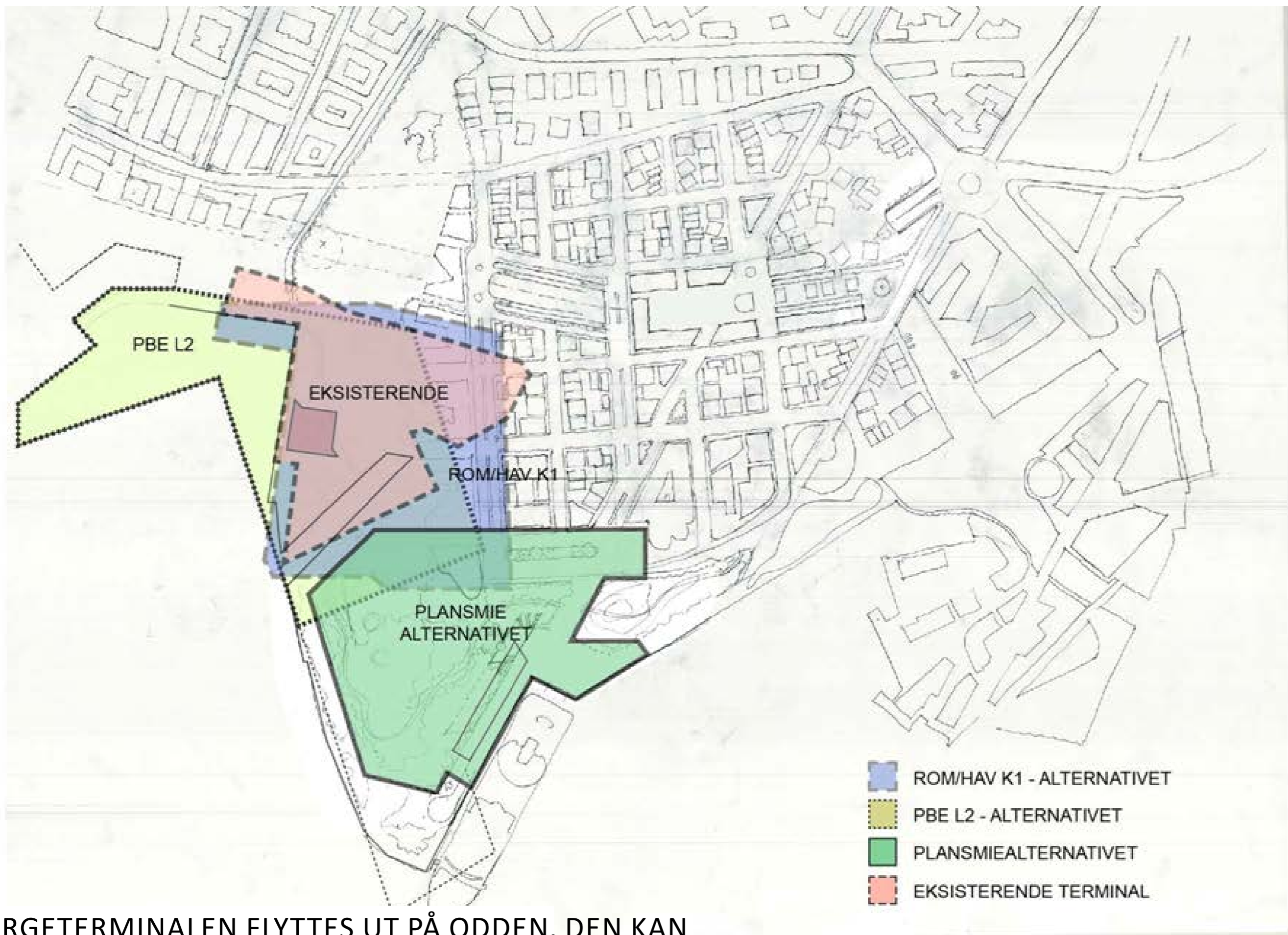
GATESTrukturen i den nye bydelen knyttes til de eksisterende bydelene bak. Fergen blir en del av byveven tilpasset siktlinjene.



BYEN OG BÅTENE



KYSTSTIEN BLIR SAMMENHENGENDE I PARK OG SJØKANT FRA BYGDØY GJENNOM FILIPSTAD OG HELT INN TIL SENTRUM.



FERGETERMINALEN FLYTTES UT PÅ ODDEN. DEN KAN BYGGES MENS EKSISTERENDE TERMINAL ER I DRIFT.



Den overdekkende terminalen knyttes til Tinkernparken som et sammenhengende rekreasjonsareal som er ført helt ned til vannet, vestvendt og vakkert mot Frognerkilen og det grønne Bygdøy.

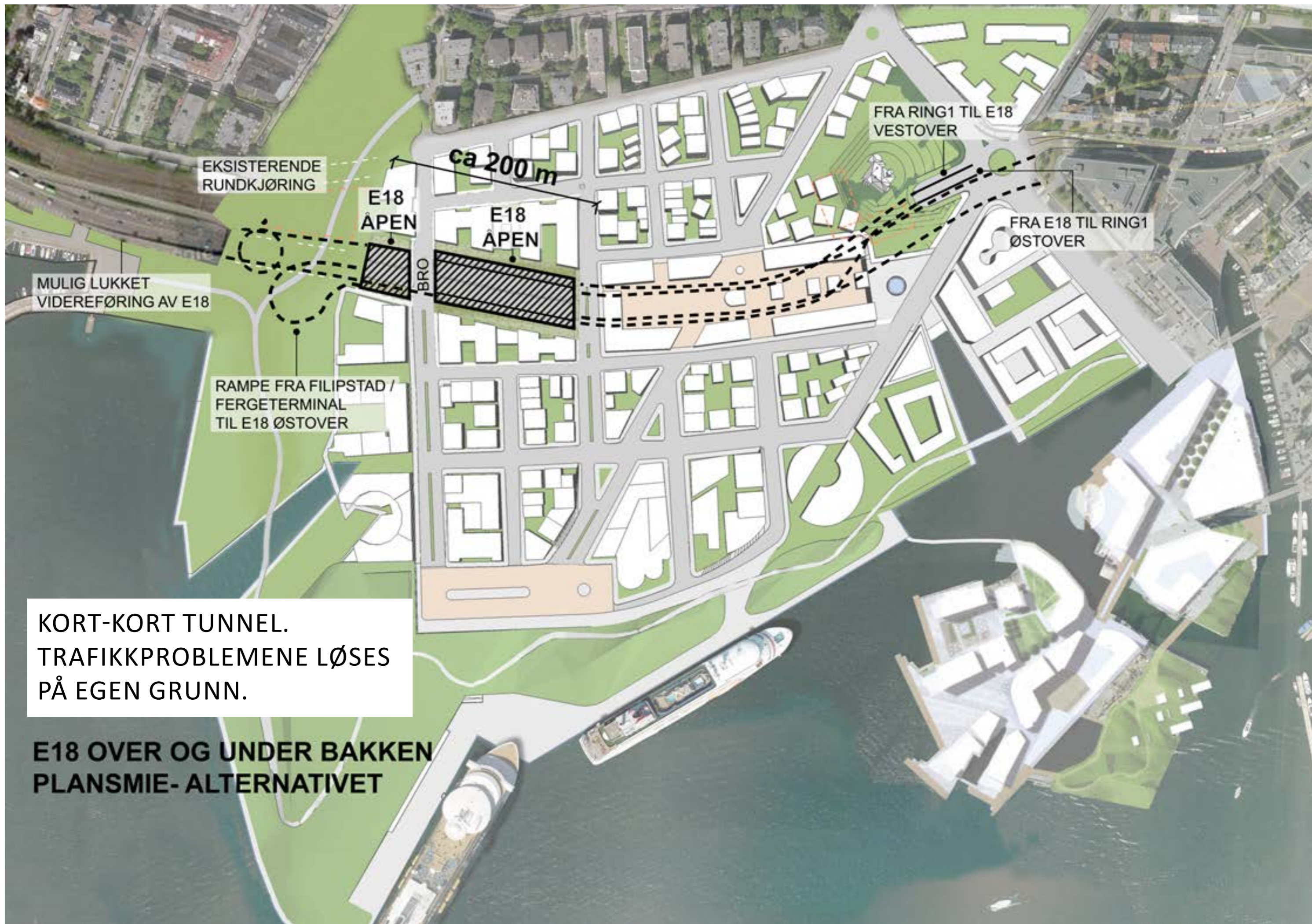


I SHANGHAI ER ET SLIKT
GREP GJORT PÅ EN
VELLYKKET MÅTE MED EN
PARK OPPÅ EN TERMINAL.





FJORDBYPARKEN VISER ET SAMLENDE BYDELSTORG OVER E-18 OG RING 1. DEN ÅPNE DELEN AV E-18 MED AV- OG PÅKJØRING ER KONSENTRERT OG OMKRANSET AV NÆRINGSBYGG.


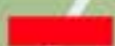


KORT-KORT TUNNEL.
TRAFIKKPROBLEMENE LØSES
PÅ EGEN GRUNN.

**E18 OVER OG UNDER BAKKEN
PLANSMIE- ALTERNATIVET**



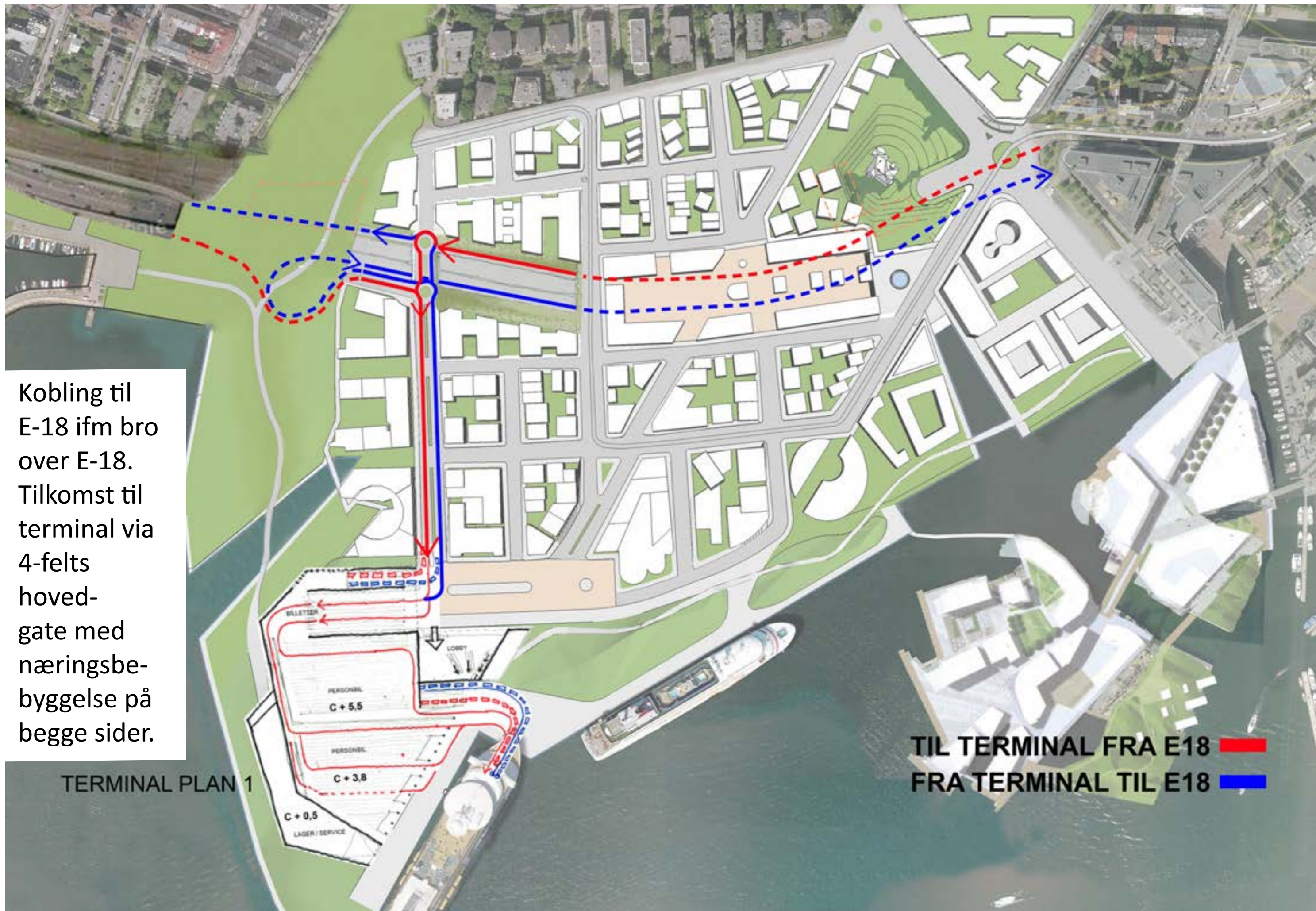
Ring 1 føres under utvidet park ved generaldirektørboligen og knyttes til E-18 i nedsenket, åpen sone.

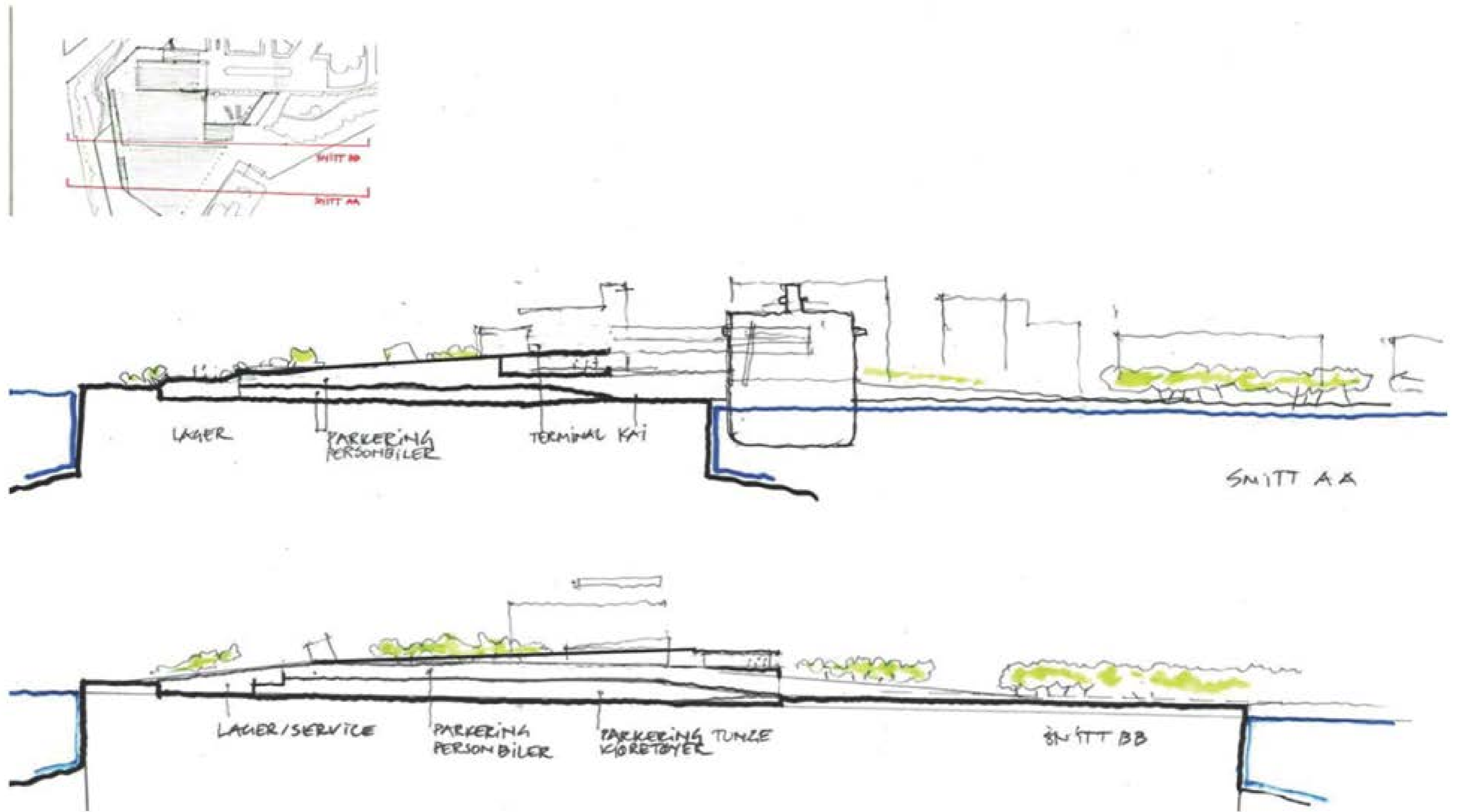
TIL E18 FRA RING 1 
FRA E18 TIL RING 1 

Kobling til E-18 ifm bro over E-18. Tilkomst til terminal via 4-felts hovedgate med næringsbebyggelse på begge sider.

TERMINAL PLAN 1

TIL TERMINAL FRA E18 
FRA TERMINAL TIL E18 





TERMINALEN ER I FLERE PLAN OG FORUTSATT Å BETJENE ALL TRAFIKK TIL OG FRA FERGEN INKL. CONTAINERE. FORPLASSEN KAN OGSÅ BENYTTES I FORBINDELSE MED ANLØP AV CRUISESKIP.

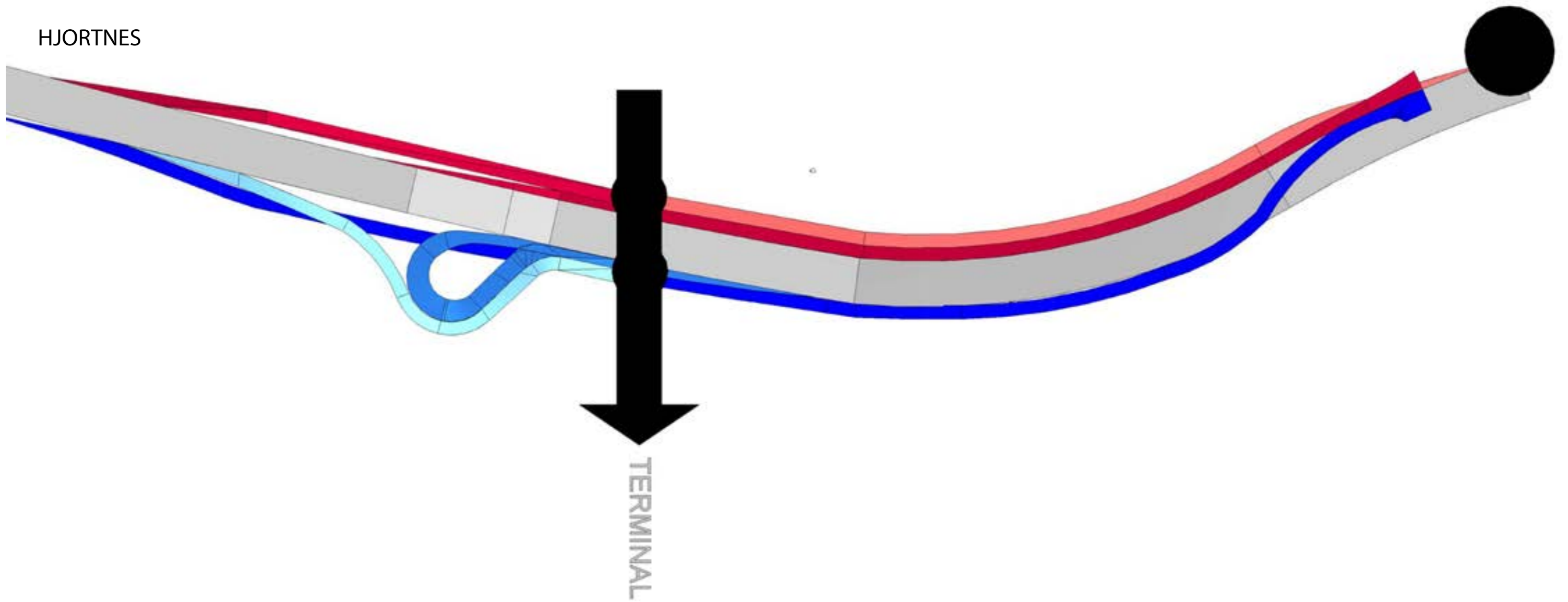


FORPLASSEN SAMLER FUNKSJONER FOR FERGE, CRUISE-
TRAFIKK OG OFFENTLIG KOMMUNIKASJON.
FERGEN ER TIL SJØS I OVER 20 TIMER HVERT DØGN.

VEISYSTEM
VEDLEGG 1A

HJORTNES

RING 1



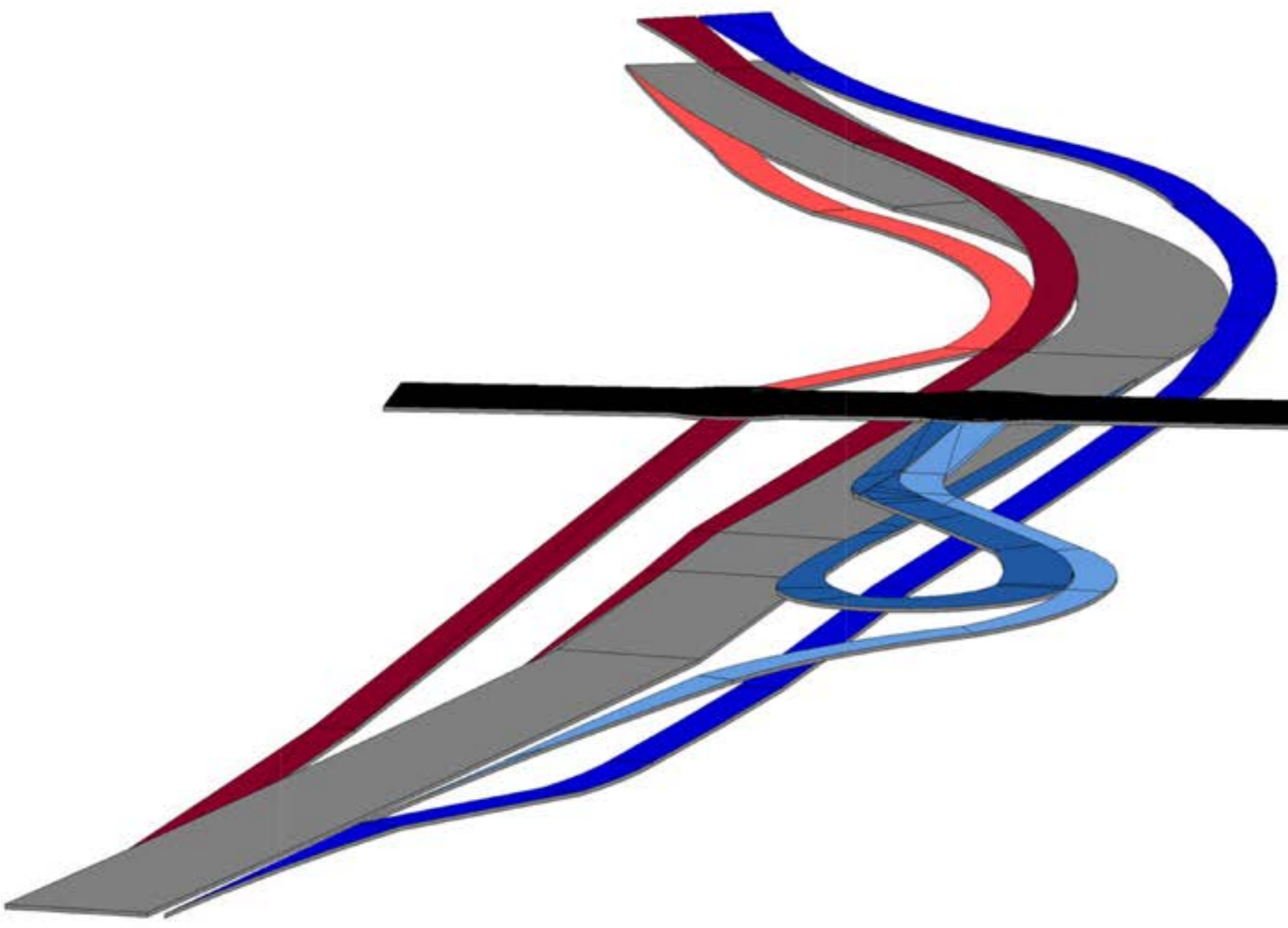
RING 1

VEISYSTEM
VEDLEGG 1B

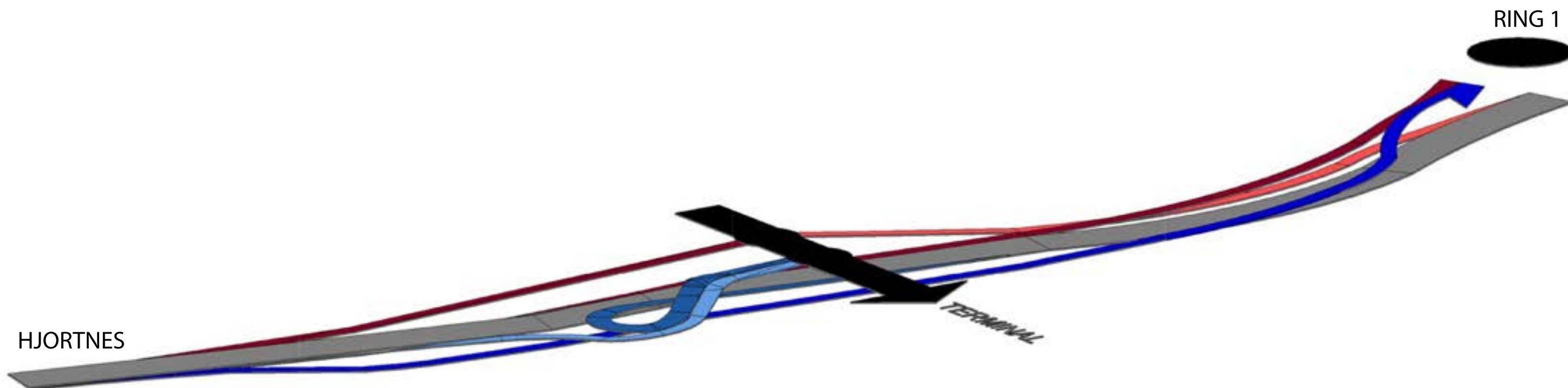


TERMINAL

HJORTNES

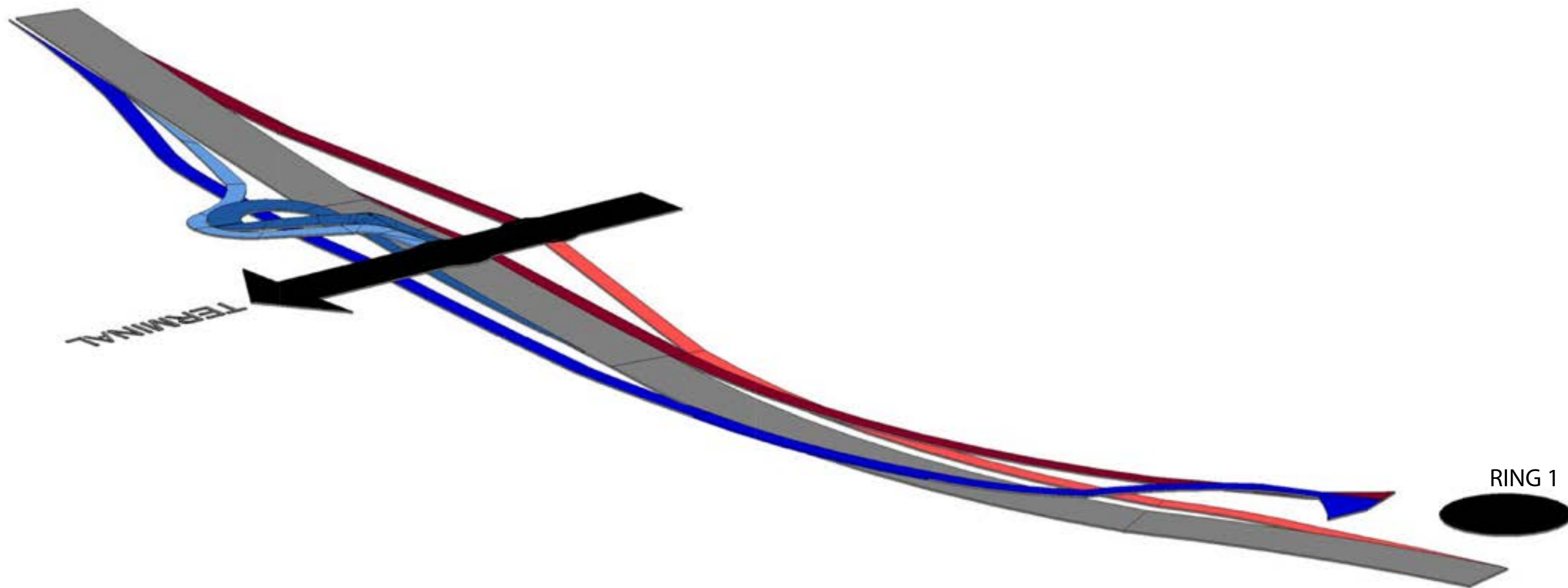


VEISYSTEM
VEDLEGG 1C



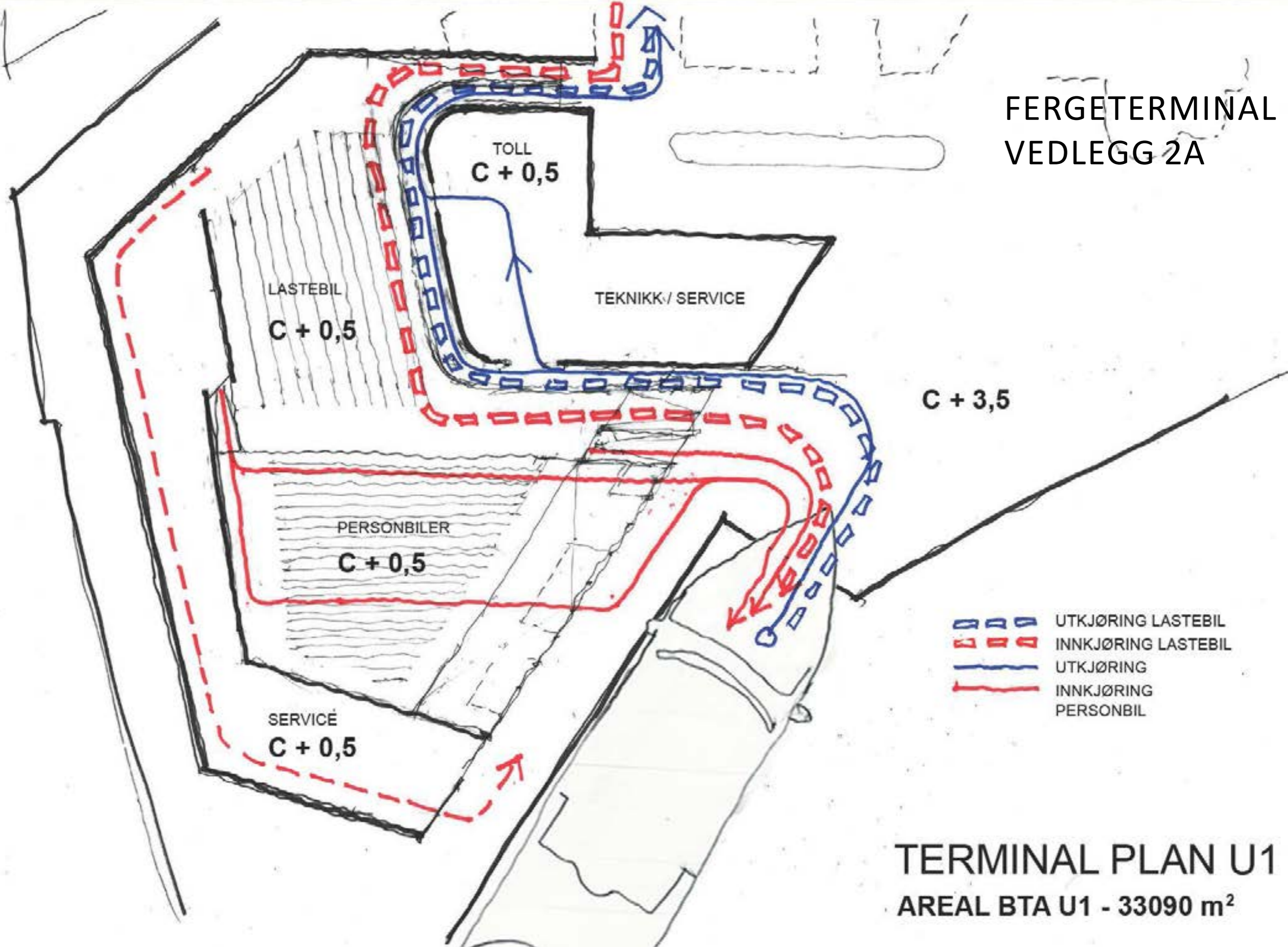
VEISYSTEM
VEDLEGG 1D

HJORTNES



RING 1

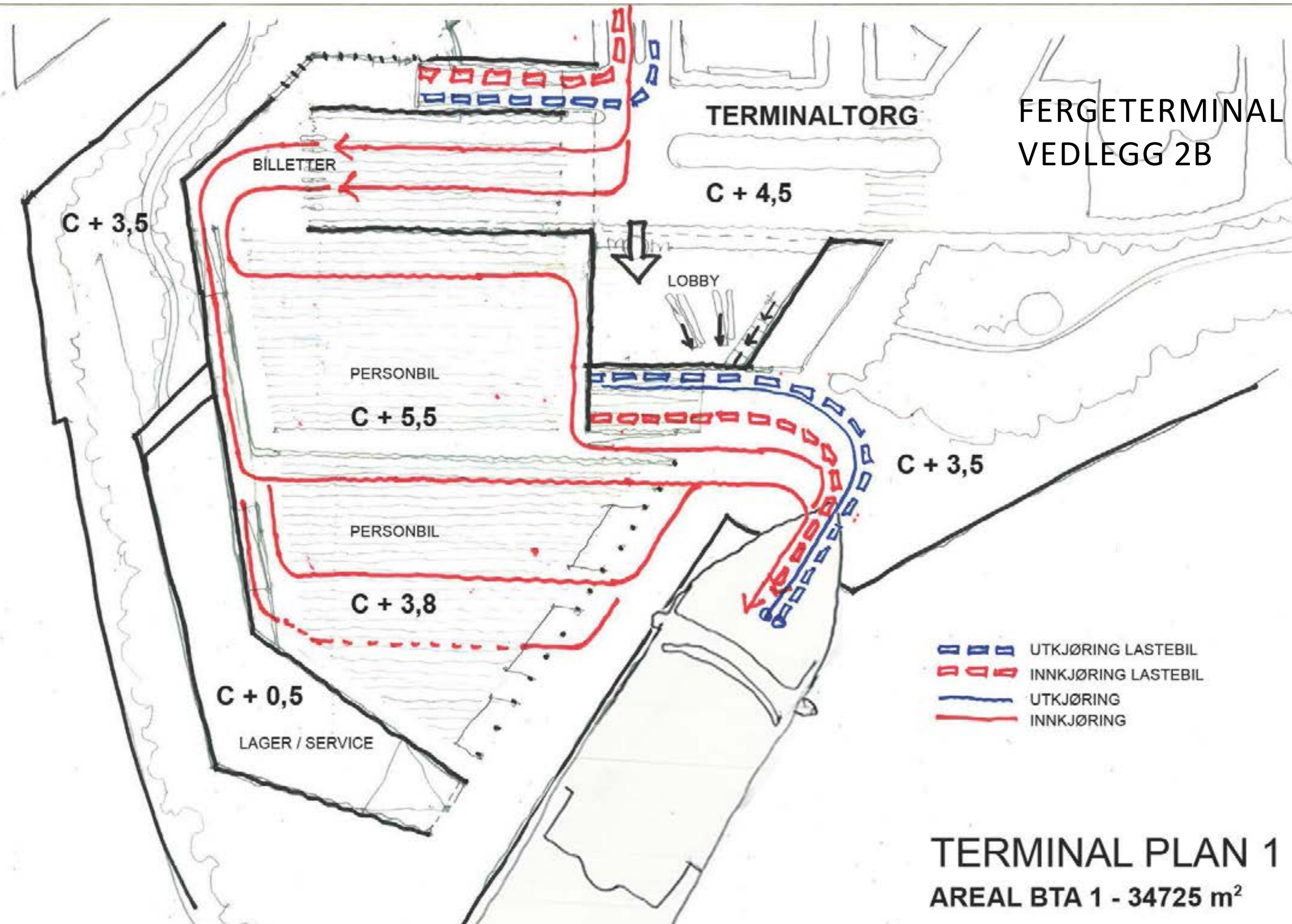
FERGETERMINAL VEDLEGG 2A



- UTKJØRING LASTEBIL
- INNKJØRING LASTEBIL
- UTKJØRING
- INNKJØRING PERSONBIL

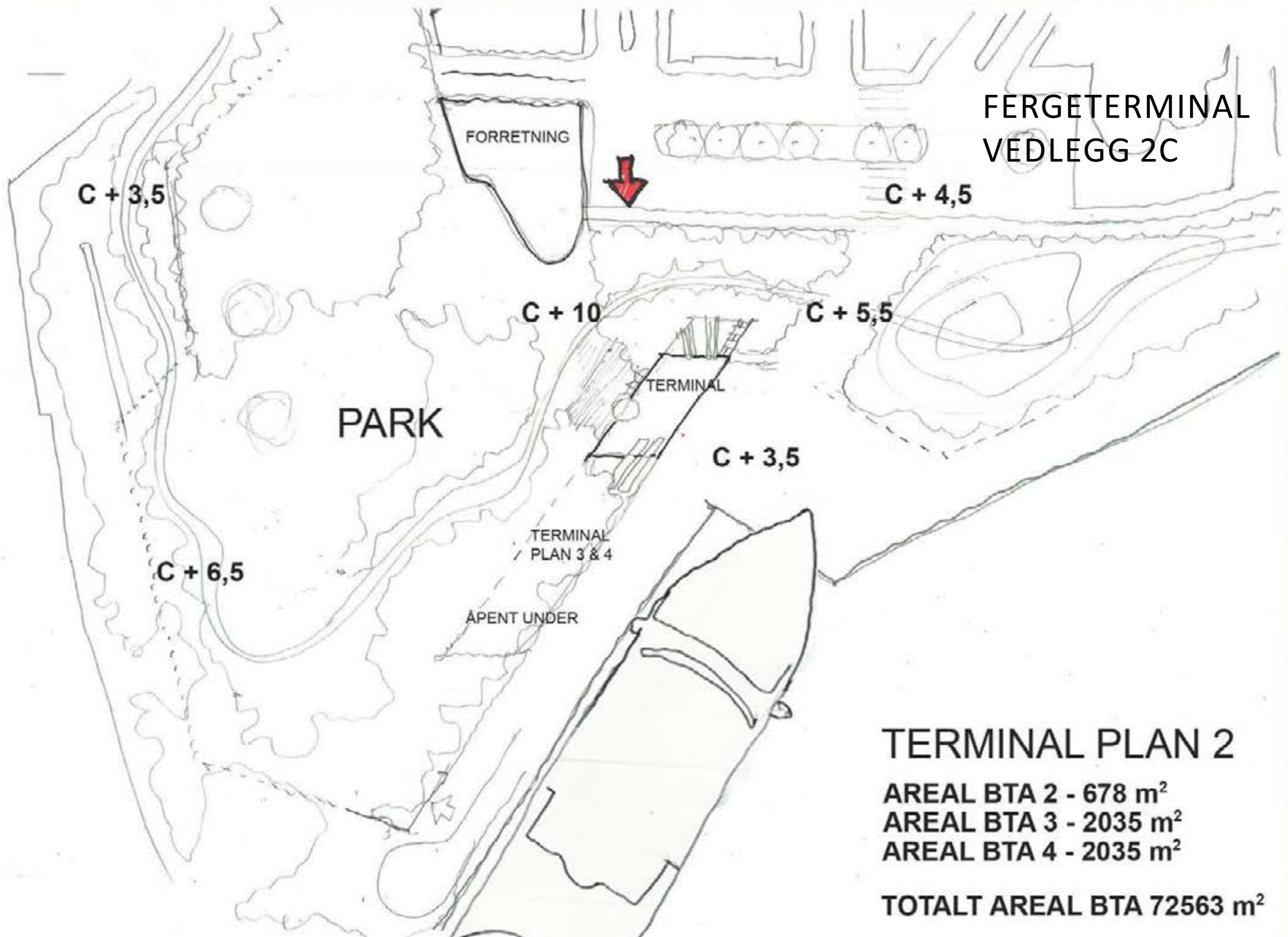
TERMINAL PLAN U1
AREAL BTA U1 - 33090 m²

FERGETERMINAL VEDLEGG 2B



TERMINAL PLAN 1
AREAL BTA 1 - 34725 m²

**FERGETERMINAL
VEDLEGG 2C**



TERMINAL PLAN 2

- AREAL BTA 2 - 678 m²**
- AREAL BTA 3 - 2035 m²**
- AREAL BTA 4 - 2035 m²**

TOTALT AREAL BTA 72563 m²

Kvaliteter ved Plansmias Filipstadforslag

- Planen er lojal mot Fjordbyvisjonen
- Stort vestvendt parkanlegg fra Tinkern til ytterst på Filipstad
- Lang, bred strand mot vest som sammen med parkanlegget vil betjene hele byen
- Ingen stor og skjemmende cruiseterminal ved Kongen
- Flytting av fergeterminalen til ytterst ved "Vorten", bedre nautisk løsning
- Terminalområde under bakken med overbygget parklokk
- Cruiseskip anløp ved dagens Filipstadkai
- Bebygget areal ca. 420.000 m² som PBEs plan
- Bedre kvartalsstruktur som forlenger byen ut til fjorden
- Lavere bebyggelse utenfor "Hans Jægers kvartal"
- Et gjennomtenkt rampesystem bringer E-18 trafikk og lokal trafikk under bakken
- Ingen Ring 1 med 15.000 ÅDT over bakken gjennom Filipstad
- Tilrettelagt for godt tilgjengelig T-banestasjon
- Tilrettelagt for ny skole ved f.eks.generaldirektørboligen
- E-18 legges i delvis lukket kulvert gjennom Filipstad området
- Legger til rette for E-18 under bakken på Frognerstranda
- Muliggjør sammenhengende parkområde fra Bygdøy til sentrum
- Gode og tydelige siktlinjer som følger byens topografi
- En flott odde på Filipstad som står naturlig til Bygdøynes og fjorden

SAMMENLIGNING

TEMA	PLANSMIE	ROM/HAV K1	PBE L2
BRA totalt	430 369 m ²	418 500 m ²	430 300 m ²
Byggehøyder min-max	3-8 etasjer	3-33 etasjer	2-12 etasjer
Kotehøyder min-max	12-33,6 moh	11,5-126 moh	12-45 moh
Brannskjærparken	95,9 daa	41,0 daa	49,0 daa
Grøntområde rundt Generaldirektørens Bolig	13,5 daa	N/A	N/A
Totalt landareal	333,6 daa	398,4 daa	415,1 daa
Utfylling i sjø ifbm. terminal	3,8 daa	25,5 daa	38,4 daa
Utfylling i sjø ved Frognerkilen	0	0	3,8 daa
Havneterminal størrelse	72,6 daa	74,3 daa	69,9 daa
Landareal ekskl. havneterminal	261 daa	324,1 daa	345,2 daa
Arealgevinst til byutvikling	76,4 daa	0	17,3 daa
Cruiseskipskapasitet	1 stk. á 200 m	1 stk. á 300m	2 stk á 320m
Øvrig terminalkapasitet	1 stk ferge + reserveplan	1 stk ferge 1 stk skip á 120m	1 stk ferge
Kontinuerlig drift for fergeterminal	Ja	Ja	Ja
E18 tunnelforlengelse	290 m	540 m	770 m
Terrengheving pga E18	Ca 2,5 m ved Torg over E18	Ca 3,5 m midt på strekningen	Ca 1,5 m ved Munkedamskr.
Filipstad Allé antall kryss	Ikke relevant	3 stk	3 stk
Fjordtrikktrasé langs	T-bane under Torget / Trikk	Frognerstranda	Frognerstranda



illustr.: Ole A. Krogness / perspektiver.no for Niels Torp AS Arkitekter MNAL