

ANALYSER

MASTEROPPGAVE I ARKITEKTUR

HØST 2014

TONJE SKAGA

Veiledere: Finn Hakonsen og Arnstein Gilberg





## INTRODUKSJON

Analysene som er presentert i dette heftet ble utarbeidet i prosjektets startfase. Analysene kartlegger situasjon, behov og muligheter i Oslo, og disse ligger til grunn for valgene jeg har tatt i utviklingen av prosjektet.

## BEFOLKNINGSVEKST OG FORTETTING AV BYGGESONEN

“Siden 1985 har Oslo hatt årlig befolkningsvekst. Fra 2004 har denne veksten vært spesielt stor. 01.01.2009 hadde Oslo 575475 innbyggere, ved inngangen til 2010 ca 586860.(...) Fremskrivningstall fra 2009 anslår en vekst på ca. 180000 innbyggere. Kommuneplanen forutsetter samtidig at markagrensa skal beholdes og at all utbygging skal skje innenfor byggesonen. En ytterligere konsentrering av arealene medfører økt utbyggingspress på eksisterende grøntområder innenfor byggesonen. Befolkningsveksten medfører også at grøntområdene benyttes av flere mennesker og belastningen på områdene øker. Når byen fortettes og utvikles er det derfor viktig med en overordnet plan som behandler grønnstrukturen innenfor byggesonen som en helhet, som sikrer at eksisterende verdifulle grøntområder for landskap, rekreasjon og økologi bevares, og som også sikrer at det etableres nye grøntområder det der er behov.”

Utdrag fra Grøntplan for Oslo, Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone



OSLO



01 GAMLE OSLO	4 1% vekst
02 GRUNERLØKKA	37%
03 SAGENE	41%
04 ST. HANSHAUGEN	38%
05 FROGNER	25%
06 ULLERN	33%
07 VESTRE AKER	33%
08 NORDRE AKER	36%
09 BJERKE	45%
10 GRORUD	37%
11 STOVNER	35%
12 ALNA	38%
13 ØSTENSJØ	43%
14 NORDSTRAND	40%
15 SØNDRE NORDSTRAND	33%

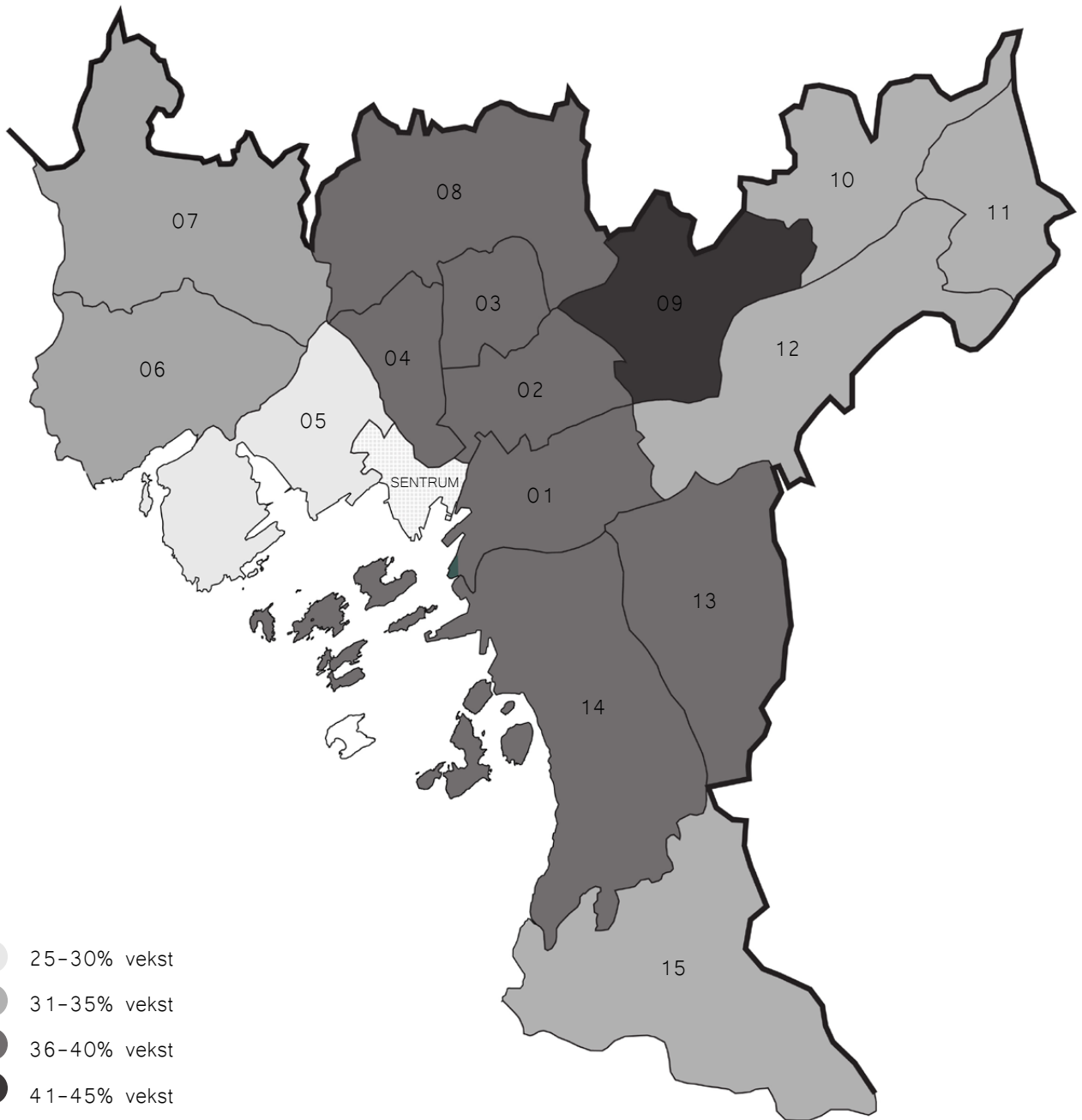
## PROGNOSER FOR BEFOLKNINGSVEKST

Oslo er blant Europas raskest voksende byer, og beregninger gjort av Statistisk Sentralbyrå, tilsier at Oslos befolkning vil øke fra 613 000 innbyggere (2012) til 834 000 innbyggere (2040) noe som tilsvarer en økning på 36%.

Kartet viser prognoser for befolkningsvekst fordelt på bydeler.

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

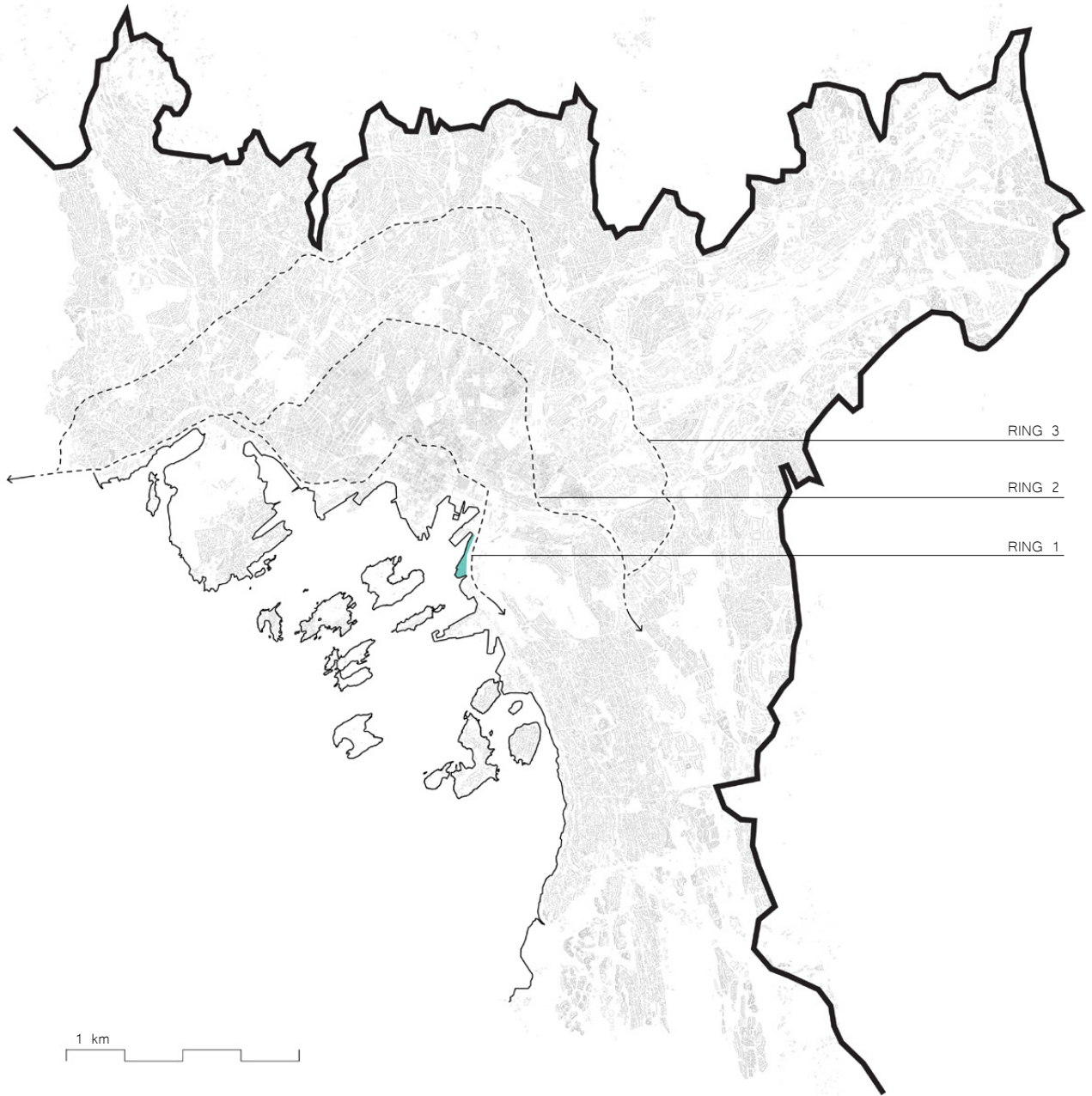




## MARKAGRENSA



Markagrensa definerer den ytre grensen av byggesonen i Oslo.





## GJENBYGDE GRØNTAREALER

Til tross for sterk fokus på bevaring av grøntarealer i byggesonen, ble grøntarealer tilsvarende 20 slottsparker bygget igjen i perioden 1996-2008.

Kilde:

<http://www.umb.no/forsiden/artikkel/gronne-lunger-blir-gra>



Slottsparken x 20 =

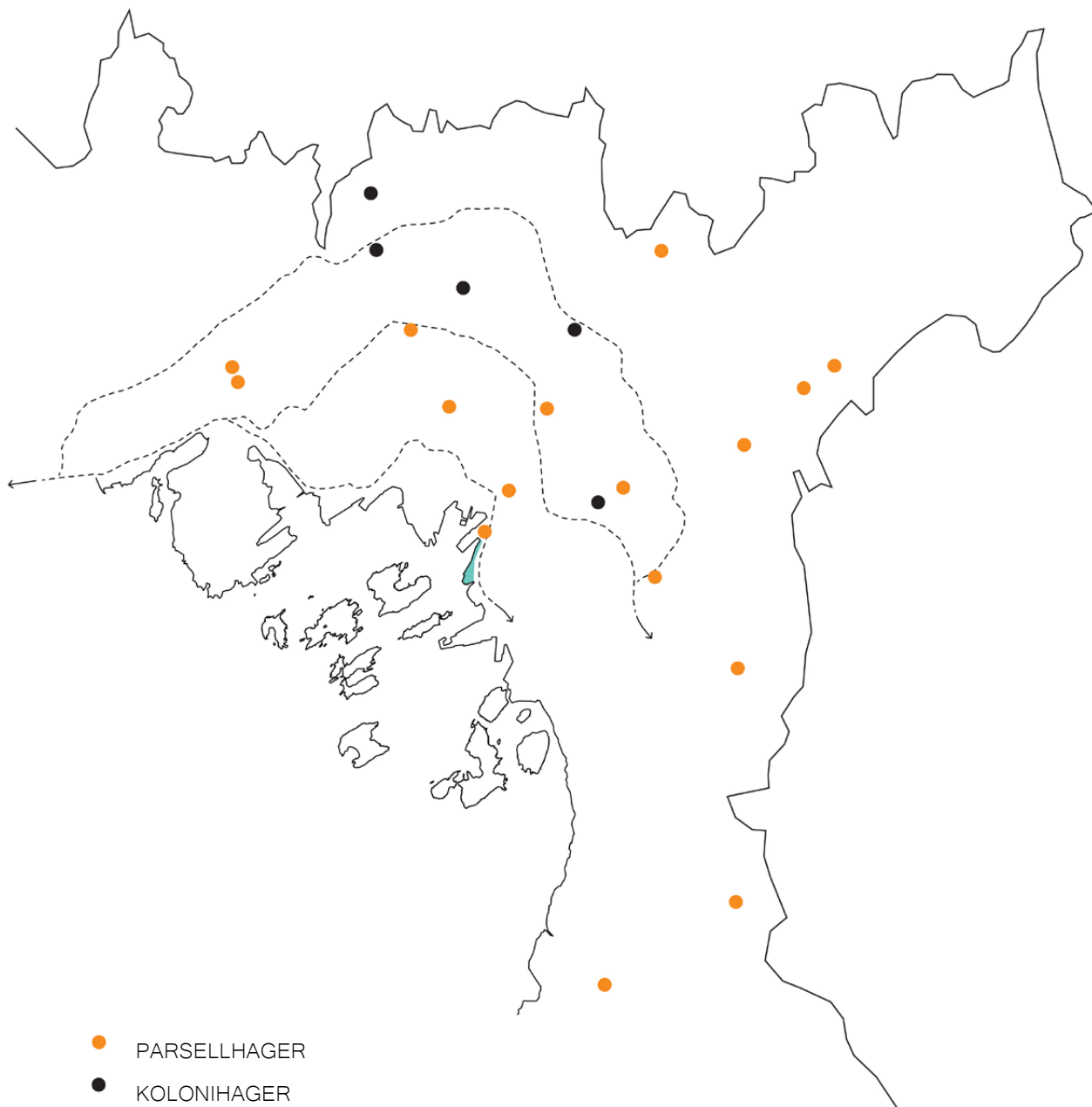
450 mål

## KOLONI- OG PARSELLHAGER



Oslo har fem kolonihager. De er svært populære og har ventelister på opptil 20 år.

Byen huser i underkant av 20 parsellhager. Disse står i fare for å forsvinne i et fortetningsperspektiv.

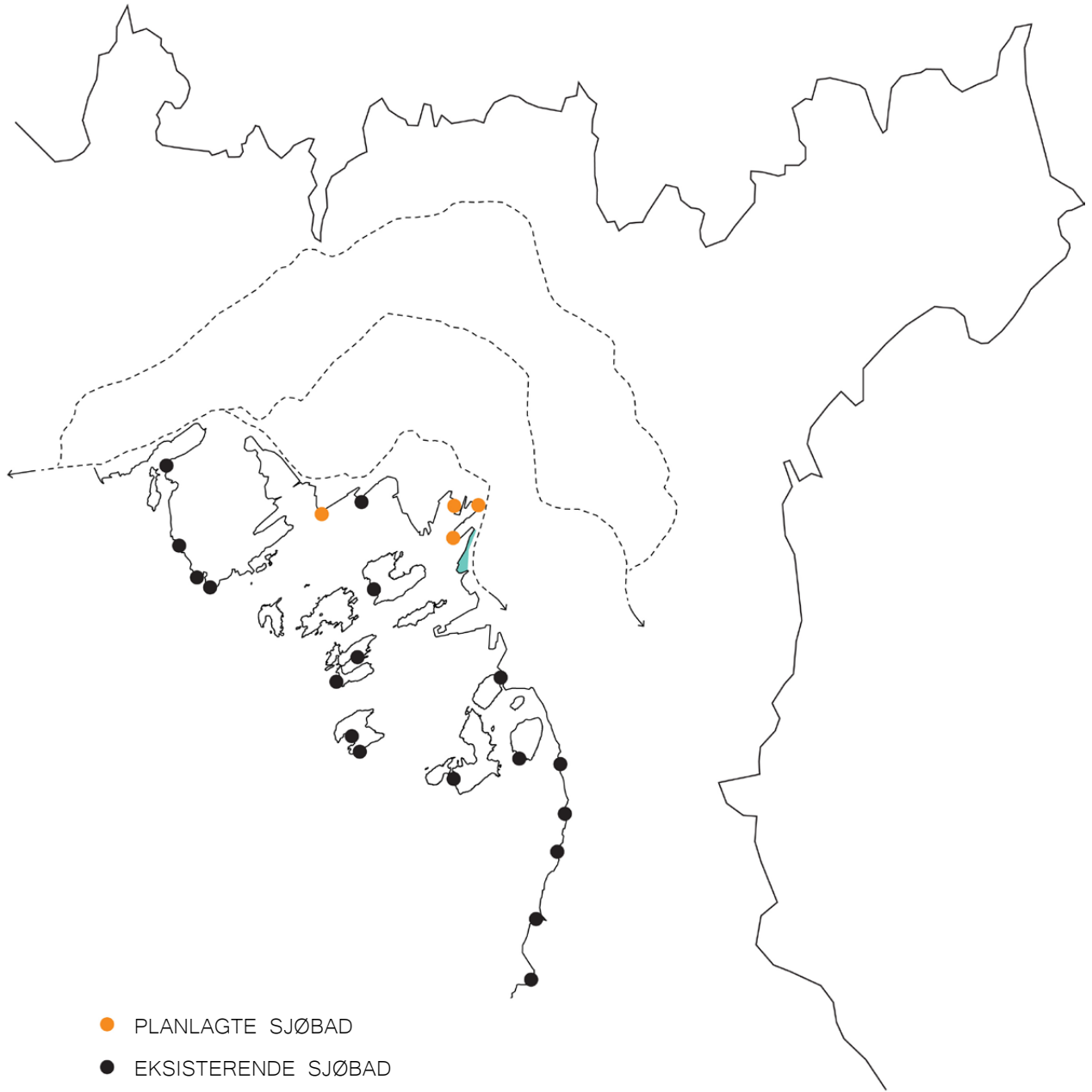


## SJØBAD OG STRENDER



I dag finnes det få sjøbad sentralt i Oslo da disse forsvant grunnet dårlig vannkvalitet og kaiutbygging på midten 1900-tallet. I dag er vannkvaliteten i indre havn god, og i forbindelse med Fjordbyplanen er det planlagt opprettet flere nye sjøbad sentralt i Oslo.





LYSAKERELVA

---

MÆRRADALSBEKKEN

---

HOFFSELVA

---

FROGNERELVA

---

AKERSELVA

---

HOVINBEKKEN

---

ALNA

---

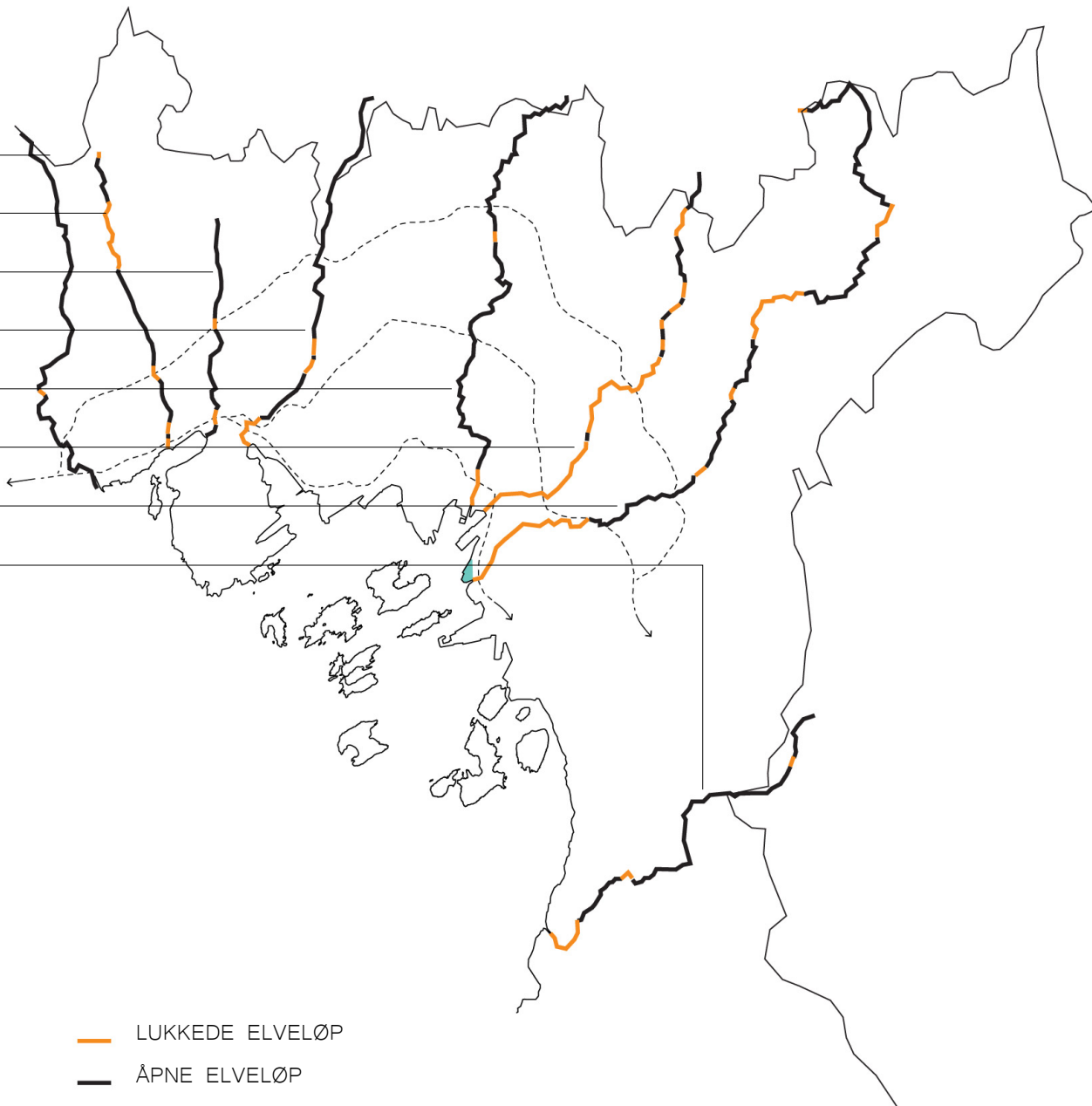
LJANSELVA

---

## ELVELØP



I dag ligger to tredjedeler av Oslos elver og bekker i rør. I Grøntplanen for Oslo fra 2010 heter det at gjenåpning av eleves hovedløp vil bidra til å danne blå-grønne korridorer mellom marka og fjorden, og samtidig styrke Oslos identitet som blå-grønn by.



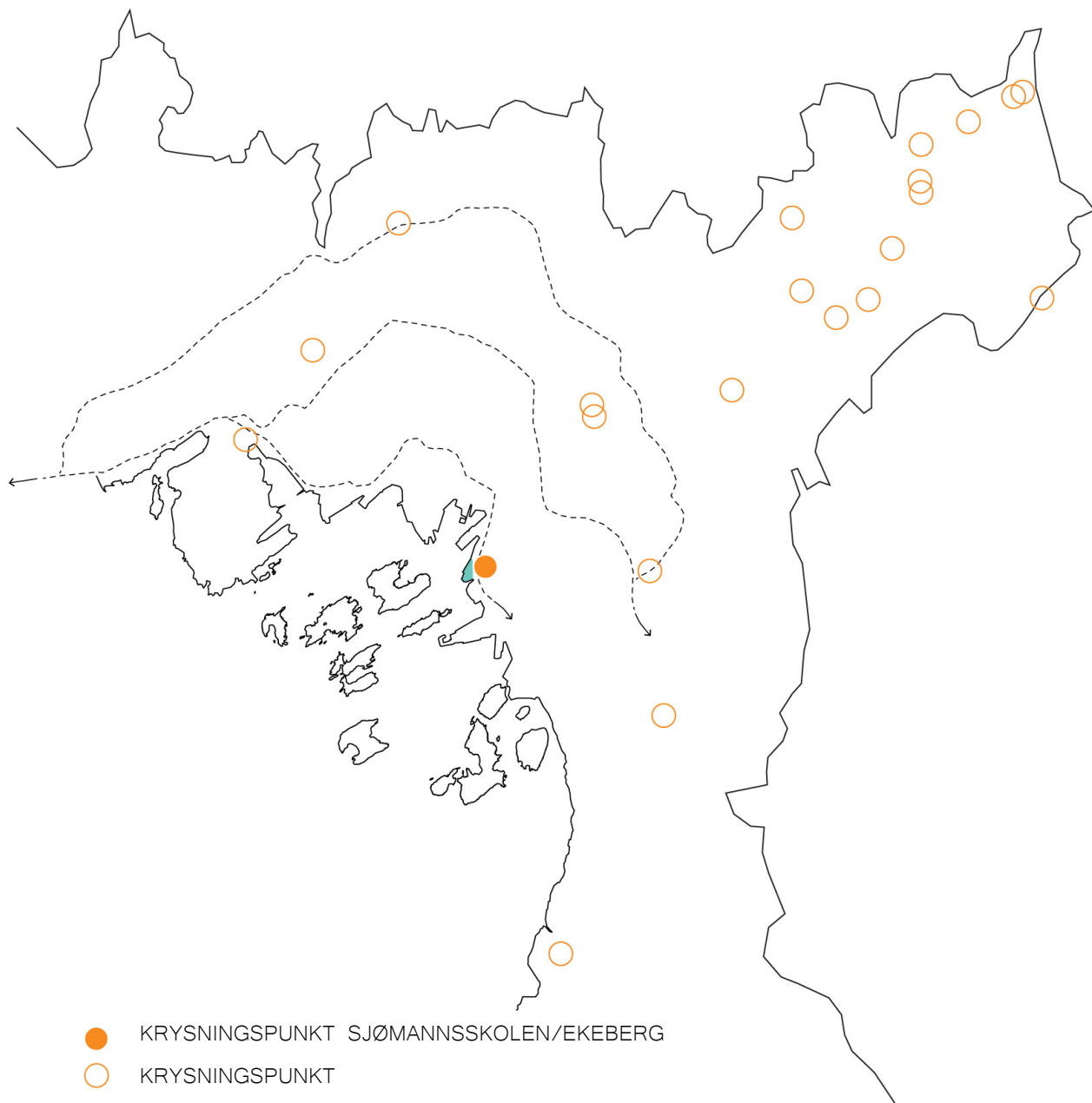
## HOVEDTURVEINETT

“Turveinettet er knyttet til sentrale deler av Oslos blågrønne struktur. Det knytter de bebygde områdene til Marka, fjorden og større grøntområder i byggesonen, og det utgjør et system av trafikksikre, grønne, opplevelsesrike ferdselsårer for fotgjengere og til dels også for syklister og skigåere.” På kartet er det markert krysningspunkter. Disse defineres som punkter “der turveien møter en større kjørevei, jernbane eller T-bane hvor turveikrysningen i dag ikke har en planmessig løsning.”

Ved Sjømannsskolen finner man i dag et slikt krysningspunkt. Det møter grøntdraget, med tilhørende turvei på Ekeberg, et trafikknutepunkt med bilvei og trikkelinje. Herfra finnes ingen direkte grønn kobling til sjøen.

Dette punktet kan spille en viktig rolle for Grønlias påkobling til turveinettet.

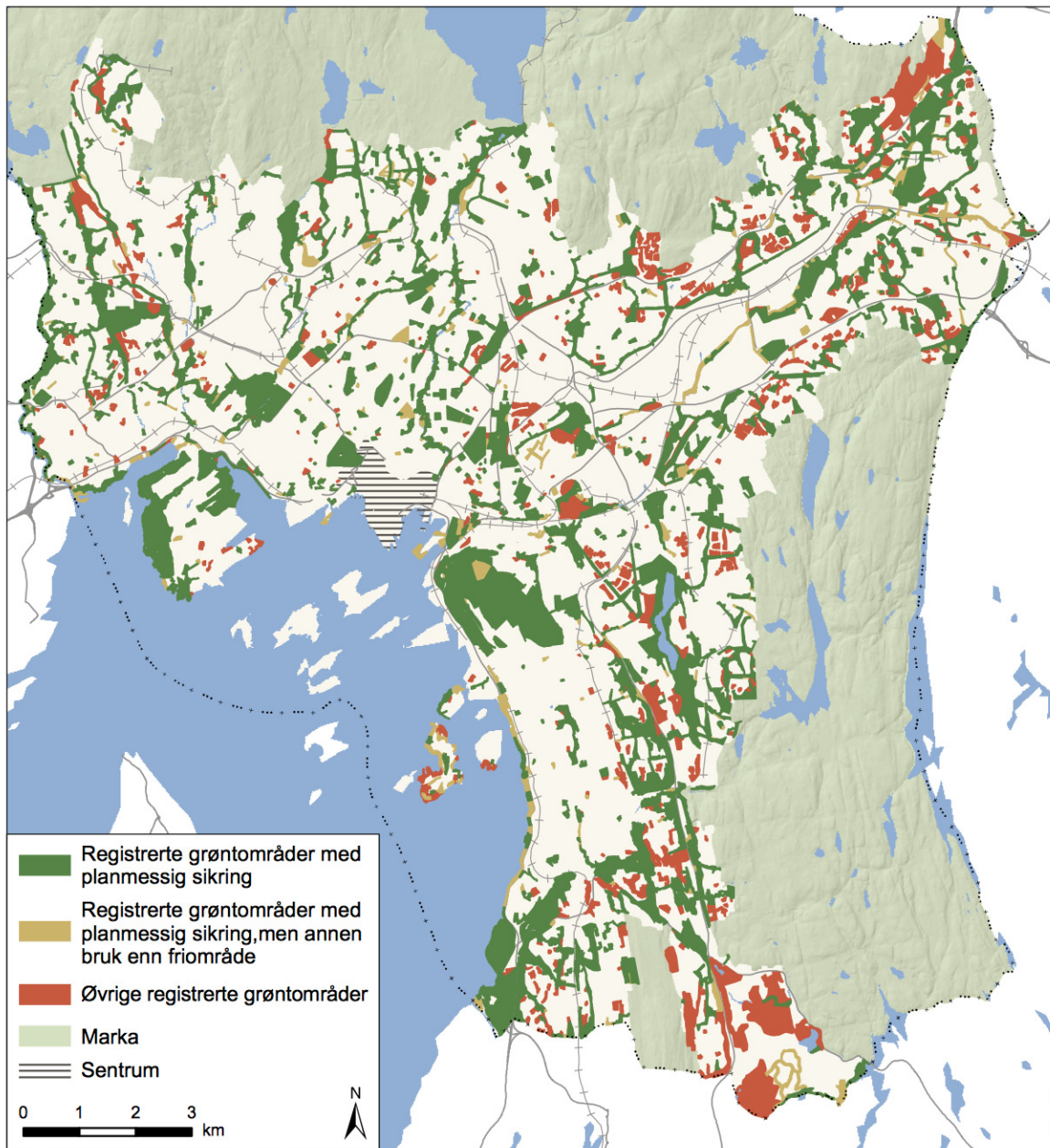
Utdrag fra Grøntplanen for Oslo



## REGISTRERING AV GRØNTOMRÅDER

I grøntplanen for Oslo er grøntområder i byggesonen nøye dokumentert. Det redegjøres for typer, størrelser, tilgjengelighet, planmessig sikring og mangel på grøntområder. Jeg refererer til dette dokumentent, og viser til eksempelkart på neste side.

[http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20\(PBE\)/Internett%20\(PBE\)/Dokumenter/dokument/planer/kommunedelplaner/Grontplan.pdf](http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/plan-%20og%20bygningsetaten%20(PBE)/Internett%20(PBE)/Dokumenter/dokument/planer/kommunedelplaner/Grontplan.pdf)



*Kart 3.4 Registrerte grøntområder. Grønne og lysebrune områder er planmessig sikret, men de lysebrune er registrert med "annen bruk". Røde områder er registrerte grøntområder uten planmessig sikring. Januar 2009.*

## FJORDBYEN

“Fjordbyen Oslo strekker seg fra Frognerkilen i vest til Sydhavna i sørøst. Det omfatter et areal på ca. 2.261 dekar og er inndelt i 11 delområder.

Fjordbyen er navnet på prosjektet hvor Oslo kommune skal frigjøre dagens arealer ut mot sjøen og benytte disse til fremtidsrettet byutvikling med bolig, rekreasjon og næring på en slik måte at byen åpnes mot fjorden. På denne måten skal fjorden bringes inn som en del av byen og åpnes til glede for Oslos befolkning. En stor del av arealene sør for Bjørvika-området vil fortsatt bli benyttet til havnevirksomhet.

Utviklingen av Fjordbyen er en historisk sjanse til å forme nye deler av byen helt fra grunnen av.

En stor del av arealet i Fjordbyen er i dag belagt med havnevirksomhet og trafikkårer. Oslo kommune ønsker å frigjøre så mye som mulig av havnearealene til byutvikling for bolig-, nærings- og rekreasjonsformål, som vedtatt av Oslo bystyre 19. januar 2000.

Arbeidet med realiseringen av Fjordbyen ble i 2003 trappet opp. Reguleringsplanen for Bjørvika ble vedtatt av bystyret i august 2003. Mellom 2003 og 2005 kom det på plass nye reguleringsplaner for Tjuvholmen og Akershusstranda samt en midlertidig reguleringsplan for containerterminal på Sjursøya.

Fjordbyplanen ble vedtatt av bystyret 27. februar 2008. Planen består av to hoveddeler. For det første er den en strategisk overordnet plan, hvor Fjordbyprinsippene vil gi de politiske føringene fra Oslo kommune for videre planarbeid i Fjordbyen som helhet og for kommende reguleringsplaner for delområdene Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund. For det andre er den et plan- og utredningsprogram for de samme fire delområdene.

Etter bystyrets vedtak om ny reguleringsplan for Sydhavna 26. august 2009, er områdene sør for Grønliå nå å betrakte som rene havneutviklingsområder. Dette innebærer at Fjordbyplanens vedtak knyttet til Alnas utløp er utgått.”



Utdrag fra beskrivelse om Fjordbyplanen  
[http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/om\\_fjordbyen/](http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/om_fjordbyen/)



## HAVNEPROMENADEN

Havnepromenaden er et av de bærende elementene i Fjordbyen og skal ha en gjennomgående struktur som knytter havnefronten sammen fra Frognerkilen i vest til Alnas utløp i øst. Promenaden skal tilrettelegges for opphold for ulike brukergrupper, ha et variert møte med vannet innenfor hvert delområde på strekningen som helhet og skal være tilgjengelig hele døgnet.

White og Rodeo har utviklet et forslag til prinsipp- og strategiplan. Her er vist helhets- og etableringsprinsipper fra deres arbeide.



Etableringsprinsipp

## HAVNEPROMENADEN



### FILIPSTAD BYUTVIKLING

2-3000 nye boliger  
9000 nye arbeidsplasser  
Ferge-terminal og piri for store cruiseskip  
Skole for 840 elever  
Barnehager

### BISPEVIKA + SØRENGA BYUTVIKLING

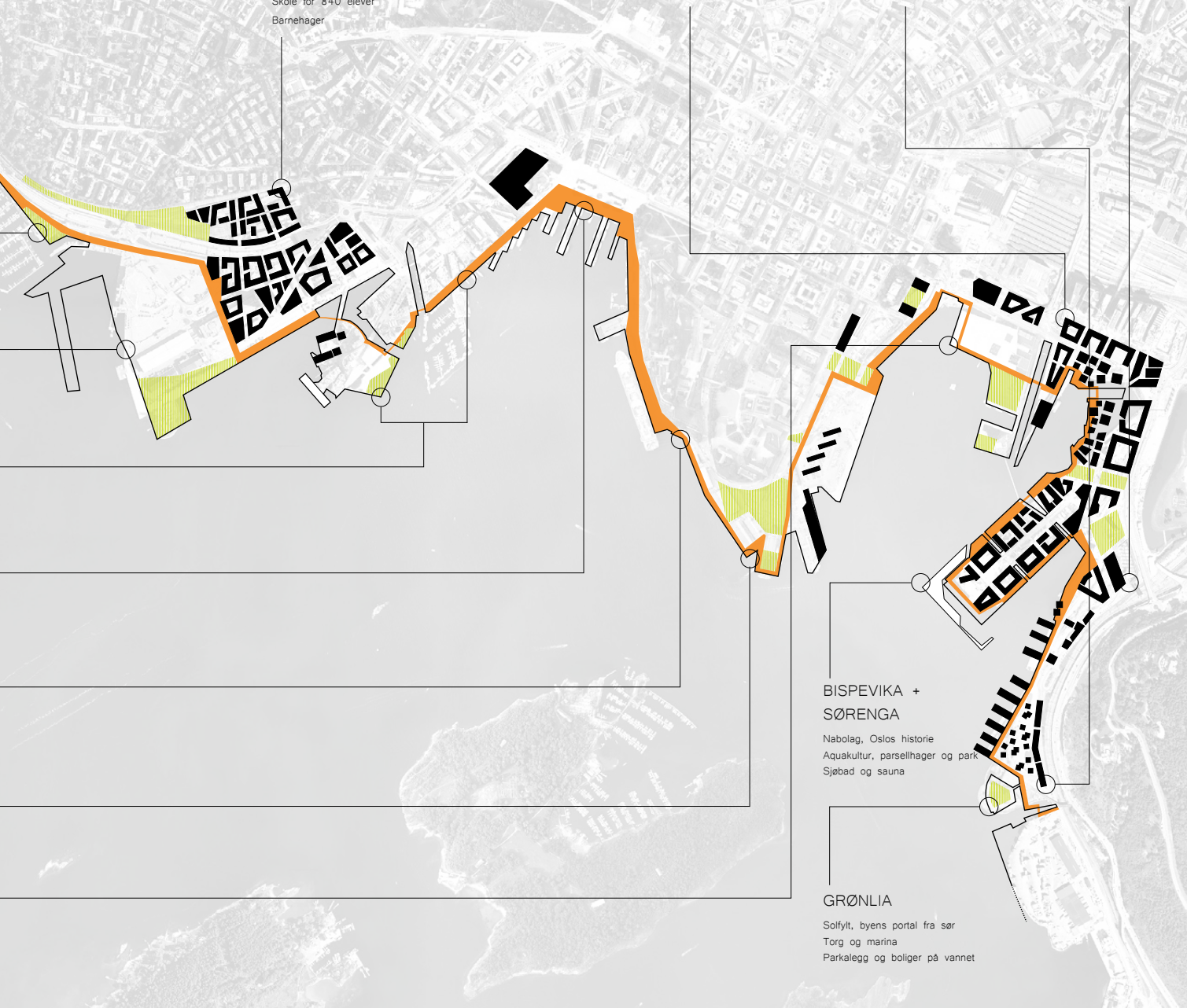
50000 m<sup>2</sup> bolig- og næringsarealer  
Boliger mot sjøen, næring mot Barcode

### GRØNLIA BYUTVIKLING

38500 m<sup>2</sup> bolig- og næringsareal  
90% av arealer er avsatt til boliger  
ca 1500 nye boliger

### LOHAVN BYUTVIKLING

46600 m<sup>2</sup> næringsareal  
Forretninger, kontor, hotell, bevertning og  
allmennnyttige formål, blant annet skole



### BISPEVIKA + SØRENGA

Nabolag, Oslos historie  
Aquakultur, parselhager og park  
Sjøbad og sauna

### GRØNLIA

Solfyllt, byens portal fra sør  
Torg og marina  
Parkalegg og boliger på vannet

NATIONALTHEATRET

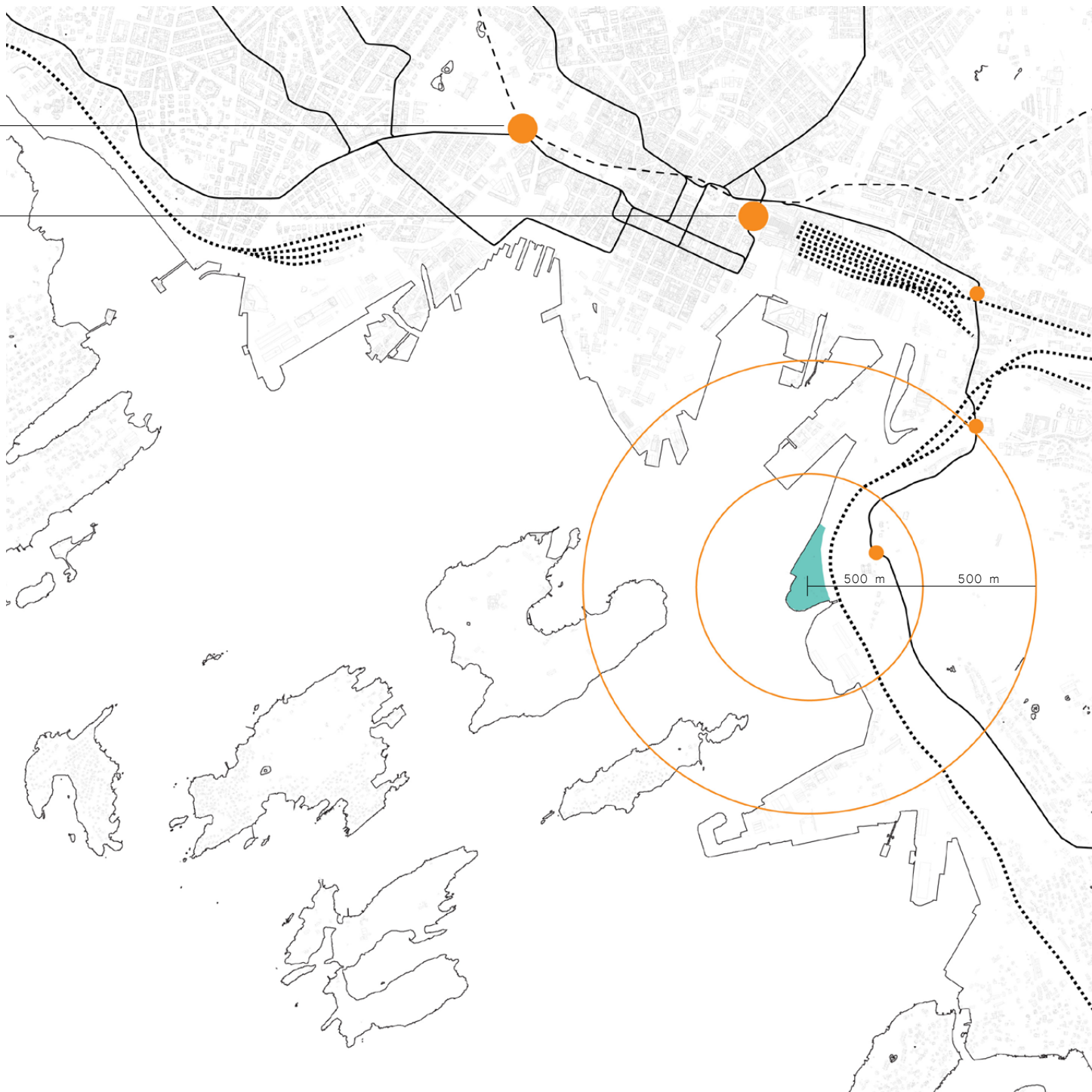
---

JERNBANETORGET

---

## KOLLEKTIVTRAFIKK PÅ SKINNER

-  Kollektivknutepunkt
-  Nære trikkestopp
-  Trikk
-  T-Bane
-  Tog



## KOLLEKTIVTRAFIKK PÅ VANN

Kartet viser rutebåter i indre Oslofjord som knytter byen opp mot øyene.



Rutebåttrasé



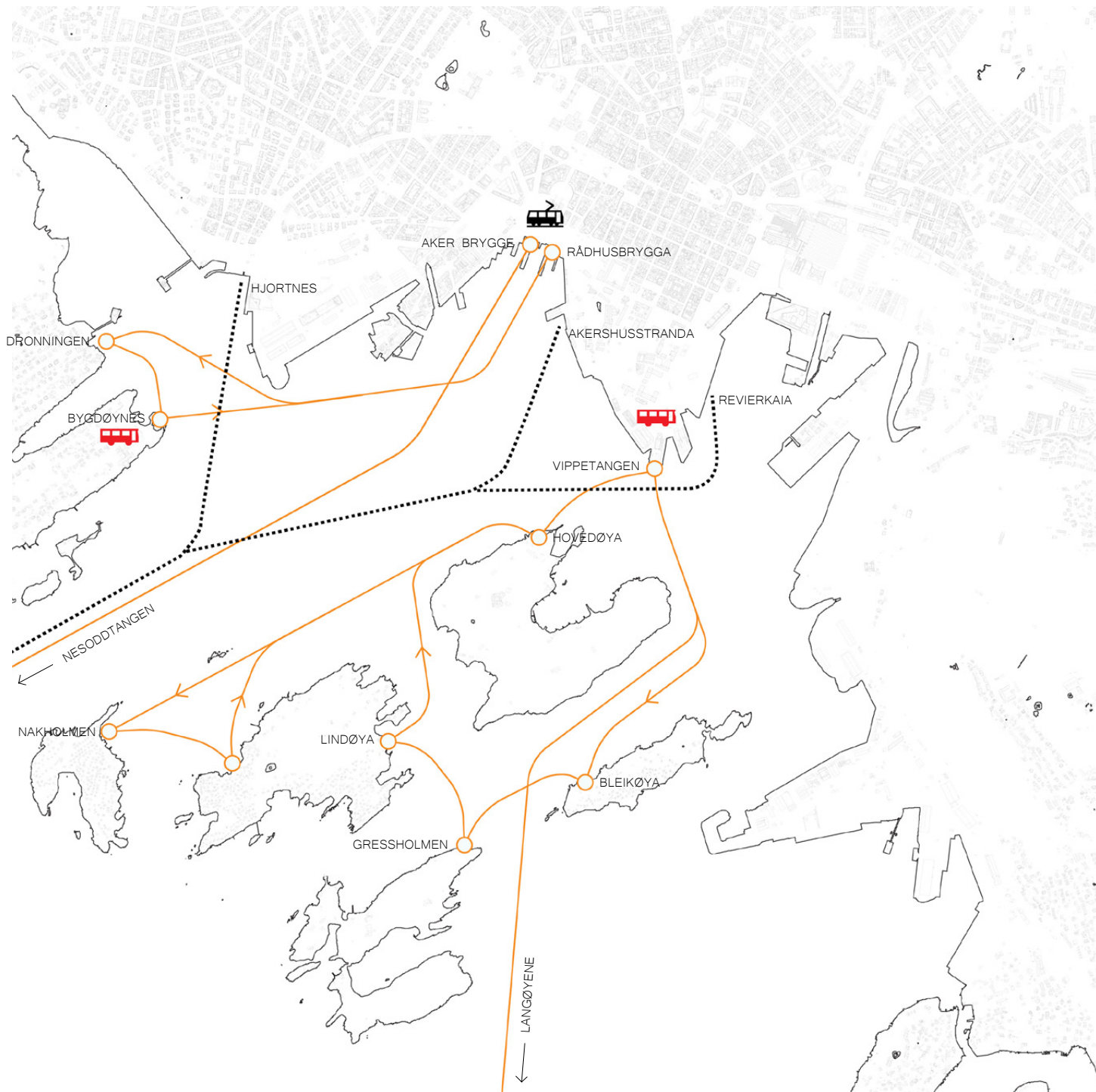
Utenlandsferger- og cruiseskiptrasé



Båt møter buss






Båt møter trikk



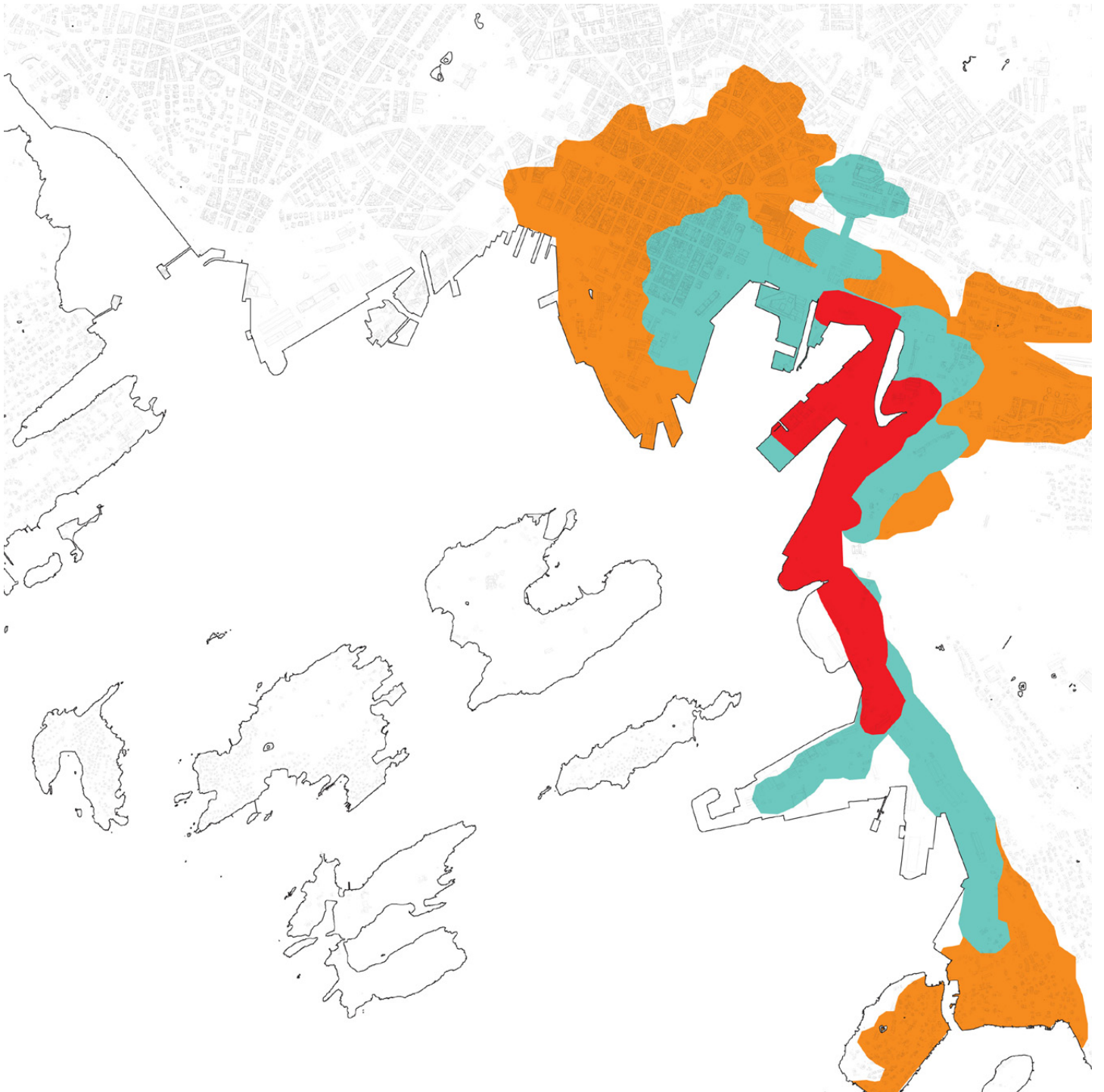
## SYKLE DIT

Kartet viser hvor lang man når på sykkel fra Grønlia med en middels høy fart, anslått til 17 km/h på henoldsvis

-  5 minutter
-  15 minutter
-  30 minutter





Det er tatt hensyn til stigning og fremkommelighet.  
Kilde: sykledit.no





## BYUTVIKLING I NÆROMRÅDET

Kartet viser uddrag fra forslag til prinsipp- og strategiplan for havnepromenaden (White og Rodeo).

-  Bolig
-  Næring
-  Kultur
-  Byrom/park



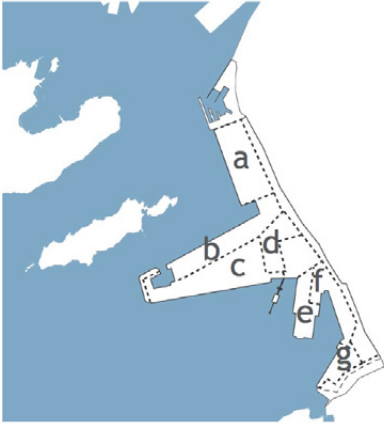
## OSLO HAVN

Kartene er hentet fra Estetisk veileder for Sydhavna fra 2010. Kartene viser bruk av havneområdet samt forslag til etablering av grønnstruktur. Det foreslås en grønn buffersone mellom Grønli og det planlagte planlagte terminalområdet.

Kilde: <http://www.oslohavn.no/filestore/PDF/2014/>

EstetiskVeilederSydhavnamai2010.pdf

## TERMINALENE



68) Tarskipper



69) Sløer



70) Containere



71) Containerkran

- a** Kongshavn: toll, mattilsyn, ro-ro, containeromlastning, containerdepot
- b** Sjursøya nord: tørrbukk
- c** Sjursøya syd: containerterminal
- d** Sjursøya øst: våtbukk

- e** Kneppeskjærustikkeren: stykkgods
- f** Bekkelagskaia: ro-ro, bil-omlastning, containeromlastning
- g** Ormsundkaia: fleksibel havne-virksomhet, ro-ro, stykkgods, bilomlastning, containeromlastning

## GRØNTSTRUKTUR



141) Klatreplanter på stålwirve



142) Mossveien: klatreplanter i skrånning



143) Menneskeskapt landskap i bufferoner

**GRØNTSTRUKTUR** Grøntstruktur omfatter alle grønne elementer som er bevisst plassert i form av rekker, klynger eller flater.

Den grønne strukturen i Sydhavna manifesterer seg i bufferzonene mot de tilgrensende nærområdene, og langs atkomstvei og forstøtningsmur mot E18, slik at det etableres en ramme rundt havna. En gjennomtenkt bruk av planter i sekvenser, som forholder seg til områdets andre elementer, er nødvendig. Havneområdet må tenkes på som et urbant/semi-urbant sted, og ikke som en isolert havneflate.

Grøntstrukturen bør ikke skjule havnearealet, men heller agere som en overgangssone mellom de ulike landskapskarakterene, og utformes som et lett slør som binder sammen de ulike elementene. Det grønne "sløret" kan være med på å myke opp havnelandskapets ytterkanter, og på den måten være en premiss for utforming av de grønne rommene.

Grøntstrukturen i selve havneområdet befinner seg på to nivåer, horisontalt langs havneveien og vertikalt på forstøtningsmuren mot E18. Etablering av trær og klatreplanter vil være et av hovedgrepene for å skape en lesbar lineær struktur langs havneflaten, som i dag er uten en klar retning.