

FJORDBYPARKEN – EN GRØNN GAVE TIL OSLO



FJORDBYPARKEN

En grønn gave til Oslo

Byråd Hanne E. Marcussen
Byrådsavdeling for byutvikling
Oslo kommune
E-post: byutviklingsbyrad@byr.oslo.kommune.no

Fjordbyparken - alternativt forslag til områderegulering på Filipstad

Vi viser til møte med byråd Hanne Marcussen 21. desember 2015 der vi presenterte vårt alternative forslag *Fjordbyparken* for områderegulering av Filipstad. Vi oversender med dette skisse av vårt forslag og viser til tidligere oversendte illustrasjoner i Powerpoint-format. Vi ber om at dette forslaget vurderes på linje med forslaget fra Plan- og bygningsetaten.

Vi ønsker at byrådet utreder *Fjordbyparken* nærmere slik at dette alternativet kan bli vurdert på lik linje med PBEs forslag når saken kommer opp til politisk behandling. Vi vil spesielt peke på at vårt forslag for E-18 og Ring 1 må utredes slik at den tunnelen Vegvesenet utreder ikke blir stående som eneste alternativ.

Filipstad er et stort og viktig område for byutviklingen i Oslo og for realisering av Fjordbyplanen. For over to år siden fremmet Plan- og bygningsetaten (PBE) sitt forslag til områderegulering. Våre organisasjoner har følt at PBE ikke har ønsket medvirkning fra oss eller villet lytte til våre innvendinger. Vi har derfor utarbeidet et alternativt forslag kalt *Fjordbyparken*. *Fjordbyparken* har framkommet gjennom en plansmie i mars 2012, initiert av Skarpsno og Gimle Vel og Ruseløkka og Skillebekk beboerforening, med betydelig medvirkning fra befolkningen. Plansmias fagteam med Niels Torp Arkitekter AS og Sivilarkitekt Arne Sødal MNAL har kvalitetssikret planen med nødvendig dokumentasjon og illustrasjoner slik at den kan presenteres for byrådet som et alternativt forslag for områderegulering av Filipstad. *Fjordbyparken* støttes av Oslo Byes Vel, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus og Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo, og den er støttet av et enstemmig Bydelsutvalg Frogner.

Fjordbyparken og forslaget fra Plan- og bygningsetaten ble diskutert på et folkemøte i september 2013 med daværende byråder Bård Folke Fredriksen og Ola Elvestuen, samt Anders Røberg Larsen og Øystein Sjøtveit fra opposisjonen. Den oppdaterte versjonen av *Fjordbyparken* ble presentert på et åpent folkemøte høsten 2015 der oppslutningen fra befolkningen ble bekreftet. Bedre forbindelse mellom byen og fjorden, god tilpasning til bydelens og Frognerkilens særpreg, mindre miljøproblemer fra gjennomgangstrafikken, samt en effektiv offentlig transport er viktige momenter.

E-18 og Ring 1

Fjordbyparken tar hensyn til disse momentene ved å se områdereguleringen for Filipstad i sammenheng med Frognerkilen. Framføring av E-18 er her sentral. I vårt alternativ *Fjordbyparken* lar vi E-18 gå som i dag på dagens nivå fra Operatunnelen og gjennom Filipstad. Men området rundt generaldirektørens bolig og videre vestover fylles opp ca. fem meter slik at E-18 får et lokk de første 150 meter etter tunnelutløpet. Torg og idrettshall kan plasseres på dette lokket. Ring 1 flettes inn på E-18 som i dag gjennom eksisterende rundkjøring slik at Ring 1 ikke vil belaste Filipstad med trafikk. Dette gjør at E-18 ikke blir en barriere. Både Tinkern og Generaldirektørboligen videreføres som en park over E-18 med skråning ned mot sjøen. På den måten bindes bydelen og fjorden sammen uten å måtte utføre en kostbar nedsenking eller nedgraving av E-18. Kun en 250 meter lang strekning holdes åpen på grunn av Vegvesenets sikkerhetskrav. Denne omkranses av næringsbebyggelse som vil fungere som en urban lyddemper og hindre spredning av støy og forurensning til bydelen rundt. Denne løsningen åpner mulighet for at E-18 i framtida kan graves ned og/ eller dekkes over langs Frognerstranda. Sammen med nedlegging av togsporene ville dette forvandle Frognerstranda fra en sterkt trafikkert motorveg til et svært attraktivt område for Oslos befolkning.

Vi er kjent med at Vegvesenet på oppdrag fra styringsgruppa for Oslopakke 3 utreder en såkalt kort tunnel fra Operatunnelens utløp til et stykke forbi Hjortnæs. En slik tunnel vil hindre at E-18 i framtiden kan gå under et lokk langs Frognerstranda. Vi har derfor hatt flere møter med Vegvesenet der Vegvesenet har gitt uttrykk for at de kan utrede vår løsning for E-18 og Ring 1, men da må de få et oppdrag om å gjøre det. Vi anmodet derfor styringsgruppa for Oslopakke 3 om å gi Vegvesenet dette oppdraget, men konklusjonen fra møtet i styringsgruppa 14.09.2015 var: " Styringsgruppen for Oslopakke 3 viser til at det er Oslo kommune som er ansvarlig planmyndighet for område-reguleringsplanen for Filipstadområdet. Kommunen er rette vedkommende for en vurdering av forslåtte alternativ for fremføring av E18 gjennom Filipstad og påkobling av Ring 1 i forbindelse med arbeidet med områdereguleringsplanen for Filipstad. Styringsgruppen er kjent med at forslaget er tatt opp med kommunen ved flere anledninger og legger til grunn at kommunen behandler forslaget i den ordinære plan- og høringsprosessen."

Fergeterminalen og park

Det andre hovedgrepet i *Fjordbyparken* er å flytte fergeterminalen for Color Line til odden sørøst for dagens fergeterminal og legge all parkering og terminalvirksomhet under et lokk. Kjøring fra avkjøring fra E-18 til terminal legges under lokk med lokalgate over. Dette frigjør kanskje Filipstads mest attraktive område for boliger, små næringsvirksomheter og allmenne formål. Flyttingen gjør at vi får en stor sammenhengende park på størrelse med St. Hanshaugen fra Tinkern, ut til Filipstadodden og inn mot Tjuvholmen. Parken får en vestvendt strandlinje mot Frognerkilen med mulighet for å anlegge badestrand. *Fjordbyparkens* areal satt av til park er større enn det kravet bystyret har satt for reguleringen av Filipstad.

Vi foreslår å bruke eksisterende kai på Filipstad til cruisebåt og unngår dermed å etablere en ny cruisebåthavn i Frognerkilen. Den foreslåtte overdekte fergeterminalen kan også brukes som cruisebåttterminal. Ved fergeleiet anlegges det et velkomsttorg som også vil betjene cruisetrafikken. Her kan hoteller, restauranter og forretninger etableres, og her kan de reisende finne busser og drosjer.

Gang/ sykkelveger og kollektivtrafikk

Det er planlagt sammenhengende gang- og sykkelveier langs sjøen fra Tjuvholmen til Bygdøy. Siden syklistene har ulik hastighet vil det bli tre sykkeltraseer gjennom Filipstad: Én for hurtigsyklister, én for vanlige syklister og én for tursyklister.

Sentralt på Filipstad tilrettelegges det for T-banestasjon med ny tunnel fra Homansbyen/ Bislett og Solli plass og videre for eksempel via Bygdøy til Fornebu. Alternativt føres Fjordtrikken gjennom bydelen og videre til Skøyen. I tillegg vil Filipstad bli betjent både av lokale og regionale busser.

Utforming

I *Fjordbyparken* er bebyggelsen på Filipstad brutt opp i små kvartaler oppdelt i enkeltbygninger på mellom 3 og 8 etasjer, med unntak av Hans Jægers kvartal (nærmest Tjuvholmen) som har bygninger opp til 11 etasjer. En gjennomsnittlig bygningshøyde på 6 etasjer vil harmonere med bydelen bak. Til tross for lavere bygninger enn i Plan- og bygningsetatens forslag, er den totale utnyttelsesgraden den samme. Utbyggingspotensialet er 443.000 kvadratmeter, uten at det er nødvendig å foreslå høyhus. Gatene er holdt smalest mulig med unntak av 4-felts gater fra avkjøringsrampene til E-18 til fergeterminalen. Utbyggingsmønsteret gir rom for en høy andel boliger. *Fjordbyparken* legger opp til 54 prosent boligandel. Heving av bygulvet gjør at nødvendige kjellere for parkering legges under gater og plasser uten vesentlig oppgraving av eksistert terreng. Dette eliminerer den omfattende massetransporten PBE's plan vil medføre.

Bebyggelsen er lagt slik at den åpner for siktlinjene til sjøen fra Huitfeldtsgate, Parkveien, Tinkern og fra Generaldirektørens bolig slik at vi får gjenskapt et landskap som knytter bydelen til sjøen. Sentralt etableres en stor samlende bydelsplass med skole og idrettsbygg som vil binde bydelen sammen til et hele. Halvparten av takene og 1/3 av fasadene kan utstyres med solfangere og gjøre Filipstad med lavenergihus til en bydel med null utslipp fra bygningene.

Fjordbyparken vil gjennom disse plangrepene legge til rette for en levende bydel tilpasset og knyttet til bydelene rundt og med en tilgjengelig grønn sjøfront til glede for hele Oslos befolkning – slik befolkningen har bedt om gjennom plansmieprosessen.

Kostnader

Vi har engasjert Asplan Viak AS til å foreta en uavhengig sammenligning av de viktigste planelementene som skiller Fjordbyparken fra PBEs forslag. Det viser seg at Fjordbyparken vil være bortimot 1,8 milliarder kroner rimeligere å gjennomføre enn PBEs forslag og at differensen blir ca. 3 milliarder hvis vi tar med verdien av de grønne arealene.

Alle kostnadstall i millioner norske kroner

Kostnadselement	Oslo Havn	PBE	Fjordbyparken
Fergeterminal	1 200	1 200*	1 400**
Cruisebåthavn (Filipstad/Vippetangen)	460	510	120
Løsning E-18 og Ring 1	2 500***	2 500***	900****
Kostnader	4 160	4 210	2 420
Fradrag verdi park (7,5 pr. dekar)	- 300	- 367	- 750
Økt verdi av bygninger pga. nærhet til strand/park	0	0	- 700
Kostnad minus verdiøkning	3 960	3 843	970

Fradragsposter er beregnet av arkitekt Arne Sødal basert på beregningsmetode i Asplan Viaks rapport. * Informasjon fra Oslo Havn v/ Vidar Fiskum
** Inklusive parklokk kostnadsberegnet til 200 millioner kroner av arkitekt Niels Torp
*** Aftenposten reportasje desember 2014
**** Sammenlignende beregning utført av arkitekt Arne Sødal av E-18 uten senking, hevet bygulv og mindre lokk, samt lokk over innkjøring til fergeterminal
Verdiøkning på 700 millioner kroner vil komme grunneier til gode.
Verdien av park og strand anslått til 750 millioner kroner vil komme befolkningen til gode.
Kostnadsbesparelsen på 1 740 – 1 790 millioner kroner kommer stat og kommune til gode.

Rapporten fra Asplan Viak AS er vedlagt.

Kopi: Byråd Lan Marie Nguyen Berg

Hilsen

Gjermund Andersen	Ole Rikard Høisæther	Eivind Bødtker	Audun Engh	Erik Karlsen
Naturvernforbundet	Oslo Byes Vel	Kontaktutvalget	Skarpsno og Gimle Vel	Ruseløkka og killebekk beboerforening
Oslo og Akershus		for velforeninger		

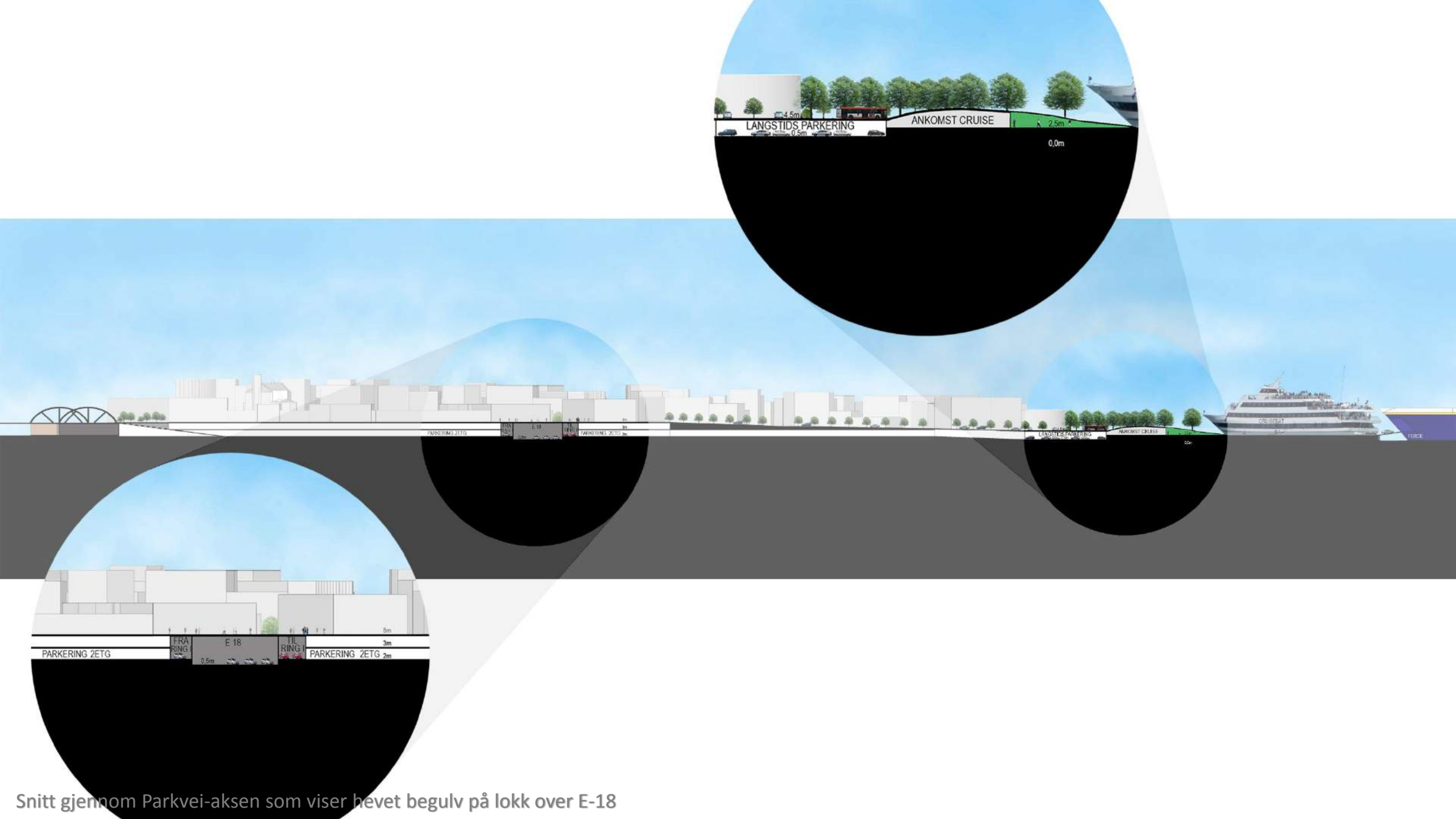




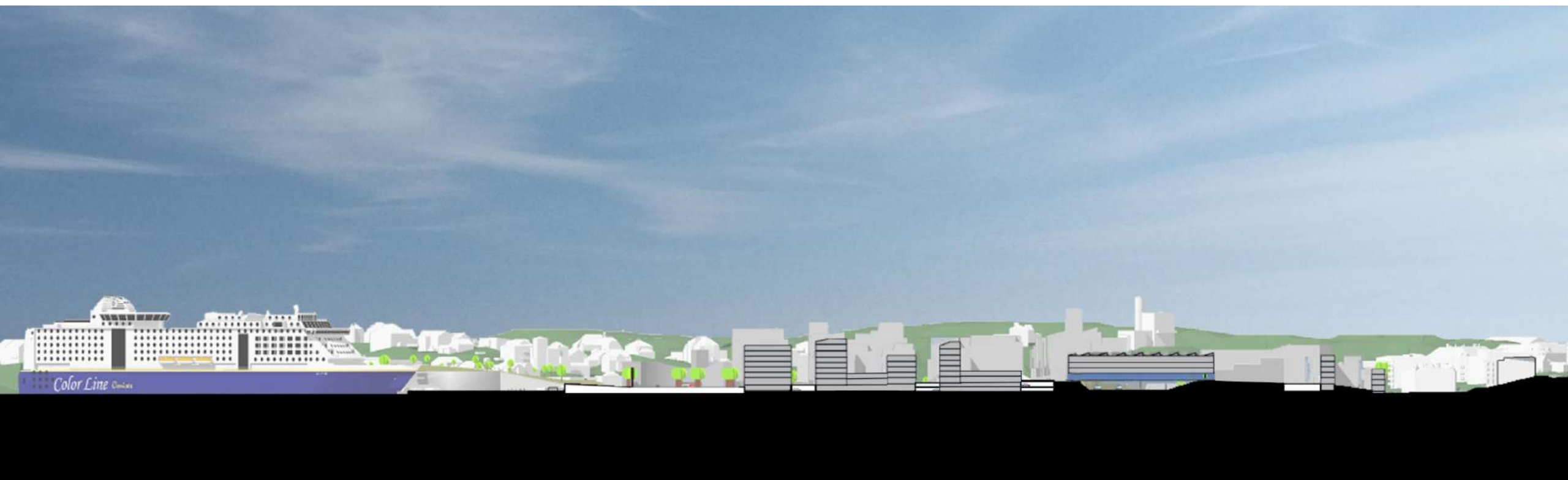
Fjordbyparken oppfyller alle krav til funksjoner i Fjordbyplanen



Oversiktsbilde fra sjøen av Fjordbyparken



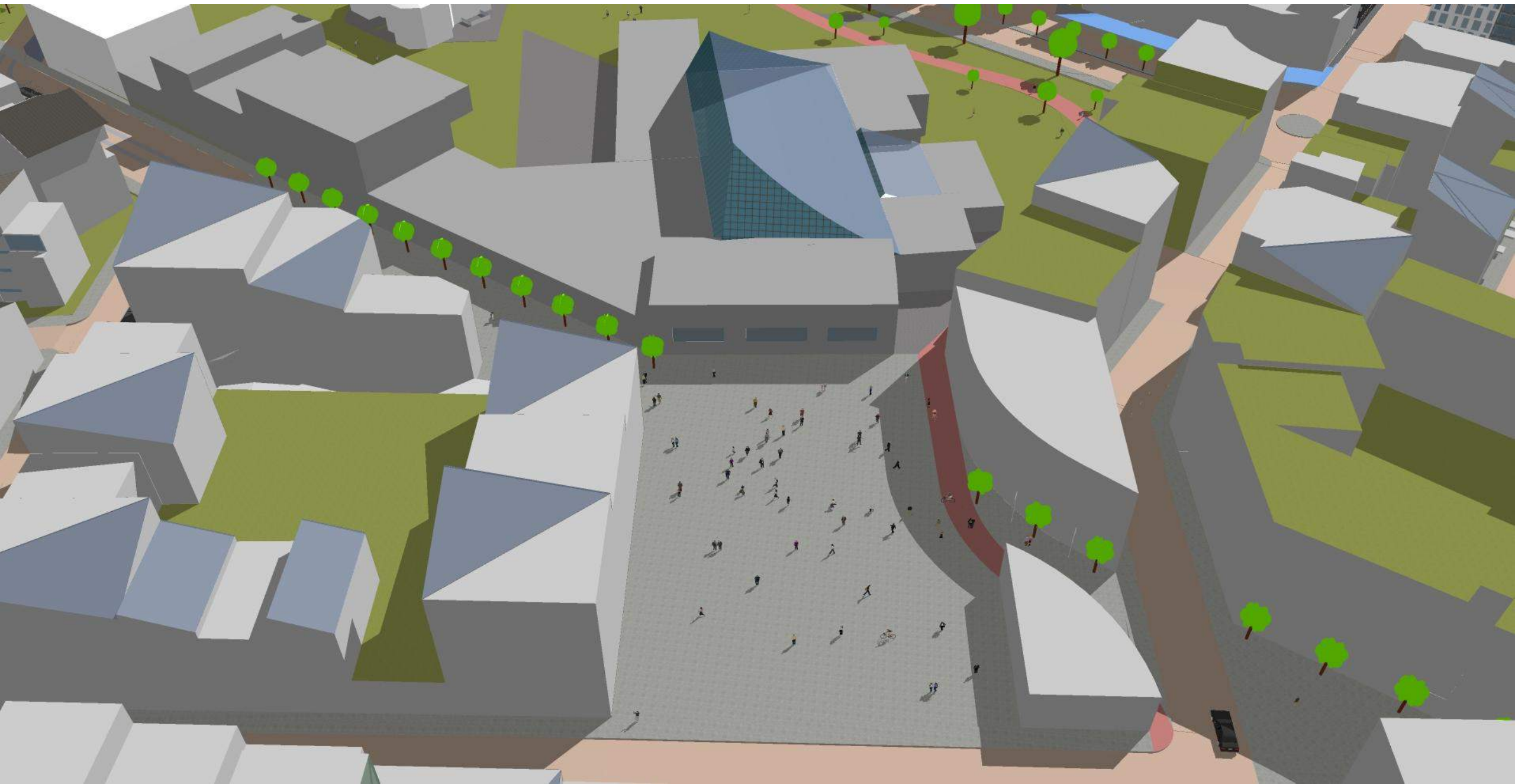
Snitt gjennom Parkvei-aksen som viser hevet begulv på lokk over E-18



Snitt fra ferge til Munkedamsveien



Parken med strand og aktiviteter knyttet til friluftsliv og rekreasjon



Torget over E-18 med idrettshal, flerbrukshall og skole med park bak



Variert "Town house" bebyggelse i overgang til eksist. Bydel og næringsbebyggelse som skjerm mot E-18



Hevet park over på-/avkjøring fra ring 1 til E-18 v/ generaldirektør-boligen. Hans Jægers kvartal bak.



Nytt konserthus som signal bygg med hotell/konferansesenter bak innpasset i kvartals-strukturen



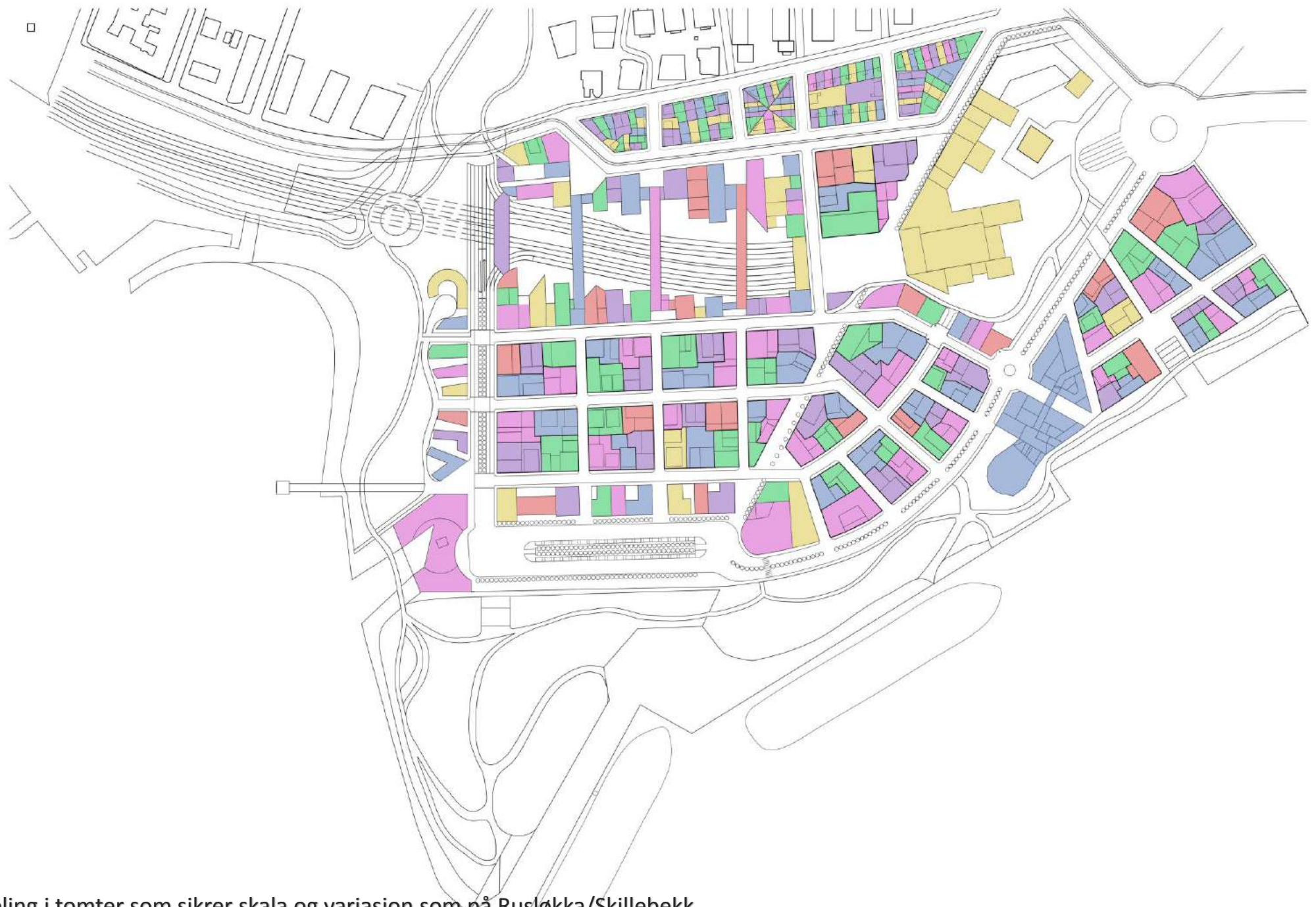
Kobling fra Tinkeren ned til stranden med undergang og sykkel-rundkjøring som knutepunkt for flere forskjellige sykkeltraseer



Fergeterminal overdekket med park med amfi, serveringssted og utleiefasiliteter integrert i terrenget. Adkomsplassen bak.



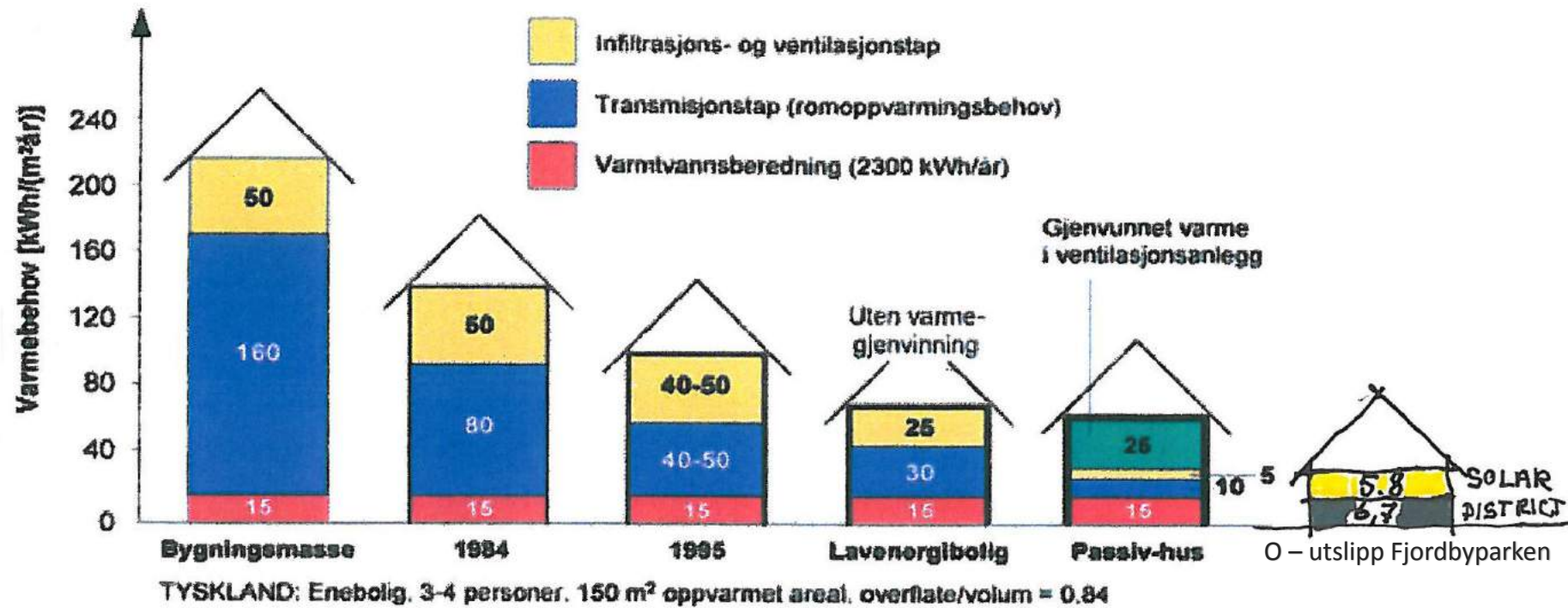
Typiske kvarlaler med smale gater med forskjellige bygninger på enkelt-tomter på Rusløkka/Skillebekk



Forslag til oppdeling i tomter som sikrer skala og variasjon som på Rusløkka/Skillebekk



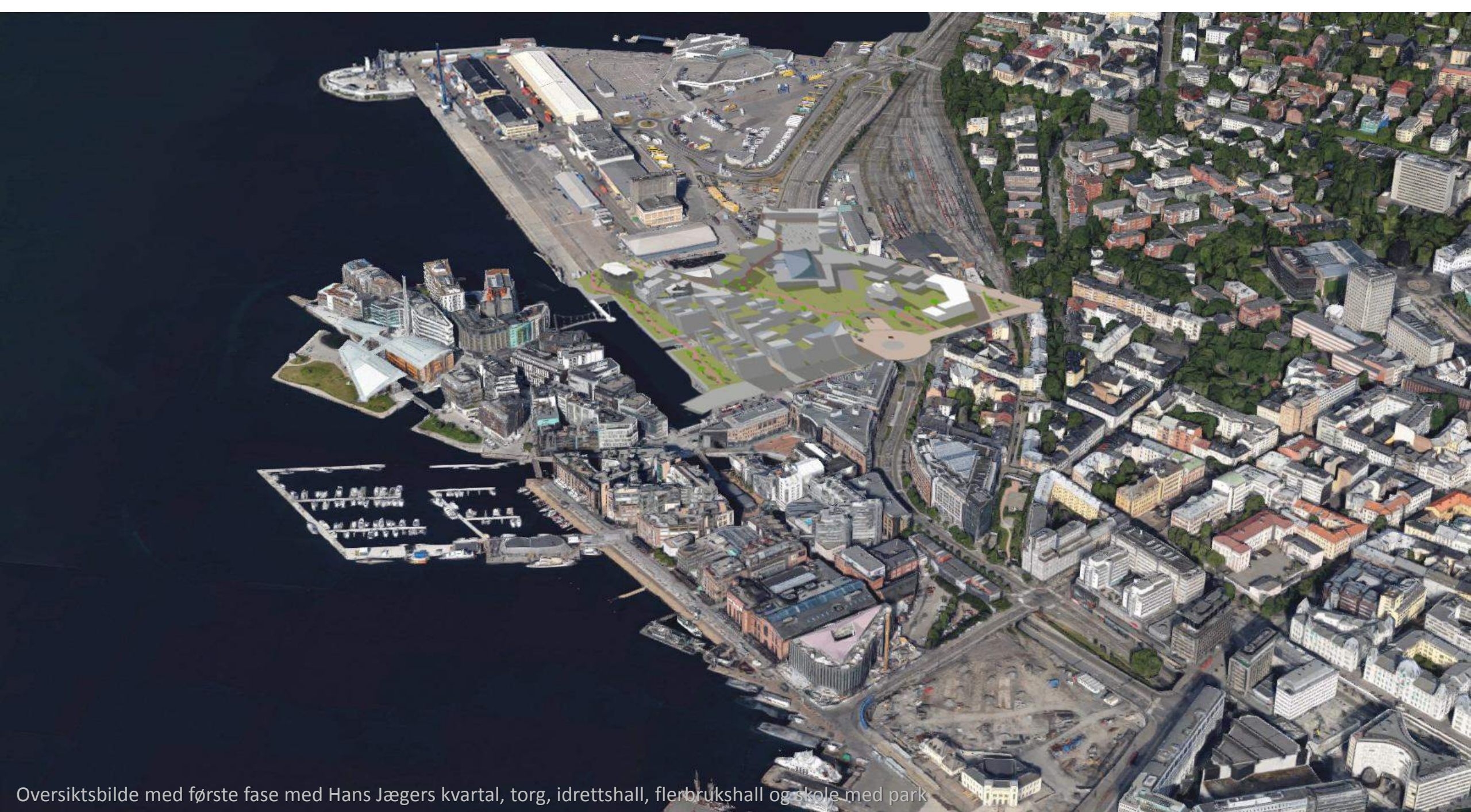
Trikki, T-bane og sykkelveier



Fjordbyparken som O-utslipps bydel sammenlignet med tidligere års praksis. Forutsatt fjernvarme med 70%



Oversiktsbilde sett fra sentrum



Oversiktsbilde med første fase med Hans Jægers kvartal, torg, idrettshall, flerbrukshall og skole med park



2020

Fase I med sporområder og fergeterminal som i dag



2025

Fase II med sporområder og fergeterminal som i dag



2030

Fase III med sporområder og fergeterminal som i dag, med omdispensering av biloppstilling fra fergeterminal

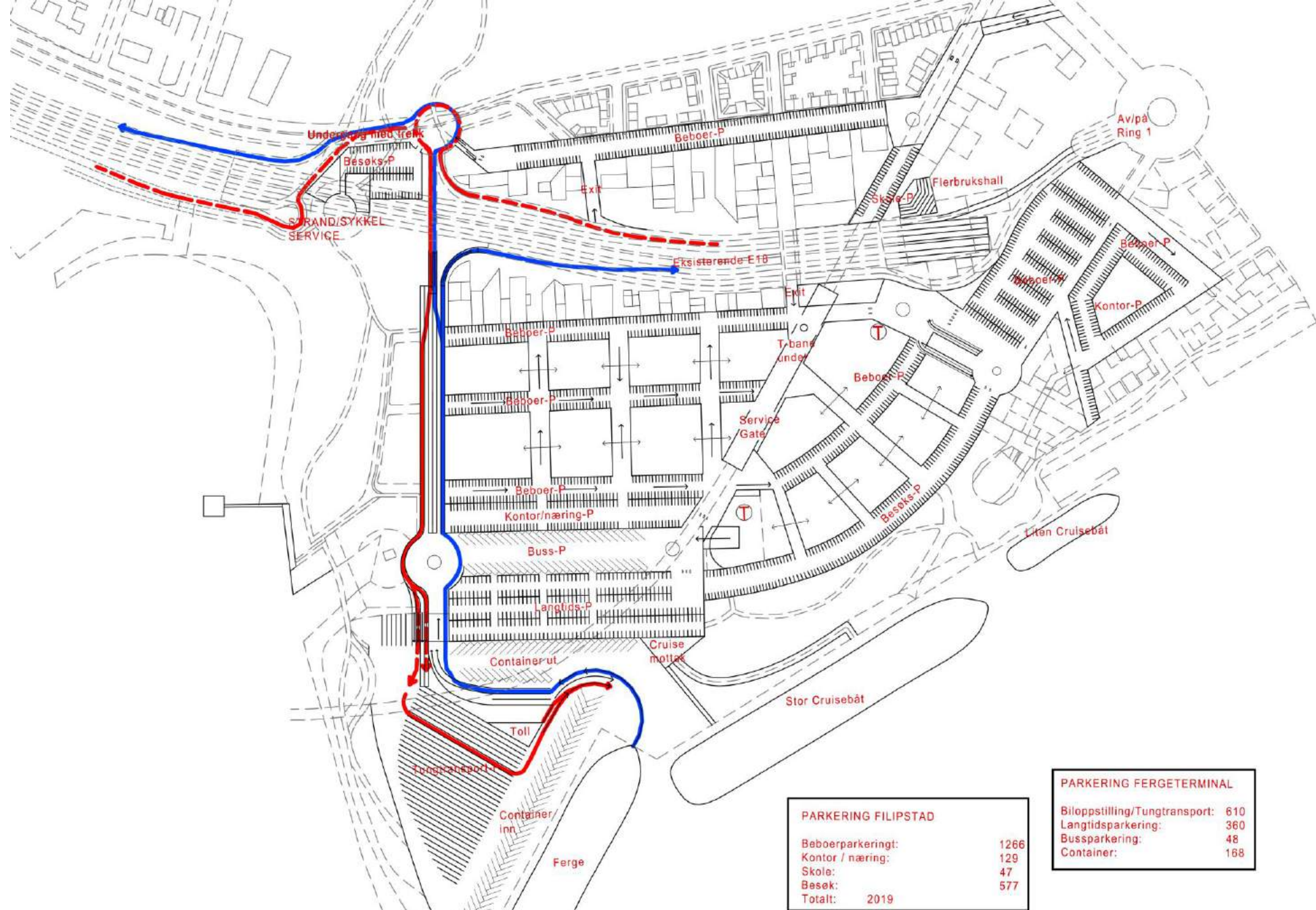


2035

Fase IV med nedlagt sporområde og flytting av fergeterminal



2040



Til og fra ferge til E-18 med all parkering og trafikk under løkk. Beboer, kontor og besøbsparkering under gater og plasser



Øvre nivå med bilopstilling og terminal for ferge og cruisebåt samt beboer og besøkparkerer

Fjordbyparken – Filipstad

**Vurdering av kostnader og samfunnsverdi basert på rapport fra Asplan Viak
AS datert 15.2.2015 for utvalgte kostnadselementer**

Alle kostnadstall i millioner norske kroner

Kostnadselement	Oslo Havn	PBE	Fjordbyparken
Fergeterminal	1 200	1 200*	1 400**
Cruisebåthavn (Filipstad/ Vippetangen)	460	510	120
Løsning E-18 og Ring 1	2 500***	2 500***	900****
Kostnader	4 160	4 210	2 420
Fradrag verdi park (7,5 pr. dekar)	- 300	- 367	- 750
Økt verdi av bygninger pga. nærhet til strand/park	0	0 '11	- 700
Kostnad minus verdiøkning	3 960	3 843	970

Fjordbyparken – nøkkeltall:

Totalt bebygget areal	89.000 kvm
Totalt bruks areale	443.000 kvm
Totalt grøntområde	228 da
GJ. snill etasjehøyde	ca 6 etg.
Boligandel	ca 54%



Perspektiv fra Tinkeren med strand og park på dekke over fergeterminal



Perspektiv fra luften sett mot sentrum