

OM PLANFORSLAGET

Plansmia byplansforslag for Filipstad er basert på en omfattende medvirkning. Det var flere møter og en workshop i forkant av plansmia. En rekke velforeninger og organisasjoner var aktivt med og støtter planen, bl. a. Skarpsnovel, Ruseløkka- Skillebekk Beboerforening, Oslo Byes Vel og Norges Naturenforbund, Oslo Vest. De ca. 80 tilstedeværende på siste folkemøte 29.3 støttet planen enstemmig, ved håndsopprekkning.

UTVIDET PLANOMRÅDE/E18 I TUNNEL

Planområdet er utvidet til å omfatte både Frognerstranda og Filipstad. Ved å legge av- og påkjøring fra E18 ved dagens tunnelåpning på Filipstad, kan veien føres videre i tunnel til et nytt vestvendt kryss ved Bygdøylokket. På den måten kan bydelen forbindes helt ned til Frognerstranda, som frigjøres til rekreasjon og andre bygg formål, inkludert skole og boliger. Det forslås lav nybebyggelse langs Frognerstranda.

De andre overordnede plangrepene i forslaget er ikke avhengige av hvilken tunnelløsning som velges.

E18 videreføres vestover fra Filipstad i nedsenket trase. Optimal løsning vil være en senkeltunnel under Frognerkilen. Frognerstranda kan frigjøres for 2/3 av bebyggelse uten å redusere antall båtplasser, og bearbeides med landskap, nye strender for rekreasjon og kysti sammenhengende til Bygdøy.

Endelig valg av løsning må skje etter en teknisk utredning. Det er vanskelige grunnforhold i Frognerkilen, noe som muligens vil vanskeliggjøre eller fordyre en senkeltunnelløsning.

NYE SKOLE

Vi har lagt inn en skole for høyere skoletrinn i form av fire etasjer høye paviljonger i forlengelsen av og skalamessig i oppslutning til generaldirektørboligen. Samlet areal ca. 10.000 m². En skole lokalisert her bør kunne utbygges raskt, slik bydelen ønsker. Viktigste forutsetning vil være at Jernbaneverket frigjør området fra nåværende bruk. I tillegg vil det på lengre sikt kunne bygges skole foran Skarpsnoparken.

På lengre sikt, når Frognerstranda er frigjort, så er det avsatt plass for lavere skoletrinn for Skarpsnoparken med adkomst fra Drammensveien og idrettsarealer langs Frognerstranda eller Freiaparken.

PARKEN

Byggelinjen er trukket tilbake fra sjøn slik at det opprettes et sammenhengende parkbelte fra Tjuvholmen til Bygdøy, med et parklandskap på størrelse med St. Hanshaugen på den vestvendte stranden på Filipstad, og integrert med Tinkern.

I motsetning til alternativene fra PBE of Oslo Havn hvor parken ender blindt og segregert i forhold til den inneforliggende byen, er vårt prosjekt utgangspunkt i Tinkernparken og skaper en direkte og ubrutt forbindelse til byen bakenfor. Videreføringen av Tinkernparken ned til en oppgradert strand mot Frognerkilen vil gi en variert, vestvendt og sammenhengende parkopplevelse av høy kvalitet.

Parken “snakker“ med det grønne Bygdøylandskapet slik at Frognerkilen igjen vil fremstå som et fantastisk fjordlandskap. Samtidig vil dette kunne bli en vakker adkomst for lokaltrafikken vestfra.

VEILØSNINGER

Av- og påkjøring til E 18 på Filipstad utformes som et nedsenket miljøkryss med torg og markedshall på lokk, omkranset av næringsbygg. Avkjøring til ny fergeterminal ved “vorta“ er underjordisk, direkte fra nedsenket E 18 til et pakeringsanlegg under et parkterreng på odden. Øvrige gater på Filipstad og Fronerstranda forbindes med eksisterende gatenettverk i bydelen og betjener kun lokaltrafikk.

NY FERGETERMINAL

I vårt planforslag er utbygningsområdet utvidet. I planforslagene fra både PBE og Oslo Havn er det avsatt et betydelig større areal til ferge- og cruiseterminal; et avsondret området som for byen blir et dødt areal i 20 av døgnetts 24 timer.

Det er ikke rimelig eller hensiktsmessig at dette verdifulle arealet blir brukt på denne måten.

Color Lines terminal foreslår vi å flytte nærmere Tjuvholmen, ytterst på Filipstad. Fegens plassering er dreid slik at den i minst mulig grad hindrer sikt fra byen bak, og fra kilen mellom Filipstad og Tjuvholmen. Nåværende fergeterminalområde kan dermed frigjøres til boligformål.

Vi baserer oss på at cruiseskip plasseres andre steder i havnen, som i dag. Heller ikke cruiseskip bør tillates å beslaglegge et så attraktivt vestvendt område for boligbygging.

Vi har tatt utgangspunkt i Yokohama - terminalens løsningsprinsipp, hvor oppstilling av biler og trailere ligger under et allment tilgjengelig, offentlig byrom. Operataket er en parallell,

men vi foreslår her park på taket. På denne måten bringer vi parkarealer rundt odden og videre inn i kilen mot Tjuvholmen.

Dette gir en sammenhengende “grønn“ vandring med optimal fjordkontakt for hver eneste meter fra Akerhusneset til Bygdøylandet.

BYGGEVOLUM OG BEBYGELSESTRUKTUR

Areal for bebyggelse til boliger og næring er økt som resultat av hovedgrepet der fergeparkering og park kombineres samt helt - eller delvis flytning av skolen til Frognerstranda.

Dette medfører at samme utbyggingsvolum kan oppnås med lavere bebyggelse. Videre til at området kan utformes en oppsluttende bebyggelsesstruktur, med utgangspunkt i Framnes- og Skillebekkbebyggelsens skala.

For å skape en bystruktur med større intimitet, ser vi for oss en friere utforming av bykvartalene enn det som preger de andre fremlagte forslagene.

Mindre bygningskropper med varierende innbyrdes avstand og sterkt varierende høyder knyttes sammen til “bygningssklynger“. På denne måten får man grønne takhager og oppholdsarealer som på en frodig måte vil prege bydelen, til beste for naboskapet bakenfor og silhuetten sett fra fjorden.

Strukturen er robust og åpner for næring og boliger i samme kvartalsklynge. Dette vil gi et mer variert liv til byen enn det som er vist i de andre forslagene.

Vi foreslår et tettere og mer intimt gatenett.

Så godt som alle siktlinjer i gatene mot sjøen er opprettholdt. Den historiske bystrukturen har gater som møter Filipstad fra forskjellige retninger. Møtet mellom gatene vil skape variasjon i bebyggelsen på Filipstad.

BYGGEHØYDER OG BOLIGANDEL

Bebyggelse på Filipstad varierer i vårt forslag fra 3- 8 etasjer, med et gjennomsnitt på 6,5 etasjer. Dette er vesentlig lavere enn PBE og Oslo Havn foreslår. Likevel gir vår plan, fordi vi har et utvidet areal, samme utbyggingsvolum som forslagene fra PBE og Oslo Havn, ca. 435.000 m².

Boligandelen er 57 prosent, mer enn både PBE og Oslo Havn foreslår.

MODERAT UTBYGGING LANGS FROGNERSTRANDA

I tillegg mener vi at Frognerstranda, når motorveien og jernbanesporene er fjernet, kan trenge og tåle en fortetning på inntil 27.000 m², i en lav bebyggelse på 3-5 etasjer.

Vi har foreslått fire nye kvartaler foran Skillebekk- kvadraturen, med funksjoner knyttet til bl. a. fritidsaktiviteter. Utenfor Skarpsnoparken foreslår vi nybygg med boliger og offentlig virksomhet(sykehjem, skole, barnhage o.l.) samt en lavboligfront mot "strandgaten" langs i vest.

SENTRAL Plass PÅ FILIPSTAD

Den sentrale plassen blir et hjerte i bydelen, og gir rom for åpninger ned til E18 i tunneln vestover. Plassen omgis av næringsbygg som støyskjern mot tunnelåpningene, og en torghall.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Vi legger en T-banestasjon under E18 i tilknytning til den sentrale plassen. Derfra kan den føres under Frognerkillen ut enten via Bygdøy eller Skøyen. Dessuten foreslås det en bussterminal tilknyttet fergeterminalens biloppstillingsplass. Fjordtrikken kan avslutes med vendesløyfe på den sentrale plassen, eller føres videre vestover til Drammensveien eller langs Frognerstranden.

Kontakt om denne rapporten: audun.engh@gmail.com tlf: 926 22 626