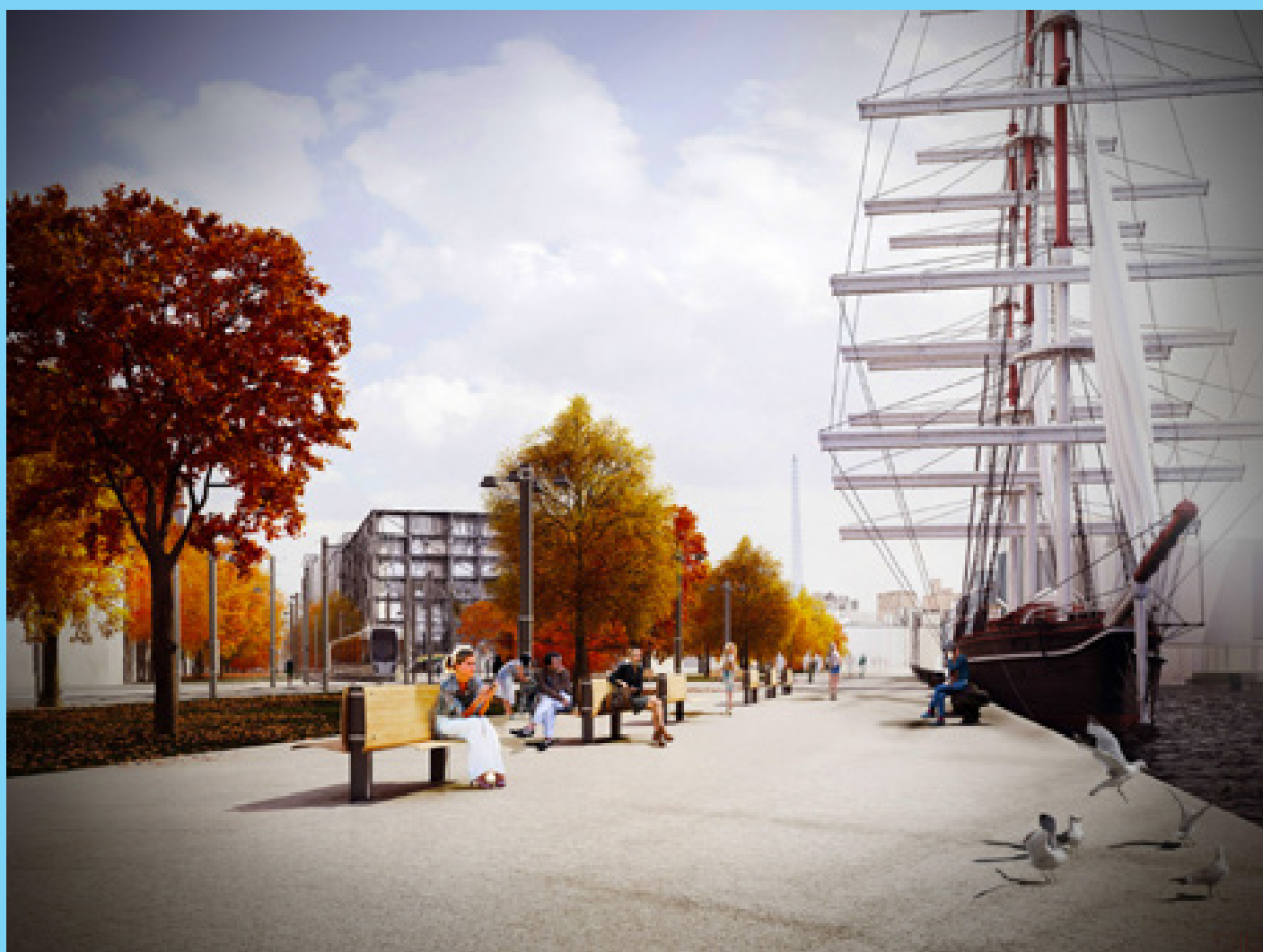


Filipstad områderegulering

Planbeskrivelse

Vedtatt i Oslo bystyre 24.06.2020



2. opplag





0

100m

200m



Forord

Gjennomføringen av Fjordbyen i Oslo når en viktig milepæl ved at områderegulering for Filipstad er vedtatt. Etter at Oslo bystyre 19. januar 2000 vedtok å følge fjordbystrategien, gjennomgår Oslos sjøfront store endringer som følge av effektivisering og re-lokalisering av havne- og transportarealer. Attraktive og sentrale områder reguleres til formål som tjener byen, regionen og landet. Oslo bystyre vedtok den 27. februar 2008 "Fjordbyplanen, program for planarbeid og konsekvensutredning" i henhold til Plan- og bygningslovens krav. Planen ble vedtatt for å sikre kvalitet, viktige strukturer i byveven, sammenhenger og forutsigbarhet i utviklingen av Fjordbyen. Forutsigbarhetsvedtak for utbyggingsavtaler ble fattet samtidig. Områderegulering for Filipstad sikrer at bystyrets føringer nedfelles i en juridisk bindende og gjennomførbar helhetsplan for området. I hovedsak slik det var angitt i bystyrets vedtak om Fjordbyplanen.

Områderegulering for Filipstad består av:

- Planbeskrivelse, sammen med sammendrag av konsekvensutredningene og innkomne merknader og innsigelser.
- Områdereguleringsplankart med tilhørende reguleringsbestemmelser.
- Kvalitetsprogram med kvalitetsnormer og Veiledende plan for offentlige rom (VPOR)

Planen legger opp til videre utvikling av Filipstad, der tilgang til fjorden og et komplett servicetilbud

står i sentrum. Kvalitetsprogrammet skal sørge for at miljøambisjonene innfris. Filipstad skal være et forbildeområde for en menneske- og naturvennlig nullutslippsbydel.

Det skal oppnås en blandet og variert beboersamsetning, og store offentlige friområder og byrom skal etableres. Et helhetlig transportsystem skal tilrettelegge for kollektivtransport, syklist og fotgjengere.

Områdereguleringen er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten, i samarbeid med berørte grunneiere, med konsulentbistand fra Sweco AS, MultiConsult AS, Norsam, SLA AS, NILU, Kjeller Vindteknikk, GASA AS, CIVITAS as, LPO as, Spacegroup, O A Krogness og Diizgroup AS. Områdereguleringen for Filipstad vil gi rammer for oppfølgende detaljregulering og byggesaksbehandling.

Hos Plan- og bygningsetaten har Stein Kolstø, Carina Holm Thorvaldsen, Karin Glorvigen, Lise Anette Breivik, Ruth M C Holme Damman, Magnus Torp, Tore Mausest, Jannike Nielsen og Inger Lise Kristensen deltatt i planarbeidet.

I 2. opplag er følgende endringer gjort:

- Feilnummereringen i paragraf 13 i reguleringsbestemmelsene er rettet opp.
- Plankartet er forstørret.
- Kartet med arbeidsnavn er endret da felt S14 i forrige versjon ble markert som en forlengelse av Kaffegata. Dette feltet er en del av Aligata.

Det er også en feil i reguleringsbestemmelsene som ikke er rettet opp. I § 8.6 refereres det til § 7.15. Det riktige skal være § 7.16.

Oslo, 14. februar 2023
2. opplag, 12. februar 2024
Plan- og bygningsetaten

Innhold

1. Forord	4
Innhold.....	5
Protokoll fra bystyrets behandling	9
Bystyrets vedtak	47
Reguleringsbestemmelser for Filipstad.....	50
Andre vedtak i bystyrets behandling.....	75
Vedtatt plankart.....	80
Flertallsmerknader fra behandling i byutviklingskomiteen.....	83
2. Innledning til planbeskrivelsen.....	86
2.1. Bakgrunn.....	86
2.2. Planarbeidets hensikt.....	88
3. Sammendrag.....	90
3.1. Plan- og bygningsetatens anbefaling	90
3.2. Vedtatt plan.....	91
3.3. Arealbruk og utnyttelse i områdereguleringen.....	93
3.4. Faktaark.....	95
4. Forenklede illustrasjoner.....	97
5. Eksisterende forhold, 2013.....	99
5.1. Lokalisering, eierforhold og bruk.....	99
5.1.1. Beliggenhet, størrelse og avgrensning	99
5.1.2. Eierforhold.....	99
5.1.3. Dagens bruk på land og i sjø	100
5.2. Historie, stedsidentitet og landskap.....	103
5.2.1. Beliggenhet, størrelse og avgrensning	103
5.2.2. Stedets identitet og kulturminner	103
5.2.3. Landskap.....	105
5.2.4. Områdetypologi.....	106
5.2.5. Utsiktsforhold fra omkringliggende by	108
5.3. Trafikkforhold	111
5.3.1. Gang- og sykkeltrafikk	111
5.3.2. Kollektivtrafikk	112
5.3.3. Biltrafikk	112
5.3.4. Havnetrafikk	114
5.4. Miljøfaglige forhold.....	114
5.4.1. Grunnforhold	114
5.4.2. Energi.....	114
5.4.3. Renovasjon.....	114

5.4.4. Vann, avløp og overvann	114
5.4.5. Biologisk mangfold.....	115
5.4.6. Lokalklima, støy og luftforurensing	115
6. Overordnede føringer og planstatus	118
6.1. Føringer og planer	118
6.1.1. Filipstad områderegulering ift. lovverk og nasjonale føringer.....	118
6.1.2. Filipstad områderegulering ift. kommunale planer og føringer	119
6.1.3. Andre planer og vedtak	121
6.2. Relatert plan- og utredningsarbeid	122
7. Planprosess og medvirkning.....	125
7.1. Planprosess og medvirkning.....	125
7.2. Merknader til varsel om oppstart og utvidet planområde.....	127
7.2.1. Liste over forhåndsuttalelser innkommet ved varsel om oppstart av planarbeid 12.6.2009.....	127
7.2.2. Liste over merknader i forbindelse med varsel om utvidelse av planområde og planprogram 2.9.2010	127
7.2.3. Sammendrag av forhåndsuttalelsene ved oppstart av planarbeid.	127
7.2.4. Sammendrag av merknader ved varsel om utvidelse av plan- området og planprogram.....	128
7.3. Merknader til offentlig ettersyn	131
7.3.1. Innledning	131
7.3.2. Liste over uttalelser ved offentlig ettersyn	131
7.3.3. Sammendrag av uttalelser ved offentlig ettersyn	132
7.3.4. Sammendrag av merknad fra Plansmia	138
7.4. Merknader til begrenset høring.....	142
7.4.1. Liste over uttalelser i forbindelse med begrenset høring	142
7.4.2. Sammendrag av uttalelser i forbindelse med begrenset høring	143
7.5. Statlige innsigelser.....	144
7.6. Rådet for byarkitektur	144
7.6.1. Rådet for byarkitektur 15.12.11	144
7.6.2. Rådet for byarkitektur 19.03.13	145
7.7. Merknader til offentlig ettersyn	146
7.7.1. Innledning	146
7.7.2. Planprogram	146
7.7.3. Offentlig ettersyn 2012 - 4 alternativer på høring.....	147
7.7.4. Begrenset høring 2013 for Nordområdet	147
7.7.5. Plansak til politisk behandling.....	147
7.7.6. Begrenset høring 2016.....	147
7.7.7. Byrådets innstilling til bystyret	148
7.7.8. Begrenset høring for Alternativ 3 uten cruise.....	148
7.7.9. Varsling av Byutviklingsutvalgets behandling av to saker på Filipstad	148
7.7.10. Siste oversendelse fra Plan- og bygningse bygningsetaten til Byrådsavdeling for byutvikling.....	148
7.7.11. Bystyrets vedtak.....	149
7.8. Oversikt over planprosessen frem til bystyretvedtak om Område- regulering Filipstad.....	150
8. Videreutvikling av planen.....	152

9. Beskrivelse av planen	153
9.1. Byplangrep	153
9.1.1. Det fysiske byplangrepet	153
9.1.2. Bærekraftig byplangrep	155
9.2. Generelt om arealformålet "bebyggelse og anlegg"	157
9.2.1. Plankrav med tilhørende dokumentasjonskrav	157
9.2.2. Grad av utnytting	157
9.2.3. Høyder	158
9.2.4. Plassering av bebyggelse og bruk av 1. etasje	159
9.2.5. Krav til utforming	160
9.2.6. Allment tilgjengelige gangpassasjer	160
9.2.7. Publikumsrettet virksomhet, forretning og bevertning	160
9.2.8. Boligbebyggelse med tilhørende uteareal	160
9.2.9. Kontor	162
9.2.10. Skole med tilhørende uteareal	162
9.2.11. Idrettsanlegg	164
9.2.12. Barnehager med tilhørende uteareal	165
9.2.13. Atkomst og bilparkering	165
9.2.14. Sykkelparkering	166
9.2.15. Varelevering	166
9.2.16. Kunst og kultur	166
9.3. Bebyggelse og anlegg særskilt for delområdene	167
9.3.1. Hans Jægers kvartal, felt A1-A3	167
9.3.2. Hjortnes, felt H2, H3, H5-H8, H10	169
9.3.3. Midtområdet, felt B1-B5 & P8, P9	171
9.3.4. Nordområdet, felt C3, C4	172
9.3.5. Frognerstranda, felt H4, H9	174
9.4. Miljøfaglige forhold	174
9.4.1. Kvalitetsoppfølgingsprogram	174
9.4.2. Støy på uteareal	174
9.4.3. Luftkvalitet	174
9.4.4. Lokalklima	174
9.4.5. Renovasjon	175
9.4.6. Massehåndtering	175
9.4.7. Materialbruk og klimagassregnskap	175
9.4.8. Forurensset grunn	175
9.4.9. Naturmangfold	175
9.4.10. Vannkvalitet og havstigning	175
9.4.11. Overvannshåndtering	176
9.4.12. Grønn arealfaktor	176
9.5. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	177
9.5.1. Trafikale forhold	178
9.5.2. Allmenningene	181
9.5.3. Havnepromenaden	183
9.5.4. Gangareal langs Filipstadkaia (S3)	185
9.5.5. Byrom	185
9.5.6. Lokalgater	187
9.5.7. Hovedgater	189
9.5.8. Framnes bru med parklokk	191
9.5.9. Fergeterminal	192
9.5.10. Jernbane	193

9.6.	Grønnstruktur.....	193
9.6.1.	Parker	193
9.7.	Bruk og vern av sjø og vassdrag	195
9.7.1.	Anlegg i sjøen.....	195
9.8.	Landskap.....	196
9.8.1.	Terrenghøyder	196
9.9.	Landskap.....	196
9.10.	Estetikk og byggeskikk.....	196
9.10.1.	Belysning.....	196
9.10.2.	Plan- og alternativstudier	196
9.11.	Gjennomføring.....	196
9.11.1.	Utbyggingsetapper for bebyggelsen	196
9.11.2.	Gjennomføring av E18 / Filipstad allé.....	199
9.11.3.	Utviklingsetapper av fergeterminalen	199
9.11.4.	Usikkerhetsmargin.....	200
10.	Konsekvenser av planen	201
10.1.	Generelt.....	201
11.	Forholdet mellom områdereguleringen og detaljregulering E18 og Ring 1 på Filipstad	202
12.	Arealoversikt.....	211
13.	Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaling.....	212
14.	Vedleggsliste	213
15.	Vedlegg: Parkeringsnorm vedtatt 14.12.2022	214

Protokoll fra bystyrets behandling



Oslo kommune Bystyret

[19/01602-2]

Sak 201 Filipstad - Områderegulering med konsekvensutredning - Bydel Frogner - Byrådsak 231 av 22.08.2019

Sendt til byrådet

Bystyret har behandlet saken i møtet 24.06.2020 sak 201

Dokumenter innkommet:

- Innspill til områderegulering for Filipstad og detaljregulering for Fjordtrikken fra Brann- og redningsetaten av 16.01.2020 (19/01602-4)
- Presentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Terje Kronen av 21.01.2020 (19/01602-5)
- Presentasjon - Seminar om Filipstad - Byrådsak 231 av 22.08.2019 fra Thor Haatveit av 21.01.2020 (19/01602-6)
- Color Line AS - Presentasjon - Seminar om områderegulering på Filipstad 22.01.2020 fra Color Line AS av 21.01.2020 (19/01602-7)
- Bildepresentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Ruseløkka/Skillebekk beboerforening av 21.01.2020 (19/01602-8)
- Presentasjon - Seminar om områderegulering på Filipstad 22.01.2020 fra Sverre Jervell av 21.01.2020 (19/01602-9)
- ANNO sivilarkitekter ans - Presentasjon - Seminar om områderegulering på Filipstad 22.01.2020 fra ANNO sivilarkitekter ans av 21.01.2020 (19/01602-10)
- Plan- og bygningsetaten - Fjordbyenheten - Presentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Plan- og bygningsetaten - Fjordbyenheten av 21.01.2020 (19/01602-11)
- Ruseløkka Skillebekk beboerforening - Bildepresentasjon - Seminar om Filipstad - Områderegulering - 22.01.2020 fra Ruseløkka Skillebekk beboerforening av 21.01.2020 (19/01602-13)
- Oslo Idrettskrets - Presentasjon - Seminar om Filipstad fra Oslo Idrettskrets av 21.01.2020 (19/01602-14)
- Urbaniq Filipstad - Presentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Urbaniq Filipstad av 21.01.2020 (19/01602-15)
- Filipstad båtboerforening - Presentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Filipstaad båtboerforening av 21.01.2020 (19/01602-16)
- Oslo-Filharmonien - Presentasjon - Seminar om Filipstad 22.01.2020 fra Oslo Filharmonien av 21.01.2020 (19/01602-17)
- Områderegulering Filipstad - Byrådsak 231 av 22.08.2019 - Seminar 22.01.2020 - Uttalelse til løsning om kollektivtransport fra Sekretariatet for bytrafikk av 28.01.2020 (19/01602-22)
- Områderegulering Filipstad - Oversikt over kontakt mellom organisasjonene bak Fjordbyparken og byråd for byutvikling - Kommentarer til byrådets saksframstilling fra Oslo Byes Vel av 03.02.2020 (19/01602-23)
- KOI Fargestudio AS - Presentasjon - Områderegulering Filipstad fra KOI Fargestudio AS av 11.03.2020 (19/01602-27)

- Notat 186/2020 - Filipstad-planen - Byrådssak 231, 232 og 233 av 22.08.2019 - Svar på spørsmål til byrådet fra Camilla Wilhelmsen (F) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 13.03.2020 (19/01602-28)
- Notat 182/2020 - Områdereguleringen for Filipstad - Svar på spørsmål fra Sofia Rana (R) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 12.03.2020 (19/01602-29)
- Notat 202/2020 - Filipstad - Byrådssak 231, 232 og 233 av 22.08.2019 - Svar på spørsmål fra Øystein Rikheim Sundelin (H) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 18.03.2020 (19/01602-30)
- Notat 221/2020 - Filipstad - Byrådssak 231 og 233 - Svar på spørsmål fra Bjørg Sandkjær (Sp) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 24.03.2020 (19/01602-32)
- Notat 233/2020 - Filipstad - Svar på spørsmål fra Haakon Riekeles (V) - Byrådssak 231 og 232 av 22.08.2019 fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 27.03.2020 (19/01602-33)
- Notat 300/2020 - Oppfølgingsspørsmål om fergeterminal - Filipstad - Utfyllende svar på spørsmål fra Haakon Riekeles (V) fra Byråd for næring og eierskap Victoria Marie Evensen av 17.04.2020 (19/01602-36)
- Notat 332/2020 - Filipstad - Områderegulering med konsekvensutredning - Bydel Frogner - Svar på spørsmål fra Haakon Riekeles (V) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 24.04.2020 (19/01602-39)
- Notat 329/2020 - Områderegulering Filipstad - Byrådssak 231 - Svar på oppfølgingsspørsmål fra Sofia Rana (R) fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 23.04.2020 (19/01602-40)
- Innspill - Filipstad - Områderegulering med konsekvensutredning - Bydel Frogner fra Fortum Oslo Varme AS av 28.05.2020 (19/01602-42)
- Filipstad - Ideer til grønn utvikling fra Oslo Byes Vel m.fl. av 28.05.2020 (19/01602-43)
- E-postoversendelse - Notat 565/2020 - Byrådssak 231 av 22.08.2019 - Filipstad - Områderegulering med konsekvensutredning fra Byråd for byutvikling Arild Hermstad av 22.06.2020 (19/01602-46)
- Notat 401/2020 - Områderegulering for Filipstad - Byrådssak 231 av 22.08.2019 - Mulighetsstudie Kongen Marina fra Byråd for byutvikling Hanna Elise Marcussen av 14.05.2020 (19/01603-16)

FORSLAG:

Forslag fremmet i utvalget:

Øystein Sundelin på vegne av H fremmet følgende forslag:

Saken sendes tilbake til byrådet

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende overordnede primære forslag:

Bystyret ber byrådet utarbeide et alternativ uten lokk over E18 på Filipstad. Alternativet skal dra veksler på og i store trekk baseres på den foreslåtte reguleringen, men følgende endringer skal innarbeides:

- Det bygges næringsbygg som skjærer boligområdene fra støy fra E18
- Høydene reduseres slik at det normalt ikke er mer enn 6 etasjer. Enkelte monumentale bygg kan tillates

- Det skal inkluderes minst 20 % ikke-kommersielle boliger i tillegg til studentboliger
- Det skal settes av mer areal til park, der et område på minst 10da i midtområdet skal skjermes for vær og vind
- Det skal settes av mer areal til idrettsformål, fortrinnsvis en bane på 40x60m i nordområdet.
- Det skal ikke reguleres cruisepir og det frigitte området skal avsettes til ikke-kommersiell havneaktivitet.

Havn

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1.
Det tillates ikke etablering av cruisekai/pir på Filipstad.
2.
Bestemmelsen punkt 9.2 endres på følgende måte: “Det tillates en utfylling på inntil 40 dekar i felt H1B for etablering av cruisepir for ett eller to store cruiseskip på inntil 320 meter.” strykes. Bestemmelsen punkt 9.3 endres på følgende måte: Området er farled for skipsanløp til ferge- og cruiseterminal.
3.
Bestemmelsen punkt 9.4 strykes: “Feltet tillates utfylt ved behov for utvidelse av cruisepir.”
4.
Bestemmelsen punkt 13.2, delpunkt 3, strykes: “Skipsstøtvoll innenfor H190 skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse for cruisekai/pir i felt H1B.”

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggssforslag:

1.
Byrådet skal gjennomføre en utredning av strukturen for utenriksfergetrafikken i Oslo som omfatter en gjennomgang av dagens fergestruktur og alternative strukturer, herunder en samlet struktur, med vekt på gjeldende terminalplasseringer og mulige alternative plasseringer, herunder muligheten for å etablere fergeterminal på Kongshavn/Sydhavna til erstatning for én eller begge eksisterende terminaler. Utredningen skal vurdere relevante aspekter ved forskjellige alternativer, herunder konsekvenser for den samlede virksomheten til Oslo havn, arealmessige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømessige konsekvenser, regulatoriske konsekvenser, tekniske forhold, konsekvenser for byutvikling og samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningen gjennomføres av Oslo Havn og Plan- og bygningsetaten med ekstern bistand, under ledelse av Plan- og bygningsetaten. Det etableres en styringsgruppe som skal sikre fremdrift og ivaretagelse av mandatet. Styringsgruppen ledes av byrådsavdeling for næring og eierskap med deltagelse fra byrådsavdeling for byutvikling, Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn KF. Utredningen skal kvalitetssikres eksternt.
- 2.

Byrådet skal fremme en sak for bystyret om fremtidig terminalstruktur på bakgrunn av utredningen.

3.

Ingen detaljreguleringer iverksettes på feltene H1, H2, H5, H6, H8 eller H10 før utredningen om fremtidig fergestruktur foreligger og bystyret har behandlet en sak fra byrådet.

4.

Tilleggsforslag til innstillingens vedtakspunkt 4 (nytt tankestrekpunkt) Området ved Kongen Marina bør få en egen detaljregulering som legger til rette for båtliv, åpner området opp og tilrettelegger for byens befolkning. For den del av hensynsone H810-1 i områderegulering Filipstad som ikke inngår i detaljregulering for E18 og Ring 1 på Filipstad, skal det vedtas detaljregulering før tiltak kan iverksettes. Aktører som fremmer friluftsliv på sjø skal involveres i planleggingen. Planområdet for detaljreguleringen avgrenses i øst mot Hjortnestterminalen. Løsningene vist i mulighetsstudien for Kongen Marina (Sweco 2018) bør være veiledende.

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet utarbeide en detaljregulering for felt F1B slik at område tilrettelegges for ikke-kommersielle og ikke-motoriserte aktiviteter. Organisasjoner som legger til rette for slike aktiviteter, slik som Den norske turistforening og Oslofjordens friluftsråd skal inkluderes i arbeidet

2.

Bystyret ber byrådet arbeide for at kommunen tar tilbake driften av havnearealet på Filipstad så snart det er mulig.

Aktiviteter for barn og unge

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende endringsforslag:

1.

Endringsforslag til reguleringsbestemmelsene for å inkludere en større idrettsflate:

Tillegg til slutt i bestemmelsene §8.4 Felt P4, P5 (Orions belte):

Det skal anlegges en aktivitetsflate for sport, lek og rekreasjon på 40mx60m innenfor felt P4/P7.

Tillegg til slutt i bestemmelsene §8.6 Felt P7 (Framnes plass):

Det skal anlegges en aktivitetsflate for sport, lek og rekreasjon på 40mx60m innenfor felt P4/P7.

2.

Endringsforslag til reguleringsbestemmelsene for å sikre uteareal på terreng.

Tillegg til slutt i bestemmelsene §4.10 Barnehager

Uteoppholdsarealet skal være på terreng.

2B.

Subsidiært forslag om utearaler på tak:

Tillegg til slutt i bestemmelsene §4.10 Barnehager

Før det aksepteres detaljregulering med uteareal til barnehage og/eller skole på tak, skal det foreligge ei grundig faglig evaluering av erfaringer som er gjort med dette."

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1.

Bestemmelsen punkt 4.2 endres følgende setning: "Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre minimum 3 500m² BRA." til "Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre minimum 4 000m² BRA."

2.

Barnehage i felt B1 etableres med uteareal på terreng i felt P8. For øvrige barnehager skal uteareal på terreng vurderes i forbindelse med detaljreguleringer.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet finne et godt alternativ for aktivitetene i Skur 13 på Filipstad, og vurdere om Skur 9 eller 10 egner seg for framtidig skatehall. Det skal opprettes et midlertidig tilbud for egenorganisert aktivitet fra det tidspunkt Skur 13 ikke lenger kan benyttes som aktivitetshall.

2.

Bystyret ber byrådet vurdere om Skur 9 eller 10 kan benyttes til flerbrukshall, i tråd med mulighetsstudien fra Oslo Havn.

Utforming av Filipstad

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende endringsforslag om ny leilighetsnorm:

Reguleringsbestemmelsene §4.7.1 endres til:

Angitt leilighetsfordeling skal gjelde innenfor hver hensynssone for felles planlegging

H810_3-10: maksimum 20 %- 40-50 m² BRA

minimum 40 % ~ 50-80 m² BRA

minimum 25 % 80-150 m² BRA

Boliger på mer enn 150 kvadratmeter kan bygges hvis disse har klausul om minst 8 beboere

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1.

I bestemmelsens punkt 4.4 Utforming legges det til følgende: I kommende detaljreguleringer skal det ikke tillattes svalganger og så langt det er mulig skal boligbygg utformes slik at de har indre gårdsrom som har høy kvalitet for beboerne, for eksempel ved at de er skjermet.

2.

I kommende detaljreguleringer skal balkonger søkes inkorporert i bygningskroppen – og om de krager ut, bidra til relieffvirkning i fasaden.

3.

I bestemmelsens punkt 4.4 Utforming endres følgende setning: “Volumer og høyder skal bidra til å binde den sammen med tilliggende bebyggelse. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet.” til: «I kommende detaljreguleringer skal volumer og høyder på nye bygg bidra til å binde den sammen med tilliggende bebyggelse, og farge- og materialbruk, utforming av vinduer og inngangsparti, samt balkonger og høyder, skal brukes til å skape variasjon i fasadene. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet.»

4.

Alle detaljreguleringer for felt som hovedsakelig er tiltenkt boliger skal ha høy kvalitet og gode forhold knyttet til lys og luft. Det skal respekteres at planen legger opp til at byggehøyder i hovedsak er på 5-7 etasjer. Byrådet bes om nødvendig sikre at det utarbeides alternativer som sikrer kvaliteter og passende høyder, om innsendte planforslag anses ikke å ivareta dette.

5.

Detaljregulering for felt B1c bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør og vest.

6.

Detaljregulering for felt B2 (a og b) bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør.

7.

Detaljregulering for felt B5a bør utformes slik at høyden langs torg S6 trappes gradvis ned fra 7 til 5 etasjer slik at den er lavere i vest.

8.

Detaljregulering for felt B1, B2 og B3 kan vurdere å øke høydene mot Filipstad allé til høydene i alt. 2 langs opptil halvparten av hvert felts lengde, samtidig som hensynet til oppholdskvaliteter i gaten og lysforhold for nabokvartaler med boliger ivaretas.

9.

Dersom deler av felt P8 og P9 bebygges skal det erstattes av tilsvarende offentlige og grønne arealer andre steder i planen, herunder eksempelvis av parkarealer innenfor P10 og/eller F3 på en måte som både øker landarealet og bidrar til naturrestaurering i overgangen land/sjø og/eller flytende parkarealer.

10.

Endringsforslag til 4.12.1: Innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal alle nye parkeringsplasser være ladeklare.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV, Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

Bystyret ber byrådet om å følge opp arbeidet med fossilfrie anleggsplasser også på Filipstad, i tråd med kommunens klimastrategi.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1.
Tilleggsforslag til innstillingens vedtakspunkt 4 (nytt tankestrekpunkt): Bystyret ber byrådet sørge for at Filipstad utvikles som en fargerik del av Fjordbyen, og at det vurderes en egen fargepalett for Filipstad. Bystyret ønsker at Filipstad blir moderne og miljøvennlig, med stor variasjon i arkitektur, men også at Filipstad skal gjenspeile sin havnehistorie og prioritere et godt miljø for menneskene på gateplan.
2.
Dersom Skur 9 og/eller 10 benyttes til flerbrukshall og/eller skatehall, skal arealene dette båndlegger i Brannskjærparken erstattes av parkarealer fortrinnsvis på felt H7b (ref. illustrasjonsheftet).
3.
Trærne som plantes på Filipstad skal være stedegne for Oslo-området og bidra positivt til biologisk mangfold, særlig for pollinerende insekter.
4.
Det skal søkes å bevare og/eller gjenbruke materialer og bygningselementer fra eksisterende bygg.
5.
Det skal vurderes etablering av båtplasser i felt F2 i fremtidig detaljregulering.
6.
Det skal legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje langs havnepromenaden.

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

1.
Bystyret ber byrådet innarbeide en permanent hall på Filipstad for aktivitetene i skur 13. Det må opprettes et midlertidig tilbud for egenorganisert aktivitet fra det tidspunkt Skur 13 ikke lenger kan benyttes som aktivitetshall.
- 2.

Bystyret ber byrådet sikre at det etableres en samlet park på minst 10 dekar godt skjermet for vær og vind i Hans Jægers kvartal eller i midtområdet.

3.

Bystyret ber byrådet sikre at der høyder for et felt oppgis i intervaller skal det være tilnærmet like mange bygg i hver av de skisserte høydene.

Variert befolkningssammensetning

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet vurdere tilgjengelige virkemidler for å legge til rette for en blandet beboersammensetning på Filipstad, inkludert relevante endringer av Plan- og bygningsloven og utvidelse av Husbankens startlånsordning, slik at også folk uten stor egenkapital kan få mulighet til å bosette seg der.

2.

Bystyret ber byrådet jobbe for at private aktører realiserer rimelige boliger som del av sine boligprosjekter på Filipstad, for eksempel ved bruk av BoStart eller Leie-til-Eie-ordninger som gir en lavere inngangsbillett og utgjør en del av den såkalte tredje boligsektor.

3.

Utnyttelse og høyde skal vurderes spesifikt i detaljreguleringer, med sikte på å styrke kvaliteter knyttet til blant annet lys, skyggevirksomheter og luft. Detaljplanene skal legge til rette for en variert beboersammensetning der også folk uten stor egenkapital får innpass på boligmarkedet.

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet sikre at Oslo kommune kjøper tomter fra Oslo havn og selv er byggherre for utbyggingen på Filipstad

2.

Bystyret ber byrådet sikre at minst 20 % av boligene på Filipstad blir ikke-kommersielle, med løsninger for prisregulert omsetning og leie.

3.

Bystyret ber byrådet sikre at studentboliger som bygges på Filipstad skal eies og driftes av SIO eller annen studentsamskipnad.

Kulturminnevern

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1.
I kommende detaljregulering for felt B5 skal høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri bevares med ny og hensiktsmessig bruk.
2.
Dersom det ikke skulle la seg gjøre å utplassere de to andre kranene i Fjordbyen, skal de holdes i god stand og tilbakeføres til Filipstadkaia som kulturminner.
3.
Bystyret ber byrådet vurdere om skur 10 kan bevares som del av skole i felt H7 (ref. illustrasjonsplanen), eventuelt med flerbrukshallfunksjon

eksempel med mørke folier.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12, områderegulering med konsekvensutredning, reguleringsbestemmelser og kvalitetsprogram, som reguleres til:

Områdets vertikalnivå 1 under grunnen reguleres til:

- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: vei, trasé for jernbane

Områdets vertikalnivå 2 på grunnen reguleres til:

- Områder for bebyggelse og anlegg:
 - forsamlingslokale (H9)
 - øvrige kommunaltekniske anlegg (luftetårn)
 - boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (B1- B3, B5)
 - boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter) (A2)
 - boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) (C4)
 - boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, energianlegg, renovasjonsanlegg (A3)
 - boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg (H6)
 - forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), kontor, bevertning (A1)
 - forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (B4)
 - forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium), kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter), energianlegg (H3)
 - undervisning, institusjon, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), bevertning, annen næring (servicefunksjoner), idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall), øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (H7)
 - Annen offentlig eller privat tjenesteyting, (serviceanlegg småbåthavn)/bevertning (H4)

-Områder for bebyggelse og anlegg i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor/ bevertning/idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (C3)
- boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg / havneterminaler (H2)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / vei (H8, H10)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / fortau (H5)

-Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- vei (S7-S9, S15)
- torg (S2, S6, S16)
- gatetun (S13)
- gangareal (HP1-HP4, S3)
- gågate (S1, S14)
- trasé for sporvei
- havneterminaler (H1)
- parkeringsplasser (S18)
- vei, trasé for sporvei (S12)
- vei, trasé for sporvei, holdeplass (S4)
- vei/trasé for sporvei, hovednett for sykkel (S11)
- vei, hovednett for sykkel (S10)
- gangareal, kai (HP5)
- trasé for jernbane, trasé for sporvei (S5)

-Områder for grønnstruktur:

- park, turvei (P3, P6)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) (P1)
- park / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P8)
- park / forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P9)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (P5)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for bruk og vern av sjø og vassdrag:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) / friluftsområde i sjø (P10)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / trasé for jernbane (P4)

- park, turvei / torg, trasé for jernbane (P7)
- park / gatetun (P2)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:
 - havneområde i sjø (F2)
 - småbåthavn (F1)
 - friluftsområde i sjø (F4, F5)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag i kombinasjon med grønnstruktur:
 - friluftsområde i sjø / park (F3)
- Hensynssone H140: Frisikt
- Hensynssone H570: Bevaring av kulturmiljø
- Hensynssone H810_1-10: Krav om felles planlegging

Områder i vertikalnivå 3 over grunnen reguleres til:

- Områder for Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: gangareal (S19)
- Grønnstruktur i kombinasjon med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park / gangareal, trasé for sporvei, annen banegrunn – tekniske anlegg, hovednett for sykkel (S20)
- Hensynssone H810_1,7: Krav om felles planlegging

som vist på kart merket BFB-202001816-3 datert 29.11.2018, revidert 28.01.2020.

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR FILIPSTAD

Alternativ 3 uten cruise.

§ 1 Avgrensning og delområder

1.1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BFB-202001816-3 datert 29.11.2018, revidert 28.01.2020.

1.2 Delområder

Planområdet er inndelt i følgende delområder og hensynssoner for felles planlegging med tilhørende byggefelt og felt med offentlig friareal (samferdselsanlegg og grønnstruktur):

Delområde	Byggefelt	Offentlig friareal	Hensynssone
Hans Jægers kvartal:	A1-A3	S1-S3, S9, S16, S19, HP4-5, F5	H810_7
Midtområdet:	B1-B5, P8, P9	S6-S8, S13, S14, S16, HP3-4	H810_4-6, 8
Hjortnes:	H1-H3	S4, S15, HP2-3	
	H5-H8, H10	P8, P9,	H810_3
Nordområdet:	C3, C4	S5, S7, S8, P3-P7	H810_9-10
Frognerstranda:	H4, H9	HP1	H810_1
Brannskjærparken:		P1, P2, P10, F3, F4	H810_2
Ring 1 Filipstad allé/E18:		S10-S12, S20	H810_1

§ 2 Arealformål og hensynssoner

Områdets vertikalnivå 1 under grunnen reguleres til:

- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: vei, trasé for jernbane

Områdets vertikalnivå 2 på grunnen reguleres til:**- Områder for bebyggelse og anlegg:**

- forsamlingslokale (H9)
- øvrige kommunaltekniske anlegg (luftetårn)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (B1-B3, B5)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter) (A2)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) (C4)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, energianlegg, renovasjonsanlegg (A3)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg (H6)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), kontor, bevertning (A1)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (B4)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium), kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter), energianlegg (H3)
- undervisning, institusjon, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), bevertning, annen næring (servicefunksjoner), idrettsstadion (idrettshall/ flerbrukshall, svømmehall), øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (H7)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting, (serviceanlegg småbåthavn)/ bevertning (H4)

-Områder for bebyggelse og anlegg i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor/ bevertning/idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (C3)
- boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg / havneterminaler (H2)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / vei (H8, H10)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / fortau (H5)

-Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- vei (S7-S9, S15)
- torg (S2, S6, S16)
- gatetun (S13)
- gangareal (HP1-HP4, S3)
- gågate (S1, S14)
- trasé for sporvei
- havneterminaler (H1)
- parkeringsplasser (S18)
- vei, trasé for sporvei (S12)
- vei, trasé for sporvei, holdeplass (S4)
- vei/trasé for sporvei, hovednett for sykkel (S11)
- vei, hovednett for sykkel (S10)
- gangareal, kai (HP5)

- trasé for jernbane, trasé for sporvei (S5)
- Områder for grønnstruktur:
 - park, turvei (P3, P6)
- Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg:
 - park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) (P1)
 - park / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P8)
 - park / forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P9)
- Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park, turvei / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (P5)
- Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for bruk og vern av sjø og vassdrag:
 - park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) / friluftsområde i sjø (P10)
- Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park, turvei / trasé for jernbane (P4)
 - park, turvei / torg, trasé for jernbane (P7)
 - park / gatetun (P2)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:
 - havneområde i sjø (F2)
 - småbåthavn (F1)
 - friluftsområde i sjø (F4, F5)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag i kombinasjon med grønnstruktur:
 - friluftsområde i sjø / park (F3)
- Hensynssone H140: Frisikt
- Hensynssone H570: Bevaring av kulturmiljø
- Hensynssone H810_1-10: Krav om felles planlegging

Områder i vertikalnivå 3 over grunnen reguleres til:

- Områder for Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: gangareal (S19)
- Grønnstruktur i kombinasjon med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park / gangareal, trasé for sporvei, annen banegrunn – tekniske anlegg, hovednett for sykkel (S20)
- Hensynssone H810_1,7: Krav om felles planlegging

Vertikalnivå 1 (under grunnen)

§ 3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

3.1 Jernbane/T-bane med stasjon

Jernbane / t – bane med stasjon(er) skal ha publikumsatkomst fra Framnes plass (felt P7).

Vertikalnivå 2 (på grunnen/vannoverflaten)

§ 4 Fellesbestemmelser

4.1 Plankrav

Vedtatt detaljregulering skal foreligge innenfor angitte soner med krav til felles planlegging H810_1-10 før bygge- og deletillatelse gis.

4.2 Grad av utnytting

Samlet tillatt bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 462 000 m² BRA. Boligformål skal minimum utgjøre 180 350 m² BRA for hele planområdet (eksklusiv havneterminal H1 og H2). Inntil 10 % av disse kan brukes til studentboliger.

Offentlig eller privat tjenesteyting:

- Undervisning (skole) skal utgjøre minimum 9 000 m² BRA
- Barnehage skal utgjøre minimum 5 400 m² BRA, lik 24 avdelinger
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium) skal utgjøre minimum 10 500 m² BRA

Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre minimum 4 000 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 190 000 m² BRA. Hotell/konferansesenter skal ikke overstige 20 500 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 16 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 9 000 m² BRA. Bebyggelse for havneterminaler innenfor H1 tillates med maksimum 55 000 m² BRA og inngår ikke i total tillatt BRA for planområdet. Eksisterende bebyggelse i felt H4 (Frognerstranda Kro) og felt H9 (Frognerstranda båtforenings klubbhus) medregnes ikke i samlet BRA for planområdet. Bruksareal under terreng medregnes ikke i BRA der avstanden mellom himling og ferdig planert terreng rundt bygningen er mindre enn 0,5 meter. Det beregnes ikke BRA for teoretiske dekker, kun faktisk gulvareal skal inngå i beregning av BRA i rom med høyde 4,9 meter eller mer.

4.3 Lokalisering

4.3.1 Plassering av bebyggelse: Bebyggelsen skal plasseres i formålsgranse for bebyggelse mot gater, plasser og parker. Tilbaketrukne fasader kan tillates på en mindre del av bebyggelsen for å oppnå vindreduksjon, variasjon av lange fasadeløp, etablering av inngangssoner, fortausservering eller liknende. Balkonger og enkelte mindre bygningsdeler kan ha inntil 1,5 meter utkragning over formålsgranse fra og med 3. etasje og oppover mot gater og offentlige byrom så lenge disse ikke er i konflikt med hensynssoner for frisikt H140 og forlengelsene av disse.

4.3.2 Lokalisering av ulike arealbruksformål:

Offentlig eller privat tjenesteyting:

Barnehage skal lokaliseres:

- o Hjortnes: minimum 4 avdelinger, felt H6
- o Midtområdet: minimum 12 avdelinger
- o Nordområdet: minimum 8 avdelinger
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (akvarium) skal eventuelt lokaliseres i H3
- Undervisning (skole) skal lokaliseres i felt H7

Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal lokaliseres i felt H7 og eventuelt i felt H6.

Andre typer bebyggelse og anlegg:

- Energianlegg skal lokaliseres i felt A3 og/eller felt H2,H3,H6

- Renovasjonsanlegg skal lokaliseres i felt A3

4.3.3 Bruk av 1. etasje I bebyggelsen i felt C4 tilstøtende felt S10 og S11, samt i bebyggelsen i alle byggefelt sør for E18, skal 1. etasje benyttes til publikumsrettet virksomhet mot gater og byrom og være minimum 5 meter høye. Forutsatt at hjørnebebyggelsen benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates likevel kontor og boligbebyggelse i 1. etasje mot gater og byrom som angitt i bestemmelser for hvert delområde i § 6. Boligbebyggelse i 1. etasje mot offentlig areal skal ha gulv minimum 0,7 meter over tilstøtende terreng. Boligbebyggelse mot allment tilgjengelige gangpassasjer skal i tillegg etableres med forhager.

4.4 Utforming

Bygninger og anlegg, felles utearealer og offentlige byrom skal utformes slik at disse samspiller både estetisk og bruksmessig. De skal gis arkitektonisk og materialmessig høy kvalitet. Bebyggelsen skal grupperes og utformes slik at store volumer deles opp. I kommende detaljreguleringer skal volumer og høyder på nye bygg bidra til å binde dem sammen med tilliggende bebyggelse, og farge- og materialbruk, utforming av vinduer og inngangsparti, samt balkonger og høyder, skal brukes til å skape variasjon i fasadene. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet. Materialbruk og fasadeuttrykk skal avstemmes mot omgivelser, bidra til å dele opp store volumer og gis en dempet fjernvirkning. Det skal legges til rette for bygningsintegrert energiproduksjon. Bebyggelsen skal gis en bymessig utforming og bidra til å definere gode offentlige rom. Balkonger skal inngå i et helhetlig arkitektonisk uttrykk. Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og utformes som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Takoppbygg for tekniske installasjoner og heistårn kan tillates inntil 3 meter over maksimal tillatt gesimshøyde, minimum 3 meter tilbaketrukket fra fasadelivet og maksimalt dekke 20 % av byggets totale takflate. Tekniske installasjoner skal innebygges og integreres i den arkitektoniske utformingen. Parkeringsanlegg tillates ikke eksponert mot offentlige gater, byrom og parker. I kommende detaljreguleringer skal det ikke tillates svalganger, og så langt det er mulig skal boligbygg utformes slik at de har indre gårdsrom som har høy kvalitet for beboerne, for eksempel ved at de er skjermet.

4.5 Høyder

Maksimum tillatt gesims- og mønehøyde, samt grenser mellom høyder, er vist med koter på plankartet. Byggehøyder skal varieres innenfor hvert byggefelt for å skape variasjon og lokalklimatiske gode forhold og sol, lys og vind skal hensyntas. Byggehøyder skal nedtrappes mot eksisterende omkringliggende bebyggelse, byrom og landskap i byggefelt der dette ikke angis med kotehøyder på plankartet. Maksimum tillatt gesims- og mønehøyde skal detaljeres ytterligere i detaljregulering med kotehøyder på plankart.

4.6 Allment tilgjengelige gangpassasjer

Alle byggefelt skal ha minimum en gjennomgående allment tilgjengelig gangpassasje på terrengnivå med en bredde på minimum 5 meter. Gangpassasjene tillates overbygd med inntil 20 % fra og med 3. etasje.

4.7 Boligbebyggelse

4.7.1 Leilighetsfordeling: Angitt leilighetsfordeling skal gjelde innenfor hver hensynssone for felles planlegging H810_3-10:

maksimum 35 %:	35 - 45 m ² BRA
minimum 20 %:	45 - 75 m ² BRA
minimum 45 %:	> 75 m ² BRA

40 % av leilighetene større enn 75 m² BRA tillates etablert som kombinasjonsbolig med utleiedel.

4.7.2 Boligkvalitet: Leilighetene skal være gjennomgående eller ha fasader med solinnfall fra to ulike himmelretninger. Ensidig belyste leiligheter eller fasadekombinasjon nord-nordøst tillates ikke. Alle oppholdsrom skal ha solinnfall. Ensidige leiligheter, dog ikke mot nord, kan vurderes dersom boligkvaliteten ved en ensidig løsning er høyere enn ved en gjennomgående løsning. I så fall skal leilighetsdybden ikke overstige fasadebredden.

4.7.3 Rommelighet på uteoppholdsarealer: Tilliggende boligbebyggelse mot felles uteoppholdsareal skal ikke være høyere enn at avstanden mellom bygningene er minst 1,5 ganger gesimshøyden. Avstanden skal uansett ikke være mindre enn 17 meter.

4.7.4 Kvalitet på uteoppholdsarealer: Uteoppholdsarealer skal lokaliseres på de mest solfylte arealer og skjermes fra vind og støy- og forurensningskilder. Utearealene skal gi rom for varierte aktiviteter og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsarealer skal ha et grønt preg. Minst 20 % av uteareal på terreng/lokk skal ha et vekstlag på minimum 80 cm for beplantning av busker og trær. Parkerings- og kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende.

4.7.5 Minste felles uteoppholdsareal (MFUA): De miljømessig gunstigst beliggende og mest solfylte arealene skal avsettes til felles uteoppholdsareal. Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) for boligbebyggelse skal være:

Hensynssone	Størrelse MFUA, % av det totale m ² BRA for bolig	Andel MFUA på terreng/lokk	Andel av MFUA med krav til sol
H810_7 (Hans Jægers kvartal)	16 %	60 %	20 %
H810_3 (Hjortnes)	16 %	-	20 %
H810_4-6,8 (Midtområdet)	20 %	60 %	30 %
H810_9-10 (Nordområdet)	20 %	60 %	30 %

Andel av MFUA skal være solbelyst minimum 5 timer 1. mai, hvorav minimum 3 timer mellom kl.15 og kl.20. Minimum 80 % av minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være samlet felles uteoppholdsareal (SFUA) med en størrelse og samlet form som egner seg til plasskrevende fysisk aktivitet og lek.

4.7.6 Uteoppholdsarealer på tak

Minst 60 % av takflater skal opparbeides som felles takhager for uteoppholdsareal og minst 20 % av takflaten skal ha et vekstlag på minimum 60 cm for beplantning. I tillegg til mulighet for dyrking, skal plante- og tresorter baseres på lokale arter og understøtte urbane økologiske systemer.

4.8 Forretning, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet

Forretning, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet tillates kun etablert i 1. etasje, 2. etasje og i underetasje. Hver enhet skal ha inngang fra, og være henvendt mot, gater og byrom. Forretningsenheter innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal ha samlet størrelse opp til maksimalt 500 m² BRA. To større forretningsenheter for dagligvarer på maksimalt 2 000 m² BRA hver tillates, én i felt B2, B3 eller A3 og én i felt C3 eller C4.

4.9 Skole

Skolen skal romme klasser i 1.-10. trinn og gi plass til 840 elever med tilhørende uteareal. Skolens uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for forurensning og støy, ligge i le og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsareal for grunnskole skal minimum tilsvare 9 800 m², lik 13 m² pr. barneskoleelev og 8,5 m² pr. ungdomskoleelev og skal anlegges i felt H7. Minimum 20 % skal anlegges på terreng, det resterende kan anlegges på løkk/tak. Skolen skal også fungere som lokalt kulturhus som tilrettelegges for allmenn bruk utenfor skoletid.

4.10 Barnehager

Det skal totalt sikres 24 avdelinger barnehager, fordelt på delområdene som angitt i § 6. Hver barnehage skal ha minimum 4 avdelinger og inneareal på minimum 900 m² BRA. Barnehagenes uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for forurensning og støy, ligge i le og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsareal for barnehage skal minimum tilsvare 1500 m² pr. 4 avdelinger.

4.11 Idretts-/flerbrukshall, svømmehall

Idretts-/flerbrukshall skal være på minimum 4 000 m² BRA og kan i tillegg inneha mulighet for svømmehall. Det skal lokaliseres et idrettsanlegg i tilknytning til skolen som skal tilrettelegges for allmenn bruk på de tider av døgnet hvor skolen er stengt.

4.12 Parkering, atkomst og varelevering

4.12.1 Bilparkering: Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal følgende parkeringsnorm for bil legges til grunn for beregning av maksimalt antall parkeringsplasser:

- Boliger:	0,6 plasser pr. 100 m ² BRA
- Forretning/bevertning:	2 plasser pr. 1 000 m ² BRA
- Kontor:	1,6 plasser pr. 1 000 m ² BRA
- Undervisning, barnehage:	0 plasser pr. 10 årsverk
- Kulturinstitusjon:	1,6 plasser pr. 1 000 m ² BRA
- Akvarium:	20 plasser
- Hotell:	1 plass pr 10 rom

Deretter skal den til enhver tid gjeldende norm gjelde.

Besøksparkering er inkludert. Innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal alle nye parkeringsplasser være ladeklare, og minimum 5 % skal tilrettelegges for forflytningshemmede. Parkeringsplasser skal anordnes under terreng, med unntak av det som

tillates av gateparkering i felt S7 (Kaffegata), felt S8 (Banangata) og felt S4 (gate i Framnesallmenningen) i § 7.

Det skal minimum være følgende antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede:

- Innenfor hensynssone H 810_7 (Hans Jægers Kvartal): 20 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_3 (Hjortnes): 24 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_4, 5, 6, 8 (Midtområdet): 24 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_9,10 (Nordområdet): 19 plasser

Innenfor H810_3 (Hjortnes) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener H 810_2 (Brannskjærparken). Innenfor H 810_10 (Nordområdet) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener parken i P4, P6 og P7 (den utvidete Tinkernparken).

4.12.2 Sykkelparkering: Det skal som en del av detaljreguleringen utarbeides en helhetlig plan for sykkelparkeringsplasser og bysykler innenfor hver hensynssone for felles planlegging H810_2-10. Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal det avsettes sykkelparkeringsplasser etter følgende minimumsnorm:

- Bolig: 3 plasser per 70 m² BRA
- Kontor, forretning, bevertning: 15 plasser per 1 000 m² BRA
- Offentlig friareal: 10 plasser per 1 000 m²
- Skole: 4 plasser per årsverk ansatte
- Barnehage: 1 plass per årsverk ansatte
- Hotell: minimum 2 plasser per 10 rom

Deretter skal den til enhver tid gjeldende norm for ny bebyggelse gjelde.

25 % av alle sykkelparkeringsplasser innenfor hver hensynssone H810_2-10 skal være overdekket. Alle sykkelparkeringsplasser, utenom besøksplasser og plasser på offentlig friareal (offentlige samferdselsanlegg og grønnsstruktur), skal anlegges på egen grunn og/eller innenfor avstengt areal i bebyggelsen. 25 % av sykkelparkeringsplasser til bolig og kontor skal tilrettelegges for lading av sykler med el-motor. Av sykkelparkeringsplasser på offentlig friområde skal minimum 75 % være offentlige, mens inntil 25 % kan være bysykkelplasser.

4.12.3 Parkeringsanlegg og atkomster: Parkeringsanlegg skal anlegges under terreng. Anleggene skal tilrettelegges for sammen-kopling og gjennomkjøring under terreng. Anleggene til hensynssonene H810_4,5,6,8 og til H810_9,10 skal være sammenkoblet. Parkeringsanlegg tillates under tilstøtende gater, plasser og torg. Underbygningen med tekniske løsninger skal godkjennes av Bymiljøetaten før rammetillatelse gis. Atkomst til parkeringsanlegg tillates kun fra S4 (Gate i Framnesallmenningen), S7 (Kaffegata), S8 (Banangata) og S9 (Munkedamsallmenningen). Atkomster skal være lokalisert nærmest mulig S10/S11 (Filipstad allé), og det tillates kun 1 atkomst per byggefelt på hver side av S10/S11. Inn- og utkjørsler inkludert ramper skal integreres i bebyggelsen og avskjermes fra gateløp med port.

4.12.4 Varelevering: All varelevering skal skje på egen grunn fra underjordisk parkeringsanlegg. Varelevering kan tillates på gateplan innenfor gitte tidssoner.

4.13 Belysning

Det skal utarbeides en samlet belyningsplan for hver hensynssone for felles planlegging som del av detaljreguleringene. Der det foreligger vedtatt detaljregulering skal det utarbeides helhetlig belyningsplan for byggefelt med omkringliggende offentlig friareal ved første rammesøknad. "Retningslinjer for belysning av sentrum i Oslo kommune" i Belysningsplan for Oslo sentrum, vedtatt 13.04.2011 skal legges til grunn for belyningsplanene. Parker, gågater og torg skal ha god belysning i kroppshøyde for økt trygghet.

4.14 Samferdselsanlegg

Samferdselsanlegg skal være offentlige og utformes i tråd med føringer lagt i vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad». Harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel av naturstein og sikre avrenning av overvann. Møblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet. Beplantning skal ha vekstlag på minimum 80 cm dybde. Torg skal tilrettelegges med nødvendige tekniske installasjoner som strømuttak og vannforsyning. Det tillates ikke oppført tekniske anlegg for energisentraler i offentlige rom. Det tillates ikke inngjerdede områder. Felt S2, S3, HP3, HP4 og HP5 tillates terrassert eller utformet på annet vis som sikrer overgang og utjevner høydeforskjell mellom kai (ca. kote 2,0 ihht. Oslo Lokal, og ca. kote 2,4 ihht. NN 2000) og bebyggelsens første etasje (ca. kote 2,9 ihht. Oslo Lokal, og ca. kote 3,3 ihht. NN 2000). Det henvises til vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad» for utfyllende retningsgivende beskrivelser av utforming av planområdets samferdselsanlegg.

4.15 Grønnstruktur

Parker, allmenninger og turveier skal være åpne og allment tilgjengelige. Vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad» skal være retningsgivende for utforming av planområdets grønnstruktur. Det tillates ikke inngjerdede områder. Harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel av naturstein og sikre avrenning av overvann. Møblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet. Terrengebearbeiding og vegetasjon skal være variert og tilrettelegges for økt biologisk mangfold og skjerming mot dominerende vinder.

Inngrep i eksisterende grønnstruktur tillates for å opparbeide gode gangforbindelser og en naturlig overgang mellom felt for grønnstruktur som grenser til hverandre, samt for å styrke eksisterende natur- og brukskvaliteter.

4.16 Miljøfaglige forhold

4.16.1 Kvalitetsoppfølgingsplan: Det skal utarbeides en detaljert kvalitetsoppfølgingsplan som del av detaljreguleringer. Planen skal beskrive planleggings- og gjennomføringsfaser for oppfølging, konkretisering og videreutvikling av tiltak i Vedlegg Kvalitetsprogram for Filipstad.

4.16.2 Støy: Anbefalte grenser i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn ved utarbeiding og behandling av detaljreguleringer og søknader om tillatelse til tiltak.

4.16.3 Lokalklima: Lokalklimaanalyser skal utføres samtidig med detaljregulering av hver hensynssone H810_2-10 og legges til grunn for utforming av bebyggelse og byrom med særlig vekt på virkningen for boliger, skole, barnehager og uteoppholdsarealer.

4.16.4 Energi: Bygningsutforming som gir lavt energiforbruk (passiv- eller plusskhusnivå) og optimal fangst av solenergi skal legges til grunn og redegjøres for ved søknad om rammetillatelse. Energianlegg for vannbåren kjøling og varme, eller energimessig bedre løsning, kan etableres og dimensjoneres for å betjene hele planområdet. Eventuelle slike

anlegg kan lokaliseres i kjeller i felt A3 (Hans Jægers kvartal) og/eller felt H2, H3, H6 (Hjortnes). Eventuelle synlige deler av anlegget skal integreres arkitektonisk og estetisk med øvrig bebyggelse. All bebyggelse skal tilknyttes energianlegg for vannbåren varme og kjøling. Anlegget skal, så langt mulig, tilføre overskuddsenergi til fjernvarmenettet.

4.16.5 Renovasjon: Det skal for hver hensynssone for felles planlegging H810_3-10 som del av detaljreguleringen utarbeides en plan for felles avfallssug for innsamling av nærings- og husholdningsavfall som tilrettelegger for én felles avfallsløsning for hele planområdet. Det skal avsettes ca. 500 m² BRA i felt A3 til en felles sentral for avfallssug. Sentralen kan etableres i flere plan, men tillates ikke fra bakkeplan og høyere opp i etasjene. Atkomst og snumulighet for nødvendig betjenings- og servicekjøretøy må sikres og atkomst skal være fra felt S9 (Munkedamsallmenningen). I tilknytning til renovasjonssentralen skal det sikres arealer for og etableres en minigjenbruksstasjon. Det skal etableres returpunkt for fraksjoner som ikke kastes i avfallssug. Returpunkt skal være nedsenket eller integrert i bebyggelse og anlegg.

4.16.6 Massehåndtering: Det skal for hver hensynssone for felles planlegging H810_2-10 som del av detaljreguleringen utarbeides en plan for lokal massehåndtering med forslag til gjenbruk av masser for lokal massebalanse på hele planområdet. Under utbyggingen av Filipstad skal det etableres midlertidig massehåndteringsanlegg som lokaliseres slik at behov for transport blir minst mulig. Ulemper ved støy og luftforurensing for eksisterende og ny boligbebyggelse som følge av drift av anlegget skal hensyntas ved plassering og utforming. Anlegget skal tildekkes med duk eller på annen mer hensiktsmessig måte når det ikke er i bruk. Ved funn av de mest problematiske svartelistete biologiske artene skal masser kjøres til spesialdeponi for deponering.

4.16.7 Materialbruk: Materialer for bygninger og anlegg skal ha lavt klimagassutslipp og god klimatilpasning, være varige og ha høye funksjonelle og estetiske kvaliteter, og ha positive helsemessige egenskaper med lave utslipp av skadelige stoffer. Størst mulig andel av rivingsmaterialer skal gjenbrukes lokalt jamfør mål om lokal massebalanse. Ny bebyggelse skal ha materialløsninger med gjenbruksmulighet ved rehabilitering, ombygging og riving. 80 % kildesorteringsgrad ved rivings-, bygg-, og anleggsavfall skal legges til grunn.

4.16.8 Klimagassregnskap: Ved prosjektering av bebyggelse og anlegg, deriblant større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, skal det utarbeides klimagassregnskap, Breeam-analyser eller bedre analyser som verktøy for klimaeffektive valg i prosessen. Klimagassregnskap eller Breeam eller bedre analyser skal foreligge ved søknad om rammetillatelse.

4.16.9 Forurensset grunn: Før tillatelse om tiltak må potensielle forurensningskilder i området være kartlagt og avbøtende tiltak fastlagt. Til detaljreguleringen for hver hensynssone H810_1-10 må det utarbeides tiltaksplan som vurderer risiko for forurensningsspredning og angir hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppfylle kravene i gjeldende Forskrift om begrensning av forurensning.

4.16.10 Naturmangfold: Registrert alm som angitt på plankart og trær med stammeomkrets over 60 cm målt 1 meter over bakken i felt P6 (Tinkern) skal bevares. Det skal utføres prøvegraving rundt registrert eik ved Munkedamskrysset med rotsone innenfor planområdet som angitt på plankart, og ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre at treet bevares.

4.16.11 Havstigning: All bebyggelse og anlegg under kote +2,9 meter ihht. Oslo Lokal, og kote +3,3 ihht. NN 2000 skal tåle sjøvann. Oppholdsarealer i underetasjer skal sikres mot flom. Dokumentasjon på flomsikring skal sendes inn sammen med søknad om rammetillatelse.

4.16.12 Overvannshåndtering: Overvann skal håndteres lokalt. Det skal i detaljreguleringsarbeidet utarbeides detaljerte planer for lokal overvannshåndtering innenfor hver hensynssone H810_1-10 i tråd med overordnet plan for lokal overvannshåndtering for hele planområdet. Overvann skal ha selvfall og ikke pumpes. Ved bygging av felt A1-A3 (Hans Jægers kvartal) og E18 under lokk må det tilrettelegges for føring av overvann fra felt C3-C4 (Nordområdet). Åpne løsninger for håndtering av overvann skal etterstrebes og skal inngå som estetisk utformede elementer, integrert og i samspill med øvrig utomhusanlegg.

4.16.13 Grønn arealfaktor: Det skal legges et «helhetlig botanisk grep» til grunn for plantevalg og grøntutforming i hele området, med vekt på lokale arter og understøttelse av urbane økologiske systemer. Grønn arealfaktor (GAF) skal beregnes etter følgende formel:

$$\text{GAF} = \frac{\text{Totalt økologisk effektivt areal}}{\text{Tomteareal}}$$

«Tomteareal» er hele arealet som det skal beregnes GAF faktor for. Både ubebygget og bebygget areal skal inngå uavhengig av type tiltak (for eksempel bebyggelse med tilhørende uteareal eller byrom og parker med eventuelle paviljonger).

«Totalt økologisk effektivt areal» er summen av økologisk effektivt areal for blågrønne og harde flater, samt for trær og busker. Økologisk effektivt areal regnes ut for alle blågrønne og harde flater innenfor tomtearealet. Størrelsen på blågrønne og harde flater ganges med tilhørende delfaktor. For trær og busker skal arealstørrelse som angitt i tabellen ganges med tilhørende tilleggsfaktor.

TABELL FOR UTREGNING AV GRØNN AREALFAKTOR		
DELFAKTOR	BLÅGRØNNE FLATER	FORKLARING
1,0	Vegetasjon som er forbundet med jord	Areal dekket med vegetasjon i kontakt med naturlig terrengs jordsmonn, dvs ikke er avgrenset mot lokk/plantekasse.
0,9	Vegetasjon på vekstlag >80 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag dypere enn 80 cm, uten kontakt med naturlig jordsmonn.
0,7	Vegetasjon på vekstlag 20 - 80 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag mellom 20 cm og 80 cm dypt, uten kontakt med naturlig jordsmonn.
0,4	Vegetasjon på vekstlag 5 - 20 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag mellom 5 cm og 20 cm, uten kontakt med naturlig jordsmonn.

1,0	Åpent vann	Areal som er dekket med vann mer enn 6 mnd i året. Beplantet kantsone kan medregnes der dette er anlagt.
DELFAKTOR	HARDE FLATER	FORKLARING
0,4	Åpent dekke	Areal som er permeabelt/gjennomtrengbart for luft og vann og har vekstmuligheter; for eksempel gressarmert betong / naturstein, permeabel asfalt, grus, singel eller sand.
0,2	Tett dekke med fuger	Belegg, som sten- og betongheller, gatesten osv. lagt med sandfuger.
0,2	Tett dekke med avrenning	Areal med avrenning til vegetasjonsarealer eller til åpent fordryningsmagasin. Beregnes for areal tilsvarende størrelsen på vegetasjonsflaten som mottar vannet. Fordryningsmagasin må ha kapasitet ihht. kommunale krav.
0,0	Tett dekke	Areal som ikke er permeabelt/gjennomtrengbart for luft og vann og uten vekstmuligheter; for eksempel betong, asfalt og andre tette flater.
TILLEGGS-FAKTOR	TRÆR OG BUSKER	FORKLARING
0,9	Trær >12 meter høye med stammeomkrets > 20 cm	Høyden gjelder fullvokste trær. Stammeomkrets måles 1 meter over bakkenivå ved nyplanting. Faktoren regnes for en overflate på 25 m ² /tre. Det forutsettes at treet skal ha vekstlag på minimum 100 cm jorddybde.
0,6	Trær >12 meter høye med stammeomkrets < 20 cm	
0,6	Trær 5-12 meter høye med stammeomkrets > 20cm	Høyden gjelder fullvokste trær. Stammeomkrets måles 1 meter over bakkenivå ved nyplanting. Faktoren regnes for en overflate på 25 m ² /tre. Det forutsettes at treet skal ha vekstlag på min. 60 cm jorddybde.
0,4	Trær 5-12 meter høye med stammeomkrets <20cm	
0,4	Hekker, busker og flerstammete trær	Hekker og busker / flerstammete trær med høyde over 3 m. Beregnes for en overflate på maksimalt 5 m ² / tre.
0,5	Grønne vegger	Beregnes for den del av veggen, opp til maksimalt 10m høyde, som forventes å være dekket med vegetasjon innen 5 år.

Grønn arealfaktor skal sikres i henhold til følgende tabell:

KRAV TIL GRØNN AREALFAKTOR		
FELTNAVN	DELOMRÅDE FOR BEBYGGELSE OG	Minimum GAF
A1-A3	Hans Jægers kvartal	0,4
H2, H3, H5-H8, H10	Hjortnes	0,3
B1-B5, P8, P9	Midtområdet	0,5
C3, C4	Nordområdet	0,5
FELTNAVN	SAMFERDSELSANLEGG	
S2	Odas og Bokkens plass	0,3
S3	Gangareal langs Filipstadkaia	0,3
S6	Aliplassen	0,3
S16	Søndre del av Generaldirektørallmenningen	0,5
HP1	Havnepromenaden mot vest	0,5
HP2/S20	Havnepromenaden på Framnes bru	0,5
HP3/ubebygd del av P8,P9	Havnepromenaden i Framnesallmenningen	0,5
HP4, HP5	Havnepromenaden langs kai	0,3
FELTNAVN	GRØNNSTRUKTUR	
P1	Brannskjærparken	0,8
P2	Nordre del av Brannskjærparken / gatetun	0,4
P3	Nordre del av Generaldirektørallmenningen	0,8
P4, P5	Orions belte	0,8
P6	Tinkern	0,9
P7	Framnes plass	0,4

4.17 Automatisk fredete kulturminner

For landareal innenfor hensynssone H810_1-8 er det gitt utsatt undersøkelsesplikt til anleggsperioden, jmfør Kulturminneloven § 9. Undersøkelsesplikten skal oppfylles i forbindelse med anleggsperioden, og kostnadene skal dekkes av tiltakshaver/utbygger i henhold til kulturminnelovens regler. Ved funn av automatisk fredete kulturminner eller skipsfunn, kreves det dispensasjon med eventuelt vilkår i henhold til Kulturminneloven. Øvrige områder innenfor planområdet er fritatt fra krav om arkeologiske undersøkelser, eller undersøkelsene er gjennomført.

4.18 Anleggsperioden

Ved anleggsvirksomhet skal det gjennomføres tiltak som sikrer fremføring av midlertidig Havnepromenade med gjenkjennelighet og god og trygg fremkommelighet nærmest mulig sjøfronten for fotgjengere og syklist.

4.19 Plan- og alternativstudier

Plan- og alternativstudier skal gjennomføres for følgende områder for å sikre tilstrekkelig opplyst sak og faglig dokumentasjonsgrunnlag for utforming av anlegg og bygg:

- Brannskjærparken (H810_2)
- Framnesallmenningen (H810_4) inkludert feltene S4, S20, P4, P6, P7 og S11
- Signalbygg i felt H3, felt H7 og felt A1

§ 5 Dokumentasjonskrav

Til detaljregulering eller byggesøknader innenfor hensynssone H810_1 (E18 og Filipstad allé) skal følgende dokumenteres:

- Muligheten for, og kostnaden av, midlertidig bygge- og anleggsområde for ombygging av motorveien og midlertidig omkjøring
- At kotehøyde på S20 (Framnes bru) sikrer tilstrekkelig avstand for kontaktledningsanlegget til jernbanen.

Til detaljreguleringer eller byggesøknader innenfor hensynssone H810_2-10 (Hans Jægers kvartal, Midtområdet, Hjortnes og Nordområdet) skal følgende dokumenteres:

- Lokalklimaanalyse med forslag til avbøtende tiltak.
- Illustrasjoner av nær- og fjernvirkning for bebyggelse og anlegg.
- At tilstrekkelige kvaliteter med hensyn til bomiljø kan oppnås (§§ 4.4, 4.7, 4.10, 4.15, 4.16).
- Kvalitetsoppfølgingsplan, blant annet inkludert plan for overvannshåndtering, renovasjon og lokal massehåndtering samt tiltaksplan for begrensnig av forurensning
- Parkeringsareal til sykkel og bysykkel på offentlig friareal, samt for sammenkoblede parkeringsanlegg for biler inkludert avkjørsler
- Eksisterende og planlagte terrenghøyder og overgang til omkringliggende terrenghøyder.

Ved innsendelse av første rammesøknad innenfor planområdet for den enkelte detaljregulering skal det foreligge overordnet massehåndteringsplan og overvannshåndteringsplan for hele planområdet for områdereguleringen henholdsvis syd og nord for E18.

Til søknad om rammetillatelse skal følgende dokumenteres:

- Landskaps-/utomhusplan som viser utforming og materialbruk av by- og gaterom, herunder gangarealer, anlegg for aktivitet og opphold, kunst, møblering og belysning
- Redegjørelse for energiforbruk og fangst av solenergi ved bygningsutforming

§ 6 Bebyggelse og anlegg

6.1 Felt A1-A3 i hensynssone H810_7 (Delområdet Hans Jægers kvartal)

6.1.1 Grad av utnytting: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 121 000 m² BRA.

Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 32 000 m² BRA. Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur) skal utgjøre minimum 2 500 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 6 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 4 000 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 68 000 m² BRA.

6.1.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: I felt A3 tillates ikke bolig i 2. etasje lokalisert mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse) og S10 (Filipstad allé). Forutsatt at 1. etasje ved alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil totalt 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert i felt A3 mot felt S9 (Munkedamsallmenningen) og mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse).

6.1.3 Utforming: Bebyggelse i felt A1 skal ha høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet i forhold til volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med tilgrensende bebyggelse grunnet bebyggelsens eksponerte plassering. Felt A2 og A3 skal hver ha én allment tilgjengelig gangpassasje i retning øst-vest og én i retning nord-sør. Felt A1 unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer i alle byggefelt.

6.1.4 Atkomst og parkering: Hans Jægers kvartal skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S9 (Munkedamsallmenningen) med avkjørsel så nær S10 (Filipstad allé) som mulig.

§ 6.2 Felt H1-H3, H5-H8 og H10 i hensynssone H810_3 (Delområdet Hjortnes)

6.2.1 Grad av utnytting: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 113 000 m² BRA.

Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 7 500 m² BRA. Undervisning (skole) skal utgjøre minimum 9 000 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 900 m² BRA. Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium) skal utgjøre minimum 8 000 m² BRA.

Idrettsanlegg skal utgjøre minimum 4 000 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 1 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 500 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 59 000 m² BRA. Hotell/konferansesenter skal samlet ikke overstige 20 500 m² BRA. Bebyggelse i felt H1 tillates med maksimalt 55 000 m² BRA og inngår ikke i total tillatt BRA.

6.2.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: Boliger tillates kun lokalisert i søndre del av felt H6. I felt H2 tillates boliger under forutsetning av at boligens oppholdsrom får fasader/vinduer mot felt P2 (Brannskjærparken). Skole skal lokaliseres i felt H7 med fasade mot felt P2 (Brannskjærparken). Barnehage skal lokaliseres i felt H6. Idrettsstadion skal lokaliseres i felt H7, eventuelt også i felt H6. Eventuelt akvarium skal lokaliseres i felt H3 med publikumsarealer orientert mot fjorden. Forutsatt at 1. etasje ved alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates totalt inntil 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert i felt H5, H8 og H10, samt i felt H6 mot felt S4 (gate i Framnesallmenningen) og mot uteareal for skole i felt H7. I felt H1 tillates bebyggelse for fergeterminaldrift innenfor angitt byggegrense. Utenfor angitt byggegrense tillates konstruksjoner og installasjoner tilknyttet havnevirksomheten som trenger kontakt med kaikanten, for eksempel konstruksjoner for ombord- og ilandstigning, landstrøm, fortøyninger med mer.

6.2.3 Utforming: Terminalområdet til fergedriften skal organiseres med parkeringsanlegg og oppstillingsplasser for biler, busser, drosjer og løshengere som skal skjermes støymessig mot omgivelsene med bebyggelse eller midlertidig støyskjerming i påvente av bebyggelsen i felt H2, H3, H5, H6, H8 og H10 (Hjortnesbuen). Uteoppholdsareal for boliger skal skjermes mot støy fra terminalvirksomheten. Det skal etableres fotgjengerforbindelser til fergeterminalens plan 2 fra felt P2 (nordre del av Brannskjærparken) og felt HP2/S20 (Havnepromenaden/Framnes bru). Delområdet unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer i alle byggefelt. Bebyggelse som vender mot felt H1 skal ha vinduer. Bakkeplan i felt H2 kan være en del av havneterminalen, enten som kjøreareal og/eller som bebyggelse for tolldeklarerer eller liknende. Bebyggelse i H2 tillates fra kote +9,5 og inntil maksimal kotehøyde som angitt på plankartet. Ett signalbygg tillates oppført i felt H3 med maksimal kotehøyde som angitt på plankart. Det stilles krav til høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet i forhold til volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med tilgrensende bebyggelse begrunnet i byggets eksponerte plassering mot Brannskjær-parken og fjordlandskapet. Felt H5 skal ivareta sikt fra Tinkern i minst ett høydesprang ned til kote 16 eller lavere og likeledes sikt fra Framnes Terrasse i et høydesprang ned til kote 18 eller lavere. Høydesprangene skal videreføres gjennom felt H2, H3 og/eller H6 for å ivareta sikten til sjøen. I felt H5 og H8 skal det opparbeides fotgjengerforbindelse langs felt S15 i 3 meters bredde. Bebyggelsen her unntas dermed fra krav i § 4.3.1 om plassering av bygg i formålsgrense, men bebyggelsen tillates utkraget til formålsgrensen fra 3. etasje.

Felt H6 skal tilrettelegge for atkomstzone til næringsbebyggelse og nedkjøring til parkeringskjeller fra felt S4 (gate i Framnesallmenningen) nord for felt H7. Fotgjengeratkomst til næringsbebyggelse skal også sikres fra felt P2 (nordre del av Brannskjærparken) i sørøstre del av felt H6, vest for felt H7. Skole skal anlegges i felt H7 som et frittliggende signalbygg mot felt P1 (Brannskjærparken) med fasader i byggelinje angitt på plankartet. Minimum halvparten av feltets lengde mot felt S4 (gate i Framnesallmenningen) skal bebygges i formålsgrense for å aktivisere Framnesallmenningen. Det skal sikres en trafiksikker

forbindelse til uteareal for skole i felt H7 i forlengelsen av felt S13s (Aligata) møte med felt S4 (gate i Framnesallmenningen). Felt H7 har en fleksibel, sone som angitt på plankart, der formålene fra felt H6 kan trekkes inn i felt H7 forutsatt at skolens krav til størrelse på bebyggelse og uteareal i felt H7 ivaretas. Bebyggelse i felt H10 skal muliggjøre gjennomkjøring fra felt H1 til felt S4 (Gate i Framnesallmenningen). Gjennomkjøringsmuligheten skal kun benyttes som en nødtkomst og være avstengt med for eksempel bom.

6.2.4 Atkomst og parkering: Fergeterminalområdet i felt H1 skal ha kjøreadkomst fra S15. Felt H6 og felt H3 skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S4 (gate i Framnesallmenningen) med avkjørsel anlagt nord for felt H7 og så nær felt S11 (Filipstad allé) som mulig. Atkomst for varetransport og buss til hotell/konferansesenter/akvarium i felt H3 skal være fra plan 2 i felt H1. Bebyggelsen i felt H3 og søndre del av felt H6 har kjøreulighet for besøkende/utrykningskjøretøy/taxi via felt P2. Det tillates ikke nedkjørsler til parkeringsanlegg fra P2.

6.3 Felt B1-B5, P8 og P9 i hensynssone H810_4-6 og H810_8 (Delområdet Midtområdet)

6.3.1 Grad av utnytting: Samlet for hele delområdet: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 144 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 86 250 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 2 700 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 7 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 4 000 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 43 000 m² BRA.

Innenfor hensynssone H810_4: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 61 100 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 31 700 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_5: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 31 800 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 27 500 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_6: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 19 100 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 11 950 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_8: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 32 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 15 100 m² BRA.

6.3.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: I feltene P8 og B1- B3 tillates ikke boliger i 1. og 2. etasje mot felt S10 (Filipstad allé). Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil totalt 7 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse), felt S7 (Kaffegata), S8 (Banangata) og felt S10 (Filipstad allé). I bebyggelse mot felt S7 (Kaffegata) og felt S8 (Banangata) tillates også øvrige formål i 1. etasje forutsatt at hjørnene benyttes til publikumsrettet virksomhet.

6.3.3 Utforming: I felt B1/P8 og B4/P9 unntas bebyggelsen mot felt HP3 fra krav til plassering av bebyggelse i formålsgrense jamfør § 4.3.1. Østlige deler av felt P8 og P9, frem til vist byggegrense på plankartet, kan være en fleksibel sone som delvis skal fungere som en utvidelse av byggefeltene B1 og B4 og delvis som en utvidelse av Havnepromenaden og Framnesallmenningens felt HP3. Bebyggelsen i felt B1/P8 og B4/P9 skal utformes slik at samlet bredde på feltene S4, HP3 og ubebygget del av P8/P9 (Framnesallmenningen) sikres en minimumsbredde på 38 meter som angitt på plankart. Den bebygde delen av felt P8 og P9 skal inngå i henholdsvis felt B1 og B4 og den ubebygde delen av felt P8 og P9 skal utformes og opparbeides som del av HP3.

Bebyggelsen i felt B1/P8 og B4/P9 skal utformes for å underbygge oppholds- og lekefunksjoner i, gi variasjon til den romlige utformingen av, og sikre vindavskjermede soner for, felt HP3 inkludert den ubebygde delen av P8 og P9. Gjennom felt B1/P8 skal det etableres én allment tilgjengelig gangpassasje i forlengelsen av nordre del av felt S13 (Aligata), og én

gangpassasje fra felt S10 (Filipstad allé) til felt HP3 (Havnepromenaden i Framnesallmenningen). Felt B5 skal ha minimum to allment tilgjengelige gangpassasjer, en fra felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse) til S13 (Aligata) og en fra felt S2 (Odas plass) til S6 (Aliplassen). Felt B4 unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer.

6.3.4 Høyder: Høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri (i felt B5) med byggehøyde på ca. kote 43 inngår i planen og skal søkes bevart. Dersom høyblokken rives, kan det oppføres ny bebyggelse med høyde som angitt på plankartet i felt B5, opp til maksimalt kote 28,5.

6.3.5 Atkomst og parkering: Alle byggefelt i delområdet skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra S7 (Aligata) og S8 (Banangata) med avkjørsel anlagt så nær S10 (Filipstad allé) som mulig.

6.4 Feltene C3 og C4 i hensynssone H810_9 og H810_10 (Delområdet Nordområdet)

6.4.1 Grad av utnytting: Samlet for hele delområdet: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 84 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 58 000 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 1 800 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 2 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 500 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 20 000 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_9: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 18 000 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_10: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 66 000 m² BRA.

6.4.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: Felt C3 tillates brukt for jernbanevirksomhet med trasé for jernbane inntil Bane Nor avgjør at driften avvikles, legges under terreng eller arealene frigis for overbygging. Deretter tillates formål for bebyggelse og anlegg for nivå 2 og oppover. I felt C3 og C4 tillates boliger mot felt S10 (Filipstad allé) fra 3. etasje og oppover dersom miljøforholdene kan dokumenteres å være tilfredsstillende for boligene og private/felles uteareal. Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil 2 000 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert mot felt S10 (Filipstad allé) og felt P7 (Framnes plass). I felt C3 unntas bebyggelsen mot felt P4 og P5 fra krav til plassering av bebyggelse i formålsgranse jamfør § 4.3.1

6.4.3 Utforming: Løkkoverbygging av sporområdet tillates for byutviklingsformål. Ved detaljregulering for eventuell løkkoverbygging av Nordområdet skal følgende forhold utredes og sikres: Arealbehov for jernbanen, samt tekniske, sikkerhetsmessige og økonomiske konsekvenser av løkkoverbygging. I felt C4 skal det sikres kjøreatkomst til spor 22 i felt C3 fra felt S10 (Filipstad allé). Bebyggelse skal plasseres i byggegrense med unntak av eventuell bebyggelse med formålene boligbebyggelse, undervisning og barnehage, som må trekkes 5 meter lengre mot sør slik at avstanden til spor 22 er minimum 20 meter. Bebyggelsen i nordre del av felt C3 skal ha en åpen bygningsstruktur med god tilkobling til eksisterende bystruktur utenfor planområdet. Det skal være minimum én allment tilgjengelig gangpassasje i retning øst-vest i felt C3.

§ 7 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Aksene inn mot byen (Framnesallmenningen, Kaffegata, Banangata, GD-allmenningen, Huitfeldts gate) skal gjøres mest mulig grønne og skal utgjøre et grøntdrag.

7.1 Felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse)

Gågaten skal ha tosidig allé-beplantning med planteavstand på 5-7 meter i hele feltets lengde med unntak av krysset med felt S13, der vegetasjonen må sikre innslipp av kveldssol, og i

krysset med felt S16, der vegetasjonen ikke må hindre sikt til GD-boligen. Gågatens belegg skal legges i ett sammenhengende vertikalplan mellom gangareal og trikketrasé. Feltet skal ha holdeplass med venteareal i tilknytning til trikketraseen, lokalisert nord for felt A1. Holdeplassen skal opparbeides i minimum 2,5 meters bredde og kan ha leskur. Felt S1 skal sørøst for trikketraseen ha minimum 9 meter bredde for oppholdsfunksjoner inntil felt A2. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 3 meter.

7.2 Felt S2 (Odas og Bokkens plass)

Bokkens plass (feltets østre del) skal gi en god gangforbindelse mellom Tjuvholmen og felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse). Felt S2 skal gis et arkitektonisk uttrykk som sikrer at felt S2 og Havnepromenadens felt HP4 og HP5 har et felles uttrykk helt frem til kaikanten. Felt S2 skal nordvest for trikketraseen ha minimum 10 meter bredde for oppholdsfunksjoner i tilknytning til bebyggelsen i felt B5. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 5 meter.

7.3 Felt S3 (Gangareal langs Filipstadkaia)

Det skal i detaljregulering avmerkes plassering av bevaringsverdig kran innenfor hensynssone H570. Det skal anlegges en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på seks meter langs kaikanten.

7.4 Felt S4 (Gate i Framnesallmenningen)

Gaten skal ha 6 meter fortau mot vest mot felt H6 og H7 inkludert en 3 meter bred møbleringssone mot kjørebanelen for vekselvis stopplommer, trebeplantning og møblering. Feltet skal i møbleringssonen ha holdeplass med venteareal i tilknytning til trikketraseen, lokalisert så nær felt S11 (Filipstad allé) som mulig. Holdeplassen skal opparbeides i minimum 3 meters bredde og kan ha leskur.

7.5 Felt S6 (Aliplassen)

Det skal etableres trær og beplantede/gresslagte arealer på plassen som angitt i vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad». Uteserveringssoner tillates. Plassbelegget skal legges i et sammenhengende vertikalplan med felt S13, og møblering/vegetasjon skal forhindre at bilkjøring fra gatetunet i S13 kan ledes ut på plassen.

7.6 Felt S7, S8 (Kaffegata og Banangata)

Fortau skal være minimum 5 meter brede inkludert et 2 meter bredt møbleringsfelt mot kjørebanelen for vekselvis kantsteinparkering, beplantning og møblering. Kantsteinparkeringer skal reserveres tidsbegrenset varelevering, forflytningshemmede og el-bilplasser med ladestasjon. Gaten skal beplantes med trær i møbleringssonen på begge sider av gaten med planteavstand på maks 10 meter. Kjørebanelen kan anlegges med asfalt.

7.7 Felt S9 (Munkedamsallmenningen)

Allmenningen skal opparbeides med vekt på fremkommelighet for myke trafikanter. Kantstein skal utformes i naturstein, men kjørebanelen kan anlegges med asfalt.

7.8 Felt S10-S12 (Filipstad allé)

Gaten skal utformes som en bygate med tosidig allébeplantning med planteavstand på maksimum 10 meter. Kjørebanelen kan opparbeides med asfalt. Fortau skal ha en minstebredde på fire meter og det skal etableres et fysisk skille med lav kantstein mellom fortau og hovedsykkelvei. Hovedsykkelveien skal fremføres på sørsiden av gaten med en minstebredde på 5 meter og skal påkobles hovedsykkelveinett i begge ender ved Munkedamsveien og Frognerstranda uten unødvendige systemskifter. Hovedsykkelveien skal sikres planskilt

kryssing av atkomst til havneterminalen tilknyttet parkbroen. Gateutformingen skal prioritere myke trafikanter og kollektivtrafikk. Venteareal for kollektivholdeplasser skal være minimum 3 meter bredt og kan opparbeides med leskur. Rabatter, refuger og trafikkøyer skal beplantes. Grøntrabatter med allétrær skal være gjennomgående og like brede selv om de krysser en tverrgående gate. Felt S11 skal utformes for fotgjengere som en del av Framnesallmenningen mellom felt HP2 og P7 og det skal opparbeides en fotgjengerovergang med minimum 10 meter bredde i østre del av bykrysset i felt S11. Plassen skal ha en enhetlig materialbruk som fremhever plassens form og utstrekning. I felt S10 skal det opparbeides en 10 meter bred fotgjengerovergang mellom felt S16 og P3 i tillegg til fotgjengeroverganger i bykryssene med S7 og S8.

7.9 Felt S13 (Aligata)

Tilstøtende felt S6 (Aliplassen): Utformingen av gatetunet skal inngå i plassens arkitektoniske helhetsuttrykk. Gatetunet skal ha variert beplantning i tillegg ett tre per 5 meter, men ikke nødvendigvis plantet som en trerekke. Gatetunet er et sambruksareal og skal opparbeides uten fortausmarkering. Et gjennomgående kjørbart areal skal sikres i maksimalt 6 meters bredde. Gatebelegget skal legges i ett sammenhengende plan mellom tilgrensende-/nabobyggefelt. Det tillates oppført møblering. Gateutformingen skal sikre god fremkommelighet for myke trafikanter.

7.10 Felt S15 (Atkomst til Kongen)

Felt S15 skal opparbeides som en del av felt HP1 (Havnepromenaden) der disse krysser.

7.11 Felt S16, P3 (Generaldirektørallmenningen)

Arealet i felt S16 skal trappes ned mot pollen på nordøstre og nordvestre side av pollen med arealer for opphold og kontakt med vannflaten. Sikt mellom Generaldirektørboligen og broen over kanalen på Tjuvholmen skal holdes åpen.

7.12 Felt HP1-HP5, S20 (Havnepromenaden)

7.12.1 Utforming: Havnepromenaden skal utformes i samsvar med helhetsprinsippene i Fjordbyplanen vedtatt 27.02.2008 og Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden i Oslo vedtatt 01.02.2017. Det skal i søknader om rammetillatelse for tiltak som omfatter Havnepromenaden redegjøres for hvordan designprinsipper, materialbruk, møblering og utstyr inngår i helhetlig konsept for Havnepromenaden jamfør ovennevnte dokumenter. Utformingen skal tilrettelegge for rekreativ ferdsel, uteopphold, mosjon, lek og kulturrelaterte arrangementer, samt ha varierte overganger/nedtrapping mot vannet og mulighet for fysisk kontakt med vannflaten. Allmenninger og viktige byrom skal gis utformingsmessig prioritet over promenadens utforming. Havnepromenadens skal være minst 10 meter bred, med en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på 6 meter uten at denne materialmessig markeres eller skilles fysisk fra Havnepromenaden.

7.12.2 Utforming på delstrekninger: Felt HP1 (mot Frognerstranden) skal ha en minstebredde på 15 meter. Havnepromenaden skal i felt S20 (Framnes bru) gis gode oppholdskvaliteter med belegg, bymøbler og beplantning for utsyn mot fjorden. Felt HP2 skal ha en utforming som materialmessig binder sammen Havnepromenaden fra felt S20 (Framnes bru) til felt HP3 (i Framnesallmenningen) og felt HP1 (mot Frognerstranden), og samtidig tilrettelegger for en god tilkobling til felt S11 (Filipstad allé) og felt P7 (Framnes plass). Felt HP3 (i Framnesallmenningen) skal ha holdeplass med venteareal i minimum 2,5 meters bredde i tilknytning til trasé for trikk. Holdeplassen kan opparbeides med leskur og lokaliseres nord i feltet ved publikumsatkomst til fergeterminalen. Felt HP3 skal være gjennomsnittlig 25 meter

breddt. Lekefunksjoner med bruk av ball kan tillates forutsatt inngjerdet. Den delen av felt P8 og P9 som ikke bebygges skal inngå i felt HP3. Felt HP4 skal tilpasses den nedtrappingen mot vannet som anlegges med trebrygger eller lignende i felt F3. Felt HP5 skal være allment tilgjengelig og utformes for å tillate sporadiske skipsanløp, lokalferger og taxibåter. Båtvirksomhet skal samvirke med Havnepromenaden slik at det ikke oppstår fare eller ulemper for allmennheten. Det tillates ikke oppsatt inngjerding. Felt HP4 og HP5 skal gis samme arkitektoniske uttrykk som felt S2 slik at arealene utgjør en samlet sekvens av enhetlige byrom.

7.13 Felt S14 (Gågate som forlengelse av Aligata)

Feltet skal materialmessig opparbeides likt som felt S13 (Aligata).

7.14 Felt H1 Havneterminaler

Det tillates etablert ny kaifront for havneterminal H1 med tilhørende utfylling.

7.15 Felt uten feltbenevnelse, felt S4, S5, S11, S12 (Trasé for sporvei/trikk)

Trasé for sporvei (trikketrasé) skal i felt uten feltbenevnelse og i felt S4, S5, S11 og S12 opparbeides som en del av omkransende felt, men bør av trafiksikkerhetsmessige hensyn synliggjøres eksempelvis gjennom et markert belegg og bruk av LED-lys. Sykkelturasé og fotgjengerforbindelser som krysser trasé for trikk skal ha en vinkelrett kryssing, fartsdempende tiltak og ikke oppmerkes av trafiksikkerhetsmessige hensyn. Ved detaljprosjektering av sporveg tillates mindre justeringer i traseens horisontalkurvatur av trafiksikkerhetsmessige eller tekniske hensyn. Det skal i tilknytning til trikketrasé opparbeides holdeplass for trikk med venteareal i minimum 2,5 meters bredde innenfor tilstøtende anlegg for infrastruktur. Holdeplasser kan opparbeides med leskur.

7.16 Felt P6, P4, P7, S20, S11, S4, HP3, P8, HP4, P9, F3 (Framnesallmenningen)

Framnesallmenningen skal opparbeides som ett byrom med gjennomgående materialbruk, utforming og lokal håndtering av overflatevann. Estetisk kvalitet og bruksmuligheter for rekreasjon og lek skal vektlegges ved valg av utforming, materialer og belysning. Sykkelparkeringsanlegg skal lokaliseres i tilknytning til felt P7 (Framnes plass), felt H7 (skolen) og felt P1 (Brannskjærparken). Framnesallmenningen skal sikres i en minstebredde på 10 meter og gjennomsnittlig bredde på 15 meter gjennom felt P7 for å sikre allmenningens romlige akse fra Tinkern til sjøen.

§ 8 Grønnstruktur

8.1 Felt P1, P10 og F3 (Brannskjærparken)

Parken skal være tilrettelagt for ulike brukergrupper, helårsbruk og mulighet for fysisk aktivitet/sport samt store publikumsarrangementer. Parken skal brukes og utformes med vekt på barn og unges behov slik at den også kan brukes av skole og barnehager uten særskilt inngjerding. Hele parkarealet skal være allment tilgjengelig til enhver tid. Det skal legges til rette for skolehage og urban dyrking på et område i Brannskjærparken, med et tilbud som inkluderer befolkningen generelt. Landskapsforming og vegetasjon i flere sjikt som gir bedret lokalklima skal opparbeides. Parkens avslutning mot sjøen skal utformes for atkomst til vann med bademulighet. Store trær og variert flora skal plantes på parkarealet. Dersom eksisterende utfylling (Brannskjærtangen) på 6,9 dekar fjernes, tillates en ny utfylling på samme størrelse innenfor felt P10 og F3. Arealet skal brukes til vannrelatert aktivitet og opparbeides med en landskapsarkitektonisk høy kvalitet. Minimum 3 dekar av P10 skal fortsatt være sjøareal. Det tillates oppført paviljongbebyggelse som underbygger parkfunksjonen med servicefunksjoner som toaletter, kiosk, garderobes i tilknytning til sjøbad, redskapsoppbevaring, utescene eller

liknende. Paviljongbebyggelse tillates innenfor feltet med totalt inntil 400 m² BRA, maksimal grunnflate 150 m² BYA og maksimum tillat gesims og møne tilsvarende kote 8.

8.2 Felt P2 (Nordre del av Brannskjærparken)

Felt P2 skal utformes som et parkmessig gatetun med sambruk mellom kjørende, gående og syklende. Belegg skal legges i ett sammenhengende vertikalplan uten fortausmarkering. Maksimum kjørbare bredde skal være 6 meter. Parkering for forflytningshemmede og el-biler skal opparbeides.

8.3 Felt P3 (Nordre del av Generaldirektørallmenningen)

Feltet skal være en forlengelse av S16 (Søndre del av Generaldirektørallmenningen). Feltet skal ha en parkmessig utforming for opphold, rekreasjon og om mulig fordrøyningsbasseng for overvann i tillegg til turveiforbindelse fra felt S10 (Filipstad allé) til felt P4 (Orions belte).

8.4 Felt P4, P5 (Orions belte)

Det tillates bebyggelse på inntil 50 % av felt P5s areal. Slik bebyggelse vil være en del av bebyggelsen i felt C3, og alle bestemmelser som gjelder bebyggelsen i C3 skal også gjelde bebyggelsen i P5. Ubebygd areal i P5 skal opparbeides som del av parkbeltet i P4. Felt P5 er et fleksibelt felt som muliggjør en variasjon i bredden på parkdraget mellom ny bebyggelse i felt C3 og eksisterende nabobebyggelse mot nord. Her skal felt P4 og P5 til sammen ha en minstebredde på 15 meter, maksimumsbredde på 20 meter og gjennomsnittsbredde på 17,5 meter. Parkdraget felt P4/P5 skal opparbeides med vegetasjon, gress og trær med soner for opphold, lek og idrett. Det skal opparbeides turvei i felt P4 eller P5 som skal tilknyttes regulerte turveier i felt P3, P6 og P7. Det skal etableres et fordrøyningsbasseng for overvann integrert i parkdragets estetiske utforming.

8.5 Felt P6 (Tinkern)

Arealet skal opprettholdes som park med gress, vegetasjon og trær. Tiltak skal opprettholde muligheten for lek knyttet til parkens naturlige terreng. Mindre inngrep i grønnstrukturen tillates for å opparbeide gode gangforbindelser og en naturlig overgang mot Framnes plass og Orions belte, samt for å styrke eksisterende natur og brukskvaliteter. Alle større trær, med stammeomkrets over 60 cm i diameter målt 1 meter over bakken skal bevares.

8.6 Felt P7 (Framnes plass)

Felt P7 (Framnes plass) skal opparbeides med gode omstigningsmuligheter for kollektivtrafikk og ha møblering for opphold. Det skal sikres vegetasjon og trær på plassen slik at den utgjør et sammenbindende ledd i den grønne forbindelsen mellom Tinkern og sjøen. Plassen skal opparbeides med samme utforming og kvalitet som spesifisert under § 7.15 Framnesallmenningen. Plassen skal opparbeides med materialer som gir ett sammenhengende bygulv på fotgjengeres premisser. Det tillates kjøring for taxi, samt korttids hente/bringe-funksjon. Det tillates oppført mindre bebyggelse for overdekning av sykkelparkering og kollektivholdeplass innenfor feltet.

§ 9 Område for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

9.1 Anlegg i sjø

Anlegg i sjø skal være allment tilgjengelige.

9.1.1 Felt F3 (Friluftsområde i sjø/park): Deler av kaifront skal trappes ned mot sjøen som sikrer fysisk kontakt med vannflaten. Sjøarealet skal tilrettelegges for allmennhetens opphold, bading og aktivitet i sjø. Faste installasjoner og flytende anlegg for friluftaktivitet i sjø tillates innenfor felt F3. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA.

Eksisterende kaifront tillates endret for å gi variert overgang mellom sjø og land.

9.1.2 Felt F4 (Friluftsområde i sjø): Flytende anlegg tillates for vannbasert rekreasjon, bading og friluftsliv innenfor felt F4. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Det tillates anlagt konstruksjoner tilknyttet kaikanten som gir tilgjengelighet til vannflaten fra Havnepromenaden.

9.1.3 Felt F5 (Friluftsområde i sjø/Poll): Pollen skal opparbeides med natursteins kaikant som en utvidelse av Filipstadkilen. Området kan benyttes som gjestehavn for småbåter.

9.2 Havneområde i sjø, felt F2
Området er farled for skipsanløp til fergeterminal.

§ 10 Hensynssoner

10.1 Sikringssone - frisikt H140, gjennom felt C3

Minimum to soner for fri sikt fra Skillebekk/Framnes til sjøen skal anlegges som forlengelse av felt S7 og S8 gjennom C3. I tillegg en sone for fri sikt fra Skillebekk/Framnes mot nordre ende av felt S4. Soner for frisikt er angitt på plankart.

10.2 Sone med angitte særskilte hensyn bevaring av kulturmiljø, kaifront H570, felt S3
Eksisterende kaifronter av granitt, kranbaner, pullter og jernbanespor skal bevares innenfor sone H570. Hulltaking for anlegg av sjøpoll og innfesting av bro tillates. Granittblokker som fjernes i forbindelse med pollanlegget, skal gjenbrukes andre steder på området, fortrinnsvis der nye kaifronter etableres. Tilbakeføring av 1 gammel kran tillates innenfor H570, og plassering skal avmerkes i detaljregulering innenfor hensynssone H810_7.

10.3 Gjennomføringssone - krav om felles planlegging H810_1-10

Detaljregulering skal omfatte hele hensynssonen. S20 (Framnes bru) inngår i hensynssone H810_1 (E18 og Filipstad allé). Ved overlappende hensynssoner H810_4,5 og H810_5,6 skal det overlappende arealet inngå kun i den første detaljreguleringen som fremmes. Ved overlappende hensynssoner H810_1,3 og H810_1,7 skal arealet uansett tidsrekkefølge reguleres i detaljregulering tilhørende H810_1.

§ 11 Områder regulert i tidsrekkefølge

11.1 Eksisterende og framtidige formål C3, P4,P5, P7, S5

Jernbaneformålet opprettholdes inntil flytting av eksisterende virksomhet er gjennomført, eller arealet er frigjort av Bane Nor.

11.2 Midlertidig bygge- og anleggsområder

Midlertidig bygge- og anleggsområder vist på plankart kan benyttes til midlertidig veganlegging og midlertidig bygg- og anleggsområde for bygging av ny E18-tunnel. Det tillates ikke oppført varige byggverk eller installasjoner innenfor sonen utover det som trengs i anleggsperioden. Når E18-tunnellen er ferdigstilt eller dersom arealet ikke trengs til slikt formål erstattes midlertidige bygge- og anleggsformål av de øvrige angitte arealbruksformål som vist på plankartet.

11.3 Midlertidig bruk av bebyggelse

Eksisterende bebyggelse i B4 og B5 tillates midlertidig benyttet for allmenntilgjengelig og eller kulturrelatert virksomhet, etter fraflytting og inntil godkjent rivesøknad foreligger.

Vertikalnivå 3, over grunnen:

§ 12 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

12.1 Gangbro over poll, felt S19

Over poll skal det etableres en kjørbær gangbro i felt S19 som angitt på plankart. Broen skal utformes som del av tilstøtende gangareal i felt S3. Broen skal ha en fri bredde på minimum 7 meter. Under broen skal det være 2,0 meters frihøyde regnet ved middelvannstand (i forhold til Oslo-lokal).

12.2 Framnes bru med parklokk, felt S20

Brua skal etableres med maksimal kotehøyde som angitt på plankartet og tilstrekkelig frihøyde over Hjortnesrundkjøringen. Det skal dokumenteres i detaljregulering at kotehøyde på sporvegsbru og gangbro sikrer tilstrekkelig avstand for kontaktledningsanlegget, jmfør § 8-4 i forskrift av 20.12.2005 om elektriske forsyningsanlegg, eller senere forskrift som erstatter denne. Brua skal benytte eksisterende skråning mellom gangvei på Tinkern og Framnesveien i sin konstruksjonsbredde. Trikk skal fremføres lengst mot vest i tverrsnittet forbi Tinkern for å skåne Tinkern for unødvendig terreng- og naturinngrep. Hovedsykkelvei skal fremføres over brua i 5 meters bredde i retning øst-vest over atkomst til Hjortnesterminalen. Det skal sikres tilkobling til hovedsykkelveien for syklist fra Skillebekk. Gående skal sikres atkomst til Hjortnesterminalens inngang for gående via terminalens parkeringsdekke. Park/gangareal skal opparbeides som en del av HP2 og P6 (Havnepromenaden og Tinkern) og følge Havnepromenadens og Framnesallmenningens bestemmelser i §§ 7.12 og 7.15. Det skal tilrettelegges for opphold og opplevelse i tilknytning til Havnepromenaden på brua. Brua skal opparbeides som en parkbru og konstrueres med plantekar med tilstrekkelig vekstlag for planting av trær og vegetasjon som skal opparbeides samtidig med brua.

12.3 Gangbru til Tjuvholmen over felt F5

Det skal anlegges gangbru fra Tjuvholmen over felt F5 med landkar på felt HP4. Broen skal utformes som del av tilstøtende gangareal i felt HP4. Broen skal ha en fri bredde på minimum 6 meter. Det må sikres seilingshøyde for småbåter under gangbrua til østre del av F5. Fri høyde skal være minimum 2,0 meter regnet ved middelvannstand (i forhold til Oslo-lokal).

§ 13 Rekkefølgebestemmelser

13.1 Offentlig infrastruktur - samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt grønnstruktur

1. E18-tunnel, gate på lokk (Filipstad allé/Ring 1), midlertidig omkjøring samt all øvrig offentlig infrastruktur nord for E18 skal være sikret opparbeidet i henhold til gjeldende detaljregulering før det gis igangsettingstillatelse for første byggetiltak innenfor planområdet nord for E18.
2. E18-tunnel, gate på lokk (Filipstad allé/Ring 1), midlertidig omkjøring samt all øvrig offentlig infrastruktur sør for E18 skal være sikret opparbeidet i henhold til gjeldende detaljregulering, og planlagt offentlig infrastruktur skal tilrettelegges for videreføring inn i området nord for E18, før det gis igangsettingstillatelse for første byggetiltak innenfor planområdet sør for E18.
3. All offentlig infrastruktur innenfor hver hensynssone H810_1-10 skal være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i den berørte hensynssonen. For hensynssone H810_7 skal all offentlig infrastruktur innenfor og tilgrensende hvert enkelt byggefelt være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt. Felt S1 (Huitfeldts gate) må uansett være opparbeidet fra Munkedamsveien frem til og langs angjeldende byggefelt før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt.
4. 70 % av samlet areal i felt P1, P2, P10 og F3 (Brannskjærparken) skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse i felt H3, H6 og H7. Resterende areal i felt P1, P2,

- P10 og F3 skal opparbeides senest ett år etter at det er gitt midlertidig brukstillatelse for siste byggetrinn i felt H3, H6 eller H7.
5. Det skal foreligge vedtatt detaljregulering innenfor H810_1 (E18-tunnel, Filipstad allé/Ring 1 og Framnes bru) før det gis rammetillatelse for første byggetrinn innenfor soner for midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
 6. Felt S20 (Framnes bru) skal være ferdigstilt senest samtidig med felt S10 og S11 (Filipstad allé).
 7. Felt S10 og S11 (E18-tunnel og Filipstad allé/Ring 1) samt felt S20 (Framnes bru) skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse for bebyggelse og anlegg som ligger innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
 8. Gateløp regulert med trasé for fjordtrikk skal opparbeides forberedt for etablering av trikkeanlegg.
 9. Felt HP1, HP2/S20 og HP3 skal være ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse som ligger innenfor sone for midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
 10. Det skal være gjennomført plan- og alternativstudier for utforming av alle felt i H810_2 (Brannskjærparken), alle felt i H810_4 og felt S20 (Framnesallmenningen med tilstøtende bebyggelse mot vest og Framnes bru) og felt H3 og A1 (signalbygg i Hjortnesbuen og på Odas plass) før det gis rammetillatelse for de angitte feltene.
 11. Plan for lokal overvannshåndtering inklusive fordøyningsbasseng i felt P4 (Orions belte) skal være utarbeidet senest samtidig med detaljregulering for H810_10 (Nordområdet) og tiltakene skal opparbeides senest samtidig med tilhørende byggefelt.
 12. Før tiltak i hensynssone H810_1 skal det være gjennomført prøvegraving rundt registrert eik ved Munkedamskrysset og dokumentert hvilke tiltak som må iverksettes for å bevare treet. Tiltakene skal gjennomføres i henhold til anbefaling fra Bymiljøetaten.
 13. Gangbru til Tjuvholmen over felt F5 skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse til bebyggelse i felt A2.

13.2 Tekniske anlegg og samfunnstjenester

1. Gjennom hele byggeperioden skal det innenfor planområdet være anlagt et til enhver tid tilstrekkelig stort massehåndteringsanlegg. Lokaliseringen og etableringen av anlegget skal være klarlagt og godkjent før det gis igangsettingstillatelse for ethvert byggetiltak innenfor planområdet. Massehåndteringsanlegget tillates flyttet innenfor planområdet etter hvert som etappevis utbygging skrider frem.
2. Energianlegg for vannbåren kjøling og varme, eller en energimessig bedre løsning, skal være i drift før midlertidig brukstillatelse gis for totalt de første 100 000 m² BRA innenfor planområdet.
3. Før det gis igangsettingstillatelse for utbygging av mer enn 1 000 boliger skal det være gitt igangsettingstillatelse for skole med tilhørende uteareal og idretts-/flerbrukshall i felt H7. Før det gis brukstillatelse for mer enn 1 000 boliger innenfor planområdet skal skole med tilhørende uteareal og idretts-/flerbrukshall være ferdigstilt i felt H7.
4. En 4 avdelingers barnehage med tilhørende uteareal skal være ferdigstilt for hver gang det gis igangsettingstillatelse for utbygging av 500 boligenheter totalt innenfor planområdet.
5. Felles avfallssug for husholdnings- og næringsavfall skal være etablert innenfor hver hensynssone H810_3-10 før midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i hensynssonen gis.

6. Pumpestasjon for spillvann, eller tilstrekkelig areal i kjeller for pumpestasjon, skal bygges samtidig med utbygging av kjeller for bebyggelse i H7 eller B4.

13.3 Bebyggelse og anlegg

1. Felles uteoppholdsareal skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan før midlertidig brukstillatelse gis for boliger.
2. All bebyggelse skal være tilknyttet til energianlegg for vannbåren kjøling og varme eller en energimessig bedre løsning før brukstillatelse gis. Bebyggelse med brukstillatelse før energianlegg er i drift kan være midlertidig tilknyttet fjernvarmenettet inntil energianlegg er i drift.
3. Avbøtende støytiltak skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis for boligbebyggelse der støynivå er over nasjonale retningslinjer.
4. Dersom felt H6 (Hjortnesbuen) ikke er ferdigstilt skal det etableres en støyskjerm/voll i samsvar med nasjonale retningslinjer rundt fergeterminalområdet før det gis midlertidig brukstillatelse i felt H7, B1/P8 og B4/P9.
5. Midlertidig trasé for Havnepromenaden skal før en hver brukstillatelse gis være opparbeidet gjennom planområdet, med utforming i samsvar med overordnede føringer for Havnepromenaden, frem til permanent trasé er ferdigstilt i feltene HP1-HP5, S20.

Camilla Wilhelmsen på vegne av F fremmet følgende forslag:

Bystyret ber byrådet utarbeide et alternativ som ivaretar følgende:

- gode og brede siktlinjer mot sjøen
- boligbebyggelse med private og rommelige fellesarealer
- tilstrekkelig med parkeringsplasser
- moderne kollektivløsninger uten trikk
- cruisepir skal ikke klippes ut av planen
- Colorlineterminalen skal bevares der den ligger i dag
- småbåthavn med gjestehavn ved F2 på Filipstadkaia
- Lik Aker brygge bør det legges til rette for uteservering i hele promenadens lengde
- gode arealer på gategrunn til MC-parkering
- sikring av at alle barnehagenes uteareal skal etableres på terreng
- areal til (kunst)gressbane i tilknytning til skolen

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag til utformingen av Filipstad:

Det skal legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje langs havnepromenaden på en måte som sikrer fri ferdsel, og variasjon der det både skal være sikret soner uten alkoholservering og ikke-kommersielle aktiviteter. Vinduene skal ikke utformes avvisende, for eksempel med mørke folier.

Votering:

Tilbakesendelsesforslag

Rs forslag ble forkastet mot 4 stemmer (R).
 Fs forslag ble forkastet mot 6 stemmer (FNB og F)
 Hs forslag ble forkastet mot 27 stemmer (H, R, FNB, F, Sp og Uavh.).

Endringsforslag - aktiviteter for barn og unge

Rs forslag pkt 1 ble forkastet mot 4 stemmer (R)
 Rs forslag pkt 2A ble forkastet mot 7 stemmer (R og F)
 Rs forslag pkt 2B ble forkastet mot 7 stemmer (R og FNB)

Endringsforslag – utforming av Filipstad

Rs forslag ble forkastet mot 4 stemmer (R)

Nytt alternativ 3 – forslag 3 uten cruise

A, MDG, SV og Vs forslag ble vedtatt mot 11 stemmer (R, FNB, F og Sp)

Tilleggsforslag

A, MDG, SV og Vs forslag pkt 2 (byrådets innstilling pkt 2-4) ble vedtatt mot 27 stemmer (H, R, FNB, F, Sp og Uavh)
 A, MDG, SV og Vs forslag pkt 3 (Akershus slott og festning) ble vedtatt mot 23 stemmer (H, FNB, F, Sp og Uavh)
 A, MDG, SV og Vs forslag pkt 4 ble vedtatt mot 26 stemmer (H, R, FNB, F og Sp)

Havn

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 1 – 3, ble vedtatt mot 27 stemmer (H, R, FNB, F, Sp og Uavh.).
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 4 ble vedtatt mot 22 stemmer (H, FNB, F og Sp)
 Rs tilleggsforslag, punktene 1 og 2, ble forkastet mot 4 stemmer (R)

Aktiviteter for barn og unge

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 1 ble vedtatt mot 4 stemmer (FNB og Sp).
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 2 ble vedtatt mot 26 stemmer (H, R, FNB, F og Sp)
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 3 ble vedtatt mot 19 stemmer (H, FNB og Sp)
 Rs tilleggsforslag pkt 1-3 ble forkastet mot 4 stemmer (R)

Utforming av Filipstad

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 1 – 6, ble vedtatt mot 22 stemmer (H, FNB, F og Sp)
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 7 ble vedtatt mot 27 stemmer (H, R, FNB, F, Sp og Uavh.)
 Rs tilleggsforslag (nytt) ble forkastet mot 5 stemmer (R og KrF)

Miljø

A, MDG, SV og Vs forslag (fossilfrie anleggsplasser) ble vedtatt mot 22 stemmer (H, FNB, F og Sp)
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 1 og 4 ble vedtatt mot 16 stemmer (H og Sp)
 A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 2 ble vedtatt mot 22 stemmer (H, FNB, F og Sp)

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 3 ble vedtatt mot 20 stemmer (H, F og Sp)

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 5 ble vedtatt mot 20 stemmer (H, R og Sp)

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 6 ble vedtatt mot 16 stemmer (H og Sp)

Variert befolkningssammensetning

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag, pkt 1 – 3, ble vedtatt mot 22 stemmer (H, FNB, F og Sp)

Rs tilleggsforslag, pkt 1 – 3, ble forkastet mot 4 stemmer (R)

Kulturminnevern

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 1 ble vedtatt mot 16 stemmer (H og Sp)

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 2 ble vedtatt mot 23 stemmer (H, FNB, F, Sp og Uavh.)

A, MDG, SV og Vs tilleggsforslag pkt 2 ble vedtatt mot 19 stemmer (H, FNB og Sp)

Bystyrets vedtak

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.

Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12, områderegulering med konsekvensutredning, reguleringsbestemmelser og kvalitetsprogram, som reguleres til:

Områdets vertikalnivå 1 under grunnen reguleres til:

- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: vei, trasé for jernbane

Områdets vertikalnivå 2 på grunnen reguleres til:

- Områder for bebyggelse og anlegg:

- forsamlingslokale (H9)
- øvrige kommunaltekniske anlegg (luftetårn)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (B1- B3, B5)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter) (A2)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) (C4)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, energianlegg, renovasjonsanlegg (A3)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg (H6)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), kontor, bevertning (A1)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (B4)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium), kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter), energianlegg (H3)
- undervisning, institusjon, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), bevertning, annen næring (servicefunksjoner), idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall), øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (H7)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting, (serviceanlegg småbåthavn)/bevertning (H4)

-Områder for bebyggelse og anlegg i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor/ bevertning/idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (C3)
- boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg / havneterminaler (H2)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / vei (H8, H10)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / fortau (H5)

-Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- vei (S7-S9, S15)
- torg (S2, S6, S16)
- gatetun (S13)
- gangareal (HP1-HP4, S3)
- gågate (S1, S14)
- trasé for sporvei
- havneterminaler (H1)
- parkeringsplasser (S18)
- vei, trasé for sporvei (S12)
- vei, trasé for sporvei, holdeplass (S4)
- vei/trasé for sporvei, hovednett for sykkel (S11)
- vei, hovednett for sykkel (S10)
- gangareal, kai (HP5)
- trasé for jernbane, trasé for sporvei (S5)

-Områder for grønnstruktur:

- park, turvei (P3, P6)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) (P1)
- park / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P8)
- park / forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P9)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (P5)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for bruk og vern av sjø og vassdrag:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) / friluftsområde i sjø (P10)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / trasé for jernbane (P4)

- park, turvei / torg, trasé for jernbane (P7)
- park / gatetun (P2)

-Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:

- havneområde i sjø (F2)
- småbåthavn (F1)
- friluftsområde i sjø (F4, F5)

-Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag i kombinasjon med grønnstruktur:

- friluftsområde i sjø / park (F3)

- Hensynssone H140: Frisikt
- Hensynssone H570: Bevaring av kulturmiljø
- Hensynssone H810_1-10: Krav om felles planlegging

Områder i vertikalnivå 3 over grunnen reguleres til:

- Områder for Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: gangareal (S19)
- Grønnstruktur i kombinasjon med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park / gangareal, trasé for sporvei, annen banegrunn – tekniske anlegg, hovednett for sykkel (S20)
- Hensynssone H810_1,7: Krav om felles planlegging

som vist på kart merket BFB-202001816-3 datert 29.11.2018, revidert 28.01.2020.

Reguleringsbestemmelser for Filipstad

OSLO KOMMUNE

REGULERINGBESTEMMELSER FOR FILIPSTAD

Alternativ 3 uten cruise.

§ 1 Avgrensning og delområder

1.1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BFB-202001816-3 datert 29.11.2018, revidert 28.01.2020.

1.2 Delområder

Planområdet er inndelt i følgende delområder og hensynssoner for felles planlegging med tilhørende byggefelt og felt med offentlig friareal (samferdselsanlegg og grønnstruktur):

Delområde	Byggefelt	Offentlig friareal	Hensynssone
Hans Jægers kvartal:	A1-A3	S1-S3, S9, S16, S19, HP4-5, F5	H810_7
Midtområdet:	B1-B5, P8, P9	S6-S8, S13, S14, S16, HP3-4	H810_4-6, 8
Hjortnes:	H1-H3	S4, S15, HP2-3	
	H5-H8, H10	P8, P9,	H810_3
Nordområdet:	C3, C4	S5, S7, S8, P3-P7	H810_9-10
Frognersstranda:	H4, H9	HP1	H810_1
Brannskjerparken:		P1, P2, P10, F3, F4	H810_2
Ring 1 Filipstad allé/E18:		S10-S12, S20	H810_1

§ 2 Arealformål og hensynssoner

Områdets vertikalnivå 1 under grunnen reguleres til:

- Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: vei, trasé for jernbane

Områdets vertikalnivå 2 på grunnen reguleres til:

- Områder for bebyggelse og anlegg:

- forsamlingslokale (H9)
- øvrige kommunaltekniske anlegg (luftetårn)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (B1-B3, B5)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter) (A2)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) (C4)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, energianlegg, renovasjonsanlegg (A3)
- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg (H6)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), kontor, bevertning (A1)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (B4)
- forretninger, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium), kontor, hotell, bevertning, annen næring (konferansesenter), energianlegg (H3)
- undervisning, institusjon, annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur), bevertning, annen næring (servicefunksjoner), idrettsstadion (idrettshall/ flerbrukshall, svømmehall), øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon) (H7)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting, (serviceanlegg småbåthavn)/

bevertning (H4)

-Områder for bebyggelse og anlegg i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor/ bevertning/idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (C3)
- boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, hotell, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall), energianlegg / havneterminaler (H2)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / vei (H8, H10)
- forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning / fortau (H5)

-Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- vei (S7-S9, S15)
- torg (S2, S6, S16)
- gatetun (S13)
- gangareal (HP1-HP4, S3)
- gågate (S1, S14)
- trasé for sporvei
- havneterminaler (H1)
- parkeringsplasser (S18)
- vei, trasé for sporvei (S12)
- vei, trasé for sporvei, holdeplass (S4)
- vei/trasé for sporvei, hovednett for sykkel (S11)
- vei, hovednett for sykkel (S10)
- gangareal, kai (HP5)
- trasé for jernbane, trasé for sporvei (S5)

-Områder for grønnstruktur:

- park, turvei (P3, P6)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) (P1)
- park / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P8)
- park / forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning (P9)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / boligbebyggelse, forretninger, offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning, idrettsstadion (idrettshall, flerbrukshall, svømmehall) / vei, trasé for jernbane, stasjonsbygg (P5)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for bebyggelse og anlegg og områder for bruk og vern av sjø og vassdrag:

- park / annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner) / friluftsområde i sjø (P10)

-Områder for grønnstruktur i kombinasjon med områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- park, turvei / trasé for jernbane (P4)
- park, turvei / torg, trasé for jernbane (P7)
- park / gatetun (P2)

-Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:

- havneområde i sjø (F2)

- småbåthavn (F1)
- friluftsområde i sjø (F4, F5)
- Områder for bruk og vern av sjø og vassdrag i kombinasjon med grønnstruktur:
 - friluftsområde i sjø / park (F3)
- Hensynssone H140: Frisikt
- Hensynssone H570: Bevaring av kulturmiljø
- Hensynssone H810_1-10: Krav om felles planlegging

Områder i vertikalnivå 3 over grunnen reguleres til:

- Områder for Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: gangareal (S19)
- Grønnstruktur i kombinasjon med Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - park / gangareal, trasé for sporvei, annen banegrunn – tekniske anlegg, hovednett for sykkel (S20)
- Hensynssone H810_1,7: Krav om felles planlegging

Vertikalnivå 1 (under grunnen)

§ 3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

3.1 Jernbane/T-bane med stasjon

Jernbane / t – bane med stasjon(er) skal ha publikumsatkomst fra Framnes plass (felt P7).

Vertikalnivå 2 (på grunnen/vannoverflaten)

§ 4 Fellesbestemmelser

4.1 Plankrav

Vedtatt detaljregulering skal foreligge innenfor angitte soner med krav til felles planlegging H810_1-10 før bygge- og deletillatelse gis.

4.2 Grad av utnytting

Samlet tillatt bruksareal innenfor planområdet skal ikke overstige 462 000 m² BRA.

Boligformål skal minimum utgjøre 180 350 m² BRA for hele planområdet (eksklusiv havneterminal H1 og H2). Inntil 10 % av disse kan brukes til studentboliger.

Offentlig eller privat tjenesteyting:

- Undervisning (skole) skal utgjøre minimum 9 000 m² BRA
- Barnehage skal utgjøre minimum 5 400 m² BRA, lik 24 avdelinger
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium) skal utgjøre minimum 10 500 m² BRA

Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre minimum 4 000 m² BRA.

Kontor skal ikke overstige 190 000 m² BRA. Hotell/konferansesenter skal ikke overstige 20 500 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 16 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 9 000 m² BRA. Bebyggelse for havneterminaler innenfor H1 tillates med maksimum 55 000 m² BRA og inngår ikke i total tillatt BRA for planområdet. Eksisterende bebyggelse i felt H4 (Frognerstranda Kro) og felt H9 (Frognerstranda båtforenings klubbhus) medregnes ikke i samlet BRA for planområdet. Bruksareal under terreng medregnes ikke i BRA der avstanden mellom himling og ferdig planert terreng rundt bygningen er mindre enn 0,5 meter. Det beregnes ikke BRA for teoretiske dekker, kun faktisk gulvareal skal inngå i beregning av BRA i rom med høyde 4,9 meter eller mer.

4.3 Lokalisering

4.3.1 Plassering av bebyggelse: Bebyggelsen skal plasseres i formålsgrense for bebyggelse mot gater, plasser og parker. Tilbaketrukkne fasader kan tillates på en mindre del av bebyggelsen for å oppnå vindreduksjon, variasjon av lange fasadeløp, etablering av inngangssoner, fortausservering eller liknende. Balkonger og enkelte mindre bygningsdeler kan ha inntil 1,5 meter utkragning over formålsgrense fra og med 3. etasje og oppover mot gater og offentlige byrom så lenge disse ikke er i konflikt med hensynssoner for frisikt H140 og forlengelsene av disse.

4.3.2 Lokalisering av ulike arealbruksformål:

Offentlig eller privat tjenesteyting:

Barnehage skal lokaliseres:

- Hjortnes: minimum 4 avdelinger, felt H6
- Midtområdet: minimum 12 avdelinger
- Nordområdet: minimum 8 avdelinger
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (akvarium) skal eventuelt lokaliseres i H3
- Undervisning (skole) skal lokaliseres i felt H7

Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal lokaliseres i felt H7 og eventuelt i felt H6.

Andre typer bebyggelse og anlegg:

- Energianlegg skal lokaliseres i felt A3 og/eller felt H2,H3,H6
- Renovasjonsanlegg skal lokaliseres i felt A3

4.3.3 Bruk av 1. etasje I bebyggelsen i felt C4 tilstøtende felt S10 og S11, samt i bebyggelsen i alle byggefelt sør for E18, skal 1. etasje benyttes til publikumsrettet virksomhet mot gater og byrom og være minimum 5 meter høye. Forutsatt at hjørnebebyggelsen benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates likevel kontor og boligbebyggelse i 1. etasje mot gater og byrom som angitt i bestemmelser for hvert delområde i § 6. Boligbebyggelse i 1. etasje mot offentlig areal skal ha gulv minimum 0,7 meter over tilstøtende terreng. Boligbebyggelse mot allment tilgjengelige gangpassasjer skal i tillegg etableres med forhager.

4.4 Utforming

Bygninger og anlegg, felles utearealer og offentlige byrom skal utformes slik at disse samspiller både estetisk og bruksmessig. De skal gis arkitektonisk og materialmessig høy kvalitet. Bebyggelsen skal grupperes og utformes slik at store volumer deles opp. I kommende detaljreguleringer skal volumer og høyder på nye bygg bidra til å binde dem sammen med tiliggende bebyggelse, og farge- og materialbruk, utforming av vinduer og inngangsparti, samt balkonger og høyder, skal brukes til å skape variasjon i fasadene. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet. Materialbruk og fasadeuttrykk skal avstemmes mot omgivelser, bidra til å dele opp store volumer og gis en dempet fjernvirkning. Det skal legges til rette for bygningsintegriert energiproduksjon. Bebyggelsen skal gis en bymessig utforming og bidra til å definere gode offentlige rom. Balkonger skal inngå i et helhetlig arkitektonisk uttrykk. Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og utformes som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Takoppbygg for tekniske installasjoner og heistårn kan tillates inntil 3 meter over maksimal tillatt gesimshøyde, minimum 3 meter tilbaketrukket fra fasadelivet og maksimalt dekke 20 % av byggets totale takflate. Tekniske installasjoner skal innebygges og integreres i den arkitektoniske utformingen. Parkeringsanlegg tillates ikke eksponert mot offentlige gater, byrom og parker. I kommende detaljreguleringer skal det ikke tillates svalganger, og så langt det er mulig skal

boligbygg utformes slik at de har indre gårdsrom som har høy kvalitet for beboerne, for eksempel ved at de er skjermet.

4.5 Høyder

Maksimum tillatt gesims- og mønehøyde, samt grenser mellom høyder, er vist med koter på plankartet. Byggehøyder skal varieres innenfor hvert byggefelt for å skape variasjon og lokalklimatiske gode forhold og sol, lys og vind skal hensyntas. Byggehøyder skal nedtrappes mot eksisterende omkringliggende bebyggelse, byrom og landskap i byggefelt der dette ikke angis med kotehøyder på plankartet. Maksimum tillatt gesims- og mønehøyde skal detaljeres ytterligere i detaljregulering med kotehøyder på plankart.

4.6 Allment tilgjengelige gangpassasjer

Alle byggefelt skal ha minimum en gjennomgående allment tilgjengelig gangpassasje på terrengnivå med en bredde på minimum 5 meter. Gangpassasjene tillates overbygd med inntil 20 % fra og med 3. etasje.

4.7 Boligbebyggelse

4.7.1 Leilighetsfordeling: Angitt leilighetsfordeling skal gjelde innenfor hver hensynssone for felles planlegging H810_3-10:

maksimum 35 %:	35 - 45 m ² BRA
minimum 20 %:	45 - 75 m ² BRA
minimum 45 %:	> 75 m ² BRA

40 % av leilighetene større enn 75 m² BRA tillates etablert som kombinasjonsbolig med utleiedel.

4.7.2 Boligkvalitet: Leilighetene skal være gjennomgående eller ha fasader med solinnfall fra to ulike himmelretninger. Ensidig belyste leiligheter eller fasadekombinasjon nord-nordøst tillates ikke. Alle oppholdsrom skal ha solinnfall. Ensidige leiligheter, dog ikke mot nord, kan vurderes dersom boligkvaliteten ved en ensidig løsning er høyere enn ved en gjennomgående løsning. I så fall skal leilighetsdybden ikke overstige fasadebredden.

4.7.3 Rommelighet på uteoppholdsarealer: Tilliggende boligbebyggelse mot felles uteoppholdsareal skal ikke være høyere enn at avstanden mellom bygningene er minst 1,5 ganger gesimshøyden. Avstanden skal uansett ikke være mindre enn 17 meter.

4.7.4 Kvalitet på uteoppholdsarealer: Uteoppholdsarealer skal lokaliseres på de mest solfylte arealer og skjermes fra vind og støy- og forurensningskilder. Utearealene skal gi rom for varierte aktiviteter og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsarealer skal ha et grønt preg. Minst 20 % av uteareal på terreng/lokk skal ha et vekstlag på minimum 80 cm for beplantning av busker og trær. Parkerings- og kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende.

4.7.5 Minste felles uteoppholdsareal (MFUA): De miljømessig gunstigst beliggende og mest solfylte arealene skal avsettes til felles uteoppholdsareal. Minste felles uteoppholdsareal (MFUA) for boligbebyggelse skal være:

Hensynssone	Størrelse MFUA, % av det totale m ² BRA for bolig	Andel MFUA på terreng/lokk	Andel av MFUA med krav til sol
H810_7 (Hans Jægers kvartal)	16 %	60 %	20 %
H810_3 (Hjortnes)	16 %	-	20 %
H810_4-6,8 (Midtområdet)	20 %	60 %	30 %
H810_9-10 (Nordområdet)	20 %	60 %	30 %

Andel av MFUA skal være solbelyst minimum 5 timer 1. mai, hvorav minimum 3 timer mellom kl.15 og kl.20. Minimum 80 % av minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være samlet felles uteoppholdsareal (SFUA) med en størrelse og samlet form som egner seg til plasskrevende fysisk aktivitet og lek.

4.7.6 Uteoppholdsarealer på tak

Minst 60 % av takflater skal opparbeides som felles takhager for uteoppholdsareal og minst 20 % av takflaten skal ha et vekstlag på minimum 60 cm for beplantning. I tillegg til mulighet for dyrking, skal plante- og tresorter baseres på lokale arter og understøtte urbane økologiske systemer.

4.8 Forretning, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet

Forretning, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet tillates kun etablert i 1. etasje, 2. etasje og i underetasje. Hver enhet skal ha inngang fra, og være henvendt mot, gater og byrom. Forretningsenheter innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal ha samlet størrelse opp til maksimalt 500 m² BRA. To større forretningsenheter for dagligvarer på maksimalt 2 000 m² BRA hver tillates, én i felt B2, B3 eller A3 og én i felt C3 eller C4.

4.9 Skole

Skolen skal romme klasser i 1.-10. trinn og gi plass til 840 elever med tilhørende uteareal. Skolens uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for forurensning og støy, ligge i le og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsareal for grunnskole skal minimum tilsvare 9 800 m², lik 13 m² pr. barneskoleelev og 8,5 m² pr. ungdomskoleelev og skal anlegges i felt H7. Minimum 20 % skal anlegges på terreng, det resterende kan anlegges på lokk/tak. Skolen skal også fungere som lokalt kulturhus som tilrettelegges for allmenn bruk utenfor skoletid.

4.10 Barnehager

Det skal totalt sikres 24 avdelinger barnehager, fordelt på delområdene som angitt i § 6. Hver barnehage skal ha minimum 4 avdelinger og inneareal på minimum 900 m² BRA. Barnehagenes uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for forurensning og støy, ligge i le og ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper med tilgjengelighet for alle brukergrupper. Uteoppholdsareal for barnehage skal minimum tilsvare 1500 m² pr. 4 avdelinger.

4.11 Idretts-/flerbrukshall, svømmehall

Idretts-/flerbrukshall skal være på minimum 4 000 m² BRA og kan i tillegg inneha mulighet for svømmehall. Det skal lokaliseres et idrettsanlegg i tilknytning til skolen som skal tilrettelegges for allmenn bruk på de tider av døgnet hvor skolen er stengt.

4.12 Parkering, atkomst og varelevering

4.12.1 Bilparkering: Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal følgende parkeringsnorm for bil legges til grunn for beregning av maksimalt antall parkeringsplasser:

- Boliger: 0,6 plasser pr. 100 m² BRA
- Forretning/bevertning: 2 plasser pr. 1 000 m² BRA
- Kontor: 1,6 plasser pr. 1 000 m² BRA
- Undervisning, barnehage: 0 plasser pr. 10 årsverk
- Kulturinstitusjon: 1,6 plasser pr. 1 000 m² BRA
- Akvarium: 20 plasser
- Hotell: 1 plass pr 10 rom

Deretter skal den til enhver tid gjeldende norm gjelde.

Besøksparkering er inkludert. Innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal alle nye parkeringsplasser være ladeklare, og minimum 5 % skal tilrettelegges for forflytningshemmede. Parkeringsplasser skal anordnes under terreng, med unntak av det som tillates av gateparkering i felt S7 (Kaffegata), felt S8 (Banangata) og felt S4 (gate i Framnesallmenningen) i § 7.

Det skal minimum være følgende antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede:

- Innenfor hensynssone H 810_7 (Hans Jægers Kvartal): 20 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_3 (Hjortnes): 24 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_4, 5, 6, 8 (Midtområdet): 24 plasser
- Innenfor hensynssone H 810_9,10 (Nordområdet): 19 plasser

Innenfor H810_3 (Hjortnes) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener H 810_2 (Brannskjærparken). Innenfor H 810_10 (Nordområdet) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener parken i P4, P6 og P7 (den utvidete Tinkernparken).

4.12.2 Sykkelparkering: Det skal som en del av detaljreguleringen utarbeides en helhetlig plan for sykkelparkeringsplasser og bysykler innenfor hver hensynssone for felles planlegging H810_2-10. Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal det avsettes sykkelparkeringsplasser etter følgende minimumsnorm:

- Bolig: 3 plasser per 70 m² BRA
- Kontor, forretning, bevertning: 15 plasser per 1 000 m² BRA
- Offentlig friareal: 10 plasser per 1 000 m²
- Skole: 4 plasser per årsverk ansatte
- Barnehage: 1 plass per årsverk ansatte
- Hotell: minimum 2 plasser per 10 rom

Deretter skal den til enhver tid gjeldende norm for ny bebyggelse gjelde.

25 % av alle sykkelparkeringsplasser innenfor hver hensynssone H810_2-10 skal være overdekket. Alle sykkelparkeringsplasser, utenom besøksplasser og plasser på offentlig friareal (offentlige samferdselsanlegg og grønnstruktur), skal anlegges på egen grunn og/eller innenfor avstengt areal i bebyggelsen. 25 % av sykkelparkeringsplasser til bolig og kontor skal tilrettelegges for lading av sykler med el-motor. Av sykkelparkeringsplasser på offentlig friområde skal minimum 75 % være offentlige, mens inntil 25 % kan være bysykkelplasser.

4.12.3 Parkeringsanlegg og atkomst: Parkeringsanlegg skal anlegges under terreng. Anleggene skal tilrettelegges for sammenkopling og gjennomkjøring under terreng. Anleggene til hensynssonene H810_4,5,6,8 og til H810_9,10 skal være sammenkoblet. Parkeringsanlegg tillates under tilstøtende gater, plasser og torg. Underbygningen med tekniske løsninger skal godkjennes av Bymiljøetaten før rammetillatelse gis. Atkomst til parkeringsanlegg tillates kun fra S4 (Gate i Framnesallmenningen), S7 (Kaffegata), S8 (Banangata) og S9 (Munkedamsallmenningen). Atkomst skal være lokalisert nærmest mulig S10/S11 (Filipstad allé), og det tillates kun 1 atkomst per byggefelt på hver side av S10/S11. Inn- og utkjørsler inkludert ramper skal integreres i bebyggelsen og avskjermes fra gateløp med port.

4.12.4 Varelevering: All varelevering skal skje på egen grunn fra underjordisk parkeringsanlegg. Varelevering kan tillates på gateplan innenfor gitte tidssoner.

4.13 Belysning

Det skal utarbeides en samlet belysningsplan for hver hensynssone for felles planlegging som del av detaljreguleringene. Der det foreligger vedtatt detaljregulering skal det utarbeides helhetlig belysningsplan for byggefelt med omkringliggende offentlig friareal ved første rammesøknad. "Retningslinjer for belysning av sentrum i Oslo kommune" i Belysningsplan for Oslo sentrum, vedtatt 13.04.2011 skal legges til grunn for belysningsplanene. Parker, gågater og torg skal ha god belysning i kroppshøyde for økt trygghet.

4.14 Samferdselsanlegg

Samferdselsanlegg skal være offentlige og utformes i tråd med føringer lagt i vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad». Harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel av naturstein og sikre avrenning av overvann. Møblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet. Beplantning skal ha vekstlag på minimum 80 cm dybde. Torg skal tilrettelegges med nødvendige tekniske installasjoner som strømuttak og vannforsyning. Det tillates ikke oppført tekniske anlegg for energisentraler i offentlige rom. Det tillates ikke inngjerdede områder. Felt S2, S3, HP3, HP4 og HP5 tillates terrassert eller utformet på annet vis som sikrer overgang og utjevner høydeforskjell mellom kai (ca. kote 2,0 ihht. Oslo Lokal, og ca. kote 2,4 ihht. NN 2000) og bebyggelsens første etasje (ca. kote 2,9 ihht. Oslo Lokal, og ca. kote 3,3 ihht. NN 2000). Det henvises til vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad» for utfyllende retningsgivende beskrivelser av utforming av planområdets samferdselsanlegg.

4.15 Grønnstruktur

Parker, allmenninger og turveier skal være åpne og allment tilgjengelige. Vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad» skal være retningsgivende for utforming av planområdets grønnstruktur. Det tillates ikke inngjerdede områder. Harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel av naturstein og sikre avrenning av overvann. Møblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet. Terrengebearbeiding og vegetasjon skal være variert og tilrettelegge for økt biologisk mangfold og skjerming mot dominerende vinder.

Inngrep i eksisterende grønnstruktur tillates for å opparbeide gode gangforbindelser og en naturlig overgang mellom felt for grønnstruktur som grenser til hverandre, samt for å styrke eksisterende natur- og brukskvaliteter.

4.16 Miljøfaglige forhold

4.16.1 Kvalitetsoppfølgingsplan: Det skal utarbeides en detaljert kvalitetsoppfølgingsplan som del av detaljreguleringer. Planen skal beskrive planleggings- og gjennomføringsfaser for oppfølging, konkretisering og videreutvikling av tiltak i Vedlegg Kvalitetsprogram for Filipstad.

4.16.2 Støy: Anbefalte grenser i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn ved utarbeiding og behandling av detaljreguleringer og søknader om tillatelse til tiltak.

4.16.3 Lokalklima: Lokalklimaanalyser skal utføres samtidig med detaljregulering av hver hensynssone H810_2-10 og legges til grunn for utforming av bebyggelse og byrom med særlig vekt på virkningen for boliger, skole, barnehager og uteoppholdsarealer.

4.16.4 Energi: Bygningsutforming som gir lavt energiforbruk (passiv- eller plusshusnivå) og optimal fangst av solenergi skal legges til grunn og redegjøres for ved søknad om rammetillatelse. Energianlegg for vannbåren kjøling og varme, eller energimessig bedre løsning, kan etableres og dimensjoneres for å betjene hele planområdet. Eventuelle slike anlegg kan lokaliseres i kjeller i felt A3 (Hans Jægers kvartal) og/eller felt H2, H3, H6 (Hjortnes). Eventuelle synlige deler av anlegget skal integreres arkitektonisk og estetisk med øvrig bebyggelse. All bebyggelse skal tilknyttes energianlegg for vannbåren varme og kjøling. Anlegget skal, så langt mulig, tilføre overskuddsenergi til fjernvarmenettet.

4.16.5 Renovasjon: Det skal for hver hensynssone for felles planlegging H810_3-10 som del av detaljreguleringen utarbeides en plan for felles avfallssug for innsamling av nærings- og husholdningsavfall som tilrettelegger for én felles avfalls løsning for hele planområdet. Det skal avsettes ca. 500 m² BRA i felt A3 til en felles sentral for avfallssug. Sentralen kan etableres i flere plan, men tillates ikke fra bakkeplan og høyere opp i etasjene. Atkomst og snumulighet for nødvendig betjenings- og servicekjøretøy må sikres og atkomst skal være fra felt S9 (Munkedamsallmenningen). I tilknytning til renovasjonssentralen skal det sikres arealer for og etableres en minigjenbruksstasjon. Det skal etableres returpunkt for fraksjoner som ikke kastes i avfallssug. Returpunkt skal være nedsenket eller integrert i bebyggelse og anlegg.

4.16.6 Massehåndtering: Det skal for hver hensynssone for felles planlegging H810_2-10 som del av detaljreguleringen utarbeides en plan for lokal massehåndtering med forslag til gjenbruk av masser for lokal massebalanse på hele planområdet. Under utbyggingen av Filipstad skal det etableres midlertidig massehåndteringsanlegg som lokaliseres slik at behov for transport blir minst mulig. Ulemper ved støy og luftforurensing for eksisterende og ny boligbebyggelse som følge av drift av anlegget skal hensyntas ved plassering og utforming. Anlegget skal tildekkes med duk eller på annen mer hensiktsmessig måte når det ikke er i bruk. Ved funn av de mest problematiske svartelistete biologiske artene skal masser kjøres til spesialdeponi for deponering.

4.16.7 Materialbruk: Materialer for bygninger og anlegg skal ha lavt klimagassutslipp og god klimatilpasning, være varige og ha høye funksjonelle og estetiske kvaliteter, og ha positive

helsemessige egenskaper med lave utslipp av skadelige stoffer. Størst mulig andel av rivingsmaterialer skal gjenbrukes lokalt jamfør mål om lokal massebalanse. Ny bebyggelse skal ha materialløsninger med gjenbruksmulighet ved rehabilitering, ombygging og riving. 80 % kildesorteringsgrad ved rivings-, bygg-, og anleggsavfall skal legges til grunn.

4.16.8 Klimagassregnskap: Ved prosjektering av bebyggelse og anlegg, deriblant større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, skal det utarbeides klimagassregnskap, Breeam-analyser eller bedre analyser som verktøy for klimaeffektive valg i prosessen. Klimagassregnskap eller Breeam eller bedre analyser skal foreligge ved søknad om rammetillatelse.

4.16.9 Forurenset grunn: Før tillatelse om tiltak må potensielle forurensningskilder i området være kartlagt og avbøtende tiltak fastlagt. Til detaljreguleringen for hver hensynssone H810_1-10 må det utarbeides tiltaksplan som vurderer risiko for forurensningsspredning og angir hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppfylle kravene i gjeldende Forskrift om begrensning av forurensning.

4.16.10 Naturmangfold: Registrert alm som angitt på plankart og trær med stammeomkrets over 60 cm målt 1 meter over bakken i felt P6 (Tinkern) skal bevares. Det skal utføres prøvegraving rundt registrert eik ved Munkedamskrysset med rotsone innenfor planområdet som angitt på plankart, og ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre at treet bevares.

4.16.11 Havstigning: All bebyggelse og anlegg under kote +2,9 meter ihht. Oslo Lokal, og kote +3,3 ihht. NN 2000 skal tåle sjøvann. Oppholdsarealer i underetasjer skal sikres mot flom. Dokumentasjon på flomsikring skal sendes inn sammen med søknad om rammetillatelse.

4.16.12 Overvannshåndtering: Overvann skal håndteres lokalt. Det skal i detaljreguleringsarbeidet utarbeides detaljerte planer for lokal overvannshåndtering innenfor hver hensynssone H810_1-10 i tråd med overordnet plan for lokal overvannshåndtering for hele planområdet. Overvann skal ha selvfall og ikke pumpes. Ved bygging av felt A1-A3 (Hans Jægers kvartal) og E18 under lokk må det tilrettelegges for føring av overvann fra felt C3-C4 (Nordområdet). Åpne løsninger for håndtering av overvann skal etterstrebes og skal inngå som estetisk utformede elementer, integrert og i samspill med øvrig utomhusanlegg.

4.16.13 Grønn arealfaktor: Det skal legges et «helhetlig botanisk grep» til grunn for plantevalg og grøntutforming i hele området, med vekt på lokale arter og understøttelse av urbane økologiske systemer. Grønn arealfaktor (GAF) skal beregnes etter følgende formel:

$$\text{GAF} = \frac{\text{Totalt økologisk effektivt areal}}{\text{Tomteareal}}$$

«Tomteareal» er hele arealet som det skal beregnes GAF faktor for. Både ubebygget og bebygget areal skal inngå uavhengig av type tiltak (for eksempel bebyggelse med tilhørende uteareal eller byrom og parker med eventuelle paviljonger).

«Totalt økologisk effektivt areal» er summen av økologisk effektivt areal for blågrønne og harde flater, samt for trær og busker. Økologisk effektivt areal regnes ut for alle blågrønne og harde flater innenfor tomtearealet. Størrelsen på blågrønne og harde flater ganges med

tilhørende delfaktor. For trær og busker skal arealstørrelse som angitt i tabellen ganges med tilhørende tilleggsfaktor.

TABELL FOR UTREGNING AV GRØNN AREALFAKTOR		
DELFAKTOR	BLÅGRØNNE FLATER	FORKLARING
1,0	Vegetasjon som er forbundet med jord	Areal dekket med vegetasjon i kontakt med naturlig terrengs jordsmonn, dvs ikke er avgrenset mot lokk/ plantekasse.
0,9	Vegetasjon på vekstlag >80 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag dypere enn 80 cm, uten kontakt med naturlig jordsmonn.
0,7	Vegetasjon på vekstlag 20 - 80 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag mellom 20 cm og 80 cm dypt, uten kontakt med naturlig jordsmonn.
0,4	Vegetasjon på vekstlag 5 - 20 cm	Areal dekket med vegetasjon i vekstlag mellom 5 cm og 20 cm, uten kontakt med naturlig jordsmonn.
1,0	Åpent vann	Areal som er dekket med vann mer enn 6 mnd i året. Beplantet kantsone kan medregnes der dette er anlagt.
DELFAKTOR	HARDE FLATER	FORKLARING
0,4	Åpent dekke	Areal som er permeabelt/gjennomtrengbart for luft og vann og har vekstmuligheter; for eksempel gressarmert betong / naturstein, permeabel asfalt, grus, singel eller sand.
0,2	Tett dekke med fuger	Belegg, som sten- og betongheller, gatesten osv. lagt med sandfuger.
0,2	Tett dekke med avrenning	Areal med avrenning til vegetasjonsarealer eller til åpent fordryningsmagasin. Beregnes for areal tilsvarende størrelsen på vegetasjonsflaten som mottar vannet. Fordryningsmagasin må ha kapasitet ihht. kommunale krav.
0,0	Tett dekke	Areal som ikke er permeabelt/gjennomtrengbart for luft og vann og uten vekstmuligheter; for eksempel betong, asfalt og andre tette flater.
TILLEGGS-FAKTOR	TRÆR OG BUSKER	FORKLARING
0,9	Trær >12 meter høye med stammeomkrets > 20 cm	Høyden gjelder fullvokste trær. Stammeomkrets måles 1 meter over bakkenivå ved nyplanting. Faktoren regnes for en overflate på 25 m ² /tre. Det forutsettes at treet skal ha vekstlag på minimum 100 cm jorddybde.
0,6	Trær >12 meter høye med stammeomkrets < 20 cm	
0,6	Trær 5-12 meter høye med stammeomkrets > 20cm	Høyden gjelder fullvokste trær. Stammeomkrets måles 1 meter over bakkenivå ved nyplanting. Faktoren regnes for en overflate på 25 m ² /tre. Det forutsettes at treet skal ha vekstlag på min. 60 cm jorddybde.

0,4	Trær 5-12 meter høye med stammeomkrets <20cm	
0,4	Hekker, busker og flerstammete trær	Hekker og busker / flerstammede trær med høyde over 3 m. Beregnes for en overflate på maksimalt 5 m ² / tre.
0,5	Grønne vegger	Beregnes for den del av veggen, opp til maksimalt 10m høyde, som forventes å være dekket med vegetasjon innen 5 år.

Grønn arealfaktor skal sikres i henhold til følgende tabell:

KRAV TIL GRØNN AREALFAKTOR		
FELTNAVN	DELOMRÅDE FOR BEBYGGELSE OG	Minimum GAF
A1-A3	Hans Jægers kvartal	0,4
H2, H3, H5-H8, H10	Hjortnes	0,3
B1-B5, P8, P9	Midtområdet	0,5
C3, C4	Nordområdet	0,5
FELTNAVN	SAMFERDSELSANLEGG	
S2	Odas og Bokkens plass	0,3
S3	Gangareal langs Filipstadkaia	0,3
S6	Aliplassen	0,3
S16	Søndre del av Generaldirektørallmenningen	0,5
HP1	Havnepromenaden mot vest	0,5
HP2/S20	Havnepromenaden på Framnes bru	0,5
HP3/ubebyggt del av P8,P9	Havnepromenaden i Framnesallmenningen	0,5
HP4, HP5	Havnepromenaden langs kai	0,3
FELTNAVN	GRØNNSTRUKTUR	
P1	Brannskjærparken	0,8
P2	Nordre del av Brannskjærparken / gatetun	0,4
P3	Nordre del av Generaldirektørallmenningen	0,8
P4, P5	Orions belte	0,8
P6	Tinkern	0,9
P7	Framnes plass	0,4

4.17 Automatisk fredete kulturminner

For landareal innenfor hensynssone H810_1-8 er det gitt utsatt undersøkelsesplikt til anleggsperioden, jamfør Kulturminneloven § 9. Undersøkelsesplikten skal oppfylles i forbindelse med anleggsperioden, og kostnadene skal dekkes av tiltakshaver/utbygger i henhold til kulturminnelovens regler. Ved funn av automatisk fredete kulturminner eller skipsfunn, kreves det dispensasjon med eventuelt vilkår i henhold til Kulturminneloven. Øvrige områder innenfor planområdet er fritatt fra krav om arkeologiske undersøkelser, eller undersøkelsene er gjennomført.

4.18 Anleggsperioden

Ved anleggsvirksomhet skal det gjennomføres tiltak som sikrer fremføring av midlertidig Havnepromenade med gjenkjennelighet og god og trygg fremkommelighet nærmest mulig sjøfronten for fotgjengere og syklistene.

4.19 Plan- og alternativstudier

Plan- og alternativstudier skal gjennomføres for følgende områder for å sikre tilstrekkelig opplyst sak og faglig dokumentasjonsgrunnlag for utforming av anlegg og bygg:

- Brannskjærparken (H810_2)
- Framnesallmenningen (H810_4) inkludert feltene S4, S20, P4, P6, P7 og S11
- Signalbygg i felt H3, felt H7 og felt A1

§ 5 Dokumentasjonskrav

Til detaljregulering eller byggesøknader innenfor hensynssone H810_1 (E18 og Filipstad allé) skal følgende dokumenteres:

- Muligheten for, og kostnaden av, midlertidig bygge- og anleggsområde for ombygging av motorveien og midlertidig omkjøring
- At kotehøyde på S20 (Framnes bru) sikrer tilstrekkelig avstand for kontaktledningsanlegget til jernbanen.

Til detaljreguleringer eller byggesøknader innenfor hensynssone H810_2-10 (Hans Jægers kvartal, Midtområdet, Hjortnes og Nordområdet) skal følgende dokumenteres:

- Lokalklimaanalyse med forslag til avbøtende tiltak.
- Illustrasjoner av nær- og fjernvirkning for bebyggelse og anlegg.
- At tilstrekkelige kvaliteter med hensyn til bomiljø kan oppnås (§§ 4.4, 4.7, 4.10, 4.15, 4.16).
- Kvalitetsoppfølgingsplan, blant annet inkludert plan for overvannshåndtering, renovasjon og lokal massehåndtering samt tiltaksplan for begrensnings av forurensning
- Parkeringsareal til sykkel og bysykkel på offentlig friareal, samt for sammenkoblede parkeringsanlegg for biler inkludert avkjørsler
- Eksisterende og planlagte terrenghøyder og overgang til omkringliggende terrenghøyder.

Ved innsendelse av første rammesøknad innenfor planområdet for den enkelte detaljregulering skal det foreligge overordnet massehåndteringsplan og overvannshåndteringsplan for hele planområdet for områdereguleringen henholdsvis syd og nord for E18.

Til søknad om rammetillatelse skal følgende dokumenteres:

- Landskaps-/utomhusplan som viser utforming og materialbruk av by- og gaterom, herunder gangarealer, anlegg for aktivitet og opphold, kunst, møblering og belysning
- Redegjørelse for energiforbruk og fangst av solenergi ved bygningsutforming

§ 6 Bebyggelse og anlegg

6.1 Felt A1-A3 i hensynssone H810_7 (Delområdet Hans Jægers kvartal)

6.1.1 Grad av utnytting: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 121 000 m² BRA.

Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 32 000 m² BRA. Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur) skal utgjøre minimum 2 500 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 6 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 4 000 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 68 000 m² BRA.

6.1.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: I felt A3 tillates ikke bolig i 2. etasje lokalisert mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse) og S10 (Filipstad allé). Forutsatt at 1. etasje ved alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil totalt 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert i felt A3 mot felt S9 (Munkedamsallmenningen) og mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse).

6.1.3 Utforming: Bebyggelse i felt A1 skal ha høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet i forhold til volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med tilgrensende bebyggelse grunnet bebyggelsens eksponerte plassering. Felt A2 og A3 skal hver ha én allment tilgjengelig gangpassasje i retning øst-vest og én i retning nord-sør. Felt A1 unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer i alle byggefelt.

6.1.4 Atkomst og parkering: Hans Jægers kvartal skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S9 (Munkedamsallmenningen) med avkjørsel så nær S10 (Filipstad allé) som mulig.

§ 6.2 Felt H1-H3, H5-H8 og H10 i hensynssone H810_3 (Delområdet Hjortnes)

6.2.1 Grad av utnyttning: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 113 000 m² BRA.

Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 7 500 m² BRA. Undervisning (skole) skal utgjøre minimum 9 000 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 900 m² BRA. Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium) skal utgjøre minimum 8 000 m² BRA.

Idrettsanlegg skal utgjøre minimum 4 000 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 1 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 500 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 59 000 m² BRA. Hotell/konferansesenter skal samlet ikke overstige 20 500 m² BRA. Bebyggelse i felt H1 tillates med maksimalt 55 000 m² BRA og inngår ikke i total tillatt BRA.

6.2.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: Boliger tillates kun lokalisert i søndre del av felt H6. I felt H2 tillates boliger under forutsetning av at boligens oppholdsrom får fasader/vinduer mot felt P2 (Brannskjærparken). Skole skal lokaliseres i felt H7 med fasade mot felt P2 (Brannskjærparken). Barnehage skal lokaliseres i felt H6. Idrettsstadion skal lokaliseres i felt H7, eventuelt også i felt H6. Eventuelt akvarium skal lokaliseres i felt H3 med publikumsarealer orientert mot fjorden. Forutsatt at 1. etasje ved alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates totalt inntil 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert i felt H5, H8 og H10, samt i felt H6 mot felt S4 (gate i Framnesallmenningen) og mot uteareal for skole i felt H7. I felt H1 tillates bebyggelse for fergeterminaldrift innenfor angitt byggegrense. Utenfor angitt byggegrense tillates konstruksjoner og installasjoner tilknyttet havnevirksomheten som trenger kontakt med kaikanten, for eksempel konstruksjoner for ombord- og ilandstigning, landstrøm, fortøyninger med mer.

6.2.3 Utforming: Terminalområdet til fergedriften skal organiseres med parkeringsanlegg og oppstillingsplasser for biler, busser, drosjer og løshengere som skal skjermes støymessig mot omgivelsene med bebyggelse eller midlertidig støyskjerming i påvente av bebyggelsen i felt H2, H3, H5, H6, H8 og H10 (Hjortnesbuen). Uteoppholdsareal for boliger skal skjermes mot støy fra terminalvirksomheten. Det skal etableres fotgjengerforbindelser til fergeterminalens plan 2 fra felt P2 (nordre del av Brannskjærparken) og felt HP2/S20 (Havnepromenaden/Framnes bru). Delområdet unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer i alle byggefelt. Bebyggelse som vender mot felt H1 skal ha vinduer.

Bakkeplan i felt H2 kan være en del av havneterminalen, enten som kjøreareal og/eller som bebyggelse for tolldeklarering eller liknende. Bebyggelse i H2 tillates fra kote + 9,5 og inntil maksimal kotehøyde som angitt på plankartet. Ett signalbygg tillates oppført i felt H3 med maksimal kotehøyde som angitt på plankart. Det stilles krav til høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet i forhold til volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med

tilgrensende bebyggelse begrunnet i byggets eksponerte plassering mot Brannskjær-parken og fjordlandskapet. Felt H5 skal ivareta sikt fra Tinkern i minst ett høydesprang ned til kote 16 eller lavere og likeledes sikt fra Framnes Terrasse i et høydesprang ned til kote 18 eller lavere. Høydesprangene skal videreføres gjennom felt H2, H3 og/eller H6 for å ivareta sikten til sjøen. I felt H5 og H8 skal det opparbeides fotgjengerforbindelse langs felt S15 i 3 meters bredde. Bebyggelsen her unntas dermed fra krav i § 4.3.1 om plassering av bygg i formålsgrense, men bebyggelsen tillates utkraget til formålsgrensen fra 3. etasje.

Felt H6 skal tilrettelegge for atkomstzone til næringsbebyggelse og nedkjøring til parkeringskjeller fra felt S4 (gate i Framnesallmenningen) nord for felt H7. Fotgjengeratkomst til næringsbebyggelse skal også sikres fra felt P2 (nordre del av Brannskjærparken) i sørøstre del av felt H6, vest for felt H7. Skole skal anlegges i felt H7 som et frittliggende signalbygg mot felt P1 (Brannskjærparken) med fasader i byggelinje angitt på plankartet. Minimum halvparten av feltets lengde mot felt S4 (gate i Framnesallmenningen) skal bebygges i formålsgrense for å aktivisere Framnesallmenningen. Det skal sikres en trafiksikker forbindelse til uteareal for skole i felt H7 i forlengelsen av felt S13s (Aligata) møte med felt S4 (gate i Framnesallmenningen). Felt H7 har en fleksibel, sone som angitt på plankart, der formålene fra felt H6 kan trekkes inn i felt H7 forutsatt at skolens krav til størrelse på bebyggelse og uteareal i felt H7 ivaretas. Bebyggelse i felt H10 skal muliggjøre gjennomkjøring fra felt H1 til felt S4 (Gate i Framnesallmenningen). Gjennomkjøringsmuligheten skal kun benyttes som en nødtkomst og være avstengt med for eksempel bom.

6.2.4 Atkomst og parkering: Fergeterminalområdet i felt H1 skal ha kjøreadkomst fra S15. Felt H6 og felt H3 skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S4 (gate i Framnesallmenningen) med avkjørsel anlagt nord for felt H7 og så nær felt S11 (Filipstad allé) som mulig. Atkomst for varetransport og buss til hotell/konferansesenter/akvarium i felt H3 skal være fra plan 2 i felt H1. Bebyggelsen i felt H3 og søndre del av felt H6 har kjøremulighet for besøkende/utrykningskjøretøy/taxi via felt P2. Det tillates ikke nedkjørsler til parkeringsanlegg fra P2.

6.3 Felt B1-B5, P8 og P9 i hensynssone H810_4-6 og H810_8 (Delområdet Midtområdet)
6.3.1 Grad av utnytting: Samlet for hele delområdet: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 144 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 86 250 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 2 700 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 7 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 4 000 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 43 000 m² BRA.

Innenfor hensynssone H810_4: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 61 100 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 31 700 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_5: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 31 800 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 27 500 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_6: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 19 100 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 11 950 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_8: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 32 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 15 100 m² BRA.

6.3.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: I feltene P8 og B1- B3 tillates ikke boliger i 1. og 2. etasje mot felt S10 (Filipstad allé). Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil totalt 7 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert mot felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse), felt S7 (Kaffegata), S8 (Banangata) og felt S10 (Filipstad allé). I bebyggelse mot felt S7 (Kaffegata) og felt S8 (Banangata) tillates også øvrige formål i 1. etasje forutsatt at hjørnene benyttes til publikumsrettet virksomhet.

6.3.3 Utforming: I felt B1/P8 og B4/P9 unntas bebyggelsen mot felt HP3 fra krav til plassering av bebyggelse i formålsgrense jmfør § 4.3.1. Østlige deler av felt P8 og P9, frem til vist byggegrense på plankartet, kan være en fleksibel sone som delvis skal fungere som en utvidelse av byggefeltene B1 og B4 og delvis som en utvidelse av Havnepromenaden og Framnesallmenningens felt HP3. Bebyggelsen i felt B1/P8 og B4/P9 skal utformes slik at samlet bredde på feltene S4, HP3 og ubebygget del av P8/P9 (Framnesallmenningen) sikres en minimumsbredde på 38 meter som angitt på plankart. Den bebygde delen av felt P8 og P9 skal inngå i henholdsvis felt B1 og B4 og den ubebygde delen av felt P8 og P9 skal utformes og opparbeides som del av HP3.

Bebyggelsen i felt B1/P8 og B4/P9 skal utformes for å underbygge oppholds- og lekefunksjoner i, gi variasjon til den romlige utformingen av, og sikre vindavskjermede soner for, felt HP3 inkludert den ubebygde delen av P8 og P9. Gjennom felt B1/P8 skal det etableres én allment tilgjengelig gangpassasje i forlengelsen av nordre del av felt S13 (Aligata), og én gangpassasje fra felt S10 (Filipstad allé) til felt HP3 (Havnepromenaden i Framnesallmenningen). Felt B5 skal ha minimum to allment tilgjengelige gangpassasjer, en fra felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse) til S13 (Aligata) og en fra felt S2 (Odas plass) til S6 (Aliplassen). Felt B4 unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer.

6.3.4 Høyder: Høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri (i felt B5) med byggehøyde på ca. kote 43 inngår i planen og skal søkes bevart. Dersom høyblokken rives, kan det oppføres ny bebyggelse med høyde som angitt på plankartet i felt B5, opp til maksimalt kote 28,5.

6.3.5 Atkomst og parkering: Alle byggefelt i delområdet skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra S7 (Aligata) og S8 (Banangata) med avkjørsel anlagt så nær S10 (Filipstad allé) som mulig.

6.4 Feltene C3 og C4 i hensynssone H810_9 og H810_10 (Delområdet Nordområdet)

6.4.1 Grad av utnytting: Samlet for hele delområdet: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 84 000 m² BRA. Boligbebyggelse skal utgjøre minimum 58 000 m² BRA. Barnehage skal utgjøre minimum 1 800 m² BRA. Forretning skal ikke overstige 2 000 m² BRA. Bevertning skal ikke overstige 500 m² BRA. Kontor skal ikke overstige 20 000 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_9: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 18 000 m² BRA. Innenfor hensynssone H810_10: Tillatt bruksareal skal ikke overstige 66 000 m² BRA.

6.4.2 Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje: Felt C3 tillates brukt for jernbanevirksomhet med trasé for jernbane inntil Bane Nor avgjør at driften avvikles, legges under terreng eller arealene frigis for overbygging. Deretter tillates formål for bebyggelse og anlegg for nivå 2 og oppover. I felt C3 og C4 tillates boliger mot felt S10 (Filipstad allé) fra 3. etasje og oppover dersom miljøforholdene kan dokumenteres å være tilfredsstillende for boligene og private/felles uteareal. Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates inntil 2 000 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert mot felt S10 (Filipstad allé) og felt P7 (Framnes plass). I felt C3 unntas bebyggelsen mot felt P4 og P5 fra krav til plassering av bebyggelse i formålsgrense jmfør § 4.3.1

6.4.3 Utforming: Lokkoverbygging av sporområdet tillates for byutviklingsformål. Ved detaljregulering for eventuell lokkoverbygging av Nordområdet skal følgende forhold utredes og sikres: Arealbehov for jernbanen, samt tekniske, sikkerhetsmessige og økonomiske konsekvenser av lokkoverbygging. I felt C4 skal det sikres kjøreatkomst til spor 22 i felt C3

fra felt S10 (Filipstad allé). Bebyggelse skal plasseres i byggegrense med unntak av eventuell bebyggelse med formålene boligbebyggelse, undervisning og barnehage, som må trekkes 5 meter lengre mot sør slik at avstanden til spor 22 er minimum 20 meter. Bebyggelsen i nordre del av felt C3 skal ha en åpen bygningsstruktur med god tilkobling til eksisterende bystruktur utenfor planområdet. Det skal være minimum én allment tilgjengelig gangpassasje i retning øst-vest i felt C3.

§ 7 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Aksene inn mot byen (Framnesallmenningen, Kaffegata, Banangata, GD-allmenningen, Huitfeldtsgate) skal gjøres mest mulig grønne og skal utgjøre et grøntdrag.

7.1 Felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse)

Gågaten skal ha tosidig allé-beplantning med planteavstand på 5-7 meter i hele feltets lengde med unntak av krysset med felt S13, der vegetasjonen må sikre innslipp av kveldssol, og i krysset med felt S16, der vegetasjonen ikke må hindre sikt til GD-boligen. Gågatens belegg skal legges i ett sammenhengende vertikalplan mellom gangareal og trikketrasé. Feltet skal ha holdeplass med venteareal i tilknytning til trikketraseen, lokalisert nord for felt A1. Holdeplassen skal opparbeides i minimum 2,5 meters bredde og kan ha leskur. Felt S1 skal sørøst for trikketraseen ha minimum 9 meter bredde for oppholdsfunksjoner inntil felt A2. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 3 meter.

7.2 Felt S2 (Odas og Bokkens plass)

Bokkens plass (feltets østre del) skal gi en god gangforbindelse mellom Tjuvholmen og felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse). Felt S2 skal gis et arkitektonisk uttrykk som sikrer at felt S2 og Havnepromenadens felt HP4 og HP5 har et felles uttrykk helt frem til kaikanten. Felt S2 skal nordvest for trikketraseen ha minimum 10 meter bredde for oppholdsfunksjoner i tilknytning til bebyggelsen i felt B5. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 5 meter.

7.3 Felt S3 (Gangareal langs Filipstadkaia)

Det skal i detaljregulering avmerkes plassering av bevaringsverdig kran innenfor hensynssone H570. Det skal anlegges en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på seks meter langs kaikanten.

7.4 Felt S4 (Gate i Framnesallmenningen)

Gaten skal ha 6 meter fortau mot vest mot felt H6 og H7 inkludert en 3 meter bred møbleringssone mot kjørbane for vekselvis stopplommer, trebeplantning og møblering. Feltet skal i møbleringssonen ha holdeplass med venteareal i tilknytning til trikketraseen, lokalisert så nær felt S11 (Filipstad allé) som mulig. Holdeplassen skal opparbeides i minimum 3 meters bredde og kan ha leskur.

7.5 Felt S6 (Aliplassen)

Det skal etableres trær og beplantede/gresslagte arealer på plassen som angitt i vedlegg «Kvalitetsprogram for Filipstad». Uteserveringssoner tillates. Plassbelegget skal legges i et sammenhengende vertikalplan med felt S13, og møblering/vegetasjon skal forhindre at bilkjøring fra gatetunet i S13 kan ledes ut på plassen.

7.6 Felt S7, S8 (Kaffegata og Banangata)

Fortau skal være minimum 5 meter brede inkludert et 2 meter bredt møbleringsfelt mot kjørbane for vekselvis kantsteinparkering, beplantning og møblering. Kantsteinparkeringer

skal reserveres tidsbegrenset varelevering, forflytningshemmede og el-bilplasser med ladestasjon. Gaten skal beplantes med trær i møbleringssonen på begge sider av gaten med planteavstand på maks 10 meter. Kjørebanelen kan anlegges med asfalt.

7.7 Felt S9 (Munkedamsallmenningen)

Allmenningen skal opparbeides med vekt på fremkommelighet for myke trafikanter. Kantstein skal utformes i naturstein, men kjørebanelen kan anlegges med asfalt.

7.8 Felt S10-S12 (Filipstad allé)

Gaten skal utformes som en bygate med tosidig allébeplantning med planteavstand på maksimum 10 meter. Kjørebanelen kan opparbeides med asfalt. Fortau skal ha en minstebredde på fire meter og det skal etableres et fysisk skille med lav kantstein mellom fortau og hovedsykkelvei. Hovedsykkelveien skal fremføres på sørsiden av gaten med en minstebredde på 5 meter og skal påkobles hovedsykkelveinett i begge ender ved Munkedamsveien og Frognerstranda uten unødvendige systemskifter. Hovedsykkelveien skal sikres planskilt kryssing av atkomst til havneterminalen tilknyttet parkbroen. Gateutformingen skal prioritere myke trafikanter og kollektivtrafikk. Venteareal for kollektivholdeplasser skal være minimum 3 meter bredt og kan opparbeides med leskur. Rabatter, refuger og trafikkøyer skal beplantes. Grøntrabatter med allétrær skal være gjennomgående og like brede selv om de krysser en tverrgående gate. Felt S11 skal utformes for fotgjengere som en del av Framnesallmenningen mellom felt HP2 og P7 og det skal opparbeides en fotgjengerovergang med minimum 10 meter bredde i østre del av bykrysset i felt S11. Plassen skal ha en enhetlig materialbruk som fremhever plassens form og utstrekning. I felt S10 skal det opparbeides en 10 meter bred fotgjengerovergang mellom felt S16 og P3 i tillegg til fotgjengeroverganger i bykryssene med S7 og S8.

7.9 Felt S13 (Aligata)

Tilstøtende felt S6 (Aliplassen): Utformingen av gatetunet skal inngå i plassens arkitektoniske helhetsuttrykk. Gatetunet skal ha variert beplantning i tillegg ett tre per 5 meter, men ikke nødvendigvis plantet som en trerekke. Gatetunet er et sambruksareal og skal opparbeides uten fortausmarkering. Et gjennomgående kjørbart areal skal sikres i maksimalt 6 meters bredde. Gatebelegget skal legges i ett sammenhengende plan mellom tilgrensende-/nabobyggfelt. Det tillates oppført møblering. Gateutformingen skal sikre god fremkommelighet for myke trafikanter.

7.10 Felt S15 (Atkomst til Kongen)

Felt S15 skal opparbeides som en del av felt HP1 (Havnepromenaden) der disse krysser.

7.11 Felt S16, P3 (Generaldirektørallmenningen)

Arealet i felt S16 skal trappes ned mot pollen på nordøstre og nordvestre side av pollen med arealer for opphold og kontakt med vannflaten. Sikt mellom Generaldirektørboligen og broen over kanalen på Tjuvholmen skal holdes åpen.

7.12 Felt HP1-HP5, S20 (Havnepromenaden)

7.12.1 Utforming: Havnepromenaden skal utformes i samsvar med helhetsprinsippene i Fjordbyplanen vedtatt 27.02.2008 og Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden i Oslo vedtatt 01.02.2017. Det skal i søknader om rammetillatelse for tiltak som omfatter Havnepromenaden redegjøres for hvordan designprinsipper, materialbruk, møblering og utstyr inngår i helhetlig konsept for Havnepromenaden jamfør ovennevnte dokumenter. Utformingen skal tilrettelegge for rekreativ ferdsel, uteopphold, mosjon, lek og kulturelle aktiviteter.

arrangementer, samt ha varierte overganger/nedtrapping mot vannet og mulighet for fysisk kontakt med vannflaten. Allmenninger og viktige byrom skal gis utformingsmessig prioritet over promenadens utforming. Havnepromenadens skal være minst 10 meter bred, med en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på 6 meter uten at denne materialmessig markeres eller skilles fysisk fra Havnepromenaden.

7.12.2 Utforming på delstrekninger: Felt HP1 (mot Frognerstranden) skal ha en minstebredde på 15 meter. Havnepromenaden skal i felt S20 (Framnes bru) gis gode oppholdskvaliteter med belegg, bymøbler og beplantning for utsyn mot fjorden. Felt HP2 skal ha en utforming som materialmessig binder sammen Havnepromenaden fra felt S20 (Framnes bru) til felt HP3 (i Framnesallmenningen) og felt HP1 (mot Frognerstranden), og samtidig tilrettelegger for en god tilkobling til felt S11 (Filipstad allé) og felt P7 (Framnes plass). Felt HP3 (i Framnesallmenningen) skal ha holdeplass med venteareal i minimum 2,5 meters bredde i tilknytning til trasé for trikk. Holdeplassen kan opparbeides med leskur og lokaliseres nord i feltet ved publikumsatkomst til fergeterminalen. Felt HP3 skal være gjennomsnittlig 25 meter bredt. Lekefunksjoner med bruk av ball kan tillates forutsatt inngjerdet. Den delen av felt P8 og P9 som ikke bebygges skal inngå i felt HP3. Felt HP4 skal tilpasses den nedtrappingen mot vannet som anlegges med trebrygger eller lignende i felt F3. Felt HP5 skal være allment tilgjengelig og utformes for å tillate sporadiske skipsanløp, lokalferger og taxibåter. Båtvirksomhet skal samvirke med Havnepromenaden slik at det ikke oppstår fare eller ulemper for allmennheten. Det tillates ikke oppsatt inngjerdinger. Felt HP4 og HP5 skal gis samme arkitektoniske uttrykk som felt S2 slik at arealene utgjør en samlet sekvens av enhetlige byrom.

7.13 Felt S14 (Gågate som forlengelse av Aligata)

Feltet skal materialmessig opparbeides likt som felt S13 (Aligata).

7.14 Felt H1 Havneterminaler

Det tillates etablert ny kaifront for havneterminal H1 med tilhørende utfylling.

7.15 Felt uten feltbenevnning, felt S4, S5, S11, S12 (Trasé for sporvei/trikk)

Trasé for sporvei (trikketrasé) skal i felt uten feltbenevnning og i felt S4, S5, S11 og S12 opparbeides som en del av omkransende felt, men bør av trafiksikkerhetsmessige hensyn synliggjøres eksempelvis gjennom et markert belegg og bruk av LED-lys. Sykkeltrasé og fotgjengerforbindelser som krysser trasé for trikk skal ha en vinkelrett kryssing, fartsdempende tiltak og ikke oppmerkes av trafiksikkerhetsmessige hensyn. Ved detaljprosjektering av sporveg tillates mindre justeringer i traseens horisontalkurvatur av trafiksikkerhetsmessige eller tekniske hensyn. Det skal i tilknytning til trikketrasé opparbeides holdeplass for trikk med venteareal i minimum 2,5 meters bredde innenfor tilstøtende anlegg for infrastruktur. Holdeplasser kan opparbeides med leskur.

7.16 Felt P6, P4, P7, S20, S11, S4, HP3, P8, HP4, P9, F3 (Framnesallmenningen)

Framnesallmenningen skal opparbeides som ett byrom med gjennomgående materialbruk, utforming og lokal håndtering av overflatevann. Estetisk kvalitet og bruksmuligheter for rekreasjon og lek skal vektlegges ved valg av utforming, materialer og belysning. Sykkelparkeringsanlegg skal lokaliseres i tilknytning til felt P7 (Framnes plass), felt H7 (skolen) og felt P1 (Brannskjærparken). Framnesallmenningen skal sikres i en minstebredde på 10 meter og gjennomsnittlig bredde på 15 meter gjennom felt P7 for å sikre allmenningens romlige akse fra Tinkern til sjøen.

§ 8 Grønnstruktur

8.1 Felt P1, P10 og F3 (Brannskjærparken)

Parken skal være tilrettelagt for ulike brukergrupper, helårsbruk og mulighet for fysisk aktivitet/sport samt store publikumsarrangementer. Parken skal brukes og utformes med vekt på barn og unges behov slik at den også kan brukes av skole og barnehager uten særskilt inngjerding. Hele parkarealet skal være allment tilgjengelig til enhver tid. Det skal legges til rette for skolehage og urban dyrking på et område i Brannskjærparken, med et tilbud som inkluderer befolkningen generelt. Landskapsforming og vegetasjon i flere sjikt som gir bedret lokalklima skal opparbeides. Parkens avslutning mot sjøen skal utformes for atkomst til vann med bademulighet. Store trær og variert flora skal plantes på parkarealet. Dersom eksisterende utfylling (Brannskjærtangen) på 6,9 dekar fjernes, tillates en ny utfylling på samme størrelse innenfor felt P10 og F3. Arealet skal brukes til vannrelatert aktivitet og opparbeides med en landskapsarkitektonisk høy kvalitet. Minimum 3 dekar av P10 skal fortsatt være sjøareal. Det tillates oppført paviljongbebyggelse som underbygger parkfunksjonen med servicefunksjoner som toaletter, kiosk, garderober i tilknytning til sjøbad, redskapsoppbevaring, utescene eller liknende. Paviljongbebyggelse tillates innenfor feltet med totalt inntil 400 m² BRA, maksimal grunnflate 150 m² BYA og maksimum tillat gesims og møne tilsvarende kote 8.

8.2 Felt P2 (Nordre del av Brannskjærparken)

Felt P2 skal utformes som et parkmessig gatetun med sambruk mellom kjørende, gående og syklende. Belegg skal legges i ett sammenhengende vertikalplan uten fortausmarkering. Maksimum kjørbare bredde skal være 6 meter. Parkering for forflytningshemmede og el-biler skal opparbeides.

8.3 Felt P3 (Nordre del av Generaldirektørallmenningen)

Feltet skal være en forlengelse av S16 (Søndre del av Generaldirektørallmenningen). Feltet skal ha en parkmessig utforming for opphold, rekreasjon og om mulig fordrøyning av overvann i tillegg til turveiforbindelse fra felt S10 (Filipstad allé) til felt P4 (Orions belte).

8.4 Felt P4, P5 (Orions belte)

Det tillates bebyggelse på inntil 50 % av felt P5s areal. Slik bebyggelse vil være en del av bebyggelsen i felt C3, og alle bestemmelser som gjelder bebyggelsen i C3 skal også gjelde bebyggelsen i P5. Ubebygde areal i P5 skal opparbeides som del av parkbeltet i P4. Felt P5 er et fleksibelt felt som muliggjør en variasjon i bredden på parkdraget mellom ny bebyggelse i felt C3 og eksisterende nabobebyggelse mot nord. Her skal felt P4 og P5 til sammen ha en minstebredde på 15 meter, maksimumsbredde på 20 meter og gjennomsnittsbredde på 17,5 meter. Parkdraget felt P4/P5 skal opparbeides med vegetasjon, gress og trær med soner for opphold, lek og idrett. Det skal opparbeides turvei i felt P4 eller P5 som skal tilknyttes regulerte turveier i felt P3, P6 og P7. Det skal etableres et fordrøyningsbasseng for overvann integrert i parkdragets estetiske utforming.

8.5 Felt P6 (Tinkern)

Arealet skal opprettholdes som park med gress, vegetasjon og trær. Tiltak skal opprettholde muligheten for lek knyttet til parkens naturlige terreng. Mindre inngrep i grønnstrukturen tillates for å opparbeide gode gangforbindelser og en naturlig overgang mot Framnes plass og Orions belte, samt for å styrke eksisterende natur og brukskvaliteter. Alle større trær, med stammeomkrets over 60 cm i diameter målt 1 meter over bakken skal bevares.

8.6 Felt P7 (Framnes plass)

Felt P7 (Framnes plass) skal opparbeides med gode omstigningsmuligheter for kollektivtrafikk og ha møblering for opphold. Det skal sikres vegetasjon og trær på plassen slik at den utgjør et sammenbindende ledd i den grønne forbindelsen mellom Tinkern og sjøen. Plassen skal opparbeides med samme utforming og kvalitet som spesifisert under § 7.15

Framnesallmenningen. Plassen skal opparbeides med materialer som gir ett sammenhengende bygulv på fotgjengeres premisser. Det tillates kjøring for taxi, samt korttids hente/bringe-funksjon. Det tillates oppført mindre bebyggelse for overdekning av sykkelparkering og kollektivholdeplass innenfor feltet.

§ 9 Område for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

9.1 Anlegg i sjø

Anlegg i sjø skal være allment tilgjengelige.

9.1.1 Felt F3 (Friluftsområde i sjø/park): Deler av kaifront skal trappes ned mot sjøen som sikrer fysisk kontakt med vannflaten. Sjøarealet skal tilrettelegges for allmennhetens opphold, bading og aktivitet i sjø. Faste installasjoner og flytende anlegg for friluftaktivitet i sjø tillates innenfor felt F3. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Eksisterende kaifront tillates endret for å gi variert overgang mellom sjø og land.

9.1.2 Felt F4 (Friluftsområde i sjø): Flytende anlegg tillates for vannbasert rekreasjon, bading og friluftsliv innenfor felt F4. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Det tillates anlagt konstruksjoner tilknyttet kaikanten som gir tilgjengelighet til vannflaten fra Havnepromenaden.

9.1.3 Felt F5 (Friluftsområde i sjø/Poll): Pollen skal opparbeides med natursteins kaikant som en utvidelse av Filipstadkilen. Området kan benyttes som gjestehavn for småbåter.

9.2 Havneområde i sjø, felt F2

Området er farled for skipsanløp til fergeterminal.

§ 10 Hensynssoner

10.1 Sikringssone - frisikt H140, gjennom felt C3

Minimum to soner for fri sikt fra Skillebekk/Framnes til sjøen skal anlegges som forlengelse av felt S7 og S8 gjennom C3. I tillegg en sone for fri sikt fra Skillebekk/Framnes mot nordre ende av felt S4. Soner for frisikt er angitt på plankart.

10.2 Sone med angitte særskilte hensyn bevaring av kulturmiljø, kaifront H570, felt S3

Eksisterende kaifronter av granitt, kranbaner, pullerter og jernbanespor skal bevares innenfor sone H570. Hulltaking for anlegg av sjøpoll og innfesting av bro tillates. Granittblokker som fjernes i forbindelse med pollanlegget, skal gjenbrukes andre steder på området, fortrinnsvis der nye kaifronter etableres. Tilbakeføring av 1 gammel kran tillates innenfor H570, og plassering skal avmerkes i detaljregulering innenfor hensynssone H810_7.

10.3 Gjennomføringssone - krav om felles planlegging H810_1-10

Detaljregulering skal omfatte hele hensynssonen. S20 (Framnes bru) inngår i hensynssone H810_1 (E18 og Filipstad allé). Ved overlappende hensynssoner H810_4,5 og H810_5,6 skal det overlappende arealet inngå kun i den første detaljreguleringen som fremmes. Ved overlappende hensynssoner H810_1,3 og H810_1,7 skal arealet uansett tidsrekkefølge reguleres i detaljregulering tilhørende H810_1.

§ 11 Områder regulert i tidsrekkefølge

11.1 Eksisterende og framtidige formål C3, P4,P5, P7, S5

Jernbaneformålet opprettholdes inntil flytting av eksisterende virksomhet er gjennomført, eller arealet er frigjort av Bane Nor.

11.2 Midlertidig bygge- og anleggsområder

Midlertidig bygge- og anleggsområder vist på plankart kan benyttes til midlertidig veganlegging og midlertidig bygg- og anleggsområde for bygging av ny E18-tunnel. Det tillates ikke oppført varige byggverk eller installasjoner innenfor sonen utover det som trengs i anleggsperioden. Når E18-tunnellen er ferdigstilt eller dersom arealet ikke trengs til slikt formål erstattes midlertidige bygge- og anleggsformål av de øvrige angitte arealbruksformål som vist på plankartet.

11.3 Midlertidig bruk av bebyggelse

Eksisterende bebyggelse i B4 og B5 tillates midlertidig benyttet for allmennyttig og eller kulturrelatert virksomhet, etter fraflytting og inntil godkjent rivesøknad foreligger.

Vertikalnivå 3, over grunnen:

§ 12 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

12.1 Gangbro over poll, felt S19

Over poll skal det etableres en kjørbar gangbro i felt S19 som angitt på plankart. Broen skal utformes som del av tilstøtende gangareal i felt S3. Broen skal ha en fri bredde på minimum 7 meter. Under broen skal det være 2,0 meters frihøyde regnet ved middelvannstand (i forhold til Oslo-lokal).

12.2 Framnes bru med parklokk, felt S20

Brua skal etableres med maksimal kotehøyde som angitt på plankartet og tilstrekkelig frihøyde over Hjortnesrundkjøringen. Det skal dokumenteres i detaljregulering at kotehøyde på sporvegsbru og gangbro sikrer tilstrekkelig avstand for kontaktledningsanlegget, jamfør § 8-4 i forskrift av 20.12.2005 om elektriske forsyningsanlegg, eller senere forskrift som erstatter denne. Brua skal benytte eksisterende skråning mellom gangvei på Tinkern og Framnesveien i sin konstruksjonsbredde. Trikk skal fremføres lengst mot vest i tverrsnittet forbi Tinkern for å skåne Tinkern for unødvendig terreng- og naturinngrep. Hovedsykkelvei skal fremføres over brua i 5 meters bredde i retning øst-vest over atkomst til Hjortnesterminalen. Det skal sikres tilkobling til hovedsykkelveien for syklist fra Skillebekk. Gående skal sikres atkomst til Hjortnesterminalens inngang for gående via terminalens parkeringsdekke. Park/gangareal skal opparbeides som en del av HP2 og P6 (Havnepromenaden og Tinkern) og følge Havnepromenadens og Framnesallmenningens bestemmelser i §§ 7.12 og 7.15. Det skal tilrettelegges for opphold og opplevelse i tilknytning til Havnepromenaden på brua. Brua skal opparbeides som en parkbru og konstrueres med plantekar med tilstrekkelig vekstlag for planting av trær og vegetasjon som skal opparbeides samtidig med brua.

12.3 Gangbru til Tjuvholmen over felt F5

Det skal anlegges gangbru fra Tjuvholmen over felt F5 med landkar på felt HP4. Broen skal utformes som del av tilstøtende gangareal i felt HP4. Broen skal ha en fri bredde på minimum 6 meter. Det må sikres seilingshøyde for småbåter under gangbrua til østre del av F5. Fri høyde skal være minimum 2,0 meter regnet ved middelvannstand (i forhold til Oslo-lokal).

§ 13 Rekkefølgebestemmelser

13.1 Offentlig infrastruktur - samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt grønnstruktur

1. E18-tunnel, gate på lokk (Filipstad allé/Ring 1), midlertidig omkjøring samt all øvrig offentlig infrastruktur nord for E18 skal være sikret opparbeidet i henhold til gjeldende detaljregulering før det gis igangsettingstillatelse for første byggetiltak innenfor planområdet nord for E18.
2. E18-tunnel, gate på lokk (Filipstad allé/Ring 1), midlertidig omkjøring samt all øvrig offentlig infrastruktur sør for E18 skal være sikret opparbeidet i henhold til gjeldende detaljregulering, og planlagt offentlig infrastruktur skal tilrettelegges for videreføring inn i området nord for E18, før det gis igangsettingstillatelse for første byggetiltak innenfor planområdet sør for E18.
3. All offentlig infrastruktur innenfor hver hensynssone H810_1-10 skal være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i den berørte hensynssonen. For hensynssone H810_7 skal all offentlig infrastruktur innenfor og tilgrensende hvert enkelt byggefelt være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt. Felt S1 (Huitfeldts gate) må uansett være opparbeidet fra Munkedamsveien frem til og langs angjeldende byggefelt før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt.
4. 70 % av samlet areal i felt P1, P2, P10 og F3 (Brannskjærparken) skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse i felt H3, H6 og H7. Resterende areal i felt P1, P2, P10 og F3 skal opparbeides senest ett år etter at det er gitt midlertidig brukstillatelse for siste byggetrinn i felt H3, H6 eller H7.
5. Det skal foreligge vedtatt detaljregulering innenfor H810_1 (E18-tunnel, Filipstad allé/Ring 1 og Framnes bru) før det gis rammetillatelse for første byggetrinn innenfor soner for midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
6. Felt S20 (Framnes bru) skal være ferdigstilt senest samtidig med felt S10 og S11 (Filipstad allé).
7. Felt S10 og S11 (E18-tunnel og Filipstad allé/Ring 1) samt felt S20 (Framnes bru) skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse for bebyggelse og anlegg som ligger innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
8. Gateløp regulert med trasé for fjordtrikk skal opparbeides forberedt for etablering av trikkeanlegg.
9. Felt HP1, HP2/S20 og HP3 skal være ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse som ligger innenfor sone for midlertidig bygge- og anleggsområde som angitt på plankart.
10. Det skal være gjennomført plan- og alternativstudier for utforming av alle felt i H810_2 (Brannskjærparken), alle felt i H810_4 og felt S20 (Framnesallmenningen med tilstøtende bebyggelse mot vest og Framnes bru) og felt H3 og A1 (signalbygg i Hjortnesbuen og på Odas plass) før det gis rammetillatelse for de angitte feltene.
11. Plan for lokal overvannshåndtering inklusive fordrøyningsbasseng i felt P4 (Orions belte) skal være utarbeidet senest samtidig med detaljregulering for H810_10 (Nordområdet) og tiltakene skal opparbeides senest samtidig med tilhørende byggefelt.
12. Før tiltak i hensynssone H810_1 skal det være gjennomført prøvegraving rundt registrert eik ved Munkedamskrysset og dokumentert hvilke tiltak som må iverksettes for å bevare treet. Tiltakene skal gjennomføres i henhold til anbefaling fra Bymiljøetaten.
13. Gangbru til Tjuvholmen over felt F5 skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse til bebyggelse i felt A2.

13.2 Tekniske anlegg og samfunnstjenester

1. Gjennom hele byggeperioden skal det innenfor planområdet være anlagt et til enhver tid tilstrekkelig stort massehåndteringsanlegg. Lokaliseringen og etableringen av anlegget skal være klarlagt og godkjent før det gis igangsettingstillatelse for ethvert byggetiltak innenfor planområdet. Massehåndteringsanlegget tillates flyttet innenfor planområdet etter hvert som etappevis utbygging skrider frem.
2. Energianlegg for vannbåren kjøling og varme, eller en energimessig bedre løsning, skal være i drift før midlertidig brukstillatelse gis for totalt de første 100 000 m² BRA innenfor planområdet.
3. Før det gis igangsettingstillatelse for utbygging av mer enn 1 000 boliger skal det være gitt igangsettingstillatelse for skole med tilhørende uteareal og idretts-/flerbrukshall i felt H7. Før det gis brukstillatelse for mer enn 1 000 boliger innenfor planområdet skal skole med tilhørende uteareal og idretts-/flerbrukshall være ferdigstilt i felt H7.
4. En 4 avdelingers barnehage med tilhørende uteareal skal være ferdigstilt for hver gang det gis igangsettingstillatelse for utbygging av 500 boligenheter totalt innenfor planområdet.
5. Felles avfallssug for husholdnings- og næringsavfall skal være etablert innenfor hver hensynssone H810_3-10 før midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i hensynssonen gis.
6. Pumpestasjon for spillvann, eller tilstrekkelig areal i kjeller for pumpestasjon, skal bygges samtidig med utbygging av kjeller for bebyggelse i H7 eller B4.

13.3 Bebyggelse og anlegg

1. Felles uteoppholdsareal skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan før midlertidig brukstillatelse gis for boliger.
2. All bebyggelse skal være tilknyttet til energianlegg for vannbåren kjøling og varme eller en energimessig bedre løsning før brukstillatelse gis. Bebyggelse med brukstillatelse før energianlegg er i drift kan være midlertidig tilknyttet fjernvarmenettet inntil energianlegg er i drift.
3. Avbøtende støytiltak skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis for boligbebyggelse der støynivå er over nasjonale retningslinjer.
4. Dersom felt H6 (Hjortnesbuen) ikke er ferdigstilt skal det etableres en støyskjerm/voll i samsvar med nasjonale retningslinjer rundt fergeterminalområdet før det gis midlertidig brukstillatelse i felt H7, B1/P8 og B4/P9.
5. Midlertidig trasé for Havnepromenaden skal før en hver brukstillatelse gis være opparbeidet gjennom planområdet, med utforming i samsvar med overordnede føringer for Havnepromenaden, frem til permanent trasé er ferdigstilt i feltene HP1-HP5, S20.

Områderegulering med konsekvensutredning, reguleringsbestemmelser og kvalitetsprogram ble egengodkjent ved bystyrets vedtak av 24.06.2020 sak 201.

Bestemmelsene er i samsvar med bystyrets vedtak.

Byrådsavdeling for byutvikling, den 24.08.2020

Rune Raknes, bem.

Andre vedtak i bystyrets behandling

2.

Kvalitetsprogrammet datert 13.06.2013 revideres og godkjennes av Oslo kommune.

3.

Akershus slott og festning er et helt enestående kulturminne av nasjonal betydning. Det skal blant annet derfor ikke legges til rette for ny stor cruiseskipskai på Vippetangen.

4.

Bystyret ber byrådet:

- utrede og tilrettelegge for gjennomføring av ulike kortsiktige miljøforbedrende tiltak langs Frognerstranda, som for eksempel støyskjermer, nye parklokk og gang- og sykkelbruer mellom byen og fjorden, forbedret tilgjengelig til fjorden med mer.
- avklare mulighetene for E18 i tunnel langs Frognerstranda i samråd med Statens vegvesen.
- se til at det innarbeides en allment tilgjengelig gang- og sykkelbro med oppholdsmuligheter og vegetasjon samt med høy arkitektonisk kvalitet, fra Framnes bru (S20) til Brannskjærparken (P1) ved detaljregulering av Hjortnesterterminalen.
- vurdere i kommende detaljregulering av Brannskjærparken om deler av skur 9 og 10 kan tas vare på og brukes som helårs publikumsattraksjon som for eksempel skatehall.
- utvikle en overordnet kunstplan i et samarbeid mellom Oslo kommune, grunneiere og utbyggere, og etablere kunst i offentlige rom i samsvar med Oslo kommunes strategi for det visuelle kunstfeltet.
- utarbeide en helhetlig mobilitetsplan for Filipstad som sikrer at samlet transportbehov møtes på en mest mulig miljø- og klimavennlig måte.
- se til at Filipstad utvikles som et forbildeområde for en menneske- og naturvennlig nullutslippsbydel. I kommunens videre arbeid med utvikling av området skal det benyttes metodikk utviklet i forbindelse med FutureBuilt.
- vurdere høyere bebyggelse i de enkelte byggefelt. Vurderingene skal baseres på utredninger av fjernvirkning, lokalklima, kulturminner, landskapsmessige virkninger, bomiljøkvaliteter, sosial infrastruktur med mer. Høyere bebyggelse skal ikke vurderes i området rundt Generaldirektørboligen og området mot naboene i nord.
- vurdere muligheter for at flere gater, i tillegg til Huitfeldts gate, kan bli bilfrie.
- legge til grunn Oslostandarden for sykkeltilrettelegging og Plan for sykkelveinettet ved detaljregulering og prosjektering av Framnesallmenningen og Huitfeldts gate.

- tilrettelegge for at studentboliger integreres i boligbebyggelsen. Plassering og antall må vurderes i fremtidige detaljreguleringer.
- se til at det inngås forhandlinger med grunneierne med sikte på å inngå en avtale om at kommunen skal ha forkjøpsrett til boliger.
- sikre at det tilrettelegges for friluftsliv/aktiviteter langs Havnepromenaden med ulike tilbud ved detaljregulering for Midtområdet.
- sørge for at høyhuset ved Brannskjærparken gjennom detaljregulering og byggesaksbehandling får en arkitektonisk utforming som gjør bygget til et landemerke i Fjordbyen, som vekker begeistring og fremmer Norge som arkitekturnasjon med energigjerrige og klimanøytrale bygg. De fire øverste etasjene skal til sammen ikke utgjøre mer enn 3 000 m² BRA.
- se til at følgende ivaretas i detaljreguleringen for delområdet Hans Jægers kvartal (H810_7) dersom konserthus skal innpasses: boligantallet i delområdet opprettholdes, Bokkens plass (S2) opprettholdes og fungerer som en viktig fotgjengeratkomst fra Tjuvholmen til trikkeholdeplass i Huitfeldts gate, Havnepromenaden opprettholdes i tilstrekkelig bredde (25 meter), publikumsrettete funksjoner legges ut mot offentlige rom, kjøreatkomst lar seg løse uten problemer for trikken eller redusere kvaliteten i de tiliggende offentlige rom samt at det arkitektoniske uttrykket tilfører en merverdi til området.

5.

Byrådet skal gjennomføre en utredning av strukturen for utenriksfergetrafikken i Oslo som omfatter en gjennomgang av dagens fergestruktur og alternative strukturer, herunder en samlet struktur, med vekt på gjeldende terminalplasseringer og mulige alternative plasseringer, herunder muligheten for å etablere fergeterminal på Kongshavn/Sydhavna til erstatning for én eller begge eksisterende terminaler. Utredningen skal vurdere relevante aspekter ved forskjellige alternativer, herunder konsekvenser for den samlede virksomheten til Oslo havn, arealmessige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømessige konsekvenser, regulatoriske konsekvenser, tekniske forhold, konsekvenser for byutvikling og samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningen gjennomføres av Oslo Havn og Plan- og bygningsetaten med ekstern bistand, under ledelse av Plan- og bygningsetaten. Det etableres en styringsgruppe som skal sikre fremdrift og ivaretagelse av mandatet. Styringsgruppen ledes av byrådsavdeling for næring og eierskap med deltagelse fra byrådsavdeling for byutvikling, Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn KF. Utredningen skal kvalitetssikres eksternt.

6.

Byrådet skal fremme en sak for bystyret om fremtidig terminalstruktur på bakgrunn av utredningen.

7.

Ingen detaljreguleringer iverksettes på feltene H1, H2, H5, H6, H8 eller H10 før utredningen om fremtidig fergestruktur foreligger og bystyret har behandlet en sak fra byrådet.

8.

Området ved Kongen Marina bør få en egen detaljregulering som legger til rette for båtliv, åpner området opp og tilrettelegger for byens befolkning. For den del av hensynsone H810-1 i områderegulering Filipstad som ikke inngår i detaljregulering for E18 og Ring 1 på Filipstad, skal det vedtas detaljregulering før tiltak kan iverksettes. Aktører som fremmer friluftsliv på sjø skal involveres i planleggingen. Planområdet for detaljreguleringen avgrenses i øst mot

Hjortnesterterminalen. Løsningene vist i mulighetsstudien for Kongen Marina (Sweco 2018) bør være veiledende.

9.

Bystyret ber byrådet finne et godt alternativ for aktivitetene i Skur 13 på Filipstad, og vurdere om Skur 9 eller 10 egner seg for framtidig skatehall. Det skal opprettes et midlertidig tilbud for egenorganisert aktivitet fra det tidspunkt Skur 13 ikke lenger kan benyttes som aktivitetshall.

10.

Bystyret ber byrådet vurdere om Skur 9 eller 10 kan benyttes til flerbrukshall, i tråd med mulighetsstudien fra Oslo Havn.

11.

Barnehage i felt B1 etableres med uteareal på terreng i felt P8. For øvrige barnehager skal uteareal på terreng vurderes i forbindelse med detaljreguleringer.

12.

Alle detaljreguleringer for felt som hovedsakelig er tiltenkt boliger skal ha høy kvalitet og gode forhold knyttet til lys og luft. Det skal respekteres at planen legger opp til at byggehøyder i hovedsak er på 5-7 etasjer. Byrådet bes om nødvendig sikre at det utarbeides alternativer som sikrer kvaliteter og passende høyder, om innsendte planforslag anses ikke å ivareta dette.

13.

Detaljregulering for felt B1c bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør og vest.

14.

Detaljregulering for felt B2 (a og b) bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør.

15.

Detaljregulering for felt B5a bør utformes slik at høyden langs torg S6 trappes gradvis ned fra 7 til 5 etasjer slik at den er lavere i vest.

16.

Dersom deler av felt P8 og P9 bebygges skal det erstattes av tilsvarende offentlige og grønne arealer andre steder i planen, herunder eksempelvis av parkarealer innenfor P10 og/eller F3 på en måte som både øker landarealet og bidrar til naturrestaurering i overgangen land/sjø og/eller flytende parkarealer.

17.

I kommende detaljreguleringer skal balkonger søkes inkorporert i bygningskroppen – og om de krager ut, bidra til relieffvirkning i fasaden.

18.

Detaljregulering for felt B1, B2 og B3 kan vurdere å øke høydene mot Filipstad allé til høydene i alt. 2 langs opptil halvparten av hvert felts lengde, samtidig som hensynet til oppholdskvaliteter i gaten og lysforhold for nabokvartaler med boliger ivaretas.

19.

Bystyret ber byrådet om å følge opp arbeidet med fossilfrie anleggsplasser også på Filipstad, i tråd med kommunens klimastrategi.

20.

Bystyret ber byrådet sørge for at Filipstad utvikles som en fargerik del av Fjordbyen, og at det vurderes en egen fargepalett for Filipstad. Bystyret ønsker at Filipstad blir moderne og miljøvennlig, med stor variasjon i arkitektur, men også at Filipstad skal gjenspeile sin havnehistorie og prioritere et godt miljø for menneskene på gateplan.

21.

Dersom Skur 9 og/eller 10 benyttes til flerbrukshall og/eller skatehall, skal arealene dette båndlegger i Brannskjærparken erstattes av parkarealer fortrinnsvis på felt H7b (ref. illustrasjonsheftet).

22.

Trærne som plantes på Filipstad skal være stedegne for Oslo-området og bidra positivt til biologisk mangfold, særlig for pollinerende insekter.

23.

Det skal vurderes etablering av båtplasser i felt F2 i fremtidig detaljregulering.

24.

Det skal legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje langs havnepromenaden.

25.

Det skal søkes å bevare og/eller gjenbruke materialer og bygningselementer fra eksisterende bygg.

26.

Bystyret ber byrådet vurdere tilgjengelige virkemidler for å legge til rette for en blandet beboersammensetning på Filipstad, inkludert relevante endringer av Plan- og bygningsloven og utvidelse av Husbankens startlånsordning, slik at også folk uten stor egenkapital kan få mulighet til å bosette seg der.

27.

Bystyret ber byrådet jobbe for at private aktører realiserer rimelige boliger som del av sine boligprosjekter på Filipstad, for eksempel ved bruk av BoStart eller Leie-til-Eie-ordninger som gir en lavere inngangsbillett og utgjør en del av den såkalte tredje boligsektor.

28.

Utnyttelse og høyde skal vurderes spesifikt i detaljreguleringer, med sikte på å styrke kvaliteter knyttet til blant annet lys, skyggevirksomheter og luft. Detaljplanene skal legge til rette for en variert beboersammensetning der også folk uten stor egenkapital får innpass på boligmarkedet.

29.

I kommende detaljregulering for felt B5 skal høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri bevares med ny og hensiktsmessig bruk.

30.

Dersom det ikke skulle la seg gjøre å utplassere de to andre kranene i Fjordbyen, skal de holdes i god stand og tilbakeføres til Filipstadkaia som kulturminner.

31.

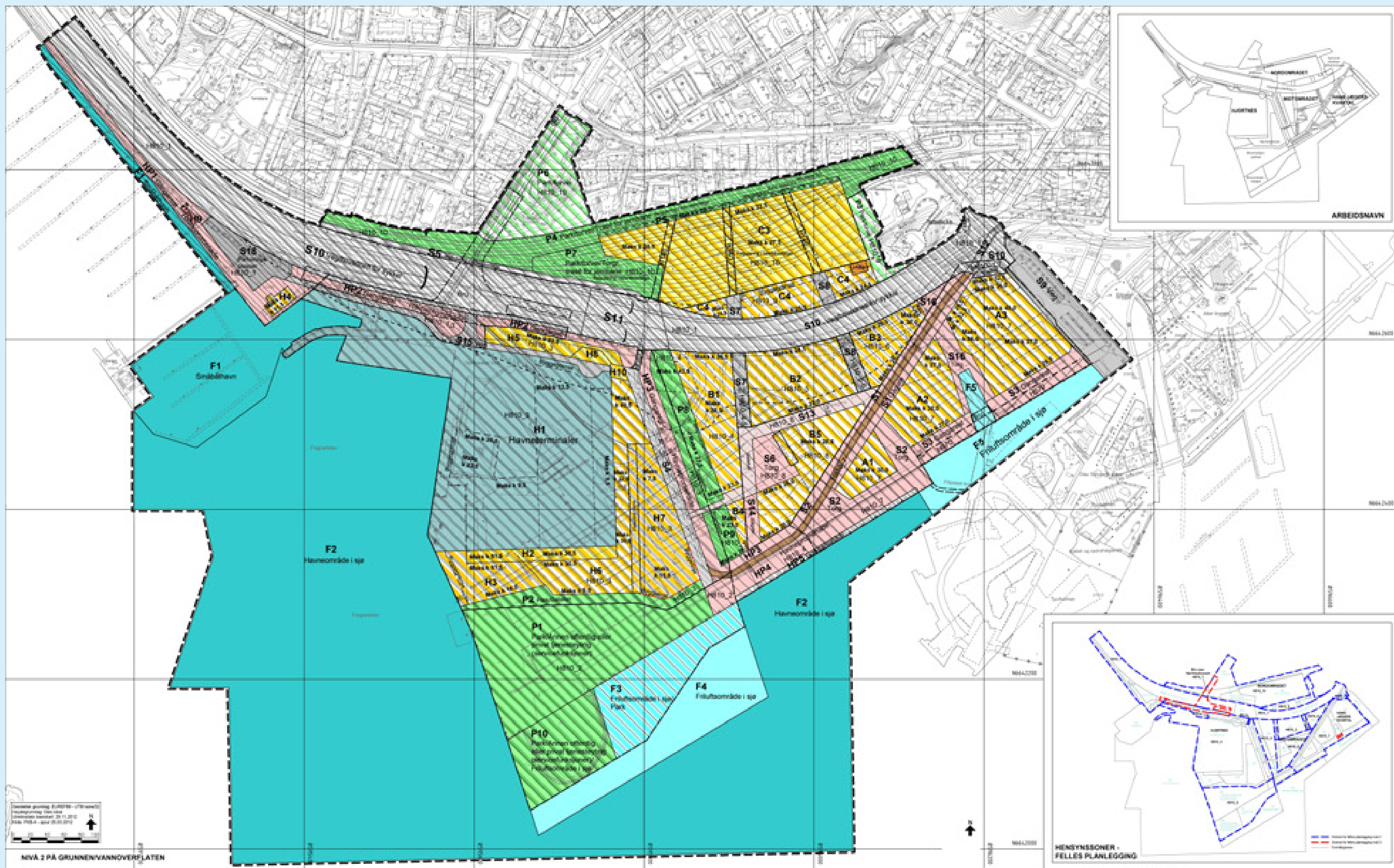
Bystyret ber byrådet vurdere om skur 10 kan bevares som del av skole i felt H7 (ref. illustrasjonsplanen), eventuelt med flerbrukshallfunksjon

Bystyrets sekretariat, Oslo 25.06.2020

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedtatt plankart



TEGNFORKLARING

FEL. KAP. 12 REGULERINGSPÅN

BEBYGGELSE OG ANLEGG

- Forsamlingslokale
- Øvrige kommunale anlegg (luftslør)
- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning
- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/ annen næring (konferansesteder)
- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/ idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall)
- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/ energianlegg/renovasjonsanlegg
- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall/energianlegg)
- Foretninger/annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur/kontorbeverning)
- Foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/øvrige kommunale anlegg (gumpestasjon)
- Foretninger/annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, arkivum)/ kontor/hotell/beverning/annen næring (konferansesteder/energianlegg)
- Undervisnings/institusjon/annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur/beverning/annen næring (servicefunksjoner)/idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall)/øvrige kommunale anlegg (gumpestasjon)
- Annen offentlig eller privat tjenesteyting (serviceanlegg småbåthavn)/beverning

Bebyggelse og anlegg/Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall)/Vegtrafikk for jernbane/stasjonbygg
- Boligbebyggelse/offentlig eller privat tjenesteyting/kontor/hotell/beverning/idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall/energianlegg/Havnerminaler)
- Foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/Veg
- Foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/Feriar

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Veg
- Torg
- Gatetun
- Gangareal
- Gågate
- Trafikk for sporveg
- Havnerminaler
- Parkeringsplasser
- Vegtrafikk for sporveg
- Vegtrafikk for sporveg/holdeplass
- Vegtrafikk for sporveg/hovednett for sykkel
- Vegtrafikk for sykkel
- Gangareal
- Trafikk for jernbanetrafikk for sporveg

GRØNSTRUKTUR

- Park/turvei

Grønnstruktur/Bebyggelse og anlegg

- Park/Annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner)
- Park/Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning
- Park/Foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning

Grønnstruktur/Bebyggelse og anlegg/Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Park/turvei/Boligbebyggelse/foretninger/offentlig eller privat tjenesteyting/kontorbeverning/ idrettstasjon (idrettshall/feriehus, svømmehall)/Vegtrafikk for jernbane/stasjonbygg

Grønnstruktur/Bebyggelse og anlegg/Bruk og vern av sjø og vassdrag

- Park/Annen offentlig eller privat tjenesteyting (servicefunksjoner)/Fritidsområde i sjø

Grønnstruktur/Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Park/turvei/Trafikk for jernbane
- Park/turvei/Torgtrafikk for jernbane
- Park/Gatetun

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE

- Havneområde i sjø
- Småbåthavn
- Fritidsområde i sjø

Bruk og vern av sjø og vassdrag/Grønnstruktur

- Fritidsområde i sjø/Park

HENSYNSØNER

- Fiske
- Bevaring kulturmiljø
- Krav om felles planlegging

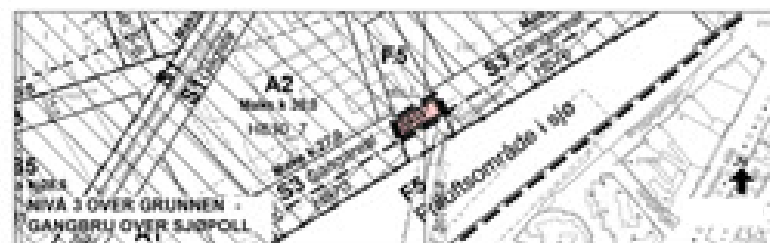
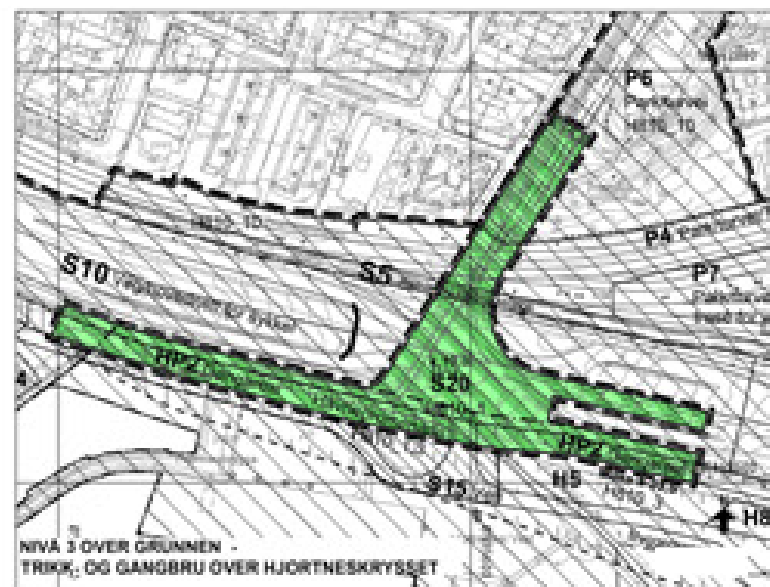
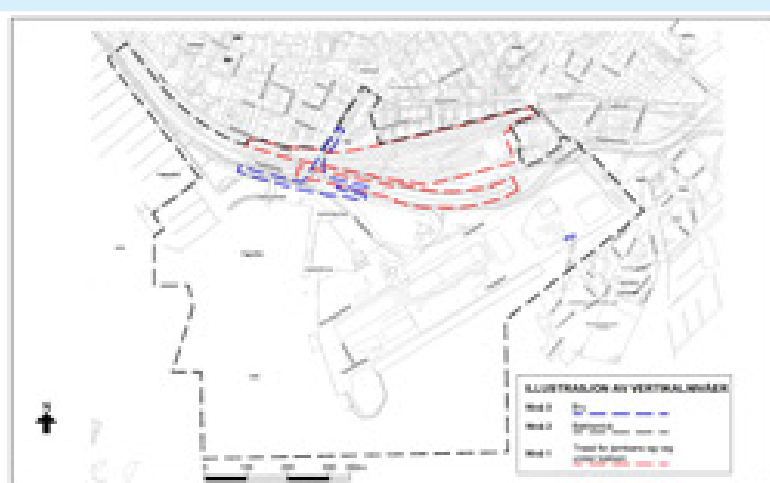
LINE- OG PUNKTSYMBOLER

- Planens avgrensning (vst ca. 2 m utenfor juridisk linje)
- Formålsgrænse
- Byggesgrænse
- Byggeslinje
- Regulert høyde
- Bestemmelsesgrænse
- Regulert senterlinje (drick)
- Eksisterende bebyggelse som inngår i planen
- Sjø
- Tunnelgrop
- Møllertidig bygge- og anleggsområde
- Eksisterende tre som skal bevaras

ANNEN INFORMASJON

- Eksisterende eiendomsgrænse
- Busstrafikkløp byggeslinje

Vertikalnivå 3
på grunnen/havnoverflaten



TEGNFORKLARING

FEL. KAP. 12 REGULERINGSPÅN

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- Gangareal

GRØNSTRUKTUR

- Park/Gangarealtrafikk for sporveg/annen banegrunn - tekniske anlegg/hovednett for sykkel

HENSYNSØNER

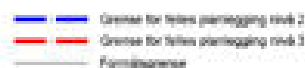
- Krav om felles planlegging

LINE- OG PUNKTSYMBOLER

- Planens avgrensning
- Formålsgrænse
- Regulert senterlinje

Vertikalnivå 3
over grunnen

FILIPSTAD		ALT. 3	
Vedtatt plankart -		(uten cruise)	
områderegulering			
Prosjekt	Fylkesplan 2020-2024	Saksbehandler: CCPOK	
Byråtsavdeling for byutvikling	Dato: 26.11.2019	Rev: 26.01.2020	Rev: 2
Endringsskjema av plankart for vett	Dato: 14.06.2020	Signatur: Elisabeth Wæver	
Saksbehandling i følge plan- og bygningsetaten	Dato:	Bekreft:	Signatur:
Plan- og bygningsetaten vedtar om utveksling til off. utveksling			
Tilsvarende for utveksling til offentlig utveksling			
Statens vedtak	24.06.2020	201	
Kommisjon av vedtak	14.10.2020	2020/10/10	



HENSYNSSONER - FELLES PLANLEGGING

Flertalls-merknader fra behandling i byutviklingskomiteen

Havn

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1. Det tillates ikke etablering av cruisekai/pir på Filipstad.
2. Bestemmelsen punkt 9.2 endres på følgende måte: "Det tillates en utfylling på inntil 40 dekar i felt H1B for etablering av cruisepir for ett eller to store cruiseskip på inntil 320 meter." strykes. Bestemmelsen punkt 9.3 endres på følgende måte: Området er farled for skipsanløp til ferge- og cruiseterminal.
3. Bestemmelsen punkt 9.4 strykes: "Feltet tillates utfylt ved behov for utvidelse av cruisepir."
4. Bestemmelsen punkt 13.2, delpunkt 3, strykes: "Skipsstøtvoll innenfor H190 skal være ferdigstilt før det gis midlertidig brukstillatelse for cruisekai/pir i felt H1B."

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1. Byrådet skal gjennomføre en utredning av strukturen for utenriksfergetrafikken i Oslo som omfatter en gjennomgang av dagens fergestruktur og alternative strukturer, herunder en samlet struktur, med vekt på gjeldende terminalplasseringer og mulige alternative plasseringer, herunder muligheten for å etablere fergeterminal på Kongshavn/Sydhavna til erstatning for

én eller begge eksisterende terminaler. Utredningen skal vurdere relevante aspekter ved forskjellige alternativer, herunder konsekvenser for den samlede virksomheten til Oslo havn, arealmessige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømessige konsekvenser, regulatoriske konsekvenser, tekniske forhold, konsekvenser for byutvikling og samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningen gjennomføres av Oslo Havn og Plan- og bygningsetaten med ekstern bistand, under ledelse av Plan- og bygningsetaten. Det etableres en styringsgruppe som skal sikre fremdrift og ivaretagelse av mandatet. Styringsgruppen ledes av byrådsavdeling for næring og eierskap med deltagelse fra byrådsavdeling for byutvikling, Plan- og bygnings-etaten og Oslo Havn KF. Utredningen skal kvalitets-sikres eksternt.

2. Byrådet skal fremme en sak for bystyret om fremtidig terminalstruktur på bakgrunn av utredningen.
3. Ingen detaljreguleringer iverksettes på feltene H1, H2, H5, H6, H8 eller H10 før utredningen om fremtidig fergestruktur foreligger og bystyret har behandlet en sak fra byrådet.
4. Tilleggsforslag til innstillingens vedtakspunkt 4 (nytt tankestretpunkt) Området ved Kongen Marina bør få en egen detaljregulering som legger til rette for båtliv, åpner området opp og tilrettelegger for byens befolkning. For den del av hensynsone H810-1 i område-regulering Filipstad som ikke inngår i detaljregulering for E18 og Ring 1 på Filipstad, skal det vedtas detalj-regulering før tiltak kan iverksettes. Aktører som fremmer friluftsliv på sjø skal involveres i plan-leggingen. Planområdet for detaljreguleringen avgrenses i øst mot Hjortnesterterminalen. Løsningene vist i mulighetsstudien for Kongen Marina (Sweco 2018) bør være veiledende.

Aktiviteter for barn og unge

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1. Bestemmelsen punkt 4.2 endres følgende setning: "Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre minimum 3 500m² BRA." til "Idrettsstadion (idrettshall/flerbrukshall, svømmehall) skal utgjøre

minimum 4 000m² BRA.”

2.

Barnehage i felt B1 etableres med uteareal på terreng i felt P8. For øvrige barnehager skal uteareal på terreng vurderes i forbindelse med detaljreguleringer.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1.

Bystyret ber byrådet finne et godt alternativ for aktivitetene i Skur 13 på Filipstad, og vurdere om Skur 9 eller 10 egner seg for framtidig skatehall. Det skal opprettes et midlertidig tilbud for egenorganisert aktivitet fra det tidspunkt Skur 13 ikke lenger kan benyttes som aktivitetshall.

2.

Bystyret ber byrådet vurdere om Skur 9 eller 10 kan benyttes til flerbrukshall, i tråd med mulighetsstudien fra Oslo Havn.

Utforming av Filipstad

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1.

I bestemmelsens punkt 4.4 Utforming legges det til følgende: I kommende detaljreguleringer skal det ikke tillattes svalganger og så langt det er mulig skal boligbygg utformes slik at de har indre gårdsrom som har høy kvalitet for beboerne, for eksempel ved at de er skjermet.

2.

I kommende detaljreguleringer skal balkonger søkes inkorporert i bygningskroppen – og om de krager ut, bidra til relieffvirkning i fasaden.

3.

I bestemmelsens punkt 4.4 Utforming endres følgende setning: “Volumer og høyder skal bidra til å binde den sammen med tilliggende bebyggelse. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet.” til: «I kommende detaljreguleringer skal volumer og høyder på nye bygg bidra til å binde den sammen med tilliggende bebyggelse, og farge- og materialbruk,

utforming av vinduer og inngangsparti, samt balkonger og høyder, skal brukes til å skape variasjon i fasadene. Lange fasadeløp skal utformes med relieffvirkning og sprang i fasadelivet.»

4.

Alle detaljreguleringer for felt som hovedsakelig er tiltenkt boliger skal ha høy kvalitet og gode forhold knyttet til lys og luft. Det skal respekteres at planen legger opp til at byggehøyder i hovedsak er på 5-7 etasjer. Byrådet bes om nødvendig sikre at det utarbeides alternativer som sikrer kvaliteter og passende høyder, om innsendte planforslag anses ikke å ivareta dette.

5.

Detaljregulering for felt B1c bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør og vest.

6.

Detaljregulering for felt B2 (a og b) bør utformes i tråd med kvalitetskrav og med maksimum fem etasjer mot sør.

7.

Detaljregulering for felt B5a bør utformes slik at høyden langs torg S6 trappes gradvis ned fra 7 til 5 etasjer slik at den er lavere i vest.

8.

Detaljregulering for felt B1, B2 og B3 kan vurdere å øke høydene mot Filipstad allé til høydene i alt. 2 langs opptil halvparten av hvert felts lengde, samtidig som hensynet til oppholdskvaliteter i gaten og lysforhold for nabokvartaler med boliger ivaretas.

9.

Dersom deler av felt P8 og P9 bebygges skal det erstattes av tilsvarende offentlige og grønne arealer andre steder i planen, herunder eksempelvis av parkarealer innenfor P10 og/eller F3 på en måte som både øker landarealet og bidrar til naturrestaurering i overgangen land/sjø og/eller flytende parkarealer.

10.

Endringsforslag til 4.12.1: Innenfor hver hensynsone H810_3-10 skal alle nye parkeringsplasser være ladeklare.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV, Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V

fremmet følgende tilleggsforslag:

Bystyret ber byrådet om å følge opp arbeidet med fossilfrie anleggsplasser også på Filipstad, i tråd med kommunens klimastrategi.

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

1. Tilleggsforslag til innstillingens vedtakspunkt 4 (nytt tankestrekkpunkt): Bystyret ber byrådet sørge for at Filipstad utvikles som en fargerik del av Fjordbyen, og at det vurderes en egen fargepalett for Filipstad. Bystyret ønsker at Filipstad blir moderne og miljøvennlig, med stor variasjon i arkitektur, men også at Filipstad skal gjenspeile sin havnehistorie og prioritere et godt miljø for menneskene på gateplan.
2. Dersom Skur 9 og/eller 10 benyttes til flerbrukshall og/eller skatehall, skal arealene dette båndlegger i Brannskjærparken erstattes av parkarealer fortrinnsvis på felt H7b (ref. illustrasjonsheftet).
3. Trærne som plantes på Filipstad skal være stedege for Oslo-området og bidra positivt til biologisk mangfold, særlig for pollinerende insekter.
4. Det skal søkes å bevare og/eller gjenbruke materialer og bygningselementer fra eksisterende bygg.
5. Det skal vurderes etablering av båtplasser i felt F2 i fremtidig detaljregulering.
6. Det skal legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje langs havnepromenaden.

Variert befolkningssammensetning

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende

tilleggsforslag:

1. Bystyret ber byrådet vurdere tilgjengelige virkemidler for å legge til rette for en blandet beboersammensetning på Filipstad, inkludert relevante endringer av Plan- og bygningsloven og utvidelse av Husbankens startlånsordning, slik at også folk uten stor egenkapital kan få mulighet til å bosette seg der.
2. Bystyret ber byrådet jobbe for at private aktører realiserer rimelige boliger som del av sine boligprosjekter på Filipstad, for eksempel ved bruk av BoStart eller Leie-til-Eie-ordninger som gir en lavere inngangsbillett og utgjør en del av den såkalte tredje boligsektor.
3. Utnyttelse og høyde skal vurderes spesifikt i detaljreguleringer, med sikte på å styrke kvaliteter knyttet til blant annet lys, skyggevirkninger og luft. Detaljplanene skal legge til rette for en variert beboersammensetning der også folk uten stor egenkapital får innpass på boligmarkedet.

Kulturminnevern

Line Oma på vegne av A, Eivind Trædal på vegne av MDG, Trine Dønhaug på vegne av SV og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

1. I kommende detaljregulering for felt B5 skal høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri bevares med ny og hensiktsmessig bruk.
2. Dersom det ikke skulle la seg gjøre å utplassere de to andre kranene i Fjordbyen, skal de holdes i god stand og tilbakeføres til Filipstadkaia som kulturminner.
3. Bystyret ber byrådet vurdere om skur 10 kan bevares som del av skole i felt H7 (ref. illustrasjonsplanen), eventuelt med flerbrukshallfunksjon

2. Innledning til planbeskrivelsen

Filipstad områderegulering tar utgangspunkt i Fjordbyplanen 2008 og samarbeid med berørte etater og grunneiere. Premisser for alternative planforslag er nedfelt i Fjordbyplanen sammen med fastsatt planprogram for Filipstad.

Områdereguleringen er basert på kvalitetsnormer og bystyrets føringer. Viktige premisser er at eksisterende fergeterminal skal videreføres, E-18 blir lagt i kort tunnel som forlengelse av Operatunnelen

Illustrasjonene som følger planen er ikke gjenstand for vedtak og er derfor ikke juridisk bindende. Planen er konsekvensutredet i henhold til vedtatt planprogram.

Det antas at en full utbygging ligger langt frem i tid. Planbeskrivelsen gjør derfor rede for både utbygging og etablering av infrastrukturtiltak i ulike etapper.

I henhold til plan- og bygningsloven er det en forutsetning for vedtak av detaljreguleringer innenfor områdereguleringens planområde at disse er i samsvar med områdereguleringen. Områdereguleringen må derfor vedtas først og sikre overordnet byplangrep og legge grunnlag for utbyggingsavtale, deretter kan detaljreguleringer vedtas.

2.1. Bakgrunn

Planprogrammets innhold:

Gjennom vedtaket av Fjordbyplanen i 2008 er det lagt politiske føringer for kommende reguleringsplaner innenfor delområdene i Fjordbyen. Fjordbyplanens helhet skal ivaretas gjennom den detaljerte planleggingen av delområdene. Det skal oppnås gode løsninger for bærekraftig byutvikling, arealbruk og funksjonsfordeling langs sjøfronten, samt god sammenheng funksjonelt og visuelt med den bakenforliggende byen. Fjordbyen skal som helhet tilføre byen nye, store fri- og rekreasjonsområder.

Viktige milepæler i planarbeidet har vært:

- 19.1.2000: Bystyret vedtar Fjordbystrategien.
- 27.8.2003: Bystyret vedtar fortsatt delt fergeterminal i Oslo.
- 28.9.2005 – 5.12.2005 Høring av Fjordbyplanen.

- 2005: Filipstad Utvikling AS (Dette aksjeselskapet er nå avviklet) arrangerer parallelloppdrag og utstilling av resultatene.
- 2006: Plan- og bygningsetaten arrangerer parallell oppdrag og utstilling av resultatene.
- 2006: Filipstad Utvikling AS fremmet forslag til regulering med utkast til konsekvensutredning for Filipstad.
- 27.2.2008: Fjordbyplanen vedtas og forutsigbarhetsvedtak fattes i bystyret.
- 8.4.2008: Program for planarbeidet for Filipstad fastsettes av Plan- og bygningsetaten på delegert myndighet fra bystyret.
- 12.6.2009: Oppstart av arbeid med område-regulering varsles.
- 2.9.2010: Utvidet planområde og forslag til utvidet program for planarbeidet varsles.
- 6.9.2010 – 18.10.2010: Utvidet planområde og planprogram ligger ute til offentlig ettersyn.
- 9.9.2011: Utvidet program for planarbeidet fastsettes av Plan- og bygningsetaten.
- 13.2.2012 til 11.5.2012: Forslag til område-regulering ligger ute til høring og offentlig ettersyn.
- 5.2.2013 til 28.2.2013: Begrenset høring av Nordområdet gjennomføres.
- 10.06.2013: Planforslaget oversendes i to alternativer til politisk behandling.
- 20.06.2013: Ettersendelse av kvalitetsprogram vedlegg 3 til Områderegulering Filipstad.
- 12.09.2016: Endringen som ble varslet til de berørte var økning av minimumskrav for størrelse på flerbrukshall i felt H7 fra 2500 til 3500 m². Videre ble rekkefølgekravet knyttet til skole endret, slik at kravet om ferdigbygget skole slo inn noe senere.
- 22.08.2019: Byrådsmøte, saker med innstilling til bystyrets organer. Se saksfremlegg, byråds sak 231/19. Endring i bestemmelsene (fra side 26) er markert i *kursiv*.
- 02.06.2020 til 15. 06. 2020: Begrenset høring for alternativ 3 uten cruise. Endringen går ut på å fjerne cruise-pir ved Hjortnesterminalen. Foreslått endring ble sendt på høring til de som berøres direkte av endringene.
- 10.06.2020: Oversendelse av protokoller fra Byutviklingsutvalgets innstilling til Oslo bystyre i to saker på Filipstad. Det ble gjort endringer i reguleringsbestemmelsene.
- 19.06.2020: Oversendelse av alternativ 3 «Områderegulering Filipstad, alternativ 3 uten cruise».
- 24.06.2020: Bystyret vedtar reguleringsplan



pb_2.1 Filipstadområdet ligger i bydel Frogner

- alternativ 3 uten cruise. (Bystyresak 201/2020)
- 24.06.2020: Bystyret vedtar Detaljregulering E18 og Ring 1. Dette førte til at innsigelsen fra Statens vegvesen mot Områderegulering Filipstad frafalt (Bystyresak 202/2020).
- 24.06.2020: Bystyret vedtar prinsippavtalene om utbygging av Filipstad. (Bystyresak 210/2020)

Se PBEs planinnsyn sak 202001816, dok. nr. 217, fil 3

Forutsigbarhetsvedtak:

Planens rekkefølgebestemmelser angir hvilke områder eller anlegg som skal være ferdigstilt før midlertidige brukstillatelser for byggeområdene gis. På den måten sikres gjennomføring av alle offentlige byrom og andre infrastrukturtiltak. Forutsigbarhetsvedtaket, jfr gml

pbl 64 a, ny pbl § 17-2, som synliggjør kommunens forventninger til avtalen, er forutsetning for å gjennomføre forhandlinger om utbyggingsavtaler, høyder, byplangrep, boligkvalitet, friareal og trafikale forhold.

Parallelt med planarbeidet pågår forhandling av en utbyggingsavtale mellom grunneiere og kommunen. Planens plankart, reguleringsbestemmelser inklusive rekkefølgebestemmelser, og kvalitetsprogrammets prinsipper blir førende for avtalene.

Nye forhold etter Fjordbyplanens vedtak

- Nye og strengere nasjonale og EU-forskrifter for bygging av lange høytrafikkerte motorveitunneler
- Dagens jernbanevirksomhet på Filipstad videreføres i overskuelig framtid, da alternativ tomt ikke

- er avklart, noe som betyr at skole bør lokaliseres sør for E18
- Bystyrevedtak av 11.12.2008 om stasjonær energibruk i bygninger (sak 444-08). "Pkt 4.5: Ved utbyggingen av Filipstadområdet bør det etableres varmepumpestasjon som utnytter varmen i sjøvannet og tilfører dette til fjernvarmenettet".
- Avtalen av mai 2012 mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om Oslopakke 3, som innfører kort tunnel for E18 på Filipstad inn i Oslopakkeporteføljen

2.2. Planarbeidets hensikt

Hensikten med planarbeidet er å få vedtatt en juridisk bindende plan som sikrer og viderefører intensjonene som bystyret har nedfelt i Fjordbyplanen. Det fore-

liggende plandokumentet tjener to hensikter, for det første å oppnå avklaring av hvilke byplangrep Oslo kommune ønsker å gå videre med for Filipstad, og for det andre sørge for den juridiske sikringen og gjennomføringen av denne løsningen.

Det er krav i reguleringsbestemmelsene til utarbeidelse av detaljregulering for delområdene innenfor planavgrensningen. Kommende detaljreguleringer skal utfylle og detaljere områdereguleringen.

Det er utarbeidet et Kvalitetsprogram som hører til planen, som angir prinsipper for å oppnå gode miljø- og bokvaliteter og som angir kvalitetsnormer og utforming av tiltak. Kvalitetsprogrammet skal være retningsgivende, dvs gi vurderingsgrunnlag for saksbehandlingen av videre detaljregulering og søknader om tillatelser.



pb_2.2-1

Filipstadområdet med Hjortnesterterminalen fotografert høsten 2011. Tjuvholmen med arkitekt Renzo Pianos kunstmuseum under bygging i forgrunnen, Aker brygge helt til høyre, Bygdøy med Oscarshall til venstre, og bydel Frogner i bakgrunnen. (Copyright: Plan- og bygningsetaten. Foto: Terje Løchen / Mediaweb)



pb_2.2-2

Filipstadorrådet fotografert sensommeren 2017. (Copyright: Plan- og bygningsetaten)

3. Sammendrag

3.1. Plan- og bygningsetatens anbefaling

Plan- og bygningsetaten anbefaler planalternativ 3 uten cruise med E18-tunnel for byutvikling på Filipstad. Dette hovedalternativet svarer helhetlig og best på de byplanfaglige målsettingene kommunen har for Filipstadområdet, både når det gjelder miljøvennlig transport, tilgjengelighet og sammenheng med byen for øvrig, bokvalitet, kvalitet og størrelser på offentlige rom, skole- og barnehageløsning.

Byplangrepet oppnår følgende:

- › E18 motorveien legges i tunnel, som åpner byen mot fjorden
- › attraktiv og forbedret kontakt mellom de tilstøtende bydelene, Filipstadområdet og fjorden
- › opplevelsesrik og tilgjengelig Havnepromenade
- › god struktur for de offentlige gate- og byrommene
- › helhetlig og miljøvennlig transportsystem
- › byggeområder med blandet arealbruk

Videreutviklingen av planen etter offentlig etter-syn oppnår følgende forbedringer:

- › det tilrettelegges for gjennomføring av motorveitunnel for E18 gjennom Filipstad
- › bedre inndeling av Nordområdet med reguleringsbestemmelser som ivaretar Jernbaneverkets arealbehov
- › reduserte byggehøyder flere steder
- › bedre sikring mot springflo
- › forenkling av reguleringsbestemmelsene
- › videreutvikling av Kvalitetsprogrammet med veiledende prinsipplan for offentlige rom
- › moderat økning av total m² BRA som kan gi flere boliger
- › økning fra 560 elever til 840 elevers skole, lagt vest for Framnesallmenningen
- › Framnes bru med gang- og sykkelforbindelse for god tilknytning til den eksisterende byen.

Tiltak for å avbøte på trafikkbelastningen fra E18

På grunn av krav til tunnelsikkerhet og utforming av nye høytrafikkerte tunneler finnes ikke en god realiserbar sammenhengende forlengelse av E18-tunnelen helt vest til Skøyen. Dette skyldes også forholdet til utvikling av Vestkorridoren for øvrig. Det må derfor utvikles andre miljøavlastende og barrierebrytende tiltak for Frognerstranda. Det kan

eksempelvis være:

- › et parklokk ved Skarpsno-parken
- › støyskjerming
- › redusert hastighet på motorveien
- › tilrettelegging for opphold og aktivitet,
- › videreutvikling av Havnepromenaden
- › nye gangbruer

...osv, slik at også dette området kan oppnå betydelige forbedringer innen overskuelig framtid.

De viktige valgene i denne saken om helhetlig utvikling av Filipstadområdet handler om fire hovedpunkter.

A:

I hvilken grad områdereguleringen tilfredsstiller kommunens kvalitetsnormer og veiledere for utforming av boliger, skole og barnehage, fysisk miljø og fysisk kvalitet, samt forholdet til overordnede planer og vedtak, kulturminner osv.

B:

I hvilken grad områdereguleringen støtter opp under eller utfordrer byens eksisterende tilbud for øvrig (økt belastning, økt konkurranse, gi nye tilbud, tilfredsstille behov osv).

C:

I hvilken grad områdereguleringen juridisk sikrer gjennomføring av økonomisk, miljømessig og sosialt bærekraftig byutvikling (energibruk, materialbruk, utbyggingsmuligheter, transport, tilgjengelighet, kvalitet på parker og byrom osv)

D:

I hvilken grad områdereguleringen ivaretar helheten i Fjordbysatsingen (konsekvenser for andre delområder f. eks. Vippetangen, Frognerstranda osv)

Om punkt A: Plan- og bygningsetatens faglige vurdering er at uansett hvor stort det akutte behovet er for antall nye boliger, større skoler, barnehager med flere avdelinger osv, så må likevel kvalitetskravene tilfredsstilles. Det sikrer at de nye anleggene beholder sin verdi og i tillegg gir merverdi for byen.

Om punkt B: Planen er utformet slik at de viktigste delene av planen kan gjennomføres så tidlig som mulig, f. eks. å gi økt tilbud på kollektivbetjening i tidlig fase som forutsetter at fjordtrikken kan bygges uavhengig av jernbanesporene. Å oppnå en miljøvennlig byutvikling raskt avlaster byen for forurensing og støy, og reduserer klimagassutslipp. Befolkningstilpasset størrelse på nye forretningsarealer reduserer faren for



pb_3.2-1

Perspektiv av hvordan den vedtatte planen kan utformes.

unødig biltrafikk og utarming av tilbud i den eksisterende byen. Allment tilgjengelig flerbrukshall, helst med svømmebasseng, i tilknytning til skolen dekker et voksende behov.

Om punkt C: Plan- og bygningsetaten mener at i tillegg til at planen tilrettelegger for fremtidig utvikling, må gjennomføring og finansiering av tiltakene sikres juridisk bindende.

Om punkt D: Helheten i Fjordbyen og Oslo sentrum ivaretas. Redusert miljøbelastning og økt tilbud er en del av dette. I denne saken handler det om cruiseskipskapasiteten i havna, og hvordan Frognerstrandens miljø- og barriereproblemer kan forbedres.

3.2. Den vedtatte planen

Planområdet

Området avgrenses av boligbebyggelse på Framnes og Skillebekk i nord, Aker Brygge og Tjuvholmen mot øst og fjorden mot sør og vest.

Beskrivelse av den vedtatte planen

E18 skal legges i tunnel under Filipstad. Tunnelen er en viktig del av infrastrukturet i Vestkorridoren. Den er en forutsetning for å oppnå ønskede kvaliteter i byutviklingsområdet, både byplan- og miljømessig. Ved offentlig ettersyn anbefalte Plan- og bygningsetaten en lang tunnel, av gjennomføringshensyn anbefales nå en

kort tunnel. Det skal anlegges en ny byggate (Filipstad allé) som hovedgate over tunnelen, på terreng.

Det legges til rette for en utbygging på inntil 462 000 m² bruksareal (BRA) innenfor planområdet. Av dette avsettes minimum 183 750 m² BRA til boliger, noe som kan gi 2 200 – 3 000 boliger (eksklusiv utleiedel). Boligene skal tilfredsstille Plan- og bygningsetatens anbefalte normer for utearealstørrelse og utforming m.m. som angitt i PBEs utkast av 2. mai 2012 "Utearealsnormer".

Områdetyper og kvadratmeterfordeling

For Midt- og Nordområdet angis områdetype 3, som omtrent tilsvarende kvalitetene på Grünerløkka med innslag av familieleiligheter, mens Hans Jægers kvartal og Hjortnesbuen angis som områdetype 2, tilsvarende mer sentrumsnære byområder. Det åpnes for etablering av inntil 190 000 m² kontorer, og i overkant av 80 000 m² BRA til forretninger, bevertning, skole, barnehage, tjenesteyting, hotell, konferanse, kultur, idrett m.m. Det legges til rette for bygging av 90,9 dekar offentlige friområder på dagens landareal, blant annet med en sjønær park på ca. 41 dekar.

Allmenninger og byrom

Planen sikrer allmenninger i retning nord-sør, som gir visuell og fysisk forbindelse mellom den bakenforliggende byen og fjorden. Det foreslås en raus allmenning, Framnesallmenningen, fra Tinkern til sjøfronten som gir plass til Havnepromenade, fjordtrikk og



pb_3.2-4

Planens hovedelementer med midlertidige arbeidsnavn, til bruk før det fattes politisk vedtak om navnsetting. Navnene brukes videre i dette dokumentet.

grøntdrag. En annen er vist fra Generaldirektør-boligen (GD-boligen) til sjøfronten med grøntarealer, turvei og en sjøvannspoll. Den romlige forbindelsen fra Ruse-løkka gjennom Huitfeldts gate ivaretas ved at gaten forlenges gjennom området, helt fram til fjorden. Det foreslås trasé for hovedsykkelvei og fjordtrikk gjennom området, samt anløpsted for lokalferge. Traséen for Havnepromenaden forbinder turveien langs Frognerstranda med bro til Tjuvholmen.

Koblinger mot omkringliggende by og funksjoner

Det er krav om detaljreguleringer for hele planområdet. Området som grenser mot Aker Brygge og Tjuvholmen (Hans Jægers kvartal), blir en utvidelse av sentrum. Her er bebyggelsen tiltenkt høy utnyttelse og lavest andel boliger (26,5 %). Midt- og Nordområdet er tenkt som en videreføring av byen bak med lavere tetthet og høy boligandel. Områdereguleringen legger her opp til henholdsvis 60 og 70 % boliger. På Hjortnes skal fergeterminalen avgrenses av en bufferbebyggelse kalt Hjortnesbuen, hvor skolen er lokalisert i sørøstre hjørne. Nærhet til den store parken ytterst

på neset inngår som kompensasjon for skolens noe reduserte uteareal. Planen tilrettelegger for fortsatt fergeterminaldrift.

Kulturminner

Det er i dag noen få maritime kulturminner innenfor planområdet. Kaifronter i granitt, pullerter, jernbanespor og kranbaner skal i stor grad bevares. Flyttet lastekran tillates tilbakeført innerst på Filipstadkaia. Joh. Johansson kaffebrenneri inngår i planen med mulighet for gjenbruk. Generaldirektørboligens eksponerte beliggenhet ivaretas og forsterkes av allmenningen sør for bygningen.

Etappevis utbygging

Området forventes utbygget i flere etapper. Første etappe antas å være Hans Jægers kvartal og fergeterminalen med tilliggende bebyggelse i Hjortnesbuen. Søndre del av Midtområdet kan også utvikles i en tidlig fase, avhengig av leie- og festeforhold. Forslag til etappevis utbygging er vurdert ut fra den vanskelige miljøsituasjonen med E18-motorveien åpen gjennom

området. For bygging av motorveitunnel og Ring 1 over Filipstad avsettes områder for midlertidig trafikk-omlegging og anleggsriggområde.

Deler av arealene nord for E18 er regulert i tidsrekkefølge, med opprettholdelse av dagens formål og virksomhet inntil jernbanedriften relokaliseres eller legges i tunnel og arealene da kan tas i bruk til byutviklingsformål. Det er ikke angitt fra Jernbaneverket når dette kan skje, men de har åpnet for blandet formål inntil motorveien.

Kvalitetsprogram

Kvalitetsprogrammet er utarbeidet med bakgrunn i Fjordbyplanen: "Det skal for hvert delområde utarbeides et bærekraftsprogram, etter modell av Bjørvika, herunder egne delprogrammer for design, kultur og miljø." For å sikre høy miljømessig og estetisk kvalitet utarbeides et overordnet kvalitetsprogram for Filipstad som grunnlag for videre detaljregulering og utarbeidelse av kvalitetsoppfølgingsplaner. For Filipstad er temaene design, kultur og miljø slått sammen i et felles dokument hvor særlig miljø og reduksjon av klimafotavtrykk er premissgivere. Kvalitetsprogrammet hører sammen med område-reguleringen og synliggjør og prioriterer tiltak. Disse skal gjennomføres for å nå hovedmålene for kommunens miljøpolitikk slik dette fremkommer av planprogrammet og andre overordnede plandokumenter.

FutureBuilt

I realiseringen av Filipstadområdet kan det løpende vurderes om enkeltprosjekter kan bli FutureBuilt-prosjekter.

Plan- og alternativstudier

Det skal gjennomføres plan- og alternativstudier, for eksempel parallelloppdrag/arkitektkonkurranser, for utforming og detaljering av viktige anlegg som f.eks. Brannskjærparken, Framnesallmenningen inklusive Framnes bru og signalbygg sørvest i Hjortnesbuen. Behov for ytterligere konkurranser avklares løpende.

3.3. Arealbruk og utnyttelse i områdereguleringen

Tema	Filipstad områderegulering
Arealbruk og utnyttelse	
M² BRA totalt:	462 000 m²
BRA bolig	183 750 m²
BRA kontor	Maks 190 000 m²
Arealbrukssammensetning	Blandet
Plassering av publikumsintensive funksjoner	Hotell, skole, Brannskjærparken m.m.
Publikumsrettet virksomhet	Tillates i 1. etasje, 2. etasje og i underetasje.
Fysisk utforming av publikumsrettet virksomhet i 1. etasje	I bebyggelsen i alle byggefelt sør for E18, skal 1. etasje benyttes til publikumsrettet virksomhet mot gater og byrom og være minimum 5 meter høye. Det gjelder også i felt C4 tilstøtende S10 og S11. Forutsatt at hjørnebebyggelsen benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates likevel kontor og boligbebyggelse i 1. etasje mot gater og byrom som angitt i bestemmelser for hvert delområde i § 6.
Hjortnesbuen – funksjon	Skole, idrettsstadion barnehage, bolig, kontor, kultur, hotell, konferanse, forretning og ev. akvarium.
Bolig	
Bolig % av total BRA	39,8 %
Bolig antall	2 160 - 2 950
Leilighetsnorm	Maks. 35 %, 35 - 45 m² 1 440 - 1 120 stk.
	Min. 20 %, 45 - 75 m², 640 - 390 stk.
	Min. 45 %, Større enn 75 m², 870 - 650 stk
	Utleiedel i maks. 40% av av leilighetene større enn 75 m² BRA. Utgjør 350 stk.
Plassering av bolig	Plassert i tråd med Fjordbyplanen
Skole og barnehager	
Skoleplassering	Skole sikret lagt i frittliggende bygg mot Brannskjærparken

pb_3.3-1

Tabellen viser hvordan område-reguleringen forholder seg til bystyrets føringer i Fjordbyplanen.

Tema		Filipstad områderegulering	
Friareal, byrom og havnepromenade		Fjordtrikk, trasé	I bro over jernbanen til Tinkern
Friareal totalt	90 900 m² på dagens landareal	Anløpssted lokalferge	Sikret i bestemmelser, felt HP5.
Bypark + erstatningsareal for barnehagens uteareal	Brannskjærparken på 40 700 m², uten park i sjø ved Brannskjærtangen. Tillater ny utfylling på samme størrelse som gammel dersom eksisterende utfylling (Brannskjærtangen) på 6,9 dekar fjernes.	Driftsbanegården, jernbanen	Slik utredning foreligger ikke fra Jernbaneverket
		Hovedsykkelevei	I Felt S10 og S11 med planskilt kryssing ved S20
		Parkeringsnorm for bil	Beregnet: ca. maks 1 450 plasser. Etter at ny parkeringsnorm er vedtatt i bystyret skal gjeldende norm til enhver tid gjelde.
Parkdrag nordområdet	Parkdrag Felt P4 og P5, Orions belte, gjennomsnittsbredde 17,5 meter.	Parkeringsnorm for sykkel	Beregnet : ca. 12 000 plasser. Etter at ny parkeringsnorm er vedtatt i bystyret skal gjeldende norm til enhver tid gjelde.
Poll, Filipstadkilen	Poll i felt F5, bro over pollen		
Framnesallmenningen	Minimum bredde 38m	Overflateparkering	Begr. parkering/ varelev. Felt S4, S7 og S8
Byromsstruktur	Utformet i tråd med Fjordbyplanen.		
Aliplassen	Aliplassen, felt S6 med GAF = 0,3 i reg.best. GAF i kvalitetsprogram.	Bygge- og terrenghøyder	
Havnepromenade - utforming	Havnepromenaden skal utformes i samsvar med helhetsprinsippene i Fjordbyplanen. Havnepromenadens skal være minst 10 meter bred, med en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på 6 meter uten at denne materialmessig markeres eller skilles fysisk fra Havnepromenaden.	Byggehøyder	Et høyhus
		Kotehøyder maks	Maks. + 61,5 Hjortnes
		Kotehøyde Felt C3 mot nabobygg i nord	Mot Orions belte, P4, maks. k +22,5
		Kotehøyde Midtområdet	Maks. k +43,5
		Kotehøyde Hans Jæger kvartal	Maks. k +40,0 For A1 k +30
Havn		Kulturminner	
Terminalplassering	Plassert i tråd med Fjordbyplanen.	Granittkaier - bevaring	I hovedsak i tråd med Fjordbyplanen, men del av granittkai flyttes og gjenbrukes andre steder, ved anleggelse av poll.
Personatkomst, terminal	Fra nord og sør		
Utfylling og utgraving i sjø	Utfylling: H1 ifm. etablering av ny kaifront. Brannskjærparken ev. 6.9 dekar. Utgraving: 1,4 dekar til poll	Generaldirektørboligen	Generaldirektørboligen er ikke med i planforslaget, men er regulert til bevaring.
Terminalkapasitet	En utenlandsferge med passasjer og gods. Avklares i detaljplan.		
Småbåthavn	Ikke innpasset	Kvalitetsprogram	
Trafikk		Overordnet miljømål	Filipstad 2030: klimanøytralt og attraktivt bo- og arbeidssted iht. KVP.
Trafikkhåndtering	Utformet i tråd med Fjordbyplanen.	Kvalitetsprogram	KVP innholdende miljøoppfølgingsprogram og veiledende prinsipplan for offentlige rom.
E18 tunnelforlengelse	Kort tunnel, uten mulighet for Slottsparktunnel.	Kulturoppfølgingsprogram	Ikke utarbeidet, men inngår i Kvalitetsprogrammet.
Filipstad allé, utforming	Reg.best. som sikrer utforming i tråd med Fjordbyplanen.	Etapper og rekkefølge	
Huitfeldts gate – siktakse	Siktakse i forlengelse av Huitfeldts gate sikret som gågate (og trikk) i 21,5 m bredde	Rekkefølgebestemmelser	Har rekkefølgebestemmelser.

3.4. Faktaark

Forslagsstiller:

Oslo kommune v/Plan- og bygningssetaten
Postboks 364 Sentrum, 0102 Oslo
Telefon 02 180
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Eieropplysninger

Området eies av Oslo kommune ved Oslo Havn KF og Oslo kommune ved Eiendoms- og byfornyelsesetaten, og av Staten ved Bane NOR infrastruktur, Statens Vegvesen og Bane NOR Eiendom as. Det finnes ulike festeavtaler i området.

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 702,5 dekar
Landareal: ca. 340 dekar

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: 462 000 m² BRA

Havneterminalbygget medregnes ikke i totalt bruksareal. Jfr. Fjordbyplanen s20. Bruksareal under terreng medregnes ikke i BRA der avstanden mellom himling og gjennomsnittlig terrengnivå rundt bygningen er mindre enn 0,5 m. Teoretiske plan for glassgårder eller rom med etasjehøyde over 3 meter medregnes ikke i BRA.

Antatt antall boligenheter

2 160–2950 (eks. utleiedel)

Antatt boligtype

Leiligheter

Parkering

Reguleringsbestemmelsene gir normtall for antall bilparkeringsplasser. Etter at ny norm har blitt utarbeidet er det til en hver tid gjeldende norm som gjelder. Det samme gjelder for sykkelparkering.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningsloven av 1985 kapittel VII-a med datidens tilhørende forskrift. Planforslaget faller inn under forskriftens § 2 punkt d, jf. vedlegg I, punkt 1. Oslo kommune har som ansvarlig myndighet besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes.

Kunngjøringer og varslinger

► Program for planarbeidet ble fastsatt 8.4.2008. Igangsetting av planarbeid med konsekvensutredning

ble kunngjort i Aftenposten og Plan- og bygningsetatens internettside 12.6.2009.

► Varsel om utvidelse av planområdet og utvidet program for planarbeidet ble kunngjort 2.9.2010. Grunneiere og andre rettighetshavere ble varslet ved brev datert 2.9.2010.

► Forslag til utvidet program for planarbeidet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 6.09. – 18.10.2010. Utvidet program for planarbeidet ble fastsatt 9.9.2011.

► Forslag til områderegulering lå ute til offentlig etter-syn og høring fra 13.2.2012 – 11.5.2012.

► Begrenset høring av Nordområdet ble gjennomført 1.2.2013 – 28.2.2013.

► Begrenset høring for endring flerbrukshall og skole foregikk fra 12.09.2016. Endringen som ble varslet til de berørte var økning av minimumskrav for størrelse på flerbrukshall i felt H7 fra 2 500 til 3 500 m². Videre ble rekkefølgekravet knyttet til skole endret, slik at kravet om ferdigbygget skole slo inn noe senere.

► Begrenset høring for alternativ 3 uten cruise forgikk fra 02.06.2020–15.06.2020. Endringen gikk ut på å fjerne cruise-pir ved Hjortnes-terminalen. Foreslått endring ble sendt på høring til de som berøres direkte av endringene.

► Varsling av Byutviklingsutvalgets behandling av to saker på Filipstad i møte 03.06.2020.

Saksgang

Som et ledd i den politiske behandlingen av områderegulering Filipstad, var det et ønske fra Byutviklingsutvalget å ha en mulighet for å kunne vedta områdereguleringen uten den foreslåtte cruise-piren. Endringen gikk ut på å fjerne cruise-pir ved Hjortnesterminalen. Endringsforslaget ble sendt på begrenset høring i tidsrommet 02.06.2020 – 15.06.2020 til de som ble direkte berørt av endringene. Det kom inn 14 uttalelser.

Byutviklingsutvalget behandlet i møte 03.06.2020 to saker på Filipstad. I denne protokollen fremkommer alle endringer byutviklingsutvalget har gjort, i tillegg til byrådets tidligere endringer. I brev av 10.06.2020 varslet Plan- og bygningssetaten de berørte om endringene.

I oversendelsesbrev til Byrådsavdeling for byutvikling

datert 19.06.2020 beskrev Plan- og bygningsetaten fire endringer i alternativ 3 «Områderegulering Filipstad uten cruise», etter at byrådet avga saken 22. august 2019:

- Cruisepir er tatt ut av planforslaget.
- Minimumsarealet for idrettsstadion (idrettshall/ flerbrukshall, svømmehall) i felt H7 er økt fra 3500 m² BRA til 4 000 m² BRA. Det er gjort slik endring i §§ 4.2, 4.11 og 6.2.1.
- § 4.4 er endret ved at siste setning er tilføyd, med tekst om svalganger og indre gårdsrom i boligprosjekter. Fjerde setning er utvidet med noen nye temaer, som farge- og materialbruk og variasjon i fasadene.
- § 4.12.1 er endret med krav til at alle nye parkeringsplasser skal være ladeklare, ikke kun 50 % slik det opprinnelige forslaget var.

24.06.2020 vedtok bystyret områdereguleringen

for Filipstad (Bystyret gjorde samtidig vedtak i to andre saker: Detaljregulering E18 og Ring 1 og Prinsippavtalene om utbygging av Filipstad.) Områderegulering Filipstad med konsekvensutredning ble vedtatt som alternativ 3 uten cruise, med tilhørende plankart og bestemmelser.

Områderegulering Filipstad ble vedtatt med innsigelse fra Statens vegvesen. Denne innsigelsen ble frafalt av Statens vegvesen da bystyret senere i samme møte gjorde vedtak om Detaljregulering E18 og Ring 1, i bystyresak 202/2020.

Byrådsavdeling for byutvikling har i brev datert 07.09.2020 bekreftet bystyrets egengodkjenning av områderegulering for Filipstad med reguleringsbestemmelser i bystyrets møte 24.06.2020, sak 201.

4. Forenklete illustrasjoner

Skisse – eksisterende situasjon, 0-alternativet



pb_4-1

0-alternativet viser eksisterende situasjon på Filipstad.

Skisse - fremtidig situasjon



pb_4-2

Skisse over hvordan fremtidig situasjon kan bli på Filipstad.

5. Eksisterende forhold, 2013

(Eksisterende forhold i 2013)

5.1. Lokalisering, eierforhold og bruk

5.1.1. Beliggenhet, størrelse og avgrensning

Filipstad ligger ved fjorden nær Oslo sentrum mellom Frognerkilen og Aker Brygge i bydel Frogner. Planområdet er stort sett flatt og har en størrelse på om lag 702 dekar, hvorav ca 340 dekar er landareal. Fra Filipstad er det utsyn til Bygdøy, Akershusneset og øyene i Oslofjorden. Planområdet grenser til Tjuvholmen, Aker brygge, Ruseløkka, Framnes terrasse, Skillebekk, Skarpsno, Frognerstranda og Oslofjorden. E18 motorveien legges i tunnel, som åpner byen mot fjorden.

Filipstad har i dag en isolert beliggenhet på grunn av de fysiske barrierene som sporområdet og E18 utgjør. På grunn av den historiske rollen som havn, lager og industriområder er området avstengt for allmennheten.

5.1.2. Eierforhold

Grunneierne i planområdet er kommunale og statlige:

- Havnearealene eies av Oslo kommune og forvaltes av Oslo Havn KF og Eiendoms- og Byfornyelsesetaten (EBY). Oslo Havn KF fester bort flere bygninger, som er utskilt med egne gårds- og bruksnumre
- Oslo kommune ved Bymiljøetaten eier friområder
- E18 er stamvei og eies av Statens vegvesen
- Driftsbanegården/sporområdene eies av Jernbaneverket og Rom Eiendom AS

Følgende gårds- og bruksnummer inngår i planområdet: Gnr/Bnr: 210/2, 210/3, 210/4, 210/5, 210/6, 210/7, 210/13, 210/14, 210/15, 210/27, 210/30, 210/31, 210/157, 211/157, 212/128, 250/7 og 999/1





pb_5.1.2-1 Eierforhold (Rom eiendom heter i dag Bane NOR eiendom)

5.1.3. Dagens bruk på land og i sjø

Planområdet deles i to av E18. Det er seks gjennomgående felt på E18 (to bilfelt og ett kollektivfelt i hver retning) pluss av- og påkjøringsefter på hver side, til sammen åtte felt. E18 går i kulvert under Hjortneskrysset ved fergeterminalen.

Arealene på sjøsiden av E18 benyttes til kontor, lager og industri (kaffebrenning), godshåndtering og fergeterminal. Mot øst ligger flere større havneskur og bebyggelse for lager og kontor.

Nord for E18 ligger et større sporområde med opp til 23 spor, som dels benyttes til oppstalling av tog og dels til ankomst til NSB (Bane NOR SF) sitt verkstedbygg (i 2013). Driftsbanegården er et jernbaneanlegg med vesentlige funksjoner for lokaltogdriften i Oslo-området. Filipstad er hovedstasjon for hensetting av tog i operativ drift i Oslo-området. På NSB (Bane NOR SF) sin del av anlegget utføres vask av togsett samt

enkelt vedlikehold (i 2013). I utgangspunktet er spor 1-19 fullt utnyttet, mens spor 20-23 (nærmest E18) benyttes periodevis og er reserve for forventet økning i lokaltrafikken.

I nordøst utenfor planområdet, ligger NSBs (Bane NOR SFs) tidligere Generaldirektørbolig som i dag er i privat eie. Tinkern er et friområde mellom Skillebekk og Observatorie terrasse med gang- og sykkelbro til sørsiden av E18. Frognerstranda gir adgang til småbåthavn i Frognerkilen og huser hovedsykkelveien til sentrum.

Tjuvholmen består av en blanding av boliger, kontorer, handel og kultur. På Tjuvholmen ligger Astrup Fearnley Museet og en Skulpturpark i tillegg til restauranter, hotell, gallerier, butikker og havnepromenaden. Strukturen er tett og bymessig med en bebyggelsesprosent på 290 %. Tjuvholmen har ca. 1 700 arbeidsplasser og rundt 1 500 beboere.



pb_5.1.3-1 Dagens situasjon



pb_5.1.3-2 Filipstad sett fra sør (2017)



pb_5.1.3-3 Arealbruk sjø/vann



pb_5.1.3-4 Småbåthavn ved Kongen og Kongeskipet som har sin faste fortøyningsplass her

Hjortnesterterminalen

Havneterminalen ligger vest på Filipstad, og omfatter ca. 70 dekar. Her er det anløpskai for ferge (Colorline) med tilhørende terminalbygg. Videre benyttes Filipstadkaia pr. 2013 som midlertidig cruisekai. Colorline fergene seiler daglig mellom Oslo og Kiel. Skipene har en lengde på 225 meter, en bredde på 35 meter, og de frakter opp til 3.000 passasjerer, 750 personbiler og 100 trailere. Terminalområdet har oppstillingsplass for trafikk til og fra fergen.

Sjøarealene langs Filipstad brukes i dag primært til ferge- og cruisehavn, men blir også sporadisk benyttet som kai for godsskip. Tall for 2012 oppgitt av Oslo Havn KF viser at terminalen hadde 357 skipsanløp. Over terminalen reiste ca. 1 125 000 personer, hvorav ca. 11 000 er lastebilsjåfører. Trafikk pr år til/fra terminalen var 92 275 personbiler og 31 510 lastebiler. Kapasitet for oppstilling av løshengere var 120 plasser. Over terminalen gikk 298 577 tonn fergegods. Dette tilsvarer TEU på 39 647 (1 TEU = 1 20 fots container).

Et mindre areal innenfor terminalen er en del av NSBs (Bane NOR SFs) areal for godshåndtering (pr. 2013). Kaiområdene er avstengt av sikkerhetsmessige årsaker.

5.2. Historie, stedsidentitet og landskap

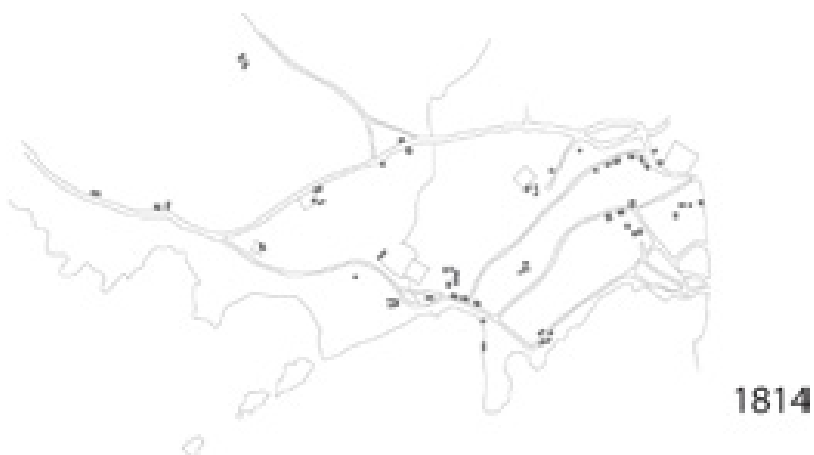
5.2.1. Historisk utvikling

For nærmere redegjørelse av Filipstads historiske utvikling se vedlegg: Filipstad område-regulering – Stedsanalyse. Illustrasjonen til høyre viser historisk utvikling for landskap, bebyggelse, gate- og bebyggelsesstruktur, kaianlegg og utfyllinger på Filipstad i årene 1814, 1894, 1940 og 1985.

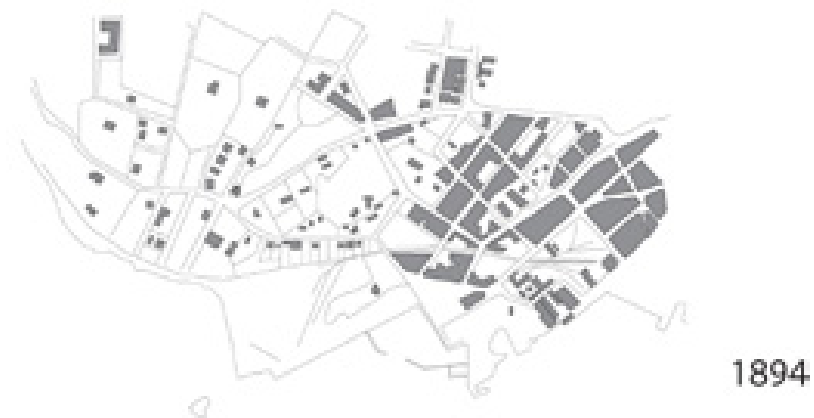
5.2.2. Stedets identitet og kulturminner

Kulturhistorisk landskap

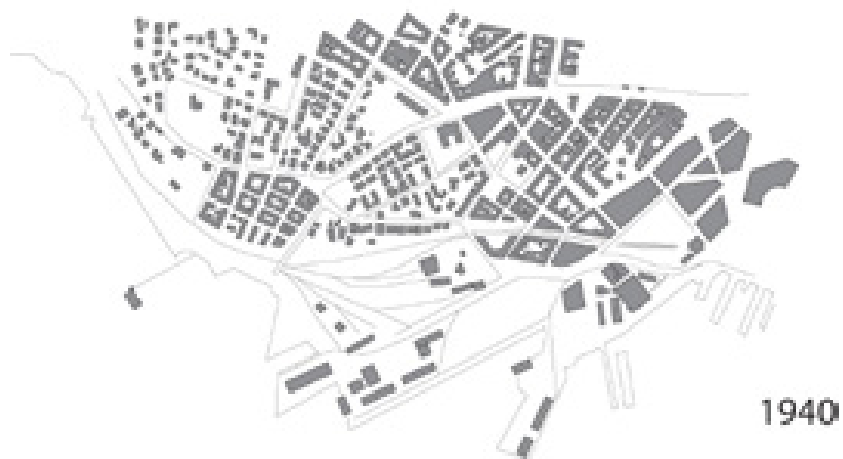
Filipstad ligger i et karakteristisk landskapsområde, som er særlig fremtredende i innseilingen til Oslo. Det er visuell kontakt mellom bakenforliggende områder og



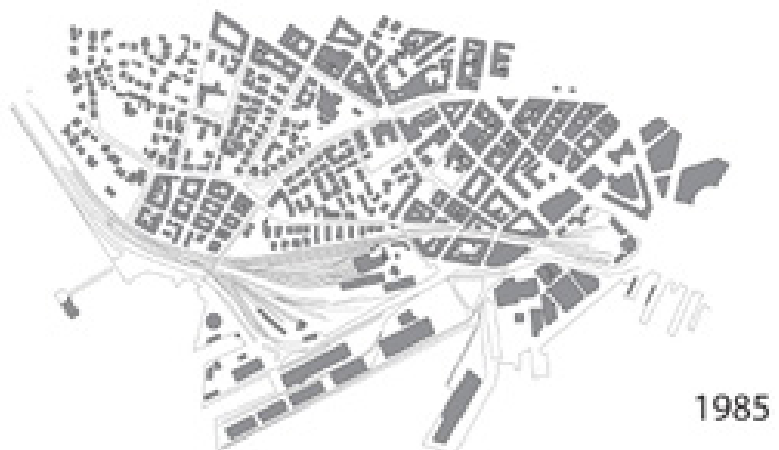
1814



1894



1940



1985



REGISTERERING AV HISTORISKE KAIER

- Massiv kai med granittfront
- Massiv kai med granittfront, overdekket pelekai (synlig fra sjøsiden)

VERNEVERDIGE BYGNINGER

- Fredet kultuminne
- Kulturminne regulert til bevaring
- Kulturminne iht Gul liste

5.2.2-1

Historiske kaier og verneverdige bygninger

sjøfront. Bygdøyneiset og søndre del av Filipstad skaper en inngang til Frognerkilen.

Omkringliggende bebyggelse

Bebyggelsen på Ruseløkka, Observatorie terrasse og Skillebekk er definert som områder med bevaringsverdi. Skillebekk og Ruseløkka representerer 1800-tallet borgerskaps og industriby, mens blokkbebyggelsen i Observatorie terrasse representerer det moderne, funksjonalistiske 1900-tallet.

Tinkern

På byløkken Framnes bygget Johan Collet en murvilla på høyden av tomten. Villaen fikk navnet Tinkern og

området rundt ble kalt Framneshaven. Villaen brant i 1981, men gartnerboligen og portstolpene står fremdeles. Parken og boligen er regulert til henholdsvis friområde og bevaring.

Generaldirektørboligen med tilhørende anlegg og portnerbolig (Munkedamveien 62)

Rett nordøst for planområdet ligger Generaldirektørboligen med tilhørende bygnings- og hageanlegg, som er regulert til spesialområde bevaring. Eiendommen omkring villaen har et parkpreg med frittstående bygninger, blant annet en portnerbolig, og mange store løvtrær.



pb_5.2.2-2

Generaldirektørboligen

Kaikanter

Det er flere synlige partier med opprinnelig kaifront i granitt som har kulturminneverdi, både langs den indre kaien vis a vis Tjuvholmen og langs Hjortnes i vest. Flere av kaifrontene fra opprinnelige anlegg er tildekket av senere utfyllinger.

Kraner

Kaia har inntil nylig vært preget av store kraner. To ship-to-shore gantrykraner og flere stykkgodskraner står nå på Sjursøya.

Kaffebrenneri og bananmodneri

Joh. Johansson kaffebrenneri er et landemerke med kulturhistorisk interesse og en identitetsskapende kvalitet. Kaffeimportøren har holdt til på Filipstadkaia siden 1960-tallet, men har røtter tilbake til 1866. Kaffelukta fra Filipstad kan kjennes langt oppover Skillebekk og Ruseløkka. Bananimport foregikk over Filipstad, inntil den ble flyttet til Gøteborg.

Godsterminal og lokomotivstall

Filipstad har siden 1915 vært ranger- og godsterminal for jernbanen. Jernbaneområdet har hatt en avgrensende rolle i utviklingen av bebyggelsen nord for sporområdet.

5.2.3. Landskap

Landskapsrommet

Oslo er den blågrønne byen mellom åsene og Oslofjorden. Den visuelle kontakten mellom byen, fjorden, øyene og åsene er byens varemerke. Filipstad ligger på det laveste punktet langs sjøfronten, innerst i fjorden, og er omgitt av bebygd åslandskap. Markert terrengformasjon finnes bare i form av høydene ved NSBs (Bane NOR SFs) Generaldirektørbolig og på Tinkern. Den avkuttete terrenghøyden ved Generaldirektørboligen er spor

etter det opprinnelige landskapsdraget der Bergtangen var landfremspring mellom Filipstadbukta og Hjortnesbukta. Størstedelen av området mot syd er utfylte kaiområder belagt med asfalt. Med sine lange og horisontale kaikanter er det flate asfaltlandskapet sterkt eksponert ut mot fjorden.

Grønnstruktur

Det finnes lite vegetasjon på Filipstad i dag, området består hovedsakelig av harde flater. Det er to grøntområder som peker seg ut og henvender seg mot Filipstad; hageanlegget og grøntdraget ved Generaldirektørboligen, og parken ved Tinkern. Boligbebyggelsen nord og nordvest for Filipstad har grønne hager og fellesareal. Ambassadestrøket vest for Skillebekk er et område med høye trær og store åpne hager.

5.2.4. Områdetypologi

Tilliggende områder

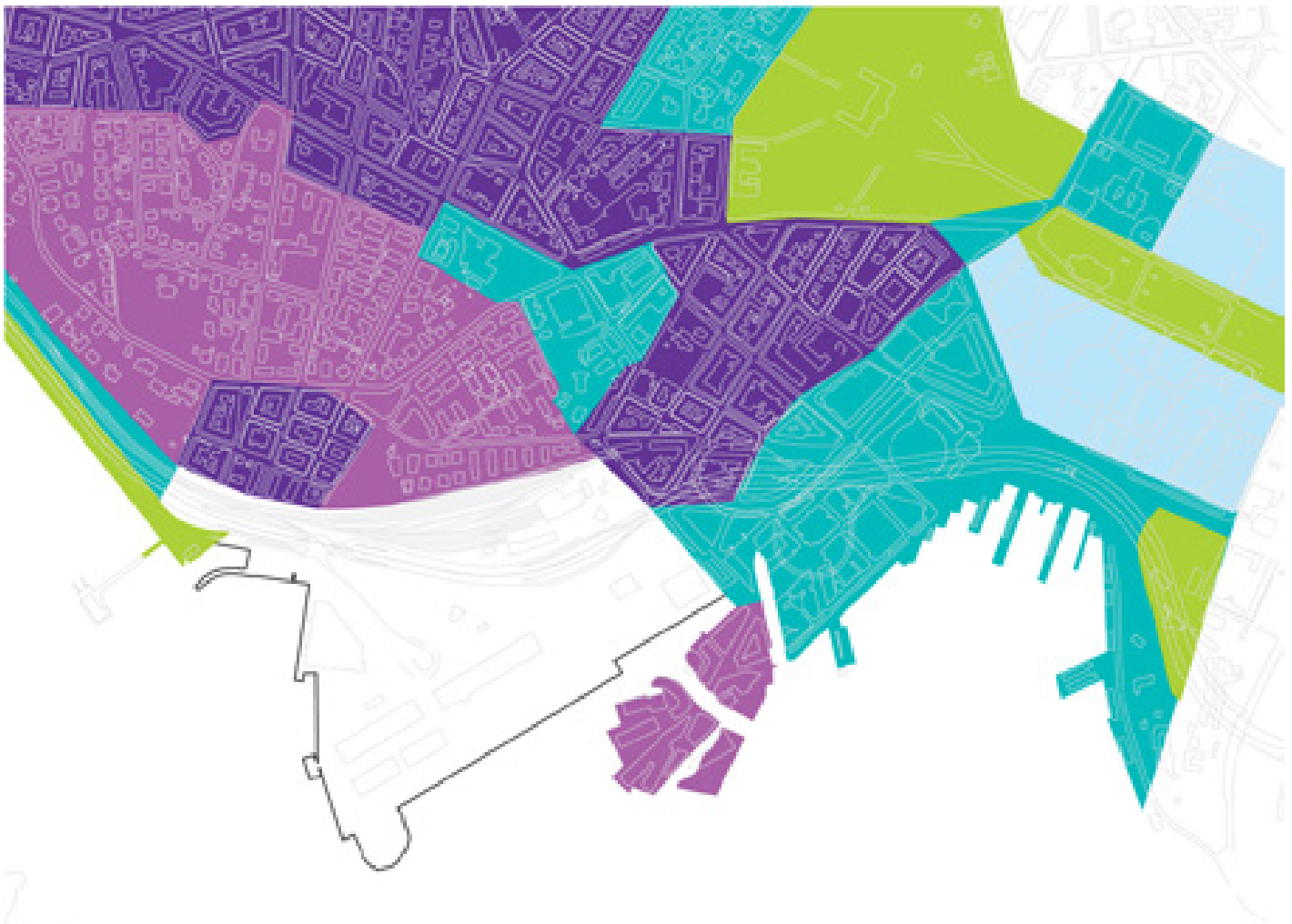
De tilliggende områdene inneholder i dag et komplekst sett av strukturer og fragmenter av strukturer som delvis ligger over hverandre, støter sammen eller

ligger med klar avgrensning til hverandre. Området er preget av at det er transformert fra løkkeeiendommer til sentrumsområde og at de sjønære områdene har blitt utfylt og benyttet til havne-, vei og jernbanevirksomhet.

Mot øst ligger Aker brygge og Tjuvholmen med nyere sentrumsbebyggelse, med boliger og en større andel næring, kontor og underholdning. Aker brygge ble oppført i perioden 1985-1992 og store deler av denne bebyggelsen har en struktur og skala som bygger på de gamle verkstedsbygningene. Tjuvholmen ble ferdigstilt i 2014. Bryggetorget og Dokkplassen er viktige byrom i overgangen mellom Aker brygge, Tjuvholmen og Filipstad.

Store deler av bebyggelsen i områdene nær Filipstad er fra sent 1800-tallet og tidlig 1900-tallet. Mot nord ligger Frogner, en etablert boligbydel med bebyggelse i 4-5 etasjer, med frittliggende karrébebyggelse og byvillaer fra slutten av 1800-tallet og frittliggende lameller fra 1930- 50 -tallet. Bydelen har også kvartals- og sentrumsbebyggelse.





- Området med gate- og byromsstruktur dominert av tett karrébebyggelse
- Området med gate- og byromsstruktur dominert av frittliggende bebyggelse
- Sammensatte områder
- Områder uten gate- og byromsstruktur
- Spesialområder park og plass

pb_5.2.4-2

Tilliggende områdetyper

Observatorie terrasse rett nord for Filipstad er et boligområde med frittstående lameller i et grøntdrag, bygget på 1930-tallet. Lenger vest ligger bebyggelsen på Nedre Skillebekk, i hovedsak kvartaler med 1800-tallsbebyggelse. Bebyggelsen er avskåret fra fjorden av motorvei og jernbane.

Bebyggelsen er tettest og høyest i de nyeste områdene øst for Filipstad på Aker Brygge og Tjuvholmen. I området nord for jernbanesporene er bebyggelsen lav og relativt spredt med en gjennomsnittlig høyde på 10-20 meter.

Bebyggelsesstruktur - Filipstad

Det er ingen ensartet by- og gateromsstruktur på Filipstad. Området er utviklet som havneområde, og bebyggelsen er orientert etter sjøkanten i lange, horisontale drag. Bygningstypene gjenspeiler havnedrift og industriell virksomhet. Det høyeste punktet er Joh. Johannsons kaffebrenneri med høyde på 40 meter. Den øvrige bebyggelsen har en gjennomsnittlig bygningshøyde på 10-20 meter.

5.2.5. Utsiktsforhold fra omkringliggende by

pb_5.2.5-1 (t.h.) Huitfeldts gate i retning sørvest.



pb_5.2.5-2 (t.v.) Parkveien i retning sørvest.

pb_5.2.5-3 (t.h.) Fra Munkedamsveien 74, sett i retning sør mot den planlagte Banangata



pb_5.2.5-4 (t.v.) Fra Munkedamsveien 80A, sett i retning sør mot planlagte Kaffegata



pb_5.2.5-5 (t.h.) Fra Munkedamsveien 82 og 84B, i retning sørvest, mot planlagt frisiktsone.

pb_5.2.5-6 (t.v.) Framnesveien i retning sørvest. I bakgrunnen skimtes Colorlinefergen.



pb_5.2.5-7 (t.h.) Niels Juels gate i retning sørvest. I bakgrunnen skimtes Frammuseet.



pb_5.2.5-8

(t.v.) Gabels gate i retning sørvest /
bakgrunnen skimtes Frammuseet

pb_5.2.5-9

(t.h.) Bjørn Farmanns gate. I bakgrunnen
sees Kongen Marinas bygg og Frammuseet.

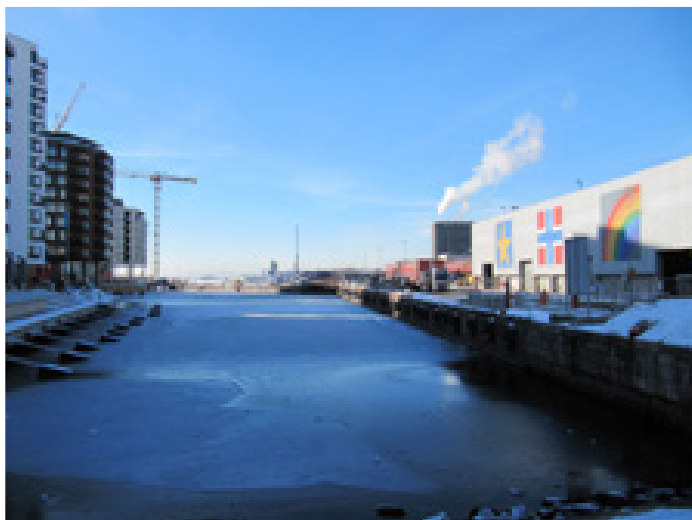


pb_5.2.5-10

(t.v.) Leiv Erikssons gate i retning sørvest.
I bakgrunnen skimtes Frammuseet og
Bygdøyneet.

pb_5.2.5-11

(t.h.) Filipstadkilen sett fra enden av
Bryggetorget, i retning sørvest Tjuv-
holmens nye bebyggelse sees til venstre,
Filipstad med granittkai og havnebygg sees
til høyre.



5.3. Trafikkforhold

5.3.1. Gang- og sykkeltrafikk

Viktige forbindelser

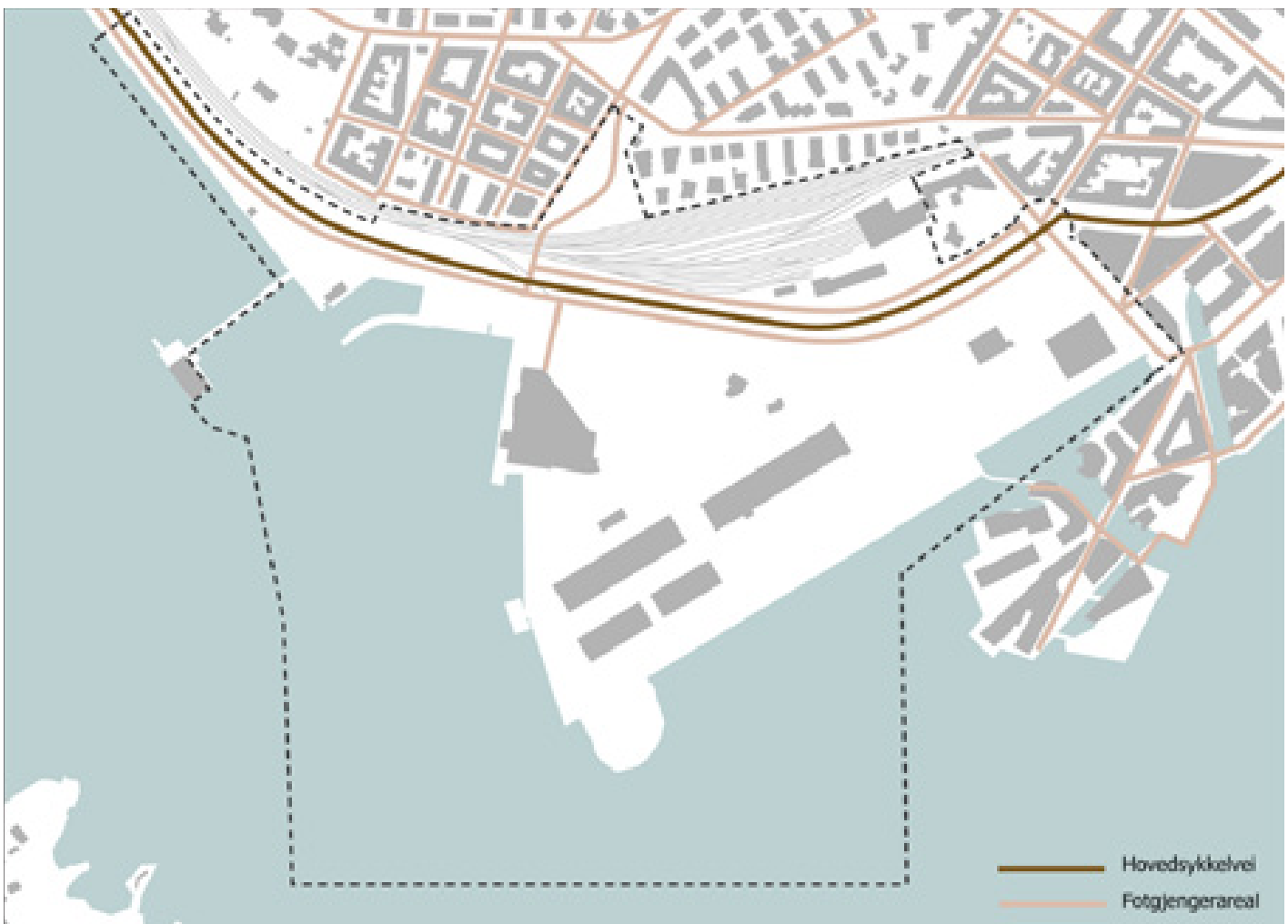
Huitfeldts gate er en forbindelse fra Slottsparken til Filipstad og sjøen. Dette er en naturlig ferdselsåre fra Filipstad til Slottsparken og Nationaltheatret stasjon. Huitfeldts gate møter planområdet ved Munkedamskrysset.

Parkveien er en viktig ferdselsåre til bakenforliggende by og gaten kan nås fra Munkedamskrysset vest for Generaldirektørboligen. Parkveien er en naturlig ferdselsåre til Solli plass og indre bystrøk med stor boligmasse.

Bryggetorget på Aker Brygge er et viktig koblings-

punkt mellom Aker Brygge og Filipstad. Mange av de som skal til Aker Brygge, Vika, Karl Johans gate og Kvadraturen vil krysse torget. Skillebekk-kvartalene og Observatorie terrasse har forbindelser til Filipstad via Tinkern og Munkedamsveien.

Forbindelsen fra Frognerstranda i vest til Munkedamsveien / Ring 1 er mye brukt av syklende. Langs sjøsiden av Frognerkilen er det en ensidig toveis sykkelvei. Denne fordeler seg nordover til Skillebekk på bro over E18 og videre østover mot sentrum gjennom Filipstad fram til Munkedamskrysset. Hovedsykkelveien langs Frognerstranda hadde i juni 2010 daglig nesten 3200 syklister. Langs sykkelveien gjennom området og på broen over E18 er det også lagt til rette for fotgjengere. For øvrig er det ikke spesiell tilrettellegging for fotgjengere på den delen av området som i dag er havn og lagerområde.





pb_5.3.2-1

Gang- og sykkelforbindelser

5.3.2. Kollektivtrafikk

Dagens lokale kollektivbetjening består av buss. Rute 33 fra Filipstad til Ellingsrudåsen har endeholdeplass ved fergeterminalen (a) og går med halvtimesfrekvens. Rute 54 har endeholdeplass ved Bryggetorget (b) og går til Kjelsås med kvartersfrekvens, tidevis hyppigere. Rute 21 har også endeholdeplass ved Bryggetorget (b) og har seks avganger i timen til Helsfyr. Regionalbussene kjører E18 forbi Filipstad med stoppested Vika Atrium (i).

Det er trikkerute i Drammensveien på Skillebekk (e og c). Her går linje 13, Jar-Grefsen, med seks avganger i timen. Linje 12, Majorstuen - Kjelsås betjener holdeplassene Viktorvet og Aker Brygge (f og g). Begge betjener Solli plass (d).

Det er 10–15 minutters gange til Nationaltheatret kollektivknutepunkt (h) med T-bane-, tog- og

flytogforbindelser.

5.3.3. Biltrafikk

E18 over Filipstad har flere trafikale funksjoner. Veien er en del av stamveinettet i Norge. Her passerer langdistansetrafikanter som skal til Bergen via E16, til Kristiansand på E18 eller til Haugesund på E134. Samtidig passerer trafikanter som skal nordover eller sydover på østsiden av Oslo. E18 over Filipstad fungerer dermed som gjennomfartsvei nasjonalt, men trafikkfordelingen viser at den også har en viktig rolle regionalt i Akershus. Av trafikken som passerer E18 på Filipstad på vei vestover, finner vi igjen ca 50 % vest for Lysaker. Etter Sandvika er andelen sunket til ca 30 % og etter Asker er andelen ca 15 %. I vestkorridoren fungerer derfor E18 i stor grad som en "lokal hovedvei" for Bærum og i noen grad for Asker. Rundt 20 % av trafikken fortsetter nordover retning Trondheim og nesten 30 % forsetter sydover mot E6 eller E18.

E18 over Filipstad, med en ÅDT på ca 73.000 (2011) er en viktig del av tilbringer- og fordeler-systemet i Oslo, blant annet fordeler veien trafikk lokalt til vestre deler av Oslo sentrum og Ring 1. Den avlaster i stor grad det gjennomgående gatenettet i Oslo for gjennomgangstrafikk. Mye av trafikken mellom Oslos østre og vestre bydeler, inkludert Bærum og Asker, benytter E18 som et alternativ til Oslos ringveier og lokalgater. Framkommeligheten på E18 over Filipstad med av- og påkjøringer betyr dermed mye for hvordan for eksempel gatene i Oslo indre by vest blir belastet. Er det dårlig framkommelighet på E18, med køer i av og påkjøringene på Filipstad, vil det gi økt trafikk i blant

annet Drammensveien og Bygdøy allé.

Av- og påkjøringene på E18 er viktige adkomstpunkter for lokaltrafikk til Filipstad med fergehavn og framtidig byutvikling. Vestre deler av sentrum inkludert Tjuvholmen, benytter E18 som adkomst. Munkedamsveien fram til Munkedamskrysset utgjør vestre avslutning av Ring 1. Trafikken til Ring 1 kjører direkte fra og til E18 via av- og påkjøring til Munkedamskrysset. Adkomsten til Tjuvholmen er også fra Munkedamskrysset. Det er registrert rundt 15.000 kjøretøy pr døgn i Munkedamsveien i dag.



5.3.4. Havnetrafikk

Dagens veier utenom E18 består i hovedsak av interne havneveier og adkomster. Vestre deler av området benyttes til oppstillingsareal for biler til dagens ferge-trafikk. Det antas at fergetrafikken utgjør de største trafikkmengdene på havneområdet i dag. Fergetrafikken antas å være ca. 500 kjøretøy pr døgn i høysesong, herav ca. 300 personbiler, 150 taxier, 10-15 busser og ca. 30 "cargoenheter" fordelt på løslast og semitrailere og den største belastningen er ved fergeankomst. Trafikken kjører da direkte ut på riksveien via Hjortneskrysset. Det antas imidlertid at havnetrafikken skaper relativt små problemer for avviklingen på hovedveinettet, da høyeste belastning er mellom kl. 09:45 og 10:30, altså utenom vanlig rushtid.

5.4. Miljøfaglige forhold

Fjordbyplanen legger til grunn høye miljømål med utgangspunkt i kommuneplanen og kommunens by-økologiske program. En grunnleggende forutsetning for byutvikling på Filipstad er å finne løsninger for eksisterende forurensingskilder og framtidige bærekraftige og miljøvennlige løsninger for stedsutviklingen og ny bebyggelse.

5.4.1. Grunnforhold

Det er korte avstander til grunnfjell, dybden til fjell varierer mellom 0 og 20 meter og det er kortest ned til grunnfjell i øst. Løsmasser består av stedvise oppfylte masser over tørrskorpeleire. Det finnes også bløt til middels fast leire.

Filipstad er hovedsakelig utfylte masser. Utfyllingen av Filipstadbukta startet i 1866 da fyllmasser fra graving i byen ble sendt til Filipstad. I 1912-17 ble bukta fylt opp med steinmateriale og store masser av grus. I 1914 ble det bygget en kaikant av betong. Ved Brannskjærutstikkerens østside ble det utført grunnboringer for den nye Banankaia og mudringsarbeidet ble påbegynt 1928. Det er rammet peler, støpt fundamentplate og nedlagt betongblokker i en lengde av 35 meter. Ved kaiens østre hjørne er kaimuren fundamentert direkte på fjell. Bak blokkmuren er det fylt med grus og alminnelig byfyll.

Forurensset grunn

Planområdet ligger på oppfylte masser. Det er registrert forurensset grunn innenfor planområdet (tungmetaller, PAH og olje). Kjennskap til potensielle forurensningskilder tilsier at det må påregnes at

området kan være noe forurensset med miljøfarlige stoffer.

Det har vært mye industri i området. Steinfyllinger må antas å være rene masser med god bæreevne, mens det på steder der det kan ligge "byfyll" eller har foregått sporadisk utfylling over flere år, er det nokså stor sannsynlighet for å finne forurensning, i tillegg til at massene kan ha dårlig bæreevne. Som følge av at området befinner seg sentralt i byen kan det tas utgangspunkt i at massene er mellom lett og dels betydelig forurensset.

Oslo kommune har under utarbeidelse et aktsomhetskart der det er mistanke om forurensning i grunnen. Plan- og bygningsetaten vil stille krav om grunnundersøkelser for alle tiltak som medfører graving på eiendom innenfor kartets avmerkede områder. Filipstad ligger innenfor et slikt område.

5.4.2. Energi

Hele området foruten Brannskjærtangen ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. En av Hafslunds hovedledninger for fjernvarme går langs sørsiden av E18. Fergene ble koblet til landstrøm fra oktober 2011. Ny høyspentkabel legges fra Solli plass.

5.4.3. Renovasjon

Det er ingen boliger i planområdet. Det vil si at alt avfallet er industri- eller næringsavfall som håndteres av privatrettslige avtaler.

5.4.4. Vann, avløp og overvann

Vannkvalitet

Vann- og avløpsetaten startet i 2010 startet opp en vannkvalitetsmålestasjon ved Tjuvholmen. Måleresultatene indikerer utmerket badevannskvalitet bortsett fra i siste halvdel av juli hvor kvaliteten har vært dårlig.

Teknisk infrastruktur

Som følge av den svært omfattende utbyggingen innen planområdet og de begrensede eksisterende anleggene, må det bygges en ny, komplett teknisk infrastruktur innenfor planområdet. Behov for tekniske nyanlegg er nærmere beskrevet i rapporten (Infrastruktur Filipstad, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, sist revidert 22.3.2013)

Det er også behov for forsterkninger og nyanlegg utenfor planområdet for å løse behovene innenfor planområdet.

Det er gode tilknytningsmuligheter for vann og spillvann ved Munkedamskrysset og for vann ved Skillebekk.

Sentralt i planområdet står det en pumpestasjon, som pumper spillvann til anlegg ved Munkedamskrysset. Pumpestasjonen har nødoverløp (i tilfelle strømbrydd eller pumpehavari) til en 1000 mm overvannsledning som går fra sporområdet og ut til havnebassenget. Funksjonen til denne ledningen må opprettholdes. Det antas at pumpestasjonen kan spille en rolle i tidlige utbyggingsfaser, men at den må bygges på nytt i løpet

av utbyggingsperioden.

5.4.5. Biologisk mangfold

Filipstad består hovedsaklig av asfalt og betong på terreng og det finnes lite vegetasjon med unntak av Tinkern. Her er det trærne som er av interesse, ellers er det mye urtegress (ulike typer gress, urter og belgvekster). På havneområdet er det registrert en viss årlig variasjon i planteliv.

I parken til Generaldirektørboligen, rett utenfor planområdet, står det en mulig huleik som vurderes som viktig. Parken består av et plenareal med et titalls grove edelløvtrær av ask, alm, lønn, bok samt en annen eik av interesse.

Det er ikke påvist marine naturtyper eller marint biologisk mangfold av verdi.

5.4.6. Lokalklima, støy og luftforurensing

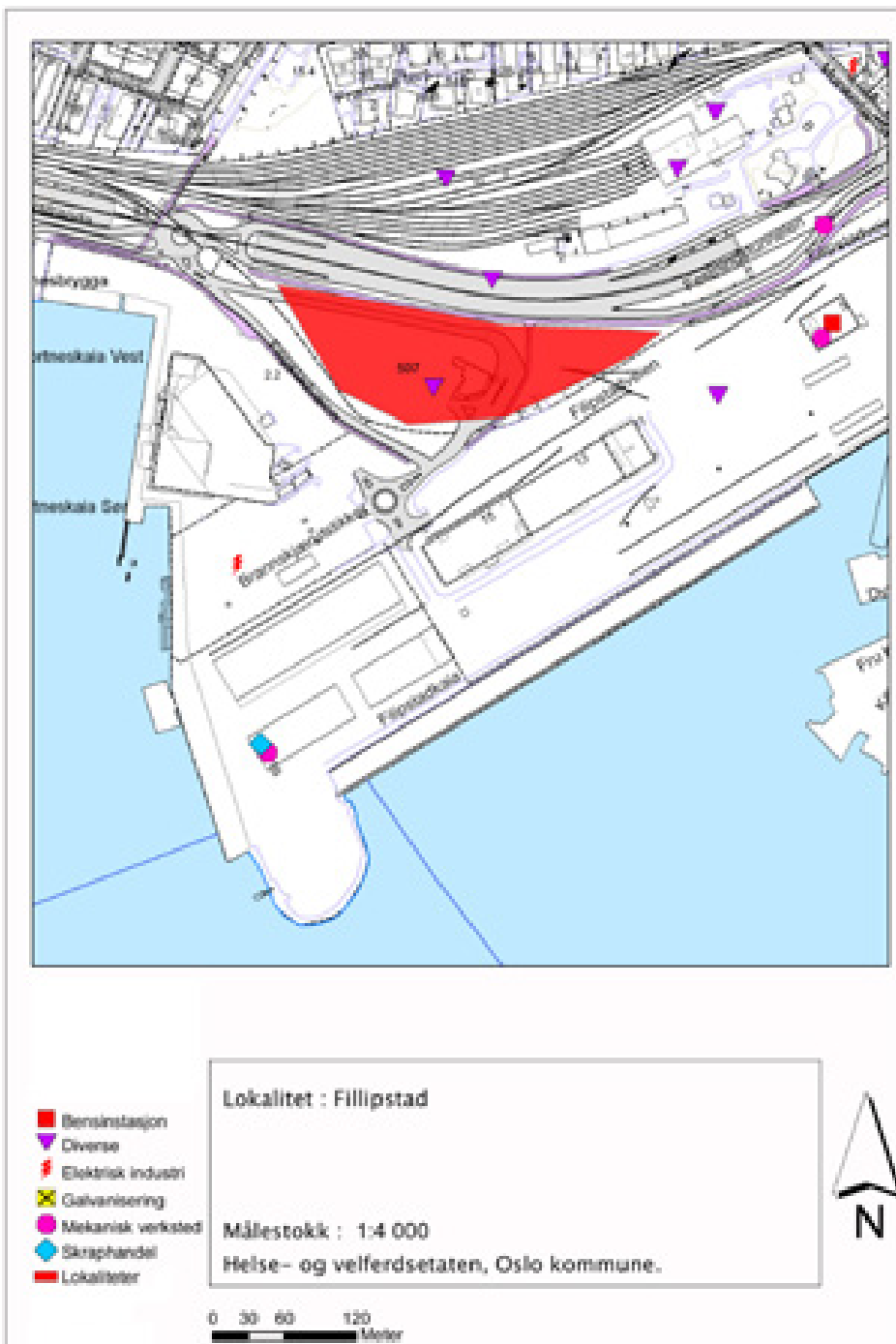
Lokalklima

Filipstad består av store flater med asfalt med enkeltbygg spredt ut over området og så godt som ingen vegetasjon. I tillegg til gods- og persontrafikken til og fra fergeterminalen er det stor trafikk på stamveien E18. Denne typen områder avgir ofte støv.

Filipstad ligger sjønært til, slik at området er vindeksponert. Det er i hovedsak to vindtyper som virker i Oslo-området, værlagsvindene og solgangsbrisen. Solgangsbris eller sjøbris oppstår i sommerhalvåret, og brisen kommer utpå dagen. Solgangsbrisen er sjelden sjenerende kraftig. Værlagsvind drives av trykkforskjeller i luftmassene og kan bli kraftige.

pb_5.4.1-1

Potensiell forurenset grunn: Kartet viser lokaliteter hvor det er eller har vært etablert virksomhet som kan ha forurenset grunnen



Mellom 1990 og 2010 har den fremherskende vindretningen i vinterhalvåret på Filipstad vært fra nord-nordøst. På våren er fortsatt den nordøstlige vinden dominerende, men vind fra sørvest er da også mer markant. På sommeren er den dominerende vindretningen fra sørsørvest og på høsten er den igjen fra nordøst.

Vindforholdene på Filipstad kan vurderes med utgangspunkt i lokalklimaanalyse for Bjørvika i 2010, som benyttet data fra værstasjonen på Fornebu. Vindrosene viser tydeligere at sommerhalvåret har mer vind, og da særlig vinder fra sørvest som opptrer hyppig om ettermiddagen og som det vil være aktuelt å skjerme seg mot. Analysen viser at vindstyrken er dempet allerede innen for første kvartal med bebyggelse. Vinddataene viser enkelte episoder med vindhastigheter på over 15 m/s (stiv kuling der det er tungt å gå i motvind) for arealer ut mot fjorden, mens det på arealer inn mot sentrum ikke finnes verdier på over 15 m/s. Ulike uteaktiviteter er mer eller mindre tolerant overfor vindstyrke. I analysen er vanlige uteaktiviteter sammenholdt mot Lawsons komfortkriterier, som angir akseptabel vindstyrke for bestemte aktiviteter over en gitt tidsperiode. Vanligvis vil vindstyrker over 7 m/s kunne oppleves som ubehagelige for uteopphold.

Støy

Fergeterminalen, driftsbanegården og stamveien E18 er de største støykildene i området med stamveien som den klart dominerende.

Det er beregnet støy fra E18 slik området ser ut i dag og med om lag de samme trafikkmengder som i dag for E18, av- og påkjøringsramper, adkomst til terminalen og med ferdig utbygget Tjuvholmen. Støyen er vist som gule og røde støysoner på kart i tråd med anbefalingene i statlig retningslinje (T-1442). Gul sone ved vei viser støy fra 55 til 65 dBA, mens rød sone viser støy over 65 dBA. I gul sone bør det utvises varsel med å plassere støyfølsomme bruksformål som bolig, skole og barnehage. I rød sone bør slike formål som hovedregel unngås. Støysonekartet viser at trafikken på E18 er så stor at hele planområdet ligger i gul og rød støysoner. Støysonene innebærer at planområdet er lite egnet til etablering av støyfølsomme formål som blant annet bolig, skole og barnehage, så lenge E18 ligger åpent i dagen.

For Støysonekart (veitrafikk) for dagens situasjon, se kap. 10.2.

Jernbanesporet fra Skøyen til Filipstad trafikkeres

kun av tomme togsett på vei til og fra parkering på Filipstad. Skifteområdet på Filipstad benyttes i dag til oppstalling av togsett. Naboers klager på støy fra jernbanen er i følge Jernbaneverket knyttet til støy fra kompressorer, vifter og lignende fra stillestående tog på området. Det foreligger ikke støyberegninger fra dagens aktivitet ved banegården.

Støy fra fergetrafikken ved landligge omfatter støy fra tekniske anlegg (drifts-/hjelpemaskiner, skorstein, ventilasjons-/kjølesystemer), annonsering fra høyttaleranlegg, underholdning og trafikk til og fra terminalen. Støyberegninger utført i 2006, der det var forutsatt to daglig anløp til terminalen, viser at støynivåene kan ha betydning for arealbruken i de nærmeste omgivelsene til terminalen. Størsteparten av containerhåndteringen på Filipstad er flyttet til Sydhavna.

Luftforurensning

Konsentrasjoner av både PM10 (svevestøv) og NO₂ (nitrogendioksid) er over konsentrasjonsnivået i nasjonale mål for luftkvalitet. Hovedårsakene er stort veitrafikkvolum på E18 med tilhørende utslipp, og utslipp fra dagens havnefunksjoner, inkludert fergetrafikken og liggetiden ved kai.

Luftforurensningen fra E18 stammer fra avgasser fra kjøretøyene og oppvirvling av veistøv fra piggdekk/dekkslitasje. E18 gir et dominerende bidrag til forurensningssituasjonen både innenfor planområdet og i tilgrensende områder. Dårligst luftkvalitet oppstår ved tunnelmunningen. Et luftetårn som ventilerer tunnelufta reduserer problemet. Tidligere analyser viser at veitrafikken sammen med bakgrunnsforurensningen gir overskridelser av nasjonale mål for svevestøv. Analysen viser at veitrafikk på E18 alene gir overskridelser av forurensningsforskriftens grenseverdi for svevestøv i 150-200 meter på hver side av veien.

For kart Luftforurensing svevestøv/PM10 ved dagens situasjon, se kap. 10.2.

Havneterminalene utgjør en del av infrastrukturen i sjøtransporten og denne transporten kan være en lokal kilde til luftforurensning i byen. Skip bidrar dog lite eller moderat til dårlig lokal luftkvalitet i Oslo. Generelt er utslipp til luft fra skip mindre miljøbelastende enn transport på vei. Utslipp fra fergene gir svært lite bidrag til svevestøvforurensningen.

For kart Luftforurensing nitrogendioksid (NO₂) ved

dagens situasjon, se kap. 10.2.

I forbindelse med fergeterminalen er det utslipp fra fergene ved landligge (hjelpemotorer) og inn-/utmanøvrering (hovedmotorer - oppstart) samt tungtrafikk inn og ut av fergene og/eller henting av containere. Det er etablert landstrømtilknytning for fergeterminalen. Spesielt ved sterk vind vil

manøvrering av fergene medføre sterkt pådrag for motorene og økt utslipp.

Tidligere analyser viser at fergenes primære NO₂-utslipp sammen med ozonoksidasjon av NO, gir overskridelser av nasjonale mål og forskriftens grenseverdi i et område innenfor en radius på ca 100-150 meter fra skorstein, dvs. i hovedsak terminalområdet.

6. Overordnede føringer og planstatus, 2013

(Overordnede føringer og planstatus for område-reguleringen i 2013)

6.1. Føringer og planer

6.1.1. Filipstad områderegulering ift. lovverk og nasjonale føringer

Naturmangfoldloven:

Områdereguleringen legger opp til å ivareta eksisterende grøntområde på Tinkern samt å øke andel grøntareal innenfor området.

Kulturminneloven:

Lovens formål er å verne kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for kjøpesentre:

Planforslaget legger til rette for en utbygging som vil styrke eksisterende by og motvirker byspredning og bilavhengighet, i tråd med RPR for kjøpesentre. Innenfor Oslo kommune gjelder "Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og annen service, vedtatt 2002", se kapittel 6.1.2.

RPR for samordnet areal- og transportlegging:

Planforslaget legger til rette for sentrumsnær utbygging. Det legges opp til god kollektivbetjening og god tilgang til lokale og regionale bussforbindelser, fjordtrikk, gode gang- og sykkelforbindelser og Havnepromenade, i tråd med rikspolitiske retningslinjer.

RPR for barn og unges interesser i planleggingen:

Filipstad er i dag ikke tilrettelagt for barn og unge. Planforslaget vil gi tilbud til disse gruppene ved at det sikres varierte og store nok park og lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelig areal for barnehager og skole.

Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019:

Nasjonal transportplan legger opp hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Strategi for transportpolitikken ble fremmet som Stortingsmelding i mars 2009. Transportplanen har en planperiode på 10 år, men revideres hvert 4. år. Pågående arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023 og revidert Oslopakke 3 har betydning for Filipstadområdet.

Oslopakke 3 (OP3):

Oslopakke 3 er omtalt i NTP og er en oppfølgende overordnet plan for finansiering og utbygging av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Den er behandlet som stortingsmelding.

Oslo bystyre behandlet 15.6.2011 forslag til handlingsprogram for 2012-2015. Bystyret uttalte blant annet: "Oslo kommune arbeider med områderegulering på Filipstad. I Fjordbyplanen vedtatt av bystyret 27.2.2008 forutsettes hovedløpet for E18 over Filipstad helt eller delvis nedsenket og overbygget med lokk. En slik tunnellsøsning er helt avgjørende for å kunne oppnå ønsket byutvikling på Filipstad. Oslo kommune ber Statens vegvesen benytte noen av planleggingsmidlene til riksveier til planlegging og prosjektering av tunnellsøsning på Filipstad."

Sekretariatet for OP3 la 21.12.2011 fram to fagrapporter: "Grunnlag for langsiktige prioriteringer i OP3" og "Finansielt grunnlag OP3", for å gi politikerne et oppdatert og faglig grunnlag for videre politisk behandling. Kort tunnel på Filipstad er i rapporten prioritert da den gir bedre bymiljø og tilrettelegging for byutvikling i området. Områdereguleringen ivaretar realisering av dette prosjektet gjennom variant med kort tunnel.

21.5.2013 la styringsgruppen for Oslopakke 3 frem forslag til handlingsprogram med prioriteringer og budsjett for årene 2014-17. I Handlingsprogrammets kap. 4.3.1 – Store prosjekter står følgende: "Ombygging av E18 i kulvert (420 m) mellom dagens Hjortneskryss og Operatunnelen skal tilrettelegges for byutvikling på Filipstad, og er en forutsetning i Oslo kommunes forslag til områderegulering. En forlengelse av Operatunnelen med kort lokk krever godkjenning i Vegdirektoratet. Arbeid med teknisk detaljplan er igangsatt som grunnlag for slik godkjenning. Vedtak av reguleringsplan er forventet tidligst 2016, med byggestart tidligst 2017-18. Et nytt kostnadsoverslag fra Holte Consulting høsten 2012 anslår byggekostnad til 1,6 mrd kr inkl. Ring 1, som tilsvarer 1,94 mrd 2014-kr (+/- 40 %) inkludert full mva. I Revidert avtale om Oslo-

pakke 3 er det i perioden 2017–2023 satt av 680 mill 2014-kr i bompenger til prosjektet, resten er forutsatt finansiert av grunneierne.

Et lokk på E18 mellom Hjortneskrysset og dagens Operatunnel vil legge til rette for sentrumsnær byutvikling når kontainerhavna legges ned. Lokkets effekt er først og fremst mindre støy og luftforurensing i områdene nær dagens E18 slik at de kan utnyttes til boliger. Tiltaket vil også redusere miljøulempene for eksisterende bebyggelse på nordsiden av E18 (Frogner) og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.” Nasjonal transportplan ble framlagt av regjeringen 12.4.2013. Samferdselsdepartementet legger den lokalt vedtatte reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for det videre arbeidet med pakken.

6.1.2. Filipstad områderegulering ift. kommunale planer og føringer

Planforslaget innebærer en utvikling i tråd med gjeldende kommuneplans prinsipper for utvikling av Filipstad med bærekraftig utvikling, tilretteleggelse for knutepunktsbasert utbyggingsmønster. Filipstad inngår som område innenfor Fjordbyen, den sentrale sjøsiden, byutviklingsområde med blandet arealbruk. Bystyrets vedtak av 27.2.2008, sak 77, Fjordbyplanen, legges til grunn for arealbruken.

Byøkologisk program 2011-2026:

Det har vært et mål i arbeidet med planforslaget å sikre bærekraftig byutvikling i henhold til Byøkologisk program med løsninger for eksisterende forurensings



kilder og framtidige miljøvennlige løsninger.

Kommunedelplan (KDP) 2 Oslos sentrale sjøside, (10.5.1988):

Deler av Filipstad (nord) er angitt som fremtidig byutviklingsområde. Planforslaget er en videreføring av disse prinsippene. KDP 5 Fjordbruksplanen, (19.6.1991): Områdereguleringens planområde omfattes ikke av Fjordbruksplanen med unntak av småbåthavnen ved Frognerstranda, som er vist som eksisterende og fremtidig småbåthavn. Småbåthavn ved Frognerstranda opprettholdes i henhold til planen.

KDP 8 Grøntplan for Oslo (15.12. 1993):

I samsvar med Grøntplanen legger planforslaget opp

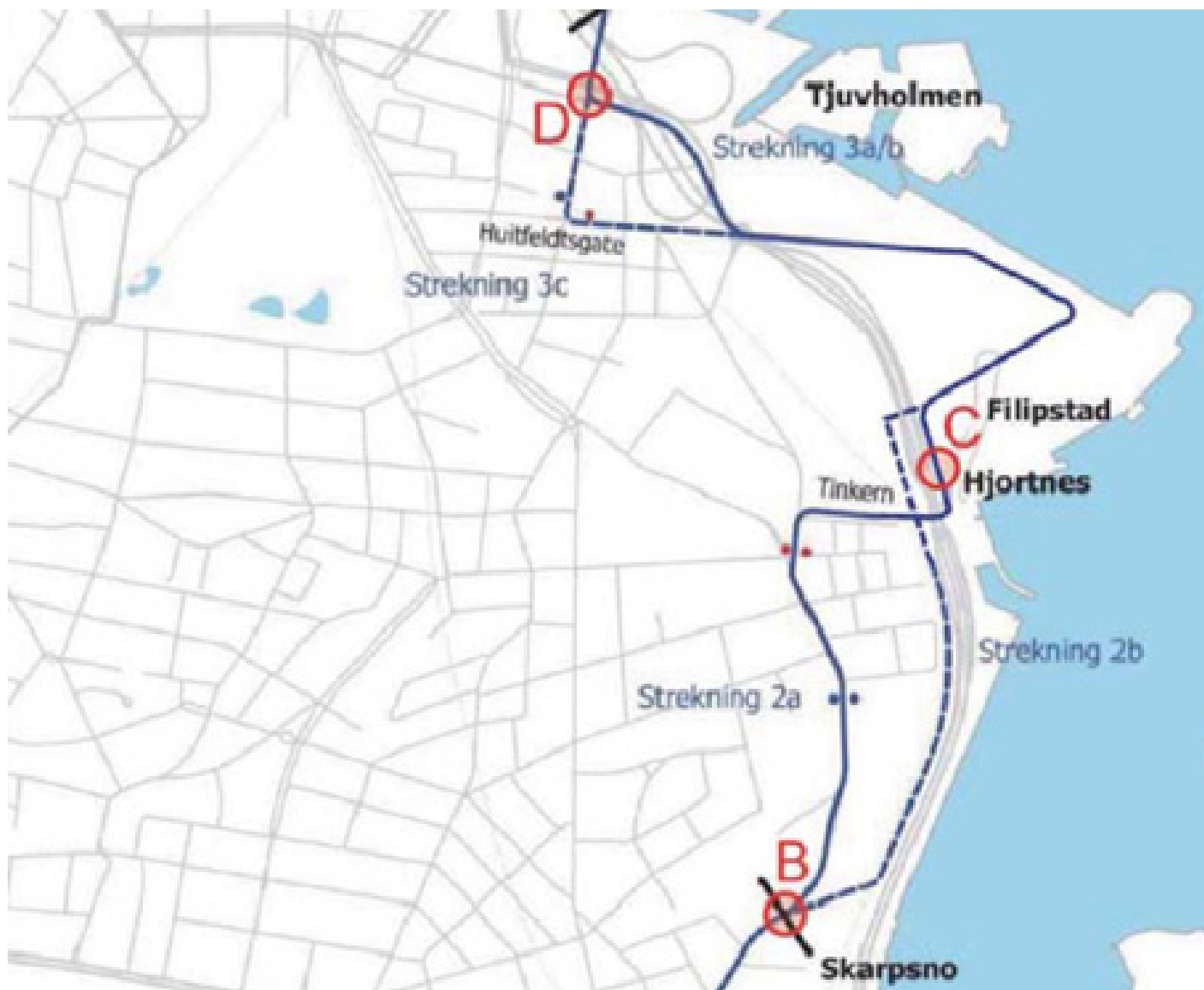
til fremføring av havnepromenade gjennom Filipstad og sikrer areal til park på Brannskjær.

KDP 13 Indre Oslo – Infrastruktur, Bystruktur, Bymiljø, vedtatt 02.12.1998:

Filipstad er vist som område med utvikling fra havn til fremtidig byutviklingsområde. Planforslaget er i tråd med kommunedelplanen.

KDP 14 Lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, vedtatt 27.11.2002:

Filipstad er angitt som område innenfor den tettbebygde byen. Planforslaget legger opp til en utvikling med styrking av eksisterende by i tråd med dette.



KDP 17 Kommunedelplan for torg og møteplasser:

I planen er Nordområdet, Hjortnes, Midtområdet og Hans Jægers kvartal avmerket som: transformasjons- og utviklingsområder. Brannskjærparken, havnepromenaden og Tinkern er avmerket som: Torg/plass. Planforslaget er i tråd med kommunedelplanen.

6.1.3. Andre planer og vedtak**Bystyrets fjordbyvedtak (19.1.2000):**

Planforslaget er i tråd med fjordbyvedtaket der det ble vedtatt å effektivisere og relokalisere terminalen og transportområder, og å tilrettelegge for byutvikling av frigjorte arealer langs fjorden.

Fjordbyplanen (27.2.2008):

Fjordbyplanen er en oppfølging av bystyrets fjordbyvedtak 19.1.2000 om å tilrettelegge for en byutvikling av frigjorte havnearealer og transportområder langs fjorden. Planen tjener tre hovedhensikter:

- den gir politiske føringer fra Oslo kommune for videre planarbeid i Fjordbyen som helhet og for kommende reguleringsplaner for delområder
- den fastsetter planprogram for tre delområder, blant annet Filipstad

- den utgjør et forutsigbarhetsvedtak som forberedelse til forhandling av utbyggings avtale

Filipstad skal utvikles til å bli et boligområde med god visuell og funksjonell forankring til bakenforliggende by. Filipstad skal også ha funksjoner, som utover å betjene de fremtidige beboerne, vil være attraktive for både innbyggere i Osloregionen og for tilreisende fra inn- og utland. Planforslaget følger opp Fjordbyplanens politiske føringer om høy boligandel, tilrettelegging for en større bypark, stor andel friareal, varierte byrom og bedre tilgjengelighet til fjorden ved anleggelse av allmenninger og havnepromenade. Forslaget følger opp målsetninger om E18 i tunnel og relokalisering av driftsbanegården på sikt slik at barrierevirkningen svekkes og området knyttes til den eldre byen på Skillebekk/Frogner på en bedre måte, samt en god tilrettelegging for gående og syklende og høy kollektivandel.

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060:

Denne planen gir rammer for videre utvikling av kollektivtransportnettet i Oslo. Ruter har på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utredet



kollektivbetjening av Fornebu, deriblant bybane (trikk) via Lysaker og Skøyen frem til Majorstuen. Ruters styre har lagt til grunn at Fornebu betjenes med t-bane til Majorstuen. Ruter har også utredet fjordtrikk gjennom sentrale Oslo, mellom Skøyen og Jernbanetorget. Det er utredet ulike løsninger gjennom Filipstad. Det legges vekt på realisering av en ny trikkelinje i østre del av sentrum. Ruter slår fast at som alternativ til fjord-trikk om Filipstad, bør det sees på modernisering av trikkenettet i Bygdøy allé og Thomas Heftyes gate. Planforslaget legger til rette for realisering av en helt ny trikkelinje om Filipstad, som er et alternativ i strategiplanen frem mot år 2030.

Planprogram for Fjordtrikken (14.9.12):

I planprogrammet vises trikketrasé i bro fra Filipstad til Tinkern som hovedalternativ.

Belysningsplan for Oslo sentrum (13.4.2011):

Planen omfatter Filipstads havnefront med Havnepromenaden og Framnesallmenningen og såkalte vardepunkter med retningslinjer for belysning. Disse er innarbeidet i områdereguleringen og det stilles krav i bestemmelsene til at planen følges opp i senere detaljreguleringer.

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, (21.7.1999):

inneholder rute E18-Drammensveien fra bygrensen i vest, langs E18, gjennom Filipstad og videre i Munkedamsveien til Dokkveien. I samsvar med dette foreslås det sykkelrute langs framtidig overbygd E18 gjennom Filipstad.

Handlingsplan for effektivisering og omlegging av stasjonær energibruk i Oslo (11.12.2008)

I Punkt 13.2.8 i bestemmelsene står det at energianlegg for vannbåren kjøling og varme, eller en energimessig bedre løsning, skal være i drift før midlertidig brukstillatelse gis for totalt de første 100 000 m² BRA innenfor planområdet.

Høyhusutredningen, (31.8.2005):

Planforslagets alternativ 1 (hovedalternativet) la til rette for oppføring av bygning på inntil 12 etasjer på felt H3. Dette er innenfor høyhusutredningens høydebegrensning på 12 etasjer. I alternativ 2 ble det åpnet for et bygg på inntil c+ 126 meter på felt H3. Dette er klart i strid med høyhusutredningens høydebegrensning. Bygningen faller inn under utredningens definisjon av "høyhus". I utredningen angis det områder som anbefales for etablering av høyhus. Filipstad ligger ikke innenfor et slikt område, og heller ikke innenfor tilleggsområde der dette kan vurderes. I utredningen

frarådes etablering av høyhus langs fjorden. Det er regulert inn en høyde opp til kote 61,5. Det vil si 16 etasjer.

6.2. Relatert plan- og utredningsarbeid

Plansamarbeid om areal og transport i Oslo og

Akerhus: I plansamarbeidet er det utarbeidet og vedtatt en felles planstrategi og planprogram for Oslo og Akerhus.

Kommuneplanen 2013 mot 2030: Bystyret vedtok den 26.9.2012 planstrategi og planprogram for Oslo kommuneplan 2013. Planstrategien er oversendt regjeringen ved Miljøverndepartementet for godkjenning.

Kommunedelplan for E18 Vestkorridoren:

Konsekvensutredning for ny E18 i Vestkorridoren fra Frognerstranda i Oslo til Asker ble godkjent av Vegdirektoratet i april 2002.

E18-prosjektet er delt i flere delstrekninger. I perioden 2002-2006 samarbeidet Oslo kommune og Statens vegvesen om forslag til kommunedelplan for Oslos del av prosjektet. Det pågår for tiden planarbeid i Asker og Bærum. Den videre fremdriften vil blant annet være avhengig av planbehandlingen de berørte kommunene. Oppstart av utbygging av E18 vestkorridoren inngår i handlingsprogram for Oslopakke 3 i perioden 2013-2016.

Oslopakke 3: se pkt 6.1.1

Kommunedelplan for Byutvikling og bevaring i

indre Oslo 2010-2025 (KDP BB): Den foreslåtte transformasjonen av havnearealer til byutvikling med etablering av ny gate- og byromsstruktur på Filipstad, anses å være tråd med KDP BB. Planforslaget er i samsvar med hensyn til arealbruken, som foreslås blandet, med høy boligandel.

Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i

Oslos byggesone: Dette er en revisjon av Grøntplanen fra 1993. I planforslaget for Filipstad foreslås det bevaring av eksisterende grønnstruktur og videreutvikling av ny grønnstruktur innenfor planområdet i tråd med dette.

Cruisekaiutredningen: er et samarbeid mellom Oslo Havn KF, VisitOslo og Plan- og bygningsetaten med

mulighetsstudien "Framtidige cruisekaier i Oslo". Studien er en oppfølging av bystyrets vedtak om Fjordbyplanen om helhetsprinsipp for profilering og reiseliv, derigjennom å vurdere muligheter for å etablere et tilstrekkelig antall cruisekaier som samtidig integreres og bidrar til god byutvikling. Utredningen var på høring i 2011 og ble behandlet politisk parallelt med, områdereguleringen. Planforslaget tok utgangspunkt i løsninger som anbefales i denne utredningen for å etablere primærkai, eventuelt sekundærkai for cruise. Den vedtatte planen, Alternativ 3 uten cruise, legger ikke tilrette for cruiseanløp

Arealstrategi i Oslo-området: (Jernbaneverket Region Øst, 2003) fremholder at det på sikt er aktuelt å flytte jernbaneverksamheten fra Filipstadområdet, både for å finne et mer egnet sted og for å frigjøre arealer på Filipstad til byutviklingsformål. Jernbaneverket har for tiden for øvrig pågående et større utredningsarbeid om behov for jernbanearealer i Osloregionen. Forslag om å regulere Nordområdet i tidsrekkefølge med tilrettelegging for byutvikling når jernbaneformål nedlegges er i samsvar dette.

Konseptvalgutredning (KVU) for økt kollektivtransport i Osloområdet: Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter skal sammen lage en konseptvalgutredning (KVU) for de framtidige transportbehovene inn mot og gjennom Oslo. Forslaget til prosjektplan ble fremlagt 10.12.2012. Konseptvalgutredningene skal se på framtidig transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Utredningen skal vurdere hvordan de ulike transportformene sammen kan bidra til å håndtere den ventede transportveksten de nærmeste årene. KVU'en forventes å være ferdigstilt tidlig i 2015.

Parallelloppdrag for Havnepromenaden: Det er etablert et eget prosjekt for etablering av en gjennomgående havnepromenade gjennom Fjordbyen i henhold til Fjordbyplanen, deriblant Filipstad. Parallelloppdrag er gjennomført i 2013, og 3 forslag skal danne basis for en strategi- og prinsipplan for Havnepromenaden. Denne skal oversendes politisk behandling i løpet av 2013.

Fjordtrikk: På bakgrunn av Fjordbyplanen har Ruter utført en traséutredning og konsekvensutredning for trikk på strekningen Jernbanetorget – Skøyen via Filipstad. Planforslaget foreslår trasé om Filipstad på strekningen Skøyen – Rådhusplassen i tråd med utredningen.

Havneplan 2013-2030: Planen er utarbeidet av Oslo

havn KF, og er offentliggjort den 8.3.2013, med frist for innspill 15.5.2013. Oslo havns forslag til løsning på Filipstad baseres på ett skips pir for cruise på Hjortnes og en parallelkai for cruise på Vippetangen. Oslo havn har følgende mål innen 2030: 50 % økning i antall passasjerer cruiseskip, 40 % økning i antall passasjerer utenlandsferger. For Filipstad har man mål om ca. 10 % økning i gods med utenlandsferge innen 2030. Havneplan mål 6 om å bidra til Oslo som attraktiv by, beskriver en rekke tiltak som følger opp Fjordbyplanen.

Plan for utbygging av offentlig infrastruktur

på Filipstad: Planen er foreløpig datert 22.03.13. Norconsult har i oppdrag for Oslo kommune, ved Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF, Bymiljøetaten, Renovasjons- etaten, Vann- og avløpsetaten og Rom Eiendom AS, utredet plan for utbygging av offentlig infrastruktur på Filipstad. Planen omfatter utredning og plan for infrastruktur for begge alternativ i Områdereguleringsplanen. For disse to forslagene er det foretatt gjennomgang og analyse av utbyggingsrekkefølge for offentlig infrastruktur med vekt på eventuelle konflikter og avhengigheter mellom tiltak, og kritiske faktorer for gjennomføringen i de ulike fasene. I tillegg er det utført særskilte vurderinger av blant annet teknisk infrastruktur som avfalls-systemer felles teknisk kulvert og prinsipper for overvannshåndtering.

Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo:

Revidert utgave av utearealsnorm ble oversendt politisk behandling i mai 2012. Utearealsnormen inneholder forslag til en konkret norm for felles uteoppholdsarealer i nye boligprosjekter. Normen består av tre temaer som omhandler arealstørrelse, rommelighet og utforming, dessuten krav til dokumentasjon om hvordan normene oppfylles i det enkelte prosjekt. Normene differensieres i fire områdetyper i indre by. For Filipstad foreslås områdetype 2 og områdetype 3. Forslag til normer forutsettes lagt til grunn for fortløpende byggesaksbehandling og innarbeidet i frem- tidige reguleringsplaner for indre Oslo så snart de har vært til politisk behandling.

Norm for leilighetsfordeling i indre by: Normen skal sikre boliger med tilstrekkelig god standard, legge til rette for et større antall boliger egnet for barnefamilier, legge til rette for en balansert befolknings-sammensetning i indre by. Normen ble vedtatt i bystyret 26.09.07.

Gjeldende norm for leilighetsfordeling er maks. 20 % leiligheter med bruksareal BRA=40 - 50 m², min. 30 % leiligheter med bruksareal BRA=50 - 80 m² og min. 50 % leiligheter med bruksareal BRA=80 m² eller større. Normen gir ikke rom for leiligheter under 40 m².

Byrådsavdeling for byutvikling (BYU) har bestilt en evaluering og rapportering om konsekvensene av vedtatt ny norm for leilighetsfordeling i indre by. I forbindelse med evalueringsarbeidet skal det utarbeides forslag til revidert norm.

Forslag til ny norm for leilighetsfordeling forslår maks. 30 % leiligheter med bruksareal BRA=40-50 m², min. 20 % leiligheter med bruksareal BRA=50-80 m² og min. 50 % leiligheter med bruksareal BRA=80 m² eller større, hvorav 20 % av boenhetene kan ha hybel utleiedel på ca. 20 m². Forslaget til ny norm gir ikke rom for leiligheter under 40 m². Det finnes kriterier for avvikt fra normen. For studentboliger skal Husbankens "Veileder for tilskudd til studentboliger" legges til grunn for Oslo kommunes størrelsesnorm.

Se punkt 4.7.1 i bestemmelsene for vedtatt leilighetsfordeling for Filipstad.

Detaljregulering for E18 motorveitunnel, Filipstad: Styringsgruppa for Oslopakke 3 (OP3)

vedtok i mai 2012 å ta kort lokk over E18 Filipstad inn i OP3. OP3 skal behandles av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan våren 2013. Under forutsetning av Stortingets tilslutning har Statens vegvesen Region Øst avtalt med kommunen å overta planansvaret for kort lokk over E18 og Ring 1 fra januar 2013.

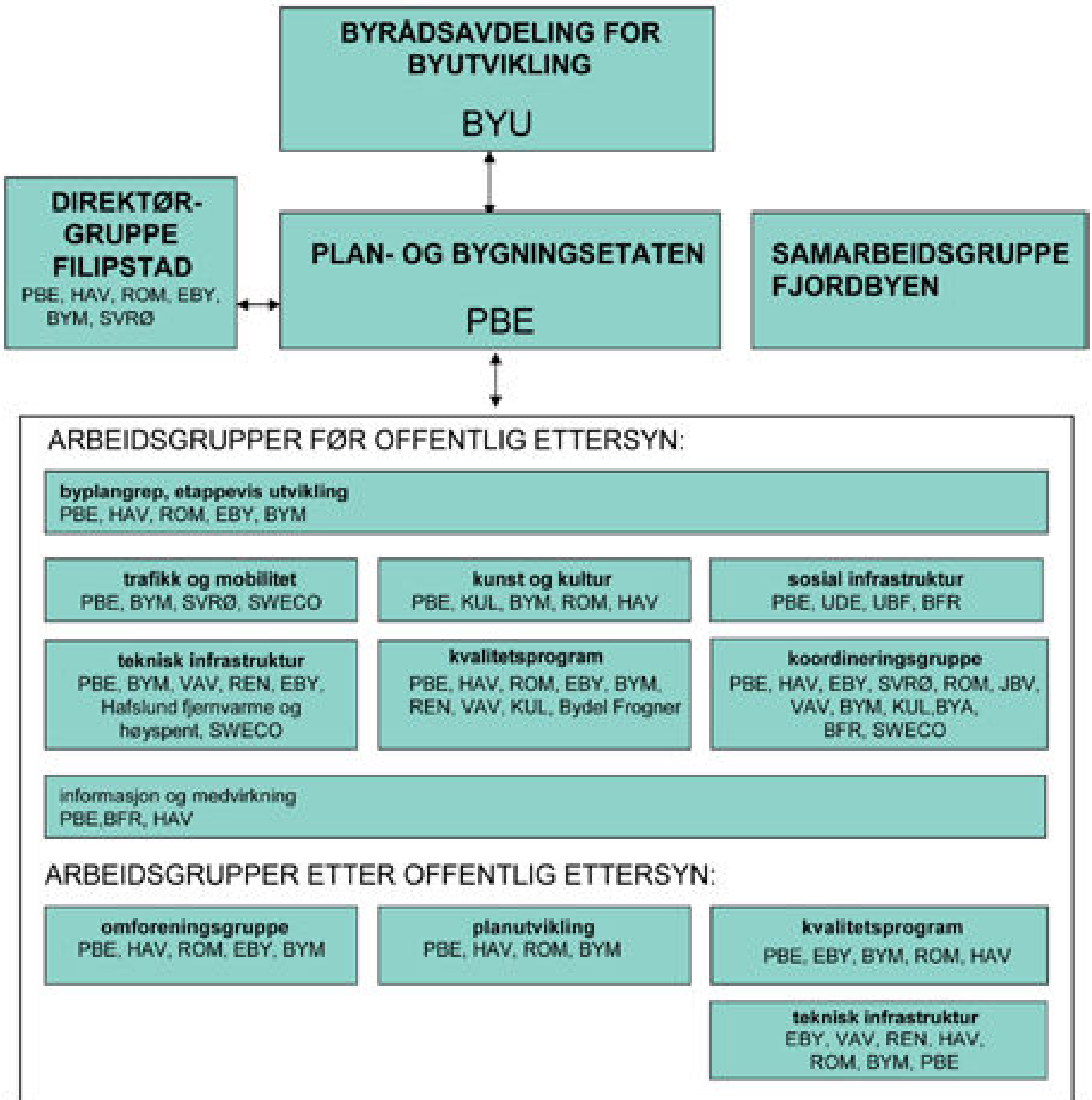
Nasjonal transportplan ble framlagt av regjeringen 12.4.2013. Samferdselsdepartementet legger den lokalt vedtatte reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for det videre arbeidet med planen. Under delkapitel angående Reduksjon av miljøproblem og bidrag til god by- og tettsteds kvalitet, nevnes Filipstad: Effekten for lokal miljøkvalitet er langt større der det gjennomføres målrettede tiltak. For eksempel er det ventet stor positiv effekt når det gjelder støy og lokal luftforurensning ved Filipstad, Manglerud, Sandvika og Asker som følge av planlagte vegprosjekt.

Detaljregulering av Rv 162 (Ring 1)/

Munkedamsveien: SVRØ sendte ut varsel om oppstart av planarbeid den 6.4.2013. Detaljreguleringen skal utrede bl.a. midtstilt kollektivfelt og midtstilte holdeplasser i Munkedamsveien fra rundkjøringen ved Filipstad til Håkon VII's gate. Planforslaget sikrer en ev. etablering av fjordtrikk i Munkedamsveien.

7. Planprosess og medvirkning

7.1. Planprosess og medvirkning



pb_7.1-1

Organisasjonsmodell (Forkortelsene: BYU (Byrådsavdeling for byutvikling), PBE (Plan- og bygningsetaten), HAV (Oslo Havn KF), ROM (Rom Eiendom AS), JBV (Jernbaneverket), SVRØ (Statens vegvesen region øst), EBY (Eiendoms og byfornyelsesetaten), BYA (Byantikvaren), BYM (Bymiljøetaten), VAV (Vann- og avløpsetaten), HEV (Helsevernetaten), KUL (Kulturetaten), UDE (Utdanningsetaten), UBF (Undervisningsbygg KF), BFR (BydelFrogner)).

Organisering

Områderegulering er kommunens verktøy for overordnet avklaring av arealbruk og utnyttelse. Plan- og bygningsetaten har utarbeidet planforslaget, i samarbeid med grunneierne. Plan- og bygningsetaten har rapportert til Byrådsavdeling for Byutvikling. Grunneierne og andre kommunale og statlige etater har aktivt gitt innspill til planforslaget. En direktørgruppe drøftet faglige og prosessuelle temaer. Koordineringsgruppen (med representanter fra PBE, grunneiere, EBY, JBV, VAV, BYM, KUL, BYA, BFR og SWECO) har møttes ved behov og det har blitt gitt informasjon om utviklingen i planarbeidet. De forskjellige arbeidsgruppene har utredet deltemaer. I etterkant av offentlig ettersyn ble det opprettet to nye tverretatlige arbeidsgrupper, en for en omforeningsprosess og en for planutvikling for å rydde bort unødvendige forskjeller mellom Plan- og bygningsetatens og grunneierens alternativ. Arbeidsgruppene har hatt som mål å komme fram til omforente løsninger for byplangrepene og for innholdet i de to alternativene i planforslaget, og for å oppnå samordning mellom områdereguleringen og detaljreguleringene som fremmes parallelt.

I samarbeid mellom Rom Eiendom AS, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Plan- og bygningsetaten er det gjennomført et konsulentoppdrag for analyse av byrom og parker på Filipstad, som grunnlag for utforming og programmering av disse.

Arbeidsgruppen for kvalitetsprogram (miljø), har be- arbeidet og videreutviklet Kvalitetsprogram for Filipstad (KVP) for å få kvalitetssikret og styrket programmet. Målsettingen har vært å få fram et robust dokument som omfavner ulike alternativ, men som bygger på felles prinsipper for kvalitet.

EBY har forestått utvikling av infrastrukturplan for planområdet.

Milepæler og fremdrift

Dato	Områderegulering med konsekvensutredning
13.2 - 23.3.2012	Offentlig ettersyn og utstilling
27.2.2012	Folkemøte i høringsperioden
1.2. - 28.2.2013	Begrenset høring nordområdet
10.6.13	Planlagt oversendelse til politisk behandling

pb_7.1-2

Tabell: Milepæler og framdrift

Da områdereguleringen ble oversendt til politisk behandling med varsel om statlig innsigelse medførte det en viss usikkerhet for når planen kunne endelig vedtas eller stadfestes.

Medvirkning

Planarbeidet ble lagt opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning slik at allmennheten og berørte skulle sikres informasjon, først og fremst i periodene for kunngjøring av oppstart og ved offentlig ettersyn av planprogram og planforslag.

Det har underveis i arbeidet med planforslaget blitt gjennomført et bredt informasjonsarbeid. Saken har vært omtalt på Oslo kommunes hjemmesider, i avis- artikler, i foredrag, og befaringer. Det ble arrangert utstilling og et folkemøte 27.02.12 i forbindelse med høring av planforslaget 13.2-23.3.2012. Det har vært avholdt møter i løpet av planprosessen med interesser og berørte parter, deriblant Oslo Aquapark, Teknisk museum, Joh. Johansson kaffe AS, Tjuvholmen KS, Norges Håndballforbund, 2 velforeninger på Skillebekk, Naturvernforbundet og Christiania Roklubb. Det har også blitt gitt informasjon vedrørende planarbeidet til Bydel Frogner.

Plan- og bygningsetaten har samrådd seg med etater, berørte parter og særlig grunneiere, både med hensyn til planprosess og utforming av planforslaget. For å imøtekomme ønsker om å ivareta grunneierens interesser ble det opprettet en direktørgruppe i oktober 2010. Gruppen er sammensatt av deltakere på direktørnivå fra grunneierne og de berørte kommunale etater. Gruppen har avholdt månedlige møter.

Områdereguleringen har vært fremmet i møter i Rådet for byarkitektur den 15.12.11 og 19.03.13 (se kap. 7.6).

Interessegruppen "Plansmia" er sammensatt av lokale velforeninger og beboere, i samarbeid med arkitekt Arne Sødahl og Niels Torp arkitekter. Denne gruppen sendte inn en idéutkast til offentlig ettersyn som viser en alternativ idé for Filipstad. Bydel Frogner støttet idéutkastet. Niels Torp arkitekter har presentert plansmias idéutkast for Plan- og bygningsetaten. Forslaget omtales i kapittel 7.3.4 og tas inn i vedlegg: Høringsmerknader.

Alle skriftlige merknader til planarbeidet er vurdert og vil inngå som grunnlag for valg av løsninger.

Involvering av Grunneierne

Grunneierne har deltatt i utarbeidelsen av område-reguleringen og kvalitetsprogrammet fra høsten 2010.

Ved offentlig ettersyn sendte grunneierne inn merknad som inneholdt innspill til alternativ løsning kalt K1B. Dette innspillet har inngått i den videre bearbeiding og danner grunnlag for alternativ 2.

I etterkant av offentlig ettersyn ble det etablert en omforeningsgruppe bestående av Plan- og bygnings-etaten, grunneiere og berørte fageter. Gruppen gjennomførte en møteserie for å samordne og harmonisere alternativ 1 (hovedalternativet) og alternativ 2, slik at kun grunnleggende og viktige forskjeller gjenstod mellom disse Omforenings-prosessen og samarbeidet om planen har bidratt til å framskaffe et best mulig grunnlag for kommende politiske behandling av planforslaget.

7.2. Merknader til varsel om oppstart og utvidet planområde

Alle forhåndsuttalelser fremgår i sin helhet i et eget vedlegg: Høringsmerknader. Se PBEs saksinnsyn, saksnr. 202001816, doknr. 1, filnr. 6, "Trykt vedlegg 4 - Høringsmerknader".

7.2.1 Liste over forhåndsuttalelser innkommet ved varsel om oppstart av planarbeid 12.6.2009

Kommunale etater:

1. Friluftsetaten (nå Bymiljøetaten, Divisjon friluft), 11.9.2009

Organisasjoner:

2. Oslo Aquapark, 3.8.2009
3. Oslo Elveforum, 26.6.2009
4. Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, 3.7.2009
5. Sameiet Gabelsgate 1, 13.8.2009
6. Sameiet Svoldergaten 2, 7.8.2009

Private aktører:

7. Leif A. Engh, 21.6.2009
8. Oslo Havn KF, 12.6 og 23.7.2009
9. ROM Eiendom AS, 2.7.2009
10. Therese og Bernt Hagtvedt, 17.8.2009

7.2.2 Liste over merknader i forbindelse med varsel om utvidelse av planområde og plan-

program 2.9.2010

Bydeler:

1. Oslo kommune, bydel Frogner, 14.10.2010

Kommunale etater:

2. Byantikvaren, 19.10.2010
3. Friluftsetaten (nå Bymiljøetaten, Divisjon friluft), 11.9.2009
4. Helse- og velferdsetaten, 19.10.2010
5. Trafikketaten (nå Bymiljøetaten, Divisjon Trafikk), 6.10.2010
6. Undervisningsbygg Oslo KF, 20.10.2010

Statlige instanser:

7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 18.10.2010
8. Statens vegvesen Region øst, 15.10.2010

Organisasjoner:

9. Christiania Roklub, 13.10.2010
10. Frogner kultur- og historielag, 18.10.2010
11. LO i Oslo, 21.10.2010
12. Naturvernforbundet Oslo Vest, 15.10.2010
13. Oslofjordens Friluftsråd, 18.10.2010
14. Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, 18.10.2010
15. Sameiet Gabelsgate 1, 18.10.2010
16. Sameiet Framnesveien 6, 14.10.2010
17. Sameiet Framnesveien 8, 17.10.2010
18. Sameiet Framnesveien 8 og 10 og Munkedams veien 96, 18.10.2010
19. Sameiet Nye Framnes Terrasse 3, 17.10.2010
20. Sjølivets Gleder AS, 14.10.2010

Private aktører:

21. Color Line AS, 18.10.2010
22. Hafslund Fjernvarme AS, 13.10.2010
23. Oslo Havn KF, 18.10.2010
24. Rom Eiendom AS, 18.10.2010
25. Richard Olsen, 27.10.2010

7.2.3 Sammendrag av forhåndsuttalelsene ved oppstart av planarbeid

Sammendrag i kap. 7.2.3. og 7.2.4 er knyttet til 5 hovedtemaer som fremkommer i høringene: Bærekraftig byutvikling og blågrønn struktur, Plangrep og plannivå, Offentlige formål og publikumsfunksjoner, Samferdsel, Kulturminner og kulturmiljø.

Bærekraftig byutvikling og blågrønn struktur

(BYM, Oslo Elveforum): BYM peker på viktigheten av bærekraftig byutvikling, herunder redusert miljø-

belastning og ressursbruk, ivaretagelse av biologisk mangfold og sammenhengende grønnstruktur. Det bør sikres gode forbindelser og siktlinjer mellom eksisterende by og Filipstad. Et annet sentralt tema er bevaring Tinkern som grøntområde og bevaring av Generaldirektørboligen. Opparbeidelse av grøntområder bør sikres i rekkefølgebestemmelser. Begge har kommentarer knyttet til: Havnivåstigning, flomfare, stormflo, overvann, temperaturstigning, samt markering av lukkede bekker.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Utbyggingen av Filipstad bygger på prinsippene i Fjordbyplanen der det er krav til et bærekraftsprogram for de enkelte delområdene. Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Fjordbyen angir tiltak innenfor de ulike miljøtema og legges til grunn. Utbyggingen baseres på bærekraftige og kretsbaserte løsninger, og utvikles med en nullvisjon for energibruk med balanse i stasjonær energiforbruk og lokal energitilgang. I henhold til planprogram for Filipstad bevares og styrkes den blågrønne strukturen. Planforslaget sikrer bevaring av Tinkern som grøntområde, og sikrer siktlinjer mellom eksisterende by og fjorden. I planforslaget tilrettelegges det for god kollektivdekning i form av fjordtrikk, samt en streng parkeringsnorm. Havnivåstigning, flomfare, stormflo, overvann og temperaturstigning er behandlet i konsekvensutredningen, og i relevant utstrekning tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Plangrep og plannivå

(HAV, ROM eiendom): Grunneiere viste til sitt planforslag innsendt 2006. Grunneiere foreslo å gå direkte på detaljreguleringsplan.

Plan- og bygningsetatens kommentar: I etterkant av offentlig ettersyn er det enighet om å fremme planforslaget med 2 alternativer på Filipstad, begge fremmes av PBE. Alternativ 1 (hovedalternativet) er basert på Plan- og bygningsetatens forslag til løsning, alternativ 2 er basert på grunneiernes ønsker. Detaljreguleringsplaner vil detaljere planen innenfor de ulike delområdene. Utforming av forslag til utbyggingsavtaler vil bli håndtert som del av planprosessen.

Offentlige formål og publikumsfunksjoner

(Oslo aquapark, Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Sameiet Gabelsgate 1): mener det er viktig å innpasse funksjoner som får positiv effekt for gatelivet og publikumstilstrømningen, slik som: Flerbrukshall, akvarium, mat- og fiskehall og et nasjonalt vitenskapsenter for marin, maritim virksomhet, marina og badestrand.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Det utarbeides for tiden en rapport knyttet til lokalisering av akvarium i Oslo, hvor Filipstad er mulig alternativ. Plan- og bygningsetaten er generelt positiv til forslaget om innpassing av mat- og fiskehall i området.

Samferdsel

(Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Sameiet Svoldergaten 2, Therese og Bernt Hagtvedt, Leif A. Engh): Ønsker at E18 legges i tunnel ved Filipstad og på sikt langs Frognerstranda. Flere ønsker at jernbanesporområdet legges ned på sikt. Ny trikke trasé bør legges i god avstand fra bebyggelsen. Nytt terminalbygg for havneterminalen bør utformes slik at det ikke utgjør en buffer mot sjøsiden og hindrer at byen åpnes mot fjorden. Det er uakseptabelt å trenere en sak så lenge at det kommer et nytt lovverk og prosessen må starte på nytt.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Planforslaget tilrettelegger for E18 tunnel (kort løsning) med bedret tilgjengelighet fra den bakenforliggende byen til fjorden og mulighet for avvikling av jernbanefor målene. E18-tunnel langs hele Frognerkilen kan av hensyn til tunnelsikkerhet være krevende å sikre. Det må derfor søkes andre miljøforbedrende tiltak langs Frognerstranda, for eksempel nedsenket motorvei med parklokk over deler av veien. Dette inngår ikke i planforslaget. Når det gjelder endelig fastsetting av trasé for fjordtrikk, så åpner planforslaget i begge alternativer for trikke trasé både over Tinkern/Framnesveien og langs Frognerstranda. Det vil bli en politisk avgjørelse hvor traséen legges.

Kulturminner og kulturmiljø

(Ruseløkka og Skillebekk beboerforening): mener Munkedamsveien 62 må tas inn i planforslaget.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Munkedamsveien 62 er allerede sikret ved regulering til spesialområde – bevaring reguleringsplan S-4497 av 17.2.2010.

7.2.4 Sammendrag av merknader ved varsel om utvidelse av planområdet og planprogram

Bærekraftig byutvikling og blågrønn struktur

(Bydel 5 Frogner, Helse- og velferdsetaten, Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA), Naturvernforbundet Oslo vest, Oslo og omland friluftstråd, Frogner kultur- og historielag, Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Sameiet Gabelsgate 1, Sameiet Framnesveien 6, Sameiet Framnesveien

8, Sameiet Nye Framnes Terrasse 3, Sameiene Framnesveien 8/10 og Munkedamsveien 96): Helse- og velferdsetaten uttaler at det er registrert forurensning på Filipstad godsområde med påviste tungmetaller, PAH og olje. Prosjekt som medfører terrenginngrep må følge kapittel 2 i forurensningsforskriften. Hafslund Fjernvarme AS opplyser at de har fjernvarmerør innenfor området og ber om informasjon om tiltak som kan medføre eventuelle omlegginger. FMOA bemerker at utfylling av masser i sjø ikke er oppført som eget utredningstema i planprogram, men forutsetter at dette temaet utredes grundig i det videre planarbeidet. Utfylling av masser i sjø vil kunne kreve tillatelse fra Fylkesmannen etter forurensningsloven.

Flere bemerker at E18 i størst mulig grad bør legges under terreng og ønsker at områdene langs Frognerstranda tilrettelegges for rekreasjon, turer til fots og på sykkel. Flere ønsker en god og sikker hovedsykkeltrasé gjennom området.

Mange understreker viktigheten av å bevare Tinkern som friområde og at trikketraséen bør legges utenom friområdet/Framnesveien. Unntaket gjelder Sameiet Nye Framnes Terrasse 3, som er positive til trikkeforbindelse over Framnesveien. Richard Olsen ønsker Filipstad som utstillingsvindu for miljøvennlig byutvikling.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Registrert forurenset grunn er kartlagt og konsekvensutredningen angir forslag til videre oppfølging i forbindelse med tiltak som kan påvirke grunnen og føre til spredning av mulig forurensede sedimenter. Dette temaet vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet. Utredningen knyttet til utfyllinger skal også utføres som del av detaljreguleringene. Det legges opp til god tilrettelegging for gående og syklende. Planforslaget sikrer at Tinkern ivaretas som grøntområde og at det etableres en allmenning/grøntdrag som går helt ned til sjøen. For kommentarer til E18 i tunnel og sporveg, se pkt. «Samferdsel» over.

Plangrep og plannivå

(Bydel 5 Frogner): Uttaler at plangrenseutvidelsen mot vest bør inkludere hele Frognerstranda. Ønsker ikke utvidelse av planområdet i sjø og ønsker ikke ny pir for cruiseskip på Filipstad.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Planforslaget regulerer inn et terminalområde felt H1 og havneområde i sjø. Sistnevnte åpner for enten 2 store

cruiseskip opptil 320 m, samt 64 Filipstad område-regulering - Planbeskrivelse utenlandsferge eller ett stort skip og ett lite skip(120m), samt utenlandsferge. Løsningen for piren vil bli avklart i forbindelse med detaljreguleringene. Planforslagets avgrensning anses som avklart.

Offentlige formål og publikumsfunksjoner

(Bydel 5 Frogner, Undervisningsbygg Oslo KF Ruseløkka/Skillebekk beboerforening): Bydel Frogner uttaler at størrelser på nye skoler og barnehager bør fastsettes i henhold til nye befolkningsprognoser, og plasseres nær store grønne arealer. Det bes innarbeidet arealer til eldreboliger, omsorgsboliger, sykehjem og seniorleiligheter. Flere ønsker flerbrukshall for idrett, samt svømmeanlegg. Undervisningsbygg bemerker at det bør settes av tomt for ny barne- og ungdomsskole til 840 elever. Utbygging bør skje samtidig som utbyggingen på Filipstad. Det må tas hensyn til skoleveier i anleggsperioden. Frogner kultur- og historielag ønsker at det legges til rette for idrettsformål for barn og unge.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Planforslagets alternativ 1 (hovedalternativet) sikrer skole på Filipstad for 840 elever. Alternativ 2 tilrettelegger for skole for 560 elever og mulighet for 840 elever. Skoler og barnehager i planforslaget er i henhold til nye befolkningsprognoser. Flerbrukshall og mulighet for svømmeanlegg sikres i alternativ 1 (hovedalternativet). Eldre- og omsorgsboliger er ikke et eget reguleringsformål som kan sikres i reguleringsplan/-bestemmelser, men inngår i boligreguleringen.

Samferdsel (Bydel 5 Frogner, Trafikketaten, Oslo havn KF, LO i Oslo, SVRØ, Color Line, Christiania Roklub, Sjølivets Gleder AS): Bydel Frogner ønsker at beslutningen om Fjordtrikk overprøves og at det i stedet utredes en T-baneforbindelse på Filipstad. Tilknytningen mellom Frogner og Filipstad bør være via parkdrag og turvei - uten trikk. Det må settes av tilstrekkelig antall parkeringsplasser for bil og plasser for bevegelseshemmede, samt sykkelplasser innenfor planområdet. Oslo havn KF påpeker at fergeterminalen må sikres kontinuerlig drift og at konsekvensene for fergevirksomheten skal være minimale.

LO i Oslo peker på havnas viktige rolle i transportpolitikken. LO ønsker at det avsettes tilstrekkelige arealer for å sikre drift og videreutvikling av fergeterminalene. Det må sikres løpende drift også i byggeperioden. Jernbanefunksjonene innenfor planområdet må ikke forringes, da det er akutt mangel på egnede

områder på Østlandet.

SVRØ er betenkt over forslaget om å flytte Hjortneskrysset vestover da dette medfører høye kostnader, nye bindinger for Vestkorridorplanleggingen, samt utfordringer i anleggsfasen da området er svært trangt.

Rom eiendom AS peker på at sporområdet nord for E18 er avhengig av avklaringer som kan ta flere år, og at det derfor ikke må skapes planavhengigheter mellom ulike planer nord/syd for E18. ROM ønsker å delta i plansamarbeid om Filipstad på basis av skriftlige avtaler.

Color Line AS uttaler at 1-skipsløsningene, som innebærer at det etableres ny pir som sekundærkai for ett cruiseskip, i tillegg til utenlandsfergene, er den mest akseptable.

Christiania Roklub er opptatt av nærheten mellom en eventuell ny cruisehavn og Kongen/roklubben og foreslår å anlegge en steinmolo som skiller cruisehavn fra Kongen og småbåthavna. Det pekes på de landskapsmessige konsekvensene av at ytterligere to cruiseskip legger til ved Frognerkilen.

Sjølivets Gleder AS ønsker å ivareta behovet for båtplasser. De betjener fritidsbåtflåten i indre Oslofjord og har investert betydelig i et moderne tank- og pumpeanlegg, det eneste i området som er landbasert.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Bydel Frogner: E18 i tunnel er en hovedpremiss for område-reguleringen. Planforslaget regulerer inn et terminalområde felt H1 og havneområde i sjø. Sistnevnte åpner for enten 2 store cruiseskip opptil 320 m, samt utenlandsferge eller ett stort skip og ett lite skip(120m), samt utenlandsferge. Løsningen for piren vil bli avklart i detaljreguleringsprosessen.

Det legges til rette for parkering i underjordiske parkeringsanlegg. Parkering for bevegelseshemmede ivaretas i tråd med Oslo kommunes parkeringsnormer. Norm for sykkelparkering foreslås.

Oslo Havn KF: Rammebetingelser for ferge- og cruise-terminalen er gjennomgått i samarbeid med Oslo Havn KF og Color Line. Øvrige rammebetingelser skal være felles i område- og detaljreguleringene. LO i Oslo: Planforslaget legger til grunn at videre drift og videreutvikling av fergeterminalen ivaretas. Det legges opp

til at jernbanefunksjonene flyttes på sikt når alternativ lokalisering er avklart, derfor reguleres jernbanearealet i tidsrekkefølge.

SVRØ: I etterkant av offentlig ettersyn er antall alternativ redusert og revidert, og lang tunnel og flytting av Hjortneskrysset er ikke lenger aktuelt.

Rom eiendom AS: Plan- og bygningsetaten har gjennomført parallell utarbeidelse av private detaljreguleringer og har samarbeidet tett med grunneierne om områdereguleringen. Grunneiernes interesser i planarbeidet er derfor godt sikret i planprosessen.

Color Line AS: Planforslaget åpner for både ett og to skipsløsning, i tillegg til utenlandsfergene. Christiania Roklub: For å redusere faren for skipspåstøt reguleres en undersjøisk skipsstøttsvoll i alternativ 1 (hovedalternativet) i forlengelsen av ny havnepir. Sjølivets Gleder: Det legges opp til fortsatt drift av småbåthavnen, dog vil den bli påvirket av anleggsgjennomføringen av E18 tunnel. Forslaget innebærer noe redusert areal til gjestehavn.

Kulturminner og kulturmiljø

(Byantikvaren): BYA viser til at området har funnpotensial for ikke registrerte automatiske fredete kulturminner. Det anbefales å søke Riksantikvaren om utsettelse av undersøkelsesplikten til realisering av tiltak. BYA minner om at kontakt mellom byen og fjorden / det overordnede landskapsrommet må sikres. Ytterligere utfyllinger frarådes i indre havnebasseng. Nyere tids kulturminner innenfor området omfatter kaifronter i granitt, kranbaner og pullerter. To kraner som er flyttet fra området bør tilbakeføres. Joh. Johansson bygget og Mohngården bør vurderes i det videre planarbeidet. BYA peker på at det utvidede planområdet inneholder eller grenser til nyere tids kulturminner med betydelig verdi.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Riksantikvaren har gitt utsatt undersøkelsesplikt etter kulturminnelovens § 9 til områdereguleringsforslaget, men reguleringsbestemmelsen om dette er møtt med innsigelse fra Riksantikvaren. Planforslaget legger til rette for at det ivaretas fysisk og visuell kontakt mellom byen og fjorden. Forslaget legger opp til å opprettholde deler av Joh. Johansson kaffebrenneri, kaifronter i granitt, kranbaner og pullerter. Mohngårdens plassering delvis innenfor Huitfeldts gates forlengelse skaper konflikt i forhold til å beholde bygningen. Mohngåden inngår derfor ikke i planforslaget. Det åpnes for at én kran kan tilbakeføres til Filipstadkaia.

7.3. Merknader til offentlig ettersyn

7.3.1 Innledning

Forslag til områderegulering ble lagt ut til offentlig ettersyn 13.2.2012. Fristen for å komme med uttalelse var satt til 26.3.2012. Høringsperioden ble senere utvidet, og ny frist ble satt til 11.5.2012. Høringsdokumentene ble offentliggjort på Plan- og bygningsetatens internettside, samt at det ble laget en egen presentasjon av planforslaget på internett. Ved fristens utløp var det innkommet 57 uttalelser.

7.3.2 Liste over uttalelser ved offentlig ettersyn

Alle uttalelser til offentlig ettersyn fremgår i sin helhet i et eget vedlegg: Høringsmerknader.

Bydeler:

1. Oslo kommune, Bydel Frogner, datert 3.4.2012, inklusiv Plansmias forslag, 26.4.2012 og 14.6.2012.

Kommunale etater:

2. Brann- og redningsetaten, datert 16.3.2012
3. Byantikvaren, datert 26.3.2012
4. Bymiljøetaten, datert 16.4.2012
5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, datert 20.4.2012
6. Kulturetaten, 9.3.2012
7. Omsorgsbygg Oslo KF, datert 19.3.2012
8. Renovasjonsetaten, 23.3.2012
9. Ruter AS, datert 28.3.2012
10. Småbåtutvalget, 22.3.2012
11. Undervisningsbygg, datert 28.3.2012
12. Utdanningsetaten, datert 22.3.2012
13. Vann- og avløpsetaten, datert 27.2.2012

Statlige instanser:

14. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, datert 23.3.2012 og 16.5.2013
15. Jernbaneverket, datert 26.3.2012
16. Kystverket Sørøst, datert 11.5.2012
17. NSB Plan, datert 12.4.2012
18. Oslo politidistrikt, datert 08.3.2012
19. Riksantikvaren, datert 11.5.2012
20. Statens Jernbanetilsyn, datert 21.3.2012
21. Statens vegvesen Region øst, datert 21.3.2012

Organisasjoner:

22. Aksjon Frognerstranda, datert 26.3.2012
23. Den tyske skole i Oslo, v/Hans Jacob Bull-Berg, datert 26.3.2012

24. Fortidsminneforeningen, datert 26.3.2012
25. Frogner Historielag, datert 21.3.2012
26. Frogner Høyre, 19.4.2012
27. Frogner Venstre, datert 17.4.2012
28. Idrettens Samarbeidsutvalg St.Hanshaugen v/ Bjørn Solheim, datert 26.3.2012
29. Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo, datert 7.5.2012
30. LO i Oslo, datert 12.4.2012
31. Logistikk- og transportindustriens landsforening, datert 20.3.2012
32. Norges Håndballforbund, datert 30.3.2012
33. Norges Naturvernforbund Oslo Vest, datert 16.4. og 26.4.2012
34. Oslo Aquapark, datert 4.4.2012
35. Oslofjordens Friluftsråd, datert 26.3.2012
36. Oslo seilforening, 26.11.2012
37. Plansmia v/Audun Torp, 10.4.2012
38. Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, datert 10.4. og 26.4.2012
39. Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Skarpsno/Gimle beboerforening, Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo, Oslo Byes Vel, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, 13.5.2013
40. Sameiet Nye Framnes Terrasse 1, datert 19.4.2012
41. Sameiet Observatorie terrasse 15 A-B, datert 10.4.2012
42. Sameiet Svoldergata 2, datert 26.3.2012
43. Stiftelsen Byens fornyelse, 22.2.2012

Private aktører:

44. Color Line AS, datert 20.4.2012
45. Engh, Leif J.A., datert 26.3.2012
46. Fleischer, Carl August, datert 19.4.2012
47. Gulden, Amund og Bjerkeseth, Viel Andersen, datert 21.3.2012
48. Kvandal, Eva, datert 11.4.2012
49. Lund Hagem arkitekter, datert 20.4.2012 og 26.3.2013
50. Mannheim, Erik Løvland, datert 20.4.2012
51. Nordvik, Hans Øivind (auctus), datert 26.3.2012
52. Oppegaard, Martin Hill, datert 26.3.2012
53. Oslo Cruise Network, datert 11.5.2012
54. Oslo Vei AS, datert 12.3.2012
55. Røger, Rosa Anne, datert 25.3.2012
56. Ølstad, Anne Marie, datert 25.3.2012
57. Oslo Havn KF og Rom Eiendom AS, datert 11.5.2012

7.3.3 Sammendrag av uttalelser ved offentlig ettersyn

Bydeler:

Bydel Frogner: Det er kommet inn tre merknader fra bydel Frogner, datert 03.4.2012 og 26.4.2012 og 14.6.2012.

Datert 03.04. til områdereguleringen: Bydelsutvalget (BU) ønsker E18 under bakken fra Aker Brygge til Bygdøy slik at Frognerstranda blir en grønn strandpromenade. Ønsker kort tunnel som muliggjør dette, og utredning om OPS (Offentlig / privat samarbeid) kan benyttes for å realisere dette utenfor Oslopakke 3. BU går i mot cruisehavn på Hjortnes, men ønsker stoppested for Bygdøyfergen. Ønsker analyse av virkninger av cruisehavn for småbåthavn, roklubb, støy/forurensning. Anbefaler ikke høyt hotell. BU mener beste løsning for trikketrasé er Filipstad allé, men foretrekker T-baneløsning fremfor trikk. Ønsker ikke høyder over 6-8 etasjer i boligområder, eller over 8 etasjer foran Tinkern, mener at høyder i randsoner må tilpasses eksisterende bebyggelse. Ønsker høyere boligandel, husbankfinansierte småleiligheter, skole med tre paralleller / 840 elever, flerbrukshall i tilknytning til skolen og svømmehall av internasjonal standard. BU er fornøyd med foreslått antall barnehageavdelinger, men ønsker større enheter og stor barnehage på Hjortnes i tidlig fase.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Gjeldende sikkerhetskrav gjør det krevende å finne en realiserbar forlengelse av tunnelen videre vestover. Det bør derfor utredes miljøavlastende og barrierebrytende tiltak for Frognerstranda. Plan- og bygningsetaten fraråder sterkt høyhuset i alternativ 2. Planforslaget legger til rette for både trikk og T-bane løsning på Filipstad. Etter offentlig ettersyn er byggehøyder noe redusert, med nedtrapping mot tilgrensende bebyggelse i nord og skolekapasiteten er økt til 840 elever.

Datert 14.06. Bydelsutvalget i Bydel Frogner: fattet 14.06.2012, sak 156/11 følgende vedtak: "Bydelsutvalget er kjent med det store behovet for flere ulike aktivitetstilbud for barn og ungdom, og vil støtte arbeidet med å få gjennomført ulike prosjekter, ved å fremme søknad om sentrale investeringsmidler. Eksempler på slike prosjekter er skatepark, sandvolleyballbane, ballbinge, street basket, lekeborg på Bygdøy mv. Bydelsutvalget vil nevne det forslag bydelen har kommet med i forhold til at egnede arealer på Filipstad brukes til fritidsaktiviteter spesielt for barn og unge, både før utbyggingen kommer i gang for fullt og etter

at den romslige strandpromenaden er etablert. "

Datert 26.04. til Plansmias forslag: BU støtter Plansmias forslag og ber om at det fremmes sammen med øvrige alternativer til politisk behandling. BU er positiv til plassering av fergeterminal, at cruisehavn tas ut, utbygging av T-bane og overdekket E18 og hvordan forslaget viderefører siktlinjer og tilpasser seg eksisterende bygningshøyder. BU ønsker innpasset barnehager, flerbrukshall, svømmeanlegg, utredninger av finansiering av infrastruktur og flytting av fergeterminal og av eventuell OPS-løsning.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Egnede arealer for fritidsaktiviteter for barn og unge ivaretas i planforslaget, blant annet i Brannskjærparken, og med areal til flerbrukshall og idrettsplass i tilknytning til skolen.

Etaten har vurdert innspillet fra Plansmia / Frogner bydel og konkludert med at det i stor grad er urealistisk, fordi det ikke løser de tunge, infrastrukturelle behovene. Dersom forslaget skal utredes som et fullverdig planforslag vil dette kreve nytt planprogram og utredninger av løsninger for vei og havneterminal, og med en tidshorisont for ferdigstilling av formelt planforslag på minimum 1,5 år.

Det foreligger bystyrevedtak om at det skal utredes utvidet cruisekapasitet i Oslo. Forslaget fra Plansmia viser kun fergeterminal. Plassering og utforming av terminalen forutsetter store terrenginngrep. Det henvises til Yokohama-terminalen, som er en ren passasjerterminal i motsetning til Hjortnes, som håndterer flere hundre tusen tonn gods i året. Til løsningen med E18 under bakken med åpen strekning på 200 meter har SvRø uttalt at dette ikke er tilstrekkelig lengde på åpen strekning mellom tunneler sett ut fra sikkerhetshensyn. Intensjonen om å skape forbindelser og siktlinjer som kobler byen og sjøen motvirkes i stor grad av at det tillates cruiseskip langs Filipstadkaia som blir liggende på tvers av siktlinjene.

Det vises for øvrig til planbeskrivelsens vedlegg: Høringsmerknader, der merknadene både er oppsummert og gjengitt i sin helhet.

Kommunale etater:

Det er innkommet 12 uttalelser fra kommunale etater. Etatene uttaler seg til sine fagområder:

Brann- og redningsetaten peker på at framkommelighet for utrykningskjøretøy må ivaretas, og behov for

videre planlegging og brannproblematikk i tilknytning til parkeringskjellere.

Byantikvaren (BYA) anser lang tunnel som det beste utgangspunktet for byutvikling. Foreslått havneterminal med nærhet til Bygdøy og utfyllinger i indre havnebasseng anses å være i strid med nasjonale kulturminneinteresser. Foreslåtte byggehøyder for høyhus/hotell og bebyggelse i Hans Jægers Kvartal frarådes, særlig ved Generaldirektørboligen. BYA mener at tilpasning til eksisterende by må forbedres, og at foreslått utnyttelse ligger over tålegrensen for området. Kaffebygget anbefales regulert til hensynssonebevaring. BYA fraråder poll av bevaringshensyn til kaifronter av granitt, og mener at kaiarealene i større grad bør benyttes til havnerelatert virksomhet.

Bymiljøetaten (BYM) fokuserer på miljøløsninger, satsningsområder og gir anbefalinger om tilrettelegging for barn og unge. Det vises til at offentlige arealer skal ha kvalitet i tråd med Oslo kommunes normer og regler, og at kvalitet må kunne opprettholdes over tid. BYM peker på at lang tunnel har konsekvenser lengre vest på Frognerstranda og at utfyllinger i sjø langs Frognerstranda må utredes bedre.

En standard flerbrukshall med noe utvidede funksjoner som servering og andre tilbud bør minimum være 2000 m². Svømmehall og flerbrukshall krever til sammen ca. 3500m² BRA.

Det anbefales overordnet plan for vegetasjon og treplanting på offentlige arealer. Inntil Fjordtrikken er etablert, foreslås høyere parkeringsdekning enn kommunens parkeringsnorm for tett by, i form av midlertidige plasser på terreng som senere kan fjernes. Det pekes på at området i dag, med E18 i dagen, er lite egnet for skole, barnehage og boliger, og at lang tunnel gir positive virkninger for luftforurensning og støy.

Eiendoms og byfornyelsesetaten (EBY) anbefaler en analyse av hvordan et utbyggingsvolum på 450 000 m² BRA påvirker friarealer og utomhusarealer m.v. samt hva en økning av utbyggingsvolumet utover 450 000m² ville kunne gi av antall boliger, funksjoner og konsekvenser for miljø. Prosjektets nøkkelfaktor er finansiering og gjennomføring av E18 i tunell. Kostnadsoverslagene for kort tunell viser at det er realistisk at grunneierne, innenfor pbls rammer, kan bidra med en vesentlig del av finansieringen. EBY anbefaler at lang tunnel ikke medtas videre med mindre det kan framskaffes offentlig finansiering for differansen mellom kort og lang tunnel. EBY støtter at området

bør vel selvforsynt med handel men stiller spørsmål ved begrensning av størrelsen på forretnings- og bevertningssteder.

Det pekes på behov for å måle områdeplanens miljøprestasjon, for eksempel benytte BREEAM Communities / vurdere tilknytning mot FutureBuilt. EBY mener detaljerte beskrivelser av offentlige tiltak bør fjernes fra bestemmelsene på områdereguleringsnivå og at det heller henvises til detaljering gjennom Veiledende plan for offentlige rom, VPOR, detaljreguleringer og utbyggingsavtaler.

Kulturetaten (KUL) anbefaler utarbeidet en overordnet kunstplan. Planlegging og gjennomføring av kunst bør skje samtidig med øvrig planlegging og gjennomføring. Det anbefales en etablering av filial for Deichmanske bibliotek i tilknytning til planlagt skole.

Omsorgsbygg Oslo KF (OBY) er kritiske til at barnehager får store deler av utearealene anlagt på tak, får lokalisering nær fergeterminalen og at det ikke etableres barnehage i Hans Jægers Kvartal i grunneiernes alternativ. Behovet for omsorgsboliger og sykehjem er økende og det bes om en vurdering av arealer avsatt til privat tjenesteyting, kultur, idretts- og treningssentre kan utvides for å dekke ulike typer omsorgsformål.

Renovasjonsetaten (REN) anbefaler tilrettelegging for avfallsug, nedgravde løsninger, mini gjenbruksstasjoner og systemer som skiller nærings- og husholdningsavfall.

Ruter AS anbefaler at det planlegges videre for fjordtrikk selv om det foreligger andre muligheter og strategier for kollektivtransport, f. eks Fornebubanen. Ruter viser til pågående planlegging av Ring 1 og arbeid for økt framkommelighet for kollektivtrafikk, med fokus på buss. Det anbefales at buss pendellinjer gis økt framkommelighet og at lokale busslinjer 21 og 54 forlenges inn til området. Ruter støtter 2-skipsløsningen som ikke begrenser handlingsrommet for fjordtrikken. Lokalfergebetjening av området er med i Ruters arbeid med båtstrategi og forventes ferdig sommeren 2012.

Småbåttutvalget mener at cruisehavn er i konflikt med småbåthavner og utgjør en fare for ulykker. Utfyllinger påvirker eksisterende småbåthavner og frarådes. Det anbefales 100-150 nye småbåtplasser langs Filipstadkaia.

Undervisningsbygg (UBF) mener at ny skole bør

dimensjoneres for 840 elever, og at avsatt bruksareal økes til 9 000 m² BRA. Midtområdet gir en sentral lokalisering i forhold til boligene og gir den korteste og tryggeste skoleveien. UBF er positiv til rekkefølgekrav som regulerer forholdet mellom bygging av boliger og skole.

Utdanningsetaten (UDE) mener at skole bør dimensjoneres for 840 elever, og at lokalisering i Midtområdet er fornuftig. UDE stiller ikke krav til minimum m² uteareal pr elev, men tilråder at strenge kvalitetskrav til opparbeidelsen av utearealene.

Vann- og avløpsetaten (VAV) orienterer om forutsetninger og etapper som må ivaretas i forhold til eksisterende ledningsnett under utbyggingen. Løsninger for flomavrenning og annen infrastruktur i Nordområdet er nødvendig. Overvann anbefales nyttelokalitet.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Tunnel: Ut fra økonomiske rammer i Oslopakke 3 videreføres ikke lang tunnel.

Utfyllinger: Det er toskipspiren som medfører de største utfyllingene, men løsningen ses opp mot Akershusstranda som da vil kunne avlastes og de verneverdige granittkaiene og kulturmiljøet ved Akershus festning vil kunne skånes. Endelig valg mellom ett- og toskipspir gjøres i detaljreguleringen.

Kaffebygget: Det er tatt høyde for at kaffebygget kan bevares. Dersom bygget rives, kan det ikke oppføres et bygg med tilsvarende byggehøyder.

Kaiarealer og poll: Kaiene reguleres med hensikt å dempe det industrielle preget langs sjøfronten og åpne for allmenn tilgjengelighet. Pollen i alternativ 1 er en forlengelse av kanalen på Tjuvholmen, vil trekke fjorden inn i området og tilføre området kvalitet.

Byggehøyder: Det er bare alternativ 2 som tilrettelegger for høyhus, PBE fraråder dette sterkt. Byggehøyder ved Generaldirektørboligen er redusert/nedtrappet etter offentlig ettersyn.

Småbåter: Når det gjelder småbåthavna og forholdet til cruisehavna forholder Plan- og bygningsetaten seg til vurderinger gjort i ROS analysen, der det framkommer at det er lite sannsynlig at småbåter kolliderer med store cruiseskip.

Det vises for øvrig til planbeskrivelsens vedlegg: Høringsmerknader, der merknadene både er oppsummert og gjengitt i sin helhet.

Statlige instanser:

Det er innkommet 8 uttalelser fra statlige instanser. 4 av disse fremmer innsigelse. Det har vært gjennomført egne prosesser mellom PBE den enkelte innsigelsesmyndighet i perioden fra våren 2012 til våren 2013. De konkrete resultatene av disse prosessene fremkommer i skjema under kapittel 7.5, statlige innsigelser.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus støtter planforslaget mht: foreslått streng parkeringsnorm, tilrettelegging for to cruiseskip på Hjortnes, balansering av effektiv utnyttelse og hensynet til eksisterende bystruktur. Ønsker strenge krav til sykkeltrasé langs Frognerstranda.

Jernbaneverket fremmer innsigelse til planforslaget. Innsigelsen er utformet i 5 hovedpunkter:

1. JBV krever presisering av bestemmelse for området regulert i tidsrekkefølge slik at det sikres at nye arealformål først kan tre i kraft når flytting av jernbanevirksomheten er gjennomført, samt at Jernbaneverket er rette myndighet til å utløse nye arealformål.
2. Det kreves supplering av bestemmelsen for lokkoverbygging med vilkår om at konsekvenser av lokkoverbygging skal være avklart, og krav til detaljregulering/retningslinjer, ved lokkoverbygging.
3. Det kreves supplering av bestemmelsen for bro for sporveg for å sikre tilstrekkelig høyde til ledningsanlegg iht forskrift.
4. JBV krever nytt rekkefølgekrav om opparbeidelse av Park/grøntstruktur i P3, P4 og P7.
5. Det kreves justering av formålsgrenser på plankart mellom jernbane og veg/sporvogn.

Plan- og bygningsetatens kommentar: JBV har i brev datert 26.2.2013 bekreftet at JBV's krav er tilfredsstillende innarbeidet i områdereguleringens kart og bestemmelser.

Kystverket Sørøst fremmer innsigelse til planforslaget. Innsigelsen er utformet i 3 hovedpunkter og opprettholdes inntil:

1. Foreslåtte løsningene for ferge-/cruisehavn er videre

utredet areal- og funksjonsmessig.

2. Det er redegjort for hvorvidt havnekapitalen kan benyttes til å finansiere tunnelutbygging.

3. Det er redegjort for konsekvenser for havnedriften i anleggsperioden er utredet.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Kystverket har i brev 10.4.2013 bekreftet at de trekker innsigelsens punkt 1 og 3, men avventer avklaring med Eiendoms- og byfornyelsesetaten når det gjelder punkt 2.

NSB Plan forutsetter at nåværende arealer til verksted og hensetting av tog ivaretas inntil nye løsninger foreligger.

Riksantikvaren fremmer innsigelse til planforslaget i 6 hovedpunkter:

1. Til plassering og utforming av havneanlegg og terminal for cruiseskip.

2. Foreslåtte utfyllinger i Frognerkilen.

3. Bygningshøyder tilstøtende GD-boligen/ Munkedamskrysset.

4. Innsnevring av gateløp mot fjorden (Bokkens Plass og Kaffegata).

5. Foreslåtte siktforbindelser fra Tinkern mot fjorden.

6. Foreslått bestemmelse som gjelder arkeologiske forhold.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Riksantikvaren har i sitt brev av 19.4.2013 meddelt at innsigelsens punkt 3, 4 og 5 trekkes, mens punkt 1, 2, og 6 står.

Statens vegvesen Region øst fremmer innsigelse til planforslaget. Innsigelsene er utformet i følgende 7 hovedpunkter:

1-2. Lang og kort tunnelforlengelse.

3. Ring 1 og adkomstveier S7 og S8. Da Ring 1 skal være hovedgate, hovedåre for buss, beredskapsvei og ha fordelerrolle for biltrafikk, ønsker SvRø færrest mulige kryss. SvRø fremholder at adkomstveiene S7 og S8 gir dårligere trafiksikkerhet og framkommelighet.

4. Teknisk detaljplan for Ring 1 må utarbeides og god-

kjennes av Statens vegvesen.

5. Trikktrasé. SvRø påpeker at trikketraseen krysser Ring 1 og hovedsykkelveien flere steder og at kryssingene må vurderes både med hensyn til trafiksikkerhet og avvikling på Ring 1 og hovedsykkelveien. I tillegg til dette fremholder SvRø at midtstilt trikk i Ring 1 bør vurderes.

6. Hovedsykkelvei. SvRø krever breddekrav på 5 meter i bestemmelsene, at traséer for fotgjengere (helst minimum fire meter) og syklistar skilles fysisk og at sykkelveien krysser terminaladkomsten fra Hjortneskrysset planskilt.

7. Anleggsperioden. SvRø krever at tilstrekkelige arealer til midlertidig omlegging av E18, Ring 1 og hovedsykkelvei samt at tilfredsstillende atkomst til fergeterminalen dokumenteres.

SVRØ har uttalt at de først kan frafalle sin innsigelse når teknisk detaljplan er godkjent hos dem. Denne godkjenningen forutsetter at fravikssøknader er godkjent av Vegdirektoratet. Dette kan tidligst foreligge sommeren 2014, ut fra det vi nå kjenner til av fremdrift.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Innsigelsen knyttet til lang tunnelforbindelse er ikke lenger relevant siden dette alternativet ikke lenger er etatens anbefalte forslag. Når det gjelder kryssene benevnt som S7 og S8 langs Ring 1, så mener Plan- og bygningsetaten at disse er helt grunnleggende i område-reguleringen for å oppnå tilfredsstillende trafiksituasjon i lokalgatene på Filipstad. Utredninger som Plan- og bygningsetaten har fått utført etter offentlig ettersyn viser at trafiksikkerhet og avvikling ved trikkens kryssing av Ring 1 og hovedsykkelvei blir forsvarlig ivaretatt. Når det gjelder hovedsykkelvei og breddekrav på fem meter og krav om fysisk skille mellom gående og syklende og planskilt føring av hovedsykkelveien forbi terminaladkomsten, så er dette imøtekommet og tatt inn i områdereguleringen.

Faseplanene fra høringsrunden er revidert slik at adkomst til fergeterminalen er sikret i anleggsperioden. Arealbehovet til SvRø i anleggsperioden gjennomgått på ny og kvalitetssikret.

Organisasjoner:

Det er innkommet 18 uttalelser fra ulike organisasjoner, i hovedsak stiftelser, råd, forbund, utvalg, sameier og velforeninger med nær tilknytning til eller inter-

interesser innenfor området. Noen mener at omkringliggende bydel ikke er tatt hensyn til. Dette gjelder i hovedsak byggehøyder (spesielt Hans Jægers Kvartal og Framnes Plass), siktlinjer fra bakenforliggende by og nedtrapping til eksisterende bebyggelse. Det pekes på manglende illustrasjoner i gatenivå fra byen bak samt sol- og skyggestudier for vinterhalvåret. Mange uttaler at planområdet burde vært utvidet videre mot Frognerstranda. Frogner Høyre, Frogner Venstre, Ruseløkkka/ Skillebekk beboerforening, Naturvernforbundet i Oslo Vest og LO i Oslo støtter Plansmias innspill, og ønsker politisk behandling av dette. Flere av organisasjonene (6) er imot et høyhus/ signalbygg på 33 etasjer, og flere bemerker at byggehøydene må reduseres. Bare Logistikk- og transportindustriens landsforening stiller seg bak høyhuset. LO i Oslo uttaler at de støtter alternativ K1, som innebærer kort tunnelforlengelse og 1-skips cruiseløsning.

Meningene om cruiseterminal er delt. Frogner Høyre går imot både 1- og 2-skips-løsningen, og støtter Plansmias innspill. Andre påpeker terminalens store omfang, og er kritiske til mer utfylling i sjø. Fortidsminneforeningen ønsker ikke cruiseskips-anløp på Akershusneset, mens Oslofjordens friluftsråd ønsker færrest mulig anløpssteder (men ønsker ikke utfyllinger i sjø). Sameier og beboerforeninger ønsker 1 cruiseskip og at fergeterminalen utfases på sikt til Akershusneset. Andre bemerker terminalens forhold til boligområdet, Hjortnesbuens barrierevirkning i K1, behov og kostnader knyttet til ny cruiseterminal.

Flere har merknader til uavklarte planer for offentlig infrastruktur / kollektivløsninger (T-bane). Flere ønsker lang tunnel, men ikke på bekostning av fremtidige løsninger langs Frognerstranda. Logistikk- og transportindustriens landsforening er imot lang tunnel, mens Frogner Høyre ønsker overbygget E18 som fortsetter i tunnel/senketunnel. Frogner Venstre ønsker ikke trikketrasé gjennom området av hensyn til grøntområdene. Sameiet Observatorie Terrasse 15 A-B mener at Brannskjærparken blir lite tilgjengelig med plassering i områdets ytterkant, mens Oslo friluftsråd støtter L2 som gir parken størst areal. Flere bemerker at Tinkern bør bevares, eventuelt utvidets og at kontakten til sjøen må opprettholdes.

Private aktører:

Det er innkommet 16 uttalelser fra private aktører, stort sett fra naboer eller private aktører som har næringsinteresser innenfor planområdet, og også en merknad fra Plansmia. Det er noen gjennomgående temaer i uttalelsene:

Byggehøyder og utnyttelse mener mange er satt for høyt. Flere har merknader til at planforslaget ikke forholder seg til bakenforliggende by mht nedtrapping, utsyn og siktlinjer. Noen påpeker at sol- og skyggestudiene vil bli mangelfulle i vinterhalvåret.

Mange bemerker uavklart infrastruktur- og kollektiv-løsning i og gjennom området, og flere ønsker T-bane.

Ny cruise- og fergeterminal er et gjennomgående tema, og gjelder spesielt barrierevirkningen (arealbruk) og utfyllinger i sjø. Det stilles spørsmål ved økt trafikk-avvikling og ytterligere privatisering av havneområdet ved etablering av ny ferge- og cruisekai. Ingen, bortsett fra Color Line, støtter høyhus på 33 etasjer ved Hjortnesbuen. Mange stiller spørsmål ved sikkerhet for småbåter i Frognerkilen ved etablering av ny terminal.

Tinkern og Brannskjærparken er også gjennomgående tema. Flere har bemerket at Tinkern må bevares som den er i dag, og at den fremstår bearbeidet og asfaltert i planforslaget. Siktlinjer fra Tinkern og sjøkontakten forringes i planforslaget. Flere peker på Brannskjærparkens plassering og mener den vil bli vær- og vindutsatt, og stiller spørsmål ved parkens egnethet for helårsbruk. Flere mener at planområdet må utvides og at Frognerkilen må medtas.

Plansmia foreslår å flytte og overbygge fergeterminalen med en park til området innenfor "Vorta" og å legge E18 under bakken langs Frognerstranda. Frognerstranda er vist som et sammenhengende grøntdrag med forbindelse over Tinkern med terminaler og trafikkarealer under lokk. Deres merknad er grundigere beskrevet i punkt 7.3.4 Sammendrag av merknad fra Plansmia med Plan- og bygningsetatens kommentar.

Det er også innkommet generelle bemerkninger om planprosessen og for kort høringsfrist. Flere mener at planforslaget er for komplekst, kan forstås kun av fagfolk og at det har vært mangel på medvirkning i prosessen.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Bygningshøydene er justert noe etter offentlig ettersyn og ligger nå i hovedsak på 5-7 etasjer, men går opp til 8-10 etasjer enkelte steder. Bygningshøydene er tilpasset de ulike naboområdene. Hans Jægers Kvartal har de høyeste byggehøydene da området danner en overgang fra Aker Brygge og Tjuvholmen med tilsvarende høyder.

Alternativ 2 legger opp til noe høyere byggehøyder i

Hans Jægers kvartal og Framnes Plass, samt et høyhus ved Hjortnes. PBE fraråder sterkt høyhuset, men legger det etter grunneiernes ønske fram som et planalternativ, til politisk behandling.

Siktlinjer fra bakenforliggende by og nedtrapping av bebyggelse mot nabobebyggelse og sjøen er i stor grad ivarettatt. Der er gjort justeringer med nedtrapping av bebyggelse etter offentlig ettersyn, blant annet ved Munkedamskrysset og Generaldirektørboligen. Det er også laget supplerende illustrasjoner i øyenhøyde og sol- og skyggestudie for vinterhalvåret. Fjordbyplanen har definert delområdene i Fjordbyen og planavgrensingen er gjort på bakgrunn av dette. Frognerstranda planlegges i egen prosess.

Plansmias merknad til områdereguleringen vil følge saken til politisk behandling, men dersom forslaget skal utredes som et fullverdig planforslag vil dette kreve omfattende utredninger blant annet knyttet til infrastrukturelle tiltak, med en tidshorisont for ferdigstilling av formelt planforslag på minimum 1,5 år.

Etatens planforslag etter offentlig ettersyn mulig- gjør både ett- og toskipspir for cruise, endelig valg gjøres ved detaljreguleringen og etter at statlige myndigheter har uttalt seg til mulig cruiseløsning ved Akershusstranda. Ved dimensjonering av terminalområdet er det lagt vekt på å utforme en kompakt og arealeffektiv løsning. Utfylling i sjø ved etablering av cruise- spir må ses i sammenheng med hvilke konsekvenser som påføres området ved Akershusneset ved valg av ettskipspir på Hjortnes. Uansett cruiseløsning vil fergeterminalen på Hjortnes ha Hjortnesbuen som en skjerm mellom terminalen og byen.

Planen legger til rette for både trikk og T-bane på Filipstad. Lang tunnel anses ikke lenger som gjennom- førbar, og planarbeidet for dette videreføres derfor ikke.

Brannskjærparken vil ha god tilgjengelighet både for gående og syklende via Havnepromenaden og med Fjordtrikk og lokalbåt som kan få stoppe- sted på Filipstadbrygga. Tinkern sikres som park og kontakten til sjøen forsterkes via Framnes bru, som er tilført planen etter offentlig ettersyn og via Framnesallmenningen.

Grunneiere – Oslo Havn KF og ROM eiendom AS: Oslo Havn KF (HAV) og ROM eiendom AS (ROM) har avgitt en felles uttalelse til områdereguleringen

(K1B2012). HAV og ROM mener at: Kort tunnello- sning er mulig å realisere, trikken krysser E18 i plan og plan- området syd for E18 kan realiseres før tunnel bygges. Omkjøring/anleggsfase på nordsiden anbefales utredet før planen oversendes til politisk behand- ling. Utviklingen for Hjortnes med fergeterminal, Hans Jægers Kvartal og store deler av midtområdet er ikke avhengig av ny E18 i tunnel. Ny fergetermi- nal på Hjortnes må planlegges for kontinuerlig drift. Atkomsten må revideres. Det er enda ikke avgjort om snuhavnsanløp skal legges til Vippetangen eller Hjortnes. HAV's forslag for Filipstad er kostnads- beregnet til 310 mill. kr og innebærer en større cruise- kai på Vippetangen i tillegg. PBE's forslag er beregnet til 690-790 mill kr og vurderes som urealistisk.

Det anslås at området totalt kan utnyttes med 470 000 m² BRA. Et signalbygg på Filipstad vil markere den tette bykjernens utbredelse. PBEs maksimums- og minimumsgrenser for ulike formål kan hindre ønsket etablering og utforming. Det mangler en vurdering av størrelsen på handel for å betjene området slik at det fremstår som et godt tilbud. Trafikkutredningen påviser ikke at skole i Midtområdet gir tryggere skolevei.

Bredden på kaiarealer langs Filipstadkaia må være 20 meter. Behov for en landingsplass for helikopter for akuttformål på kaia med minste arealbehov på 30 x 30 meter. Krav om etablering av poll i HJK gir et stort inngrep i både blokkmurskai og kranbaner uten at konsekvensene for verneverdiene problematiseres. Allmenningene er tillagt for stor vekt i planarbeidet / fått for stor betydning for plangrepet.

Det hevdes at parkeringsnorm avviker fra Fjordbyplanen og er strengere enn Bjørvika og Sørenga. Hensynssone for felles planlegging ønskes ikke for Midt- og Nordområdet.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Grunneiernes felles uttalelse til offentlig ettersyn, K1B2012, er i etterkant av høringsrunden videreutviklet til planfor- slagets alternativ 2. Av sentrale forskjeller mellom alternativ 2 og hovedalternativet, alternativ 1, er først og fremst: sikring av boligkvalitet, parkeringsnorm, byggehøyder og rekkefølgebestemmelser, inkludert for E18. Det vises for øvrig til grundigere beskrivelse av forskjellene i kapittel 11, Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaling.

7.3.4 Sammendrag av merknad fra Plansmia

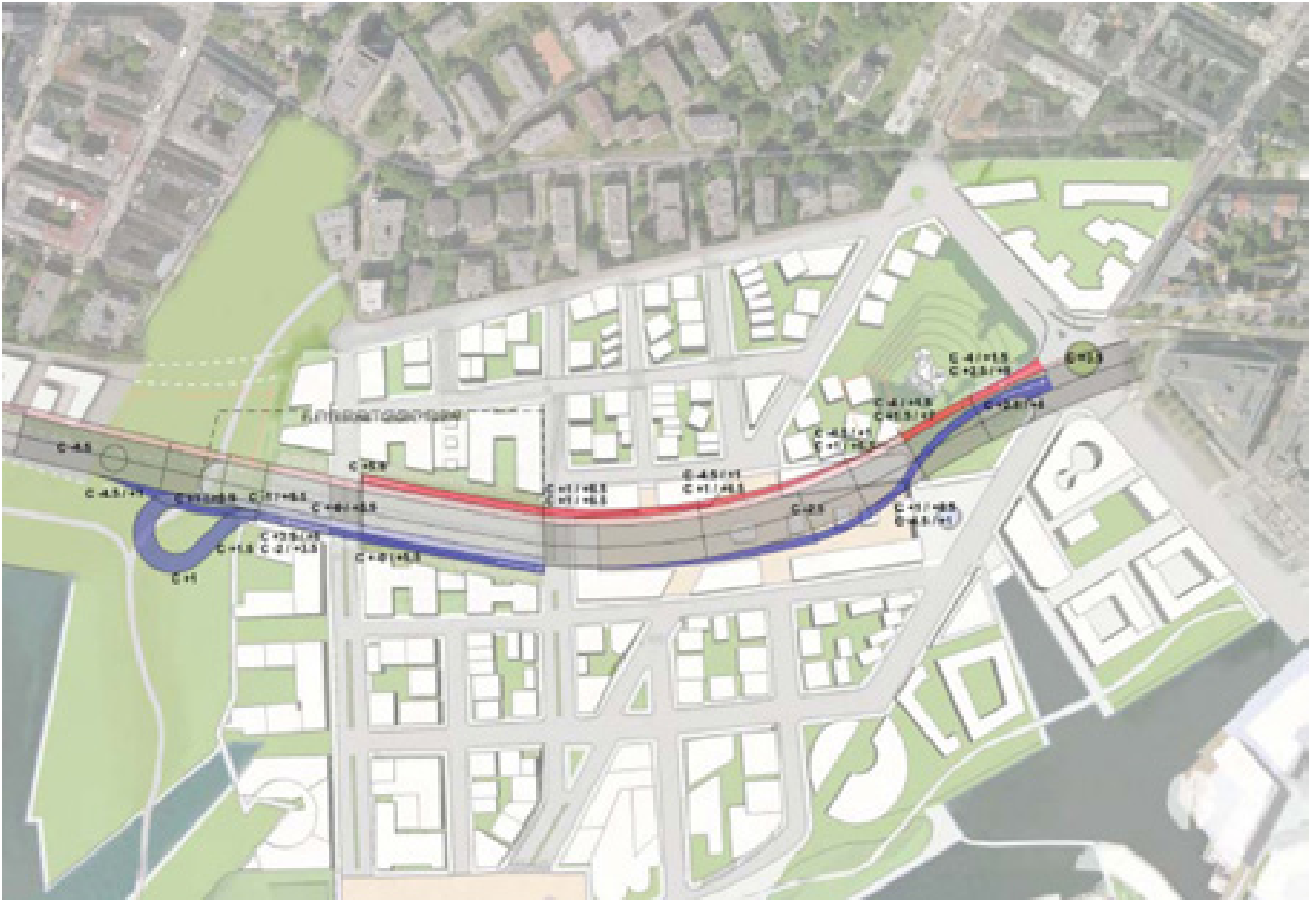
Plansmia har sendt inn en merknad til Plan- og bygningsetatens (PBEs) områderegulering på Filipstad som er utarbeidet av Niels Torp arkitekter og arkitekt Arne Sødal i samarbeid med lokale beboere, Skarpsno og Gimle vel. Frogner Høyre og Frogner Venstre, Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Naturvernforbundet Oslo vest og LO i Oslo har i sin uttalelse til offentlig ettersyn, gitt støtte til Plansmias merknad. Plansmia fikk utsatt høringsfrist og etaten mottok materiale datert 10.4.2012 via Bydel Frogner. I tillegg er det innlevert revisjoner og suppleringer til merknaden og det er avholdt møte med PBE for å få planinnspillet presentert. Beskrivelsen nedenfor bygger på hoveddokumenter fra Plansmia datert 18.12.2012 og "revidert rapport og trafikkkløsnings" datert 31 mai 2012 og suppleringer datert 26 oktober 2012. PBE har, siden Bydel Frogner ber om at Plansmias merknad legges til grunn for videre

arbeid med området, innhentet uttalelser til Plansmias merknad fra Statens vegvesen (SvRø) og innspill fra Oslo Havn KF (HAV).

Merknaden er basert på to sentrale forutsetninger:

1. Fergeterminalen (Color Line) flyttes sørover til området innenfor Brannskjærtangen "Vorta" og overbygges med en park. Det vises et sammenhengende grøntdrag fra både Tinkern og Frognerstranda. I Plansmias merknad vises det til Yokohamaterminalen, Osanbashi Pier i Japan, og Shanghai Port International Cruise Terminal i Kina. Dette er eksempler på havne-terminaler som er overdekket av et lokk som benyttes til park/byrom. Filipstadkaia angis benyttet til ett mellomstort cruiseskip.
2. E18 under terreng. E18 motorveien legges delvis i tunnel gjennom Filipstad, men tunnelen forlenges til også hele Frognerstranda.





pb_ 7.3.4-2

Plansmias illustrasjon av motorveisystemet, med flettesone i dagslys, datert 18.12.12

Parklokk:

Materialet viser to store parklokk: Et parkdrag på 40 000 m² som strekker seg fra Tinkern, på lokk over E18 og fram til en ny kanal som skille til parklokket over en framtidig cruise- og fergeterminal på syd og vest siden som utgjør 60 000 m². I materialet anslås det kostnader på omkring NOK 136 mill i forbindelse med parkarealer anlagt over parkeringsdekker. Merknaden er basert på to sentrale forutsetninger:

Byplangrep:

Det vises et rutenett med gater i nord/syd og øst/vestlig retning med bebyggelse i regulære kvartaler. "Rutemønsteret" brytes der to diagonale gater forlenges inn i området; Parkveien og Huitfeldts gate. Det vektlegges å lage sikt gjennom byen via mange gateløp.

Trafikk:

Det er ikke fremlagt noen utdypende beskrivelser av trafikksystemet, slik at forståelsen av det er basert på de tegningene som foreligger. Det er usikkert om trafikksystemet er riktig presentert.

E18 traséen er i all hovedsak overdekket, men med en åpen strekning på 200 meter på Filipstad, der det i følge tegningsgrunnlaget er lagt inn av- og påkjøringsramper til E18 retning øst. Det er vist en på/avkjøring fra Ring 1 til E18 i retning fra/til vest via et tunnelinnslag fra Munkedamskrysset under Generaldirektørboligen/parken. På/avkjøring fra Ring 1 til E18 mot øst er lagt midt på Filipstadområdet. Alle av/påkjøringsfelt forutsettes delvis lagt i tunnel.

Plansmias forslag legger opp til T-bane under torget som er lokalisert over dagens E18 trase. Det er tiltenkt at vei og T-bane kan føres i samme tunnel, men i ulike plan.

Boliger:

Boliger er vist i forholdsvis små kvartaler med bebyggelse opp til 6-8 etasjer.

Sosial infrastruktur:

Skole er vist i parken som omgir Generaldirektør-



pb_ 7.3.4-3

Illustrasjon/luftperspektiv hentet fra Plansmias innspill, datert 18.12.2012.

boligen sammen med en flerbrukshall. Skolen står anført med 20 000 m² tomtestørrelse og vil være dimensjonert for 840 elever.

Plan- og bygningsetatens kommentar til Plansmias merknad:

Trafikk

Plan- og bygningsetaten ser positive elementer i merknadens fokus på rekreasjonsarealer langs Frognerstranda og den grønne forbindelsen fra Tinkern til området ved sjøen. Etaten har selv lagt vekt på å sikre god forbindelse fra Tinkern til det nye utbyggingsområdet med en parkbro, kalt Framnes bro med parklokk. En sammenhengende grønn forbindelse fra Tinkern forutsetter derimot at funksjoner for Color Line og parkering legges under terreng, og at jernbanevirksomheten er fjernet. Dette forutsetter terrenginngrep med omfattende utgraving og heving av eksisterende terreng.

Det er flere problemstillinger som reises og som ikke er løst i Plansmias innspill – særlig teknisk, økonomisk og logistikkmessig. Det vil være behov for konsekvensutredning for å finne svar på om det er gjennomførbart og om det har samfunnsmessig og miljømessig positiv effekt. Etaten er kritisk til omfanget og ser uløste terrengproblemstillinger knyttet til overgang fra loka-

mot tilstøtende boligområder. Bebyggelse oppå lokket over E18, er konstruksjonsteknisk krevende og kommer i motstrid med SvRø's restriksjoner og regelverk for bebyggelse anlagt over deres tunneler.

Byplangrep:

Plan- og bygningsetaten ser flere ulemper ved byplangrepet selv om hensikten er god. Etaten ser prinsippet om å flytte fergeterminalen vekk fra E18 ut på landodden nærmest fjorden som grunnleggende feil. Med dette grepet vil man beslaglegge et viktig rekreasjonsområde med tekniske fergeinstallasjoner og trekke atkomsttrafikk til og fra terminalen gjennom de nye boliggatene. Det store antallet gater beslaglegger i tillegg en stor andel av arealet og legger stramme rammer og begrensninger på byggeområdene. Dette medfører igjen at kvartalene blir små og gir dårlige utearealer og utformingsmuligheter for bebyggelsen.

Intensjonen om å skape flere forbindelser og siktlinjer som sammenkobler byen bak og sjøen motvirkes i stor grad av at cruiseskip langs Filipstadkaia blir liggende på tvers av retningen for siktlinjene. Dette er en situasjon som tilsvarer dagens reservekai for cruiseskip om sommeren, som sperrer Filipstad inne bak skipene langs Filipstadkaia. Cruiseskipsanløp krever inngjerding og terrorsikring og lar seg derfor dårlig kombinere med havnepromenaden langs Filipstadkaia.

Cruiseskip i umiddelbar nærhet til den nye bebyggelsen på Tjuvholmen er svært lite ønskelig.

Terminalens overbygde park som i flere situasjoner utgjør et høydedrag vist opp mot c +10, vil og motvirke intensjonen om flere sikotlinjer. Etaten stiller spørsmål ved om kote 10 er tilstrekkelig høyt for å gi de nødvendige frihøydene i trafikkområdene under lokket, og sikre anlegget mot havnivåstigning og springflo. Fra store deler av Filipstad vil man ikke kunne se over denne vollen til fjordlandskapet, når man beveger seg rundt i gatene.

Etaten er usikker på om de angitte totalt 430 000 m² BTA ligger innenfor områdereguleringens planavgrensning, eller er basert på utbygging langs Frognerstranda og i nabokvartaler mot nordøst, altså utenfor planområdet.

Trafikk, ferge og cruise:

Plansmias merknad med senketunnel under Frognerkilen er et frapperende, men meget omfattende grep som er teknisk og sikkerhetsmessig vurdert av Statens vegvesen. Det er flere forhold som er krevende, ikke minst i fht. ulike vegtekniske forskrifter. Prosjektet er også økonomisk krevende jfr. SvRø's innsigelse mot lang tunnel i områdereguleringen, som er et langt mindre omfattende konsept.

Lokalisering av den illustrerte åpne strekningen for E18 midt i planområdet, er uheldig da den vil gi betydelig luftforurensing og støy til byutviklingsområdet, selv om det er lagt inn bufferbebyggelse med kontor og næring som vil skjerme de nærliggende boligene noe. SvRø anser ikke 200 m som sikkerhetsmessig tilstrekkelig åpen strekning mellom tunneler, de har tidligere angitt 500 meter som minste akseptable lengde.

Med på-/avkjøring fra Ring 1 til E18 i retning vest fra Munkedamskrysset og på-/avkjøring fra Ring 1 til E18 retning øst lagt midt på Filipstadområdet blir avstanden mellom de to påkjøringssystemene for kort, og vil ikke kunne fungere trafikksikkerhetsmessig, ikke minst siden vekslingssystemet ligger i tunnel. Det er mulig at tanken er at rampene går i egne tunneler over og under hovedløpet for E18 men det er ikke lesbart av tegningene. Alle på-/avkjøringsfelt forutsettes for øvrig delvis lagt i tunnel. Løsninger med vekslingssystemer i tunnel defineres som "kryss i tunnel" og regnes som et vesentlig fravik fra de statlige veiforskriftene.

Lokal gatetraffikk på Filipstadområdet vil øke.

Lokalgater vil lede trafikk inn i området og all vestrettet trafikk fra fergeterminalen må først sendes østover gjennom lokalgatene tilbake til Munkedamskrysset, som dermed får økt tungtrafikkbelastning før den igjen kan svinge mot vest inn på motorveien. Løsningene skaper opphoping av trafikk og negativ virkning for både Filipstad og byen for øvrig, nord og øst for Filipstad.

Plan- og bygningsetaten er kritisk til lokalisering av tunnelinngangen ved Generaldirektørboligen (GD- boligen). Tunnelinnslaget innebærer store terrenginngrep som ikke er forenlig med den GD-boligen og parken, som begge er regulert til spesialområdebevaring.

Plansmias merknad viser at området gjennomskjæres av åpne gater. Dette vil åpne for bilkjøring, miljøulempere og økt trafikk gjennom området og i byområdene nord og øst for Filipstad. Deler av bolig gatene vil bli atkomst for biler og trailere til ferge- og cruiseterminalen. Det er ellers vanskelig å få gode vekstvilkår for grønnstruktur når store deler av parken skal etableres på lokk over andre anlegg.

Fjordtrikken vises ikke i forslaget.

Havneterminalen:

Merknaden fra Plansmia viser til Yokohama terminalen, og Shanghai terminalen, som begge er rene passasjerterminaler med parkeringshus for personbiler. Kapasitet ved Yokohama terminalen tillater inntil 4 mellomstore eller 2 store cruiseskip til kai samtidig og ved Shanghai terminalen inntil 3 mellomstore cruiseskip samtidig.

Hjortnes terminalen skal i tillegg til passasjerer også håndtere store godsmengder, ca 300 000 tonn gods i året, og det foreslåtte parklokket kan derfor trolig ikke fungere for godstrafikk, -logistikk og Color Lines funksjoner. Også sikkerhetsmessig er lokket over terminalområdet en stor utfordring. Videre vil en angitt maks høyde på c + 10 kombinert med 3 kjørbare dekker medføre en gjennomsnittlig frihøyde på under 2,5 meter pr etasje, noe som er for lavt ifht. godshåndtering.

Boliger:

godshåndtering Gatene beslaglegger store areal og gir begrensninger på byggeområdene og kvartaler som er for små for en kvalitetsfull utbygging med gode uteoppholdsarealer. Byggeområdene begrenses av størrelsen på kvartalene, men samtidig er bebyggelsen

som er vist innenfor kvartalene tett og opp mot 6 - 8 etasjer Bebyggelsen og bebyggelsesstrukturen som vist vil gå på bekostning av kvaliteter som lys, sol og rommelighet for boligens utearealer og enkelt-boligenes interiør. Uteareals- og rommelighetsnormer for boliger tilfredstilles ikke. Angitt boligandel på 50 % vurderes heller ikke å være forenlig med kriteriene for kvalitet og rommelighet for gode uteoppholdsarealer for boligene.

Sosial infrastruktur:

En skole for 840 elever fordrer i tillegg til byggegrunn, arealer avsatt til skolegård, som ikke er løst i plansmias merknad. Lokaliseringen av skole og flerbruks-hall slik det er vist forutsetter store inngrep i den bevaringsverdige delen av Filipstad og vil først kunne bygges ut om mange år fordi løsningen er avhengig av omlegging og avvikling av jernbanevirksomhet. Det er ikke redegjort for lokalisering av barnehager i området.

Plan- og bygningsetatens kommentar til ny vegløsning, bestilt av Byrådsavdeling for byutvikling 14.5.2013:

Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, Skarpsno/Gimle beboerforening, Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo, Oslo Byes Vel og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus har tilsendt Byrådsavdeling for byutvikling et nytt innspill til vegløsning til Plansmias forslag. Plan- og bygningsetaten er bedt om å kommentere denne.

Tunneler i flere etasjer og heving av terreng er ikke forståelig fremstilt da det ikke er samsvar mellom plan og snitt, og forhold til omkringliggende terreng høyder. PBE kan derfor ikke uttale seg endelig til disse ideene, men kan gi noen betraktninger ut fra slik vi forstår løsningen:

► Ett fullverdig kryss med alle av- og påkjøringsmuligheter til/fra E18 i vestre del av Filipstad, ved Tinkern, vil føre trafikken fra cruise- og fergeterminalen mer direkte ut på hovedvegnettet. Trafikken går likevel igjennom hele byutviklingsområdet i nord/sør retning. Et slikt fullverdig kryss kan ikke utformes slik det er vist på tegningene av hensyn til avviklingskapasitet, trafiksikkerhet og fare for tilbakeblokkeringer ned på E18, og vil bli vesentlig mer dominerende og arealkrevende enn vist på disse tegningene. Trasé for Fjordtrikken er ikke vist.

► Munkedamskrysset har vestvendte ramper til E18 slik at lokalgangen Ring 1 føres direkte ned i Munkedamskrysset, i stedet for at den fordeles via flere bygatekryss på Ring 1 slik områdereguleringsforslaget innebærer. Områdereguleringsforslaget

legges opp til inn kjøring til parkeringsanlegg nær disse bykryssene på Ring 1, bykryssene inngår ikke i det nye innspillet. Plansmia får derfor lokal biltrafikk i alle lokalgatene, mens planforslaget har et lokal-gatenett hovedsakelig av gatetun og gågater.

► Munkedamskrysset ser ut til å være hevet eller omgjort til et 2-plans kryss. Hvordan dette henger sammen med omkringliggende terreng er ikke redegjort for. En slik løsning vil ha store konsekvenser for blant annet kulturminnene ved Generaldirektørboligen, og siktlinjer gjennom Huitfeldts gates forlengelse, og tilstøtende eksisterende bebyggelse.

Det nye innspillet med en vestvendt påkjøringsrampe fra området ved Tinkern til E18 vil antagelig redusere tungtrafikken noe i lokalgatene på Filipstads østre deler i forhold til deres tidligere innspill, men vil likevel medføre større belastning enn områdereguleringsforslaget. Det grunnleggende problemet er at cruise- og fergeterminalen er trukket vekk fra E18 i Plansmias innspill.

7.4. Merknader til begrenset høring

På bakgrunn av bemerkninger innkommet ved offentlig ettersyn ble det ved begrenset høring i 1.2.13-28.2.13 foreslått enkelte mindre endringer i planforslaget. Endringene gjaldt kun området nord for E18, Nordområdet.

7.4.1 Liste over uttalelser i forbindelse med begrenset høring

Bydeler:

1. Bydel Frogner, datert 28.2.2013

Kommunale etater:

2. Vann og Avløpsetaten, datert 5.2.2013

Statlige instanser:

3. Jernbaneverket, datert 23.3.2013
4. Riksantikvaren, datert, 28.2.2013
5. Statens Jernbanestilsyn, datert 28.2.2013
6. Statens vegvesen Region øst, datert 07.3.2013

Organisasjoner:

7. Bygg- konsulentsservice AS, (for Munkedamsveien 82 b), datert 27.2.201
8. Munkedamsveien 80 AS, datert 27.2.2013
9. Ruseløkka/Skillebekk beboerforening, datert 27.2.2013

10. Sameiet Munkedamsveien 70, datert 27.2.2013

Private aktører:

11. Richard Jensen, datert 27.2.2013
12. ROM eiendom AS, datert 25.2.2013

7.4.2 Sammendrag av uttalelser i forbindelse med begrenset høring

På bakgrunn av bemerkninger ved offentlig ettersyn ble det foreslått enkelte mindre endringer i Nordområdet. Det justerte forslaget for Nordområdet ble lagt ut på begrenset høring i perioden 1.2.2013 – 28.2.2013. Det kom i alt inn 13 merknader:

Bydeler

Bydel Frogner har oversendt protokollutskrift fra møte i bydelsutvalgets (BU) 26.2.2013 hvor begrenset høring av Nordområdet ble behandlet. BU ønsker at Plansmias forslag utredes på lik linje med de andre forslagene som har kommet inn.

Byggehøyder i felt C1, C3 og C4: Bebyggelse i vestre del av C3, tilgrensende Framnes terrasse bør vurderes redusert i alternativ 1. Byggehøyder i felt C3 og C4, alternativ 2, gir størst ulempe for naboer i nord da den ikke trappes ned. BU går i mot foreslåtte byggehøyder i C1 på k+34,0 i alternativ 2, ut fra negative konsekvenser for utsikt, sol- og vindforhold på Tinkern.

Redusert bredde på friområde: Aksepterer at gjennomsnittsbredden på friområdet reduseres til 22 meter, men ønsker variasjoner i bredden. Mener regulerte byggehøyder på sydsiden fører til skyggelegging av grøntområdet deler av dagen, ber derfor om at det reguleres slisser i bebyggelsen for å oppnå variasjon og åpne for sol og utsyn.

Felt P4 riggområde: BU går imot riggområdet nordvest for jernbanen i alternativ 2, da dette vil medføre store ulemper for tilgrensende eksisterende bebyggelse.

Felt C4: BU anbefaler alternativ 1 med maks kotehøyde +25,5 og undervisningsformål. Gang-/sykkel- og trikkebro (Framnes bro): På bakgrunn av Ruters T-baneløsning til Fornebu, ser ikke BU det som ønskelig med Fjordtrikk over Filipstad.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Når det gjelder Plansmia så vises til PBEs kommentar til Bydel Frogner til offentlig ettersyn.

Byggehøyder på felt C3, tilgrensende Framnes terrasse trappes ned til 25,5 i alternativ 1 og til 22,5 for C3 forøvrig. I alternativ 2 er maksimale bygge- høyder redusert til k+ 26,5 for C1 ved Tinkern. Gjennomsnittsbredden på friområdet P5 foreslås til 17,5 meter, bredden skal varieres. Bebyggelsen på sørsiden trappes ned mot bebyggelsen i nord. Endelig avklaring av midlertidig bygge- og anleggsområde nord for E18 vil bli gjort i forbindelse med Statens vegvesens detaljreguleringen av tunnelen. Det vil være mulig å bygge skole på felt C4, men første skole på Filipstad legges til felt H7. Planforslaget legger til rette for både trikk og T-bane, endelig avklaring gjøres ved politiske vedtak.

Kommunale etater

Vann- og avløpsetaten (VAV) peker på at tiltak som berører vann- og avløpsproblematikk må samordnes med VAV og infrastrukturplan for området.

Statlige instanser

Jernbaneverket (JBV) fremmer innsigelse til midlertidige bygge- og anleggsområde i alternativ 2 inntil dette er dokumentert mulig i en utredning. JBV har ingen merknader til alternativ 1.

Riksantikvaren (RA) mener at endringene ikke er tilstrekkelig illustrert, dette gjelder spesielt alternativ 2. RA ber om perspektivtegninger/terrengmodell for å kunne vurdere virkningene. Planalternativene rammes av innsigelse datert 11.05.2012, inntil RA har gjort sin vurdering.

Statens Jernbanetilsyn (SJT) har ingen bemerkninger.

Statens vegvesen Region øst (SvRø) kan ikke ta stilling til planendringene før planleggingen av lokk over E18 og Ring 1 har kommet så langt at arealbehov er fastlagt og sikkerhetsgodkjenning fra Vegdirektoratet foreligger. SvRøs innsigelse av 21.03.2012 står inntil dette er klart.

Plan- og bygningsetatens kommentar til kommunale etater og statlige instanser: VAVs bemerkning tas til orientering. Når det gjelder JBV's innsigelse så vil avklaring av midlertidig bygge- og anleggsområde nord for E18 gjøres i forbindelse med Statens vegvesens detaljregulering av tunnelen. Utfyllende illustrasjonsmateriale er oversendt Riksantikvaren i brev datert 8.3.2013, som i sitt brev 10.04.2013 har bekreftet dette som tilstrekkelig vurderingsgrunnlag, og som meddeler at de ikke har innsigelse til endringen.

Organisasjoner og private

Bygg- og konsulentstuservice AS på vegne av eierne i Munkedamsveie 82 b, Munkedamsveien 80 AS, Ruseløkka/Skillebekk Sameiet Munkedamsveien 70 beboerforening, Richard Jensen. Flere foretrekker alternativ 1 fremfor alternativ 2 når det gjelder bygge- høyder, er skeptiske til å redusere friområdet og fremhever Plansmias forslag som godt. Noen peker på negative konsekvenser for lys- og siktforhold for eksisterende bebyggelse ved foreslåtte byggehøyder også i alternativ 1, og stiller spørsmål ved kvaliteten på grøntområdene P4 og P7 i alternativ 1 i forhold til vei- og broanlegg, og om broanlegget vil være ødeleggende for Tinkern og eksisterende bebyggelse på Skillebekk. Bygg- konsulentstuservice AS hevder på vegne av eierne i Munkedamsveien 82 b at plassering og høyde på bebyggelsen, samt utforming av gang- og sykkelvei i alternativ 1 gir størst negative konsekvenser og foretrekker alternativ 2.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Gjennomsnittsbredden på friområdet foreslås til 17,5 meter, med maksimal bredde opp til 20 meter. Når det gjelder bemerkning om Plansmia så vises det PBEs kommentar til Bydel Frogner til offentlig ettersyn. Nedtrapping av bebyggelsen i C3 i alternativ 1 til k+ 22,5 er gjort for bedre tilpasning til eksisterende bebyggelse i Framnes terrasse. Tinkern ivaretas som park, og Framnes bru vil gi en god forbindelse mellom byen bak og Filipstad. Bygg- og konsulentstuservice AS sin kommentar er basert på illustrasjonsplanen. Denne er ikke juridisk bindende, men viser bare én mulig måte å bygge ut området på.

Grunneiere

Rom Eiendom AS (VAV) mener at saksfremstillingen favoriserer alternativ 1. De peker på at den foreslåtte gang-, sykkel og trikkebroen i alternativ 1 har svært negative konsekvenser for Tinkern.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Det vises til PBEs vurdering og anbefaling i kapittel 11.

7.5. Statlige innsigelser

I løpet av planprosessen har det blitt fremmet et 20-talls statlige innsigelser. Samtlige har blitt innfridd eller er frafalt.

7.6. Rådet for byarkitektur

7.6.1 Rådet for byarkitektur 15.12.11

Forslag til områderegulering og detaljreguleringer for Hjortnesterminalen og Hans Jægers kvartal ble fremmet for Rådet for byarkitektur 15.12.2011.

Rådet ble forespurt om en vurdering av område-reguleringen med vekt på følgende temaer: Foreslått infrastruktur, landskapsmessig og byplanmessig virkning, herunder: ny cruisekai for både ett og to skip og lang og kort tunnelforlengelse, samt Foreslått byplangrep, herunder: tetthet og høyder, byrom og parker og kvalitet for boligenes uteoppholdsarealer.

Rådets anbefaling:

Rådet støtter Plan- og bygningsetatens hovedalternativ L2 (lang tunnel, to cruiseskip). Rådet mener dette alternativet ivaretar et best mulig utgangspunkt for en framtidig byutvikling. Valg av lang tunnel sammen med utfylling i sjø for to cruiseskip gir det største arealet til byutvikling og åpner for en åpen forbindelse fra Tinkern til sjøfronten. I tillegg avlastes Akershusstranda og Vippetangen for store deler av cruisetrafikken.

Rådet mener det bør vurderes en lavere total utnyttelse enn angitt i alternativ L2 for å sikre gode nok lysforhold og bygningsvolum som muliggjør et godt samspill med omkringliggende bygningsstruktur. Rådet anbefaler imidlertid at Fjordbyplanens opprinnelige boligtall (50% av BRA 450 000m²) opprettholdes når den totale utnyttelsen reduseres.

Rådet anbefaler at avgrensningen av delområde Hjortnesbuen og randbebyggelsen til Framnesallmenningen i alternativ L2 bearbejdes i område-reguleringsplanen og videre detaljplaner slik at Framnesallmenningen får gode solforhold og det blir en god overgang mellom de ulike delområdene (Hjortnesbuen og Midtområdet).

For å sikre utearealer med kvalitet; dvs. gode solforhold anbefaler Rådet at foreslått norm for utearealer i indre Oslo legges til grunn for boligene i Midtområdet.

Rådet anbefaler at det utarbejdes rekkefølgebestemmelser som sikrer en kollektiv trafikkbetjening av området.

Forøvrig tas planforslaget til orientering. Rådet ber om å få sak presentert på nytt i løpet av høringsperioden.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Plan- og bygningsetaten tok innspill og justerings-

forslag til orientering. Endelig valg av tetthet og høyder skulle justeres etter offentlig ettersyn. I etterkant av møtet i Rådet 15.12.11 er område- og detaljreguleringen revidert. Det reviderte forslaget til områdereguleringsplan ble presentert i Rådet for Byarkitektur møte 19.03.13.

7.6.2 Rådet for byarkitektur 19.03.13:

Forslag til områderegulering og detaljreguleringer for Hjortnestterminalen og Hans Jægers kvartal ble fremmet for Rådet for byarkitektur for andre gang 19.03.13

Rådet ble forespurt om:

Virkning for gående og syklende av Framnes bro, virkning for annen bebyggelse, muligheter for å bygge en "grønn" overgang fra Tinkern, evt. råd om forbedringer.

Kvaliteter og eventuelle ulemper ved alternative utforminger av Framnesallmenningen, virkning av bebyggelse og utearealer, samspill funksjoner og planlagt bruk, evt. råd om forbedringer. Kvaliteter og ulemper ved skoleløsningen og evt. råd om forbedringer.

Rådets anbefaling:

- Rådet støtter alternativ 1, med kaiplass til 2 store cruiseskip.
- For å styrke sammenheng med byen forøvrig anbefaler Rådet at det skapes flere tverr forbindelser (gang-/sykkelforbindelse) mellom bakenforliggende by og felt C3.
- Rådet mener det bør legges til rette for en åpen bygningsstruktur nord i felt C, slik at sammenhengen med bakenforliggende by blir bedre. Alternativ 2's illustrasjonsplan imøtekommer dette. Gateløp i de nye kvartalene må ikke være til hinder for en sammenhengende i grøntstrukturer med bakenforliggende bebyggelse.
- Rådet støtter alternativ 1's parklokkforbindelse fra Tinkern. Denne vil styrke forbindelsen fra/ til planområdet og bakenforliggende by og gi mulighet for en trikkeforbindelse som er uavhengig av en avvikling av sporområdet i Nordområdet. Det bør stilles høye krav til utformingen av parklokket, for eksempel i form av en arkitektkonkurranse.

- Områdereguleringen åpner for en høy bebyggelse i felt H5 og H8 langs Havnepromenaden. Rådet anbefaler at det reguleres åpninger i bebyggelsen for å sikre siktlinjer fra bakenforliggende område. Utforming av overgangen/avslutningen mellom parklokket og havneområdet videre vestover må også ivaretas.

- Rådet er i utgangspunktet ikke avvisende til et eventuelt høyhus (alternativ 2). Det bør imidlertid stilles høye krav til utformingen av et slikt bygg, og det bør også føres en sær skilt argumentasjon for hvorfor det er riktig å plassere et høyhus på denne tomten, og hvor høyt det kan være.

- Eksisterende bebyggelse bør finne sin plass innenfor planen. De representerer interessante spor fra fortiden og skaper "friksjon" og spenning i området.

- Områdereguleringen bør åpne for fleksibilitet i forhold til bruksformål innenfor de enkelte delfelt der det senere vil bli utarbeidet detaljplaner, forutsetningsvis av eier eller utvikler. Ettersom Filipstadprosjektet både i tid og rom, er svært stort er det viktig at områdereguleringen – som presumptivt skal gjelde for hele prosjektet både i tid og rom ikke er til hinder for at det underveis kan gjøres tilpasninger og "flytting" av formål og volumer som følge av mulige og sannsynlige endringer i etterspørsel, konjunkturer og byutviklingsmessige trender og behov, herunder infrastrukturelle forhold. Rådet mener at dette bør kunne håndteres gjennom behandlingen av delområdenes detaljplaner.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Plan- og bygningsetaten tar til orientering at Rådet støtter alternativ 1, med kaiplass til 2 store cruiseskip.
- Planforslaget legger til rette for å styrke sammenheng med byen for øvrig. Når det gjelder tverrforbindelser (gang-/sykkelforbindelse) mellom bakenforliggende by og felt C3, åpner planforslaget for dette i grøntdraget kalt Orions Belte, felt P5. Gang/sykkelforbindelser over tilliggende eiendommer nord for planområdet løses i separate regulerings- eller avtaleprosesser.
- Planforslaget utgjør en fleksibel regulering, slik at det kan legges til rette for en åpen bebyggelsesstruktur nord i felt C3 i senere detaljregulering. Planforslaget sikrer gateløp i de nye kvartalene, slik at disse kan utgjøre en sammenhengende grøntstruktur med bakenforliggende bebyggelse.
- Plan- og bygningsetaten tar til orientering at Rådet støtter alternativ 1's parklokkforbindelse fra Tinkern og vil i det nærmere detaljplanarbeid bidra til å utrede

nærmere hvordan prosjektet kan løses med landskapsarkitektonisk kvalitetet.

- Plan- og bygningsetaten tar til orientering at Rådet støtter intensjonene for skoleområdet i alternativ 1. Planens krav til uterareal er redusert ift. nasjonale krav.
- Områdereguleringen alternativ 1 stiller følgende krav til variasjon i byggehøyde i H5: "felt H5 skal ivareta sikt fra Tinkern i minst ett høydesprang ned til kote 16 eller lavere og likeledes sikt fra Framnes terrasse i et høydesprang ned til kote 18 eller lavere". Dermed er Rådets anmodning om åpninger i bebyggelsen sikret.
- Plan- og bygningsetaten tar til orientering at Rådet i utgangspunktet ikke er avvisende til et eventuelt høyhus (alternativ 2). Av hensyn til fjordlandskapet mot Bygdøy anbefaler etaten Alternativ 1 (hovedalternativet)s løsning med høyhus i 12 etasjer.
- Høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri inngår i planforslaget (begge alternativ) og skal søkes bevart. Etaten vil vurdere nærmere i detaljplanarbeidet om andre eksisterende bygninger kan innarbeides i den videre byutviklingen.
- Områdereguleringen åpner for delvis fleksibilitet i forhold til bruksformål innenfor de enkelte delfelt. Innenfor hver hensynssone for felles planlegging er områdereguleringen fleksibel på den måten at funksjoner kan plasseres der de er mest hensiktsmessige. Videre er planen fleksibel fordi den i bestemmelsene stiller minimumskrav til boligformål og barnehageformål, mens de andre formålene i bestemmelsene har angitt makskrav. Dette innebærer at boligandelen kan økes, på bekostning av de andre formålene.

7.7. Gjennomgang av endringer gjort i planprosessen

7.7.1 Innledning

På slutten av 1990-tallet begynte man å se på muligheten for byutvikling av havneområdene ved fjorden. I brev av 17. september 1996 fikk Plan- og bygningsetaten i oppdrag fra daværende Byrådsavdeling for kultur/byutvikling å utarbeide en strategiplan for mulig byutvikling av arealer langs Oslos havne- og sjøside. Etter at Oslo bystyre 19. januar 2000 vedtok å følge fjordbystrategien, gjennomgår Oslos sjøfront store endringer som følge av effektivisering og relokalisering av havne- og transportarealer. I de påfølgende årene gjennomføres en stor mengde fagarbeid med utredninger, konsulentoppdrag, seminarer, parallell oppdrag, utstillinger og folkemøter som en del av

den offentlige debatten. Fagarbeidet ledet frem til Fjordbyplanen, og i denne gir bystyret politiske føringer for den videre planlegging av Filipstad. I 2008 ble Fjordbyplanen vedtatt av bystyret.

Områderegulering som nytt planverktøy ble innført i Plan- og bygningsloven i 2009. Plan- og bygningsetaten tok tidlig i bruk planformen for videre planlegging og utvikling av delområder i Fjordbyen.

Totalt har utviklingen av Filipstad-området vært en omfattende planprosess med ulike faser som har pågått i flere år. Byutvikling er en langsom prosess og det tar tid å innpasse et nytt bystrøk i byen. For Filipstad tok det 11 år fra varsel om planarbeid ble annonsert i 2009, til bystyrets vedtak i 2020. Slik vil det være når man gjør en så radikal endring i byen som omfatter statlig infrastruktur, jernbane, motorvei og havne-terminaler. Vedtak av områderegulering Filipstad den 24. 06. 2020 er en viktig milepæl i byutviklingen, som sikrer en juridisk bindende og gjennomførbar helhetsplan for området.

Se dokumenter i Byrådssak 132/07 – Fjordbyplanen i elnnsyn:

<https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2F6550c9ea-79b2-48d5-a034-5961d16435e9>

7.7.2 Planprogram

Den 27.02.2008 ble program for planarbeidet vedtatt i Fjordbyplanen, som sak 77/2008 i Oslo bystyre. Plan- og bygningsetaten fastsatte på delegert myndighet planprogrammet 08.04.2008. I 2010 ble planområdet utvidet og varsel ble sendt 02.09.2010, samt kunngjøring i Aftenposten 08.09.2010. Samtidig ble også forslag til utvidet planprogram lagt ut på offentlig ettersyn med høringsfrist 18. oktober 2010. Det kom inn totalt 25 bemerkninger.

Se dokumenter i Byrådssak 132/07 – Planprogram for Filipstad i elnnsyn:

<https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2F6550c9ea-79b2-48d5-a034-5961d16435e9>

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 200906549 journalnr. 45 og 46:

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=200906549>

7.7.3 Offentlig ettersyn 2012 - 4 alternativer på høring

Plan- og bygningsetaten utarbeidet totalt 4 alternativer som ble lagt ut samtidig til offentlig ettersyn. De inneholdt alle kombinasjoner av lang og kort tunnel for E18, samt ett- og to-skips cruisepir ved Hjortnesterterminalen. Alternativene hadde også forskjell i byggehøyder, skolens plassering mm. Som del av høringen ble det arrangert en utstilling av forslaget som åpnet den 27. februar 2012 i Bydel Frogners lokaler. Samme dag og sted ble det arrangert et åpent folkemøte med en presentasjon av områdereguleringsforslaget.

Områdereguleringen ble lag ut på høring i fire alternativer. Hovedalternativ (L2) med tilhørende 3 varianter (L1, K1 og K2):

- L1 med lang tunnel og plass for en cruisebåt
- L2 med lang tunnel og plass for to cruisebåter
- K1 med kort tunnel og plass for en cruisebåt
- K2 med kort tunnel og plass for to cruisebåter

Den 23.01.2012 gjorde Plan- og bygningsetaten vedtak om offentlig ettersyn for forslag til områderegulering med konsekvensutredning – Filipstad. Forslag til områderegulering lå ute til offentlig ettersyn i perioden 13.02.2012 til 26.03.2012. Høringsfrist ble forlenget til 11.05.2012. Det kom inn 57 merknader.

Etter offentlig ettersyn ble det gjennomført en planprosess for videreutvikling og forenkling av planalternativene. Dette var den første store utviklingen av planen, da de fire alternativene ble redusert til 2 alternativer (de to som i 2013 ble oversendt til politisk behandling). Forslagene med lang tunell (L1 og L2) ble ikke ført videre. Dette ble begrunnet ut fra forhold knyttet til Oslopakke 3-avtalen og alternativet med lang tunnel ble lagt til siden av tekniske og økonomiske årsaker. K1 og K2 ble videreutviklet i samarbeid med statlige og kommunale instanser/etater og grunneiere.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 200906549 journalnr. 140 og 147:

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=200906549>

7.7.4 Begrenset høring 2013 for Nordområdet

På bakgrunn av bemerkning innkommet ved offentlig ettersyn ble det foreslått mindre endringer i planforslaget i området ved nabobyggene i nord. Endringene gjaldt både oppretting av skrivefeil (in-

kurier) for byggehøyder i plankartet og endring av bredde på friområdet. Bredden på friområdet (park/turvei) som ligger mellom ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse i nord ble redusert fra fast bredde 25 m til gjennomsnittsbredde 17,5m. Felt P5 gjorde det mulig å ha variasjon i bredden med minstebredde 15m og maksimumsbredde 20m, som til sammen tilfredsstiller gjennomsnittsbredde på 17,5 meter. En begrenset høring for området nord for E18 ble gjennomført i perioden 1.2.2013 – 28.2.2013, til de som var direkte berørt av endringen. Det kom inn 12 merknader.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 200906549 journalnr. 320:

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=200906549>

7.7.5 Plansak til politisk behandling

Den 10.06.2013 ble områderegulering Filipstad med konsekvensutredning oversendt til politisk behandling med 2 alternativer:

- Alternativ 1 (hovedalternativet)
- Alternativ 2 som bygget på grunneiernes ønsker

Plan- og bygningsetaten anbefalte alternativ 1 (hovedalternativet) med 2 skips pir, som stilte kvalitetskrav til bærekraft og bomiljø, og hadde noe lavere total utnyttelse. Alternativ 2 var basert på Havnevesenets og grunneiernes foretrukne løsning, med lavere kvalitetskrav og et høyhus på 126 meters høyde. Oversendelsen inneholdt planbeskrivelse, plankart og bestemmelser for begge alternativene, konsekvensutredninger, illustrasjonsplaner, stedsanalyse, cruisekai i Oslo (fagrapport) mm. Vedlegg 4 høringsmerknader inneholdt samtlige innkomne merknader til forhåndsvarsling og høringer med Plan- og bygningsetatens kommentarer, samt uttalelsene i sin helhet.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 200906549 journalnr. 400:

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=200906549>

7.7.6 Begrenset høring 2016

Byrådsavdeling for byutvikling vurderte noen endringer i områderegulering Filipstad og ba i 2016 Plan- og bygningsetaten om bistand. Endringen som ble varslet var økning av minimumskrav for størrelse på flerbruks-

hall i felt H7 fra 2500 til 3500 m². Videre ble rekkefølgekravet knyttet til skole endret, slik at kravet om ferdigbygget skole slo inn noe senere. De foreslåtte endringene ble 12.09.2016 sendt på høring til de som ble direkte berørt av endringene. Det kom inn 3 merknader. Justeringer i områderegulering ble oversendt til politisk behandling 16.09.2016.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 202001816 journalnr. 107:

<http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=202001816>

7.7.7 Byrådets innstilling til bystyret

Kommunestyre- og fylkestingsvalget i 2015 medførte rødgrønt flertall i Oslo og det ble dannet et nytt byråd bestående av AP, MDG og SV. Det politiske skifte skulle også medføre en del endringer for områderegulering Filipstad. Da byrådet gav sin innstilling til bystyret (byrådssak 231/19) var det gjort justeringer av bestemmelser og byggehøyder (innenfor byggehøydene som var på offentlig ettersyn i 2012). Byrådets eget alternativ 3 var en videreutvikling av alternativ 1 (hovedalternativet) fra offentlig ettersyn i 2012. Her nevnes kun hovedtrekk av endringene i Alternativ 3:

- Angir på plankartet endrede byggehøyder i deler av disse områdene; H2, H3, B1, B3, A1 og A3. De nye høydene ligger innenfor det som var på offentlig høring i 2012 og medførte at samlet bruksareal økte noe.
- Innfører mindre endringer i formål i byggefelt A2 og A1
- Innfører mulighet for studentboliger
- Øker størrelse på flerbrukshallen til 3500 m²
- Åpner for flere mindre boliger
- Åpner for urban dyrking og stiller krav til valg av plantesorter
- Angir at viktige gater skal utgjøre et grøntdrag
- Justerer krav til og forretning og bevertning
- Angir at skolen skal kunne fungere som lokalt kulturhus
- Fastsetter at områdereguleringens parkeringsnorm for bil og sykkel gjelder inntil bystyrets vedtak om ny parkeringsnorm
- Spesifiserer antall og plassering for parkeringsplasser for forflytningshemmede
- Oppdaterer bestemmelsene etter overgang til NN2000 som nullkote i Oslo. (Høydeangivelse på kartet er ikke justert etter ny nullkote)
- Justerer rekkefølgebestemmelsene

Endring av bestemmelsene kan sees i sin helhet i by-

rådssak 231/19 (saksfremlegg), se tekst i *kursiv*.

Se Byrådssak 231/19 Områderegulering Filipstad i elnnsyn:

<https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Fa9f4b91b-7a1a-4994-87bf-af836e563e17>

7.7.8 Begrenset høring for Alternativ 3 uten cruise

Som et ledd i den politiske behandlingen av områderegulering Filipstad, var det et ønske fra Byutviklingsutvalget å ha en mulighet for å kunne vedta områdereguleringen uten den foreslåtte cruisepiren. Endringen gikk ut på å fjerne cruise-pir ved Hjortnesterterminalen. Endringsforslaget ble sendt på begrenset høring i tidsrommet 02.06.2020 – 15.06.2020 til de som ble direkte berørt av endringene. Det kom inn 14 uttalelser.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 202001816 journalnr. 185:

<http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=202001816>

7.7.9 Varsling av Byutviklingsutvalgets behandling av to saker på Filipstad

Byutviklingsutvalget behandlet i møte 03.06.2020 to saker på Filipstad. I denne protokollen fremkommer alle endringer byutviklingsutvalget har gjort, i tillegg til byrådets tidligere endringer. I brev av 10.06.2020 varslet Plan- og bygningsetaten de berørte om endringene.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 202001816 journalnr. 189:

<http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=202001816>

7.7.10 Siste oversendelse fra Plan- og bygningsetaten til Byrådsavdeling for byutvikling

I oversendelsesbrev til Byrådsavdeling for byutvikling datert 19.06.2020 beskrev Plan- og bygningsetaten fire endringer i alternativ 3 «Områderegulering Filipstad uten cruise», etter at byrådet avga saken 22. august 2019:

- Cruise-pir er tatt ut av planforslaget.
- Minimumsarealet for idrettsstadion (idrettshall/ flerbrukshall, svømmehall) i felt H7 er økt fra 3500 m² til 4 000 m² BRA. Det er gjort slik endring i §§

4.2, 4.11 og 6.2.1.

- § 4.4 er endret ved at siste setning er tilføyd, med tekst om svalganger og indre gårdsrom i bolig-prosjekter. Fjerde setning er utvidet med noen nye temaer, som farge- og materialbruk og variasjon i fasadene.
- § 4.12.1 er endret med krav til at alle nye parkeringsplasser skal være ladeklare, ikke kun 50 % slik det opprinnelige forslaget var.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 202001816 journalnr. 206 og 207:

<http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=202001816>

7.7.11 Bystyrets vedtak

24.06.2020 gjorde bystyret vedtak i tre saker: Områderegulering Filipstad, Detaljregulering E18 og Ring 1 og Prinsippavtalene om utbygging av Filipstad.

Områderegulering Filipstad med konsekvensutredning ble vedtatt som alternativ 3 uten cruise, med tilhørende plankart og bestemmelser.

I vedtaket gjorde bystyret en endring i reguleringsbestemmelse § 4. 2 og § 4.11 og § 6.2 knyttet til flerbrukshallen. Areal innenfor delområdet totalramme ble omdisponert og flerbrukshall økte til 4000 m².

Bystyret gjorde også endring i § 4.4 hvor tekst om svalganger og indre gårdsrom er tatt inn, og fjerde setning er utvidet med noen nye temaer, som farge- og materialbruk og variasjon i fasadene. Også § 4.12.1 er endret med krav til at alle nye parkeringsplasser skal være ladeklare, ikke kun 50 % slik det opprinnelige forslaget var.

Områderegulering Filipstad ble vedtatt med innsigelse fra Statens vegvesen. Denne innsigelsen ble frafalt av Statens vegvesen da bystyret senere i samme møte gjorde vedtak om Detaljregulering E18 og Ring 1, i bystyresak 202/2020.

Byrådsavdeling for byutvikling har i brev datert 07.09.2020 bekreftet bystyrets egengodkjenning av områderegulering for Filipstad med reguleringsbestemmelser i bystyrets møte 24.06.2020, sak 201.

Se dokumenter i PBEs saksinnsyn - saksnummer 202001816 journalnr. 210:

<http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?direct=Y&mode=&caseno=202001816>.

Se protokoll og saksframlegg fra møte i bystyret 24.06.2020:

<https://einnsyn.no/moetemappe?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2F61a61bd2-b778-46ac-a9c1-425273ce71e1>

7.8. Oversikt over planprosessen frem til bystyretvedtak om Område-regulering Filipstad

År	Dokumenter	Kilde / Saksinnsyn PBE
2008	Fjordbyplanen og planprogram for Filipstad ble vedtatt. Bystyret behandlet byrådssak 132 av 31.05.2007 (Fjordbyplanen) i møte 27.02.2008, sak 77. I samme sak ble program for planarbeidet vedtatt.	Saksnr: 200504456, journalnr: 211
2009	Varsel om oppstart planarbeid for Filipstad- området. 12.07.2009. Annonse i Aftenposten for varsel om oppstart planarbeid for reguleringsplan Filipstad og varsel om oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtaler.	Saksnr: 200906549, journalnr: 1
2010	Varsel om oppstart av utvidet planområdet (nytt forhåndsvarsel) 08.09.2010 Annonse i Aftenposten med varsel om utvidet planområde på Filipstad, varsel om oppstart områderegulering Filipstad med konsekvensutredning, offentlig ettersyn av utvidet program for planarbeidet samt oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtaler.	Saksnr: 200906549, journalnr: 45 og 46
2012	Vedtak om offentlig ettersyn 23.01.2012 Plan- og bygningsetaten, vedtak om offentlig ettersyn. 09.02.2012 Kunngjøring om offentlig ettersyn fra 13.02.2012 til 26.03.2012, Forslag til områderegulering med konsekvensutredning – Filipstad. Høringsfrist ble forlenget til 11.05.2012. Fire alternativer ble lagt til offentlig ettersyn og dreide seg om alle kombinasjoner av lang og kort tunnel og ett- og to-skips cruise. Var også forskjell på byggehøyder, skolens plassering, ulike varianter av total BRA, mm.	Saksnr: 200906549, journalnr: 140 og 147
2013	Begrenset høring Nordområdet – Områderegulering Filipstad 01.02.2013. Endringene var oppretting av skrivefeil (inkurier) i plankartet på byggehøyder. Bredden på friområdet (park/turvei) ble redusert fra fast bredde 25 m til gjennomsnittsbredde 17,5 m, samt fastsettelse av maksimum- og minimumsbredde. Merknader fra begrenset høring innhentes fra de berørte.	Saksnr: 200906549, journalnr: 320
2013	Plansak til politisk behandling 10.06.2013 Områderegulering Filipstad med konsekvensutredning oversendt til politisk behandling. Det ble oversendt to alternativer.	Saksnr: 200906549, journalnr: 400
2013	Kvalitetsprogram til politisk behandling 20.06.2012 Ettersendelse av kvalitetsprogram vedlegg 3 til Områderegulering Filipstad.	Saksnr: 200906549, journalnr: 406
2016	Begrenset høring for endring flerbrukshall og skole – Områderegulering Filipstad. 12.09.2016 Endringen som ble varslet til de berørte var økning av minimumskrav for størrelse på flerbrukshall i felt H7 fra 2500 til 3500 m². Videre ble rekkefølgekravet knyttet til skole endret, slik at kravet om ferdigbygget skole slo inn noe senere.	Saksnr: 202001816, journalnr: 107

År	Dokumenter	Kilde / Saksinnsyn PBE
2019	Byrådets innstilling til bystyret 22.08.2019 Byrådsmøte, saker med innstilling til bystyrets organer. Se saksfremlegg, byrådssak 231/19. Endring i bestemmelsene (fra side 26) er markert i kursiv.	e-Innsyn:byrådssak (231/19)
2020	Begrenset høring for alternativ 3 uten cruise Endringen går ut på å fjerne cruise-pir ved Hjortnestterminalen. Foreslåtte endring ble sendt på høring til de som berøres direkte av endringene i tidsperioden 02. 06. 2020 – 15. 06. 2020.	Saksnr: 202001816, journalnr: 185
2020	Varsling av Byutviklingsutvalgets behandling av to saker på Filipstad i møte 03.06.2020 10.06.2020 Oversendelse av protokoller fra Byutviklingsutvalgets innstilling til Oslo bystyre i to saker på Filipstad. Det ble gjort endringer i reguleringsbestemmelsene.	Saksnr: 202001816, journalnr: 189
2020	Planforslag til politisk behandling 19.06.2020 Oversendelse av alternativ 3 «Områderegulering Filipstad, alternativ 3 uten cruise».	Saksnr: 202001816, journalnr: 206/207
2020	Områderegulering egengodkjent av bystyret 24.06.2020 Bystyret vedtok reguleringsplan alternativ 3 uten cruise med alle de endringene som er redegjort for i denne tabellen. Innsigelsen fra Statens vegvesen frafalt da bystyret i samme møte gjorde vedtak om Områderegulering Filipstad i (bystyresak 201) og Detaljregulering E18 og Ring 1 (bystyresak 202).	Saksnr: 202001816, journalnr: 210 Saksnr: 201305991, journalnr: 171

8. Videreutvikling av planen

I dette store og langvarige planarbeidet, har planen blitt videreutviklet i to perioder. Først mellom offentlig ettersyn i 2012 og oversendelse til politisk behandling i 2013. Og deretter i den politiske behandlingen før vedtaket i Oslo bystyre i 2020.

Full gjennomgang av planprosessen finnes i dokumentet "Områderegulering Filipstad - Gjennomgang av endringer gjort i planprosessen". Se saksnr. 202001816, journalnr. 217, dok.nr. 3.

Se videreutvikling av planforslaget i saksnr. 202001816 journalnr. 1, dok.nr. 1. (Planbeskrivelse)



pb_8 Forsiden til dokumentet som går igjennom planprosessen til Områderegulering Filipstad

9. Beskrivelse av planen

9.1. Byplangrep



pb_9.1-1

Illustrasjon av hvordan den vedtatte planen kan utformes.

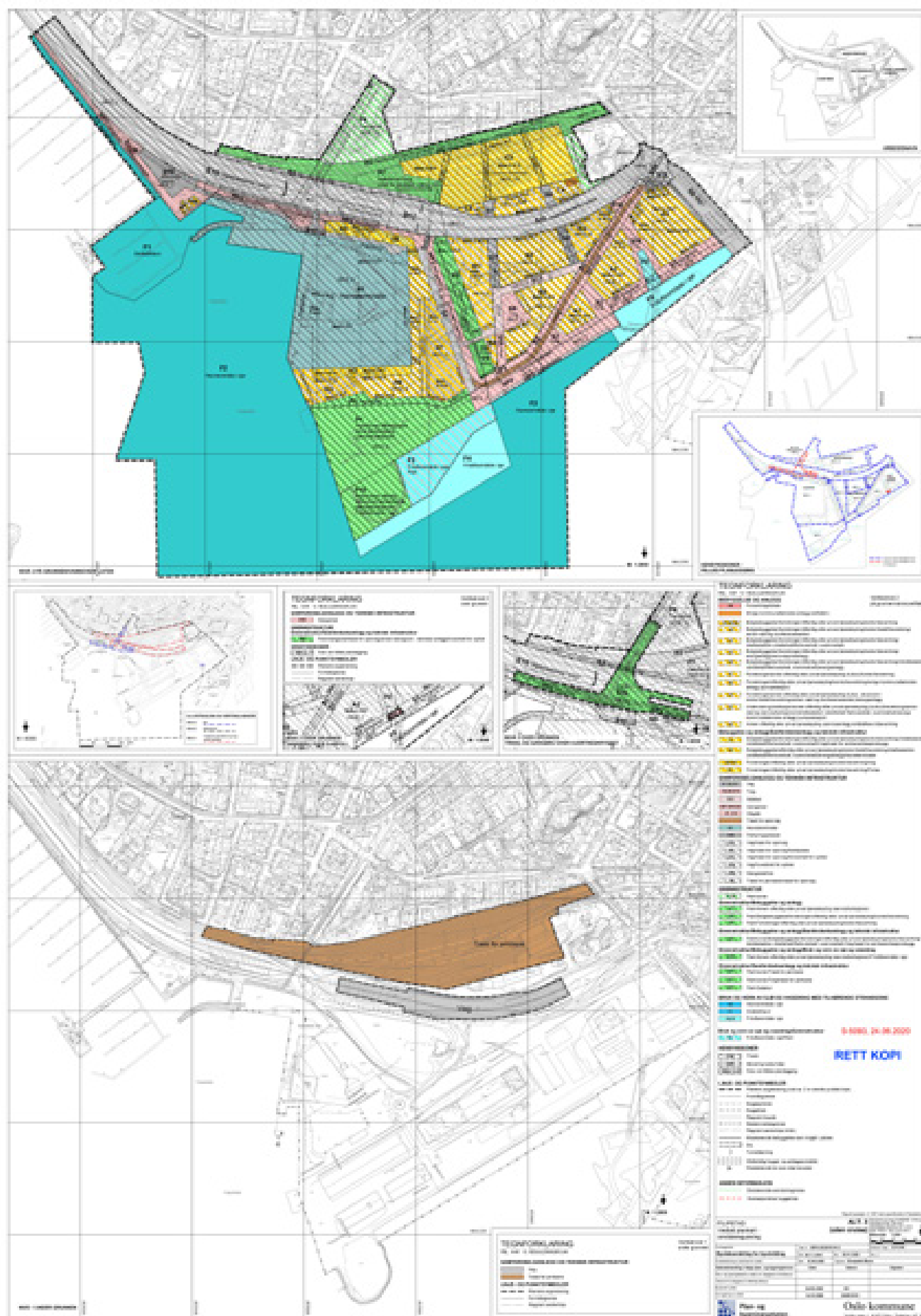
9.1.1. Det fysiske byplangrepet

Byplangrepet kjennetegnes av de tre viktige allmenningene Framnesallmenningen, Generaldirektørallmenningen og Munkedamsallmenningen. Disse danner gode romlige sammenhenger mellom byen, byutviklingsområdet og fjorden. Allmenningene bindes sammen av den gjennomgående Havnepromenaden som langs fjorden forbinder Filipstad med Aker Brygge, Tjuvholmen og Frognerkilen.

Det eksisterende grøntområdet rundt planområdet ivaretas ved skånsom tilknytning til Tinkern, forlenges

gjennom allmenningene og forsterkes gjennom den store fjordparken Brannskjærparken og parkdraget Orions belte opp mot den eksisterende bebyggelsen på Skillebekk.

Gate- og byromstrukturen er utformet for å prioritere myke trafikanter og bidra til klimavennlig byutvikling. Tre plasser inngår, Aliplassen er av mer lokal og lukket karakter, mens Odas og Bokkens plass har en åpen karakter plassert i skjæringspunktet mellom flere byrom.





pb_9.1-2

Midlertidige arbeidsnavn, til bruk før det fattes politisk vedtak om navnsetting.

Lokalgaten Aligata er gatetun og Huitfeldts gates forlengelse er gågate med trasé for Fjordtrikken. Det går en gate igjennom Framnesallmenningen med delt areal for biltrafikk og fjordtrikk, og tilgjengelighet langs Brannskjærparkens nordside sikres med gatetun.

Tunnelforlengelse av E18 Operatunnelen er avgjørende for å oppnå en byutvikling med gode bokvaliteter. Forlengelsen er essensiell i byplangrepet som barrierebryter mellom byområdene på hver side av E18. På taket av tunnelen vil Ring 1 forlenges i bygaten Filipstad allé.

Planen åpner opp for et signalbygg på rundt 16 etasjer og for øvrig moderate byggehøyder som gir gode lokalklimatiske forhold og mulighet for god tilpasning til bebyggelsen og landskapet rundt.

9.1.2. Bærekraftig byplangrep

Filipstad skal bli et bærekraftig, moderne og med tiden klimanøytralt område, hvor mennesker ønsker å bo, arbeide og oppholde seg. Områdereguleringen tilrettelegger for bærekraftig arealbruk ved arealeffektiv og

konsentrert bebyggelse, og med god balanse mellom bebygd og ubebygd areal og ulike funksjoner og formål. Kort gang- og sykkelavstand mellom boliger, arbeidsplasser, sosial infrastruktur og ulike servicetilbud reduserer behovet for motorisert transport. Dette bidrar, sammen med kultur- og idrettstilbud og en avbalansert andel forretningsareal, til å ivareta mål om at Filipstad skal være et selvforsynt område.

Mobilitet

Planen er basert på mål om at kollektivandelen, internt og til og fra området, skal utgjøre minimum 60 % av motoriserte fritidsreiser og minimum 80 % av motoriserte arbeidsreiser. Det tilrettelegges derfor for kollektivtransport som fjordtrikk, buss, jernbane-/t-banestasjon og lokalferge. I tillegg til helsemessige gevinster gir dette miljøgevinster ved reduksjon av klimagassutslipp, forurensing og støy. Det tilrettelegges også for bruk av sykkel med trygge og gode sykkelforbindelser lokalt, 5 meter bred hovedsykkelvei og et stort antall sykkelparkeringsplasser for å oppnå mål om 15 % andel sykkeltransport.

Byrom, utearealer og energi

Byplangrepet bidrar til flere nye parker og tilrettelegger for fysisk aktivitet på land og i vann. Gater og byrom er planlagt for å prioritere de gående og syklende, og for å gi brukerne trygge møteplasser, øke trivselen og gi opplevelser og rom for variert bruk i tillegg til estetisk kvalitet. Bokvalitet ivaretas ved kvalitativ utforming av bebyggelsen og krav om tilstrekkelige og velegnede utearealer i planbestemmelsene. Det er også krav som sikrer gode solforhold. Bærekraftige energiløsninger sikres i hovedsak, og avfalls løsninger skal være basert på kildesortering, gjenbruk og minimering av transport for å oppnå bærekraftige og i stor grad kretsløpsbaserte løsninger.

Grønnstruktur

Grønnstruktur vil gi nye, sammenhengende arealer/korridorer for biologisk mangfold. Det satses på

plantning av vegetasjon og permeable (gjennomtrengelige) overflater som gir naturlig fordrøyning, noe som også behandles i planens kvalitetsprogram. Verktøy for beregning av grønn arealfaktor (GAF), er utarbeidet, og områdereguleringen stiller krav til GAF i planbestemmelsene. (Grønn arealfaktor ble videreutviklet til "Blågrønn faktor – BGF – etter at områdereguleringens bestemmelser var oversendt til politisk behandling.)

Overvann

Overvann skal nyttes som en lokalressurs, og vann som tilføres fjorden skal være rent. Vegetasjon og innføring av natur skal styrke det biologiske kretsløpet. Mål om lokal massebalanse ligger til grunn for krav om massehåndteringsplaner for å redusere transportbehovet under utbyggingen.



9.2. Generelt om arealformålet "bebyggelse og anlegg"

9.2.1. Plankrav med tilhørende dokumentasjonskrav

Områdereguleringen deler planområdet inn i del-områder for bebyggelse og anlegg. Planområdet er i tillegg inndelt i 10 hensynssoner som forutsetter felles planlegging med plankrav om vedtatt detaljregulering før det gis tillatelse til tiltak.

For detaljreguleringer eller byggesøknader stilles krav til dokumentasjon av:

- ▶ midlertidig bygge- og anleggsområde nord for E18
- ▶ kotehøyde på Framnes bro
- ▶ lokalklimaanalyse med forslag til avbøtende tiltak
- ▶ illustrasjoner av nær- og fjernvirkning for bebyggelse og anlegg
- ▶ at tilstrekkelige kvaliteter med hensyn til bomiljø kan oppnås
- ▶ kvalitetsoppfølgingsplan
- ▶ parkeringsareal til sykkel og bysykkel på offentlig friareal, samt sammenkoblede parkeringsanlegg for biler inkludert avkjørsler
- ▶ eksisterende og planlagte terrenghøyder og overgang til omkringliggende terrenghøyder
- ▶ midlertidig bygge- og anleggsområde nord for E18

Utførelse og materialbruk av by- og gaterom skal dokumenteres ved rammesøknad. Dette kan eksempelvis være detaljering av gangarealer, anlegg for aktivitet og opphold, kunst, møblering og belysning.

9.2.2. Grad av utnytting

Områdereguleringen gir gjennom klare rammer både forutsigbarhet og fleksibilitet for en byutvikling som vil skje over en lengre tidsperiode. Planen sikrer helhetlig byutvikling samtidig som bruk av kombinerte formål gir fleksibilitet for senere detaljreguleringer til å plassere bebyggelse innenfor byggefeltene og til å utforme offentlige rom. Områder for bebyggelse og anlegg skal opparbeides i henhold til reguleringsbestemmelsenes rammer.

Tabellen til høyre viser hvordan område-reguleringen arealmessig sikrer de ulike formålene i reguleringsbestemmelsene.

Filipstad reguleres som et funksjonsblandet by-område med bymessig karakter og en stor andel

boliger. Utnyttelsen reflekterer det enkelte del-områdets rolle, funksjonsfordeling og karakter. Bruksarealet (m² BRA) regnes av bebyggelse over terreng. For rom med takhøyde på 4,9 m eller mer skal faktisk gulvareal inngå i beregning av BRA, ikke teoretiske dekker.

Områdereguleringen legger til rette for et samlet utbyggingsvolum på inntil 462 000 m². Dette tilsvarer en %-BRA på ca:

- ▶ 120 % i forhold til totalt landareal (383 dekar)
- ▶ 137 % i forhold til totalt landareal uten fergeterminal (338 dekar)
- ▶ 388 % i forhold til areal på byggefeltene, det vil si uten noe offentlig areal (119 dekar)

Det opprinnelige Aker brygge hadde en TU på 309 % da prosjektet stod ferdig i 1992, og Bjørvika har en samlet TU på 135 % inkl. Middelalderparken og gater over Oslo S. Tjuvholmen (inkludert park) har en TU på 279 %, og "Murbyen" (f.eks Grünerløkka) har en TU på 150–180 %. Dette viser at områdereguleringen har en utnyttelse tilsvarende Bjørvika, litt lavere enn Grünerløkka, bortimot halvparten av Tjuvholmen.

Boligformål utgjør 183 750 m², det vil si 39,8 % av total BRA, med rom for mellom 2 160 og 3 000 boliger

Grad av utnytting	m ² BRA	prosent
Boligbebyggelse (min)	183 750 m ²	39,8 %
Kontor (maks)	190 000 m ²	41,1 %
Hotell/konferanse (maks)	20 500 m ²	4,4 %
Tjenesteyting (kultur, akvarium)	10 500 m ²	2,3 %
Idrettsanlegg (min)	4 000 m ²	0,9 %
Barnehage (min)	5 400 m ²	1,2 %
Skole (min)	9 000 m ²	2,0 %
Forretning (maks)	16 000 m ²	3,5 %
Bevertning (maks)	9 000 m ²	2,0 %
Ufordelt/reserveareal	13 850 m ²	3,0 %
Totalt m² BRA	462 000 m²	100 %
Samlet størrelse byggefelt		119 dekar
%-BRA ifht byggefelt		388 %

(pluss 300 utleieenheter og eventuelle hotel leiligheter). Av offentlige formål sikres minimum 9 000 m² BRA til undervisning (skole for 840 elever), 5 400 m² BRA til barnehage (24 avdelinger), 4 000 m² BRA til flerbrukshall og 10 500 m² BRA til kulturformål. Forretning og bevertning tillates til sammen inntil 25 000 m² BRA, for å betjene byområdets behov, uten å undergrave eksisterende servicetilbud i naboområdene.

I reguleringsbestemmelsenes punkt 4.2 er det angitt 180 350 kvm. BRA til bolig. Dette bunner i en regnefeil. Riktig tall skal være 183 750 kvm. BRA.

Kontorformål tillates inntil 190 000 m² BRA og hotell/konferansesenter tillates inntil 20 500 m² BRA. Muligheten til å etablere kontorer tillates for alle byggefelt innen planområdet.

Summen av arealformål som sikres, både minimumskrav og maksimumskrav, gir ca 448 000 m² BRA.

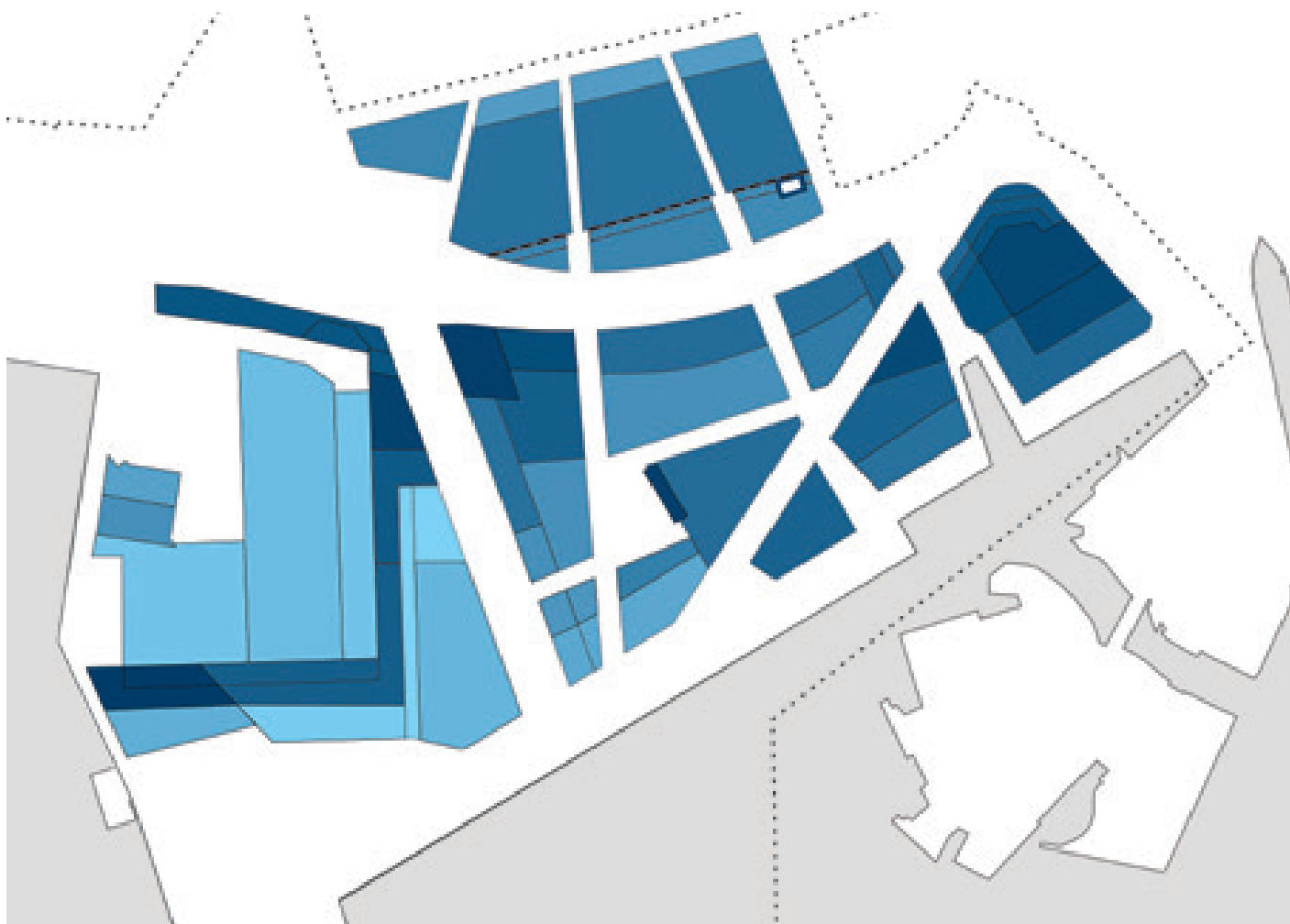
Dermed er det holdt av et "reserveareal" på ca. 14 000 m² BRA som benyttes til publikumsrettet tjenesteyting, bolig, skole eller barnehage.

Områdereguleringen stiller krav til minimum m² BRA for boligbebyggelse, sosial infrastruktur og kulturformål for å sikre variert bruk. Det er likevel stor fleksibilitet til å detaljere formålsfordelingen i detaljreguleringer ved å bygge mer enn minimum, og mindre enn maksimum, av enkelte eller flere formål.

9.2.3. Høyder

Filipstad skal fremstå som et helhetlig område med byggehøyder som skaper gode overganger mot byen rundt. Planen legger til rette for variasjon i byggehøyder mellom og innenfor delområdene.

Høyder er angitt på plankartet som maksimum tillatt kotehøyde for gesims og møne, dvs at kotehøyden gjelder uansett hva slags takkonstruksjon et bygg har. Generelt angis maksimum kotehøyde for et byggefelt



med en angivelse på plankartet som angir hvor i feltet maksimumshøyden er tillatt, og med lavere tillatte byggehøyder som sikrer en nedtrapping mot sjøen. Enkelte steder er det også angitt grenser mellom høyder, som ved nedtrapping av bygningshøyder fra det nordøstre hjørnet av Hans Jægers kvartal, felt A3, mot GD-boligen.

Områdereguleringen har reguleringsbestemmelser som sikrer at byggehøyder skal varieres innenfor maks tillatt kotehøyde i hvert byggefelt og at man tar hensyn til lokalklimatiske forhold som sol, lys og vind.

Planområdet får i hovedsak bebyggelse på 5–7 etasjer, men det tillates bebyggelse opp til 8–10 etasjer på utvalgte steder samt ett punkthus på rundt 16 etasjer helt syd-vest i Hjortnesbuen. Varierte høyder på bebyggelsen legger til rette for ulike romlige kvaliteter, sikrer at viktige siktlinjer og romlige forløp ivaretas og skaper naturlige overganger mot tiliggende bebyggelse utenfor planområdet. Moderate høyder er

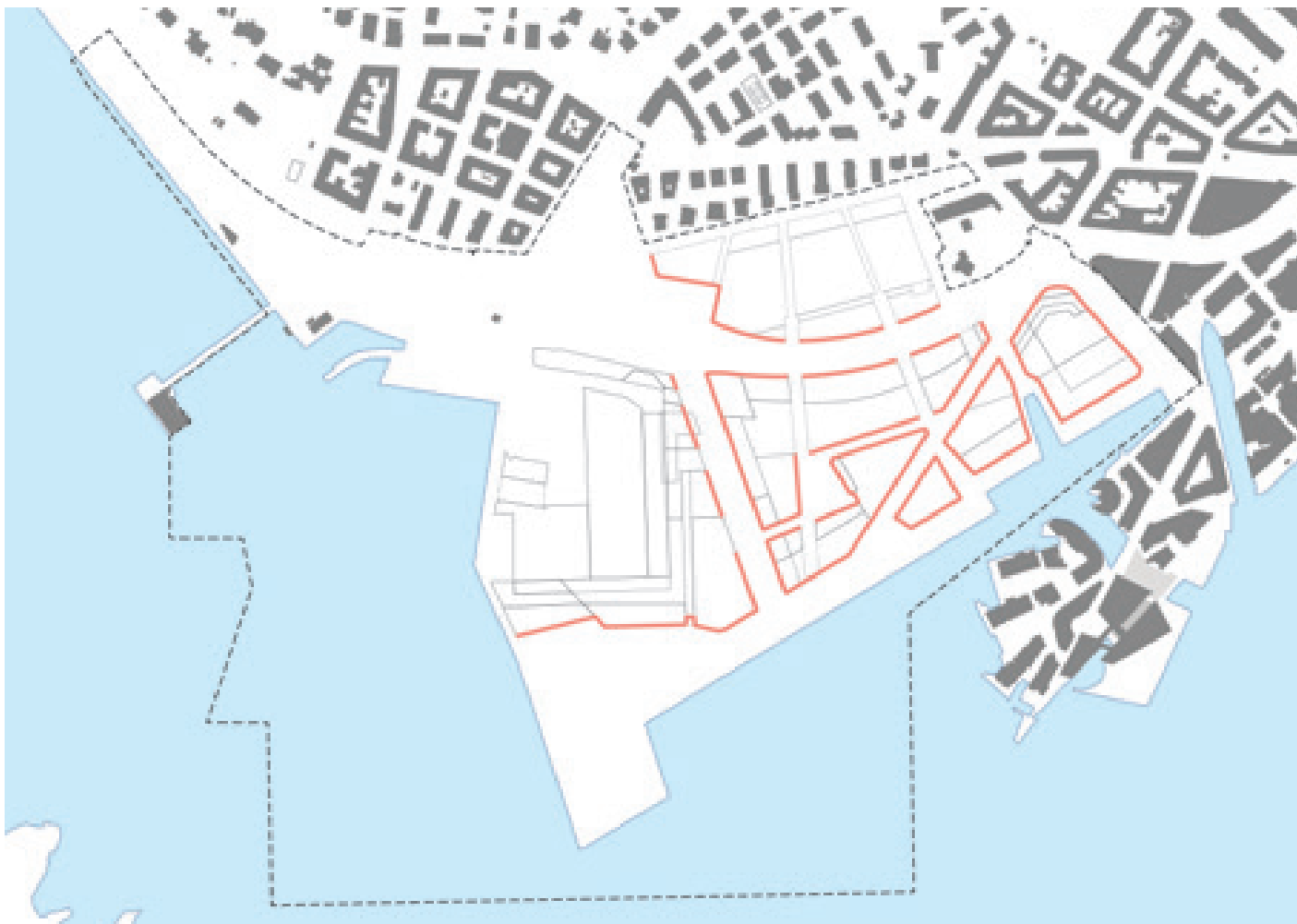
gunstig for lokalklimatiske forhold som solinnfall og vindskjerming i by- og gaterom.

9.2.4. Plassering av bebyggelse og bruk av 1. etasje

Områdereguleringen har avgrensede byggefelt som sikrer fysiske og visuelle forbindelser til byen rundt og er strukturert for å skape et hierarki av offentlige byrom med ulik brukskvalitet. Parkeringsanlegg under bakken tillates under tilstøtende gater, plasser og torg.

All bebyggelse skal plasseres i formålsgrense mot gater, plasser og parker for å gi klart definerte byrom for godt byliv og gode oppholdskvaliteter. Tilbaketrunkne fasader tillates likevel på en mindre del av bebyggelsen for å gi variasjon i lange fasadeløp og bedre lokalklimatiske forhold.

Bebyggelse i felt C3 (nord i Nordområdet), B1 og B4 (vest i Midtområdet) har ikke krav om plassering i formålsgrense. Det er fordi bebyggelsen grenser til de



fleksible byggefeltene P5 (Orions belte), P8 og P9 (Framnesallmennigen). Disse arealene skal skape en variasjon i overgangen mellom park/byrom og bebyggelsen.

Det tillates utkraging av balkonger og bygningsdeler over formålsgrense inntil 1,5 m fra 3. etasje og oppover så lenge disse ikke er i konflikt med hensynssoner for friskt H140 og forlengelsene av disse. Balkongene skal inngå i et helhetlig arkitektonisk uttrykk.

1. etasjer i alle byggefelt sør for E18, og i felt C4 tilstøtende Filipstad allé, skal i hovedsak være 5 meter høye og benyttes til publikumsrettet virksomhet mot gater og byrom. Beskrivelser av de ulike delområdene i kapittel 9.3 angir konkret lokalisering mot mindre sentrale gater og byrom sør for E18 der kontorer og boligformål tillates i 1. etasje, i vanlige etasjehøyder. 1. etasje i alle hushjørner skal uansett benyttes til publikumsrettet virksomhet.

5 meter høy 1. etasje muliggjør en fleksibel bruksendring mellom boliger og næring ved behov og er akkurat høy nok til å innpasse en mezzaninetasje (innskutt etasje). Det er ikke høydekrav til 1. etasjer i felt C3 på Nordområdet som er forutsatt brukt til boligformål.

All publikumsrettet virksomhet skal ha hver sin inngang fra, og være henvendt mot, offentlige gater og byrom.

9.2.5. Krav til utforming

Områdereguleringens bestemmelser har krav til at utbygging gjennomføres med høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet på bebyggelse og utearealer. Fasader mot viktige offentlige rom skal være utadrettet og underbygge samspillet mellom publikumsrettede funksjoner i bebyggelsen og bruken av tilstøtende offentlige rom.

Takene skal vurderes som en del av byens taklandskap og behandles som en del av det samlede arkitektoniske uttrykket. Ved nybygg og ombygginger skal tekniske anlegg som heisoppbygg, trappeanlegg og ventilasjonsanlegg m.m. integreres i den arkitektoniske utformingen.

Bebyggelsen skal grupperes og utformes slik at det skapes avstemt variasjon i lange fasader og bidra til å dele opp store volumer.

Takoppbygg tillates inntil 3 meter over maksimal gesims- og mønehøyde så fremt det er minimum 3

meter tilbaketrukket fra fasadelivet og ikke overstiger 20 % av byggets totale takflate. Tilbaketrekningen fra fasadelivet er viktig slik at takoppbyggene ikke blir synlig fra bakkeplan.

9.2.6. Allment tilgjengelige gangpassasjer

Alle byggefelt skal ha minimum én gjennomgående allment tilgjengelig gangpassasje gjennom bebyggelsen. Gangpassasjene skal ligge på bakkenivå og ha en bredde på minimum 5 meter. Gangpassasjene tillates overbygd med inntil 20 % fra 3. etasje. Overdekning kan for eksempel være sammenkobling av to bygg med en glasskorridor.

Gangpassasjene skal fungere som "smett og smug", og hensikten er at de skal gjøre det lett å gå gjennom området samtidig som kvartalsstrukturen brytes opp i mindre enheter.

9.2.7. Publikumsrettet virksomhet, forretning og bevertning

Totalt tillates maksimalt 16 000 m² BRA til forretninger og maksimalt 9 000 m² BRA til bevertning. Både forretninger og bevertning begrenses totalt og per delområde for å sikre variasjon i førsteetasjene. Planen hjemler også 13 850 m² BRA som kan brukes til alle formål med minimumsarealkrav i bestemmelsene. (Se arealoversikten på side 211.)

Forretninger, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet tillates kun i 1. etasje, 2. etasje og i underetasje. Hver enhet skal ha inngang fra, og være henvendt mot, gater og byrom. Dette vil aktivisere fasadene og tilrettelegge for et velfungerende byliv.

Forretninger tillates med en størrelse på inntil 500 m² BRA, og hver forretning skal ha inngang fra, og være henvendt mot gater og byrom. Størrelsen på forretningene begrenses da forskning viser at hyppighet av dører og henvendelse mot det offentlige rom er en viktig faktor for mangfold i virksomhetene og dermed variert byliv. Det tillates imidlertid 2 større dagligvareforretninger, hver på maksimalt 2 000 m² BRA. En av disse skal lokaliseres på Midtområdet, i felt B2, B3 eller A3. Den andre skal lokaliseres på Nordområdet (C3 eller C4).

9.2.8. Boligbebyggelse med tilhørende uteareal

Områdereguleringen sikrer minimum 183 750 m² BRA til bolig. Ved utregning av antall leiligheter er det brukt 80 % av totalt antall m² BRA som effektivt areal, da det antas at ca 20 % vil gå med til trappeopp ganger, boder m.m.

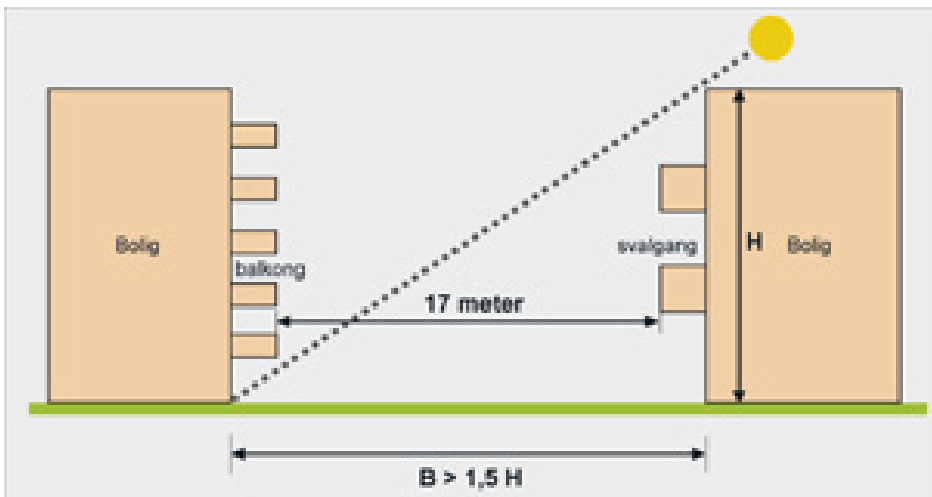
	Andel	Størrelse	80 % av m ² BRA	Antall
Maks.	35 %	35 - 45 m ²	51 450 m ²	1 470 - 1 143
Min.	20 %	45 - 75 m ²	29 400 m ²	653 - 392
Min.	45 %	Større enn 75 m ²	66 150 m ²	882 - 662
Totalt	100 %		147 000 m²	3 005 - 2 197
Utleiedel				353 - 265

pb_9.2.8-1 Oversikt over leilighetsfordeling og antall leiligheter

Leilighetsfordeling

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om leilighetsfordeling som skal gjelde innenfor hver hensynssone for felles planlegging.

Reguleringsbestemmelsene tillater at 40 % av leilighetene større enn 75 m² kan etableres med utleiedel.



pb_9.2.8-3 Rommelighetsnorm for boliger

Bokvalitet

Områdereguleringen forutsetter at all boligbebyggelse utformes for best mulig å ivareta kvaliteter knyttet til utsikt, himmelretning og dagslys. Videre sikrer planen at alle leiligheter skal være gjennomgående eller ha fasader med solinnfall fra to ulike himmelretninger. Det er også sikret solinnfall i alle oppholdsrom. Fasadekombinasjon nord-nordøst tillates ikke, men ensidige leiligheter, dog ikke mot nord, kan vurderes dersom bokvaliteten ved en ensidig løsning er høyere enn ved en gjennomgående løsning. I

pb_9.2.8-4 Oversikt over krav til uteareal for bolig

så fall skal leilighetsdybden ikke overstige fasadebredden.

Uteoppholdsareal for boliger

Planen stiller krav til størrelse og solforhold på uteoppholdsareal for boliger som angitt i tabellen under. Det sikres sol på 20–30 % av uteoppholdsarealet da Plan- og bygningsetaten mener sol er en meget viktig faktor for trivsel og bruken av uteoppholdsareal.

Utearealnормen setter krav til forholdet mellom gjennomsnittlig høyde og avstand mellom bygninger i boligbebyggelse. Planen sikrer et forholdstall på 1:1,5 og at avstanden uansett ikke er mindre enn 17 meter, og muliggjør med dette 20–30 % andel solbelyst areal

i bakgårdene. Uteoppholdsarealer skal plasseres på de mest solfylte arealene og skjermes fra vind og støv- og forurensingskilder. Utearealene skal gi rom for varierte aktiviteter og ha høy brukskvalitet for lek. Utearealene skal tilpasses barn i alle aldersgrupper og være utformet så de blir tilgjengelige for alle brukergrupper. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende.

Uteareal på tak skal være utformet slik at de gir tilstrekkelig sikkerhet og trygghet, med særlig vekt på barns bruk. Ulike funksjoner skal orienteres best mulig i forhold til sol, støv, forurensing og klimatiske forhold. Minst 60 % av takflatene skal opparbeides som felles takhager for uteoppholdsareal, og minst 20 % av takflaten skal ha et vekstlag på minimum 60 cm for beplantning. I tillegg til

	Krav til minste felles uteareal	Krav til sol
Hans Jægers kvartal	16 % hvorav 60 % på terreng/lokk	20 %
Hjortnes	16 %	20 %
Midtområdet	20 % hvorav 60 % på terreng/lokk	30 %
Nordområdet	20 % hvorav 60 % på terreng/lokk	30 %
Rommelighet mellom bygninger		
Forholdstall	1 : 1,5	
Min. avstand	17 meter	

mulighet for dyrking skal plante- og tresorter baseres på lokale arter og understøtte urbane økologiske systemer.

Krav til størrelse på minste felles uteoppholdsareal beregnes av total m² BRA for bolig. Krav til solforhold angis som en prosent av felles uteoppholdsareal, som skal kunne være solbelyst til sammen 5 timer på 1. mai, hvorav minimum 3 timer mellom kl. 15 og kl. 20.

Planen sikrer at boligbebyggelsen på Filipstad får gode felles leke- og uteoppholdsarealer. Områdereguleringen differensierer mellom de ulike delområdene på Filipstad ved å legge til grunn ulike områdekategorier.

- Krav til utearealer som stilles for Nord- og Midtområdet, følger utearealnormens områdekategori 3 som defineres som "Mindre tett: Tett kvartalsbebyggelse, sammensatte områder og Akerselva".
- Krav til utearealer i Hans Jægers Kvartal og Hjortnes følger områdekategori 2 "Tett: Sentrumsranden og knutepunkter". Boligbebyggelsen i Hjortnesbuen kan imidlertid ikke oppfylle krav til uteareal på terreng, men samlet størrelse og krav til solforhold opprettholdes.

Det bør være fysisk skjerming og avstand mellom felles og private utearealer. Utearealene skal ha et grønt preg og beplantes med busker og trær. Vegetasjon kan brukes for å skille mellom ulike bruksformål og soner.

Reguleringsbestemmelsene sikrer videre at minimum 80 % av minste felles uteoppholdsareal (MFUA) skal være samlet felles uteoppholdsareal (SFUA) med en størrelse og samlet form som egner seg til plasskrevende fysisk aktivitet og lek.

9.2.9. Kontorer

I områdereguleringen begrenses antall m² BRA til kontorer med hensyn på de andre formålene som tillates i planen. Det vil si at dersom en bygger kontorer opp til maks tillatt nivå, vil det fortsatt være rom for de andre formålene. Det tillates kontorer inntil totalt 190 000 m² BRA, omtrent lik 41 % av det totale antall m² BRA som planen tillater.

9.2.10. Skole med tilhørende uteareal

Konsekvensutredningsrapporten viser at forventet befolkning og sammensetning på Filipstad vil gi ca. 410 skolebarn og et behov for en skole for 560 elever. Ved



pb_9.2.10-1 Lokalisering og utforming av skole

offentlig ettersyn og høring har Utdanningsetaten meldt inn behov for en skole for 840 elever begrunnet i forventet stor elevvekst i Filipstads nærområder i årene fremover, samt et bystyrevedtak av 20.10.2010 om at nye grunnskoler skal dimensjoneres for 840 elever.

Områdereguleringen sikrer at skolens uteareal blir tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes, og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for støy, ligge i le, ha gode solforhold og ha høy brukskvalitet for lek. Det skal bygges en idretts-/flerbrukshall i tilknytning til skolen, og området skal i tillegg ha mulighet for svømmehall. Det reguleres inn formålet institusjon som gir anledning til å realisere et bibliotek.

Det er sikret minimum 9 000 m² BRA til undervisningsformål, noe som tilsvarer en skole for 840 elever med tre parallelle klasser i 1–10 trinn. Rekkefølgebestemmelsene sikrer at skolen skal være ferdigstilt før det gis igangsettingstillatelse for utbygging av mer enn 1 000 boligenheter samlet innenfor planområdet.

Lokalisering og bruk

Skolen anlegges som frittliggende bygning i felt H7 mot Brannskjærparken og Framnesallmenningen. Bygget plasseres i byggelinje på plankartet mot sør, mens



pb_9.2.10-2 Skolen ligger fritt som et landemerke mot Brannskjærparken

byggets avgrensning mot skolens uteareal, også i felt H7, fastlegges ved detaljering av skolens rom-program. Skolebygningen reguleres til maks kote 15, tilsvarende 3 etasjer. Det tilrettelegges for at 1. etasje benyttes til publikumsrettet bruk, i samspill med Brannskjærparken og Framnesallmenningen. Skolen skal også fungere som lokalt kulturhus som tilrettelegges for allmenn bruk utenfor skoletid.

En frittliggende skolebygning vil bli et viktig landemerke der Framnesallmenningen og Brannskjærparken møtes, og gi lyse lokaler med gode undervisningsvilkår. Hjortnesbuens bufferbebyggelse gjør at skolen ligger avskjemet fra havneterminalen. Arealene i 1. etasje i felt H6 kan supplere skolens eventuelle behov for mørke arealer.

Arealkrav

Minimumsstørrelse på utearealene på terreng vil gi en skolebygning med grunnflate på ca. 4 000 m² BRA. Kombinert med maks kotehøyde på plankart, kote 15, muliggjør dette en skolebygning på 3 etasjer og samlet BRA lik 11 400 m². Det betyr at 2 400 m² BRA, fortrinnsvis i 1. etasje, kan benyttes til publikumsrettet virksomhet som bibliotek eller andre funksjoner relatert til bruk av parken. Alternativt kan skolens uteareal økes og skolebygningens grunnflate reduseres.

Reguleringsbestemmelsene sikrer minimum 9 800 m² uteareal, hvorav minimum 20 % skal anlegges på terreng, mens det resterende kan anlegges på lokk/tak. Totalt tilsvarer minstekravet til uteareal 13 m² pr. barneskoleelev, tenkt anlagt på terreng/lokk og 8,5 m² pr. ungdomsskoleelev hovedsakelig anlagt på tak. Samlet gir dette 11,7 m² pr. elev. Dette er mindre enn Plan- og bygningsetatens anbefalte arealstørrelser for uteareal til grunnskoler i indre by.

Reduksjonen av arealkravet tilrådes på grunn av trafiksikker og umiddelbar nærhet til kompenserende offentlig friareal. Det er da særlig nærheten til Brannskjærparken, men også til Framnesallmenningen som har gode solforhold og oppholdskvaliteter avskjernet mot vind. Det bør tilstrebes mest mulig areal til barneskoleelever innenfor felt H7 da ungdomsskoleelever trolig uansett kan benytte parkene og annet tilgjengelig offentlig friareal i friminuttene.

Minimum halvparten av felt H7 sin lengde mot øst skal bebygges i formålsgrense mot Framnesallmenningen for å aktivisere denne. Maksimal kotehøyder på plankartet muliggjør bebyggelse opp til kote 7,5 nord i felt H7, noe som åpner for en nedsenket flerbrukshall med aktiv fasade mot Framnesallmenningen og uteareal på lokk/takk.

Skolens uteareal skal sikres en trafiksikker atkomst fra Midtområdet der forlengelsen av felt S13 Aligata møter felt S4 i Framnesallmenningen. Skolebarn fra byen bak vil få en trafiksikker atkomst via parkbroen Framnes bro, felt S20.

9.2.11. Idrettsanlegg

Områdereguleringen stiller krav til bygging av en idretts-/flerbrukshall i tilknytning til skolen som skal kunne benyttes av allmennheten på de tider av døgnet hvor skolen er stengt. Standard størrelse på flerbrukshaller er 2 500 m² BRA, og planbestemmelsene sikrer mer med 4 000 m². I tillegg kan en svømmehall innpasses, noe som vanligvis krever ca 1 000 m² BRA. Det er rekkefølgekrav om at en idretts-/flerbrukshall må ferdigstilles samtidig med skolen, og skole og idretts-/flerbrukshall skal ferdigstilles før det gis midlertidig brukstillatelse for 1 000 boligheter.

Planen gir i tillegg varierte offentlige rom med ulike brukskvaliteter for idrett. Brannskjærparken, sjøen, Havnepromenaden, Framnesallmenningen og Orions belte er offentlige byrom med høyt potensial for tilrettelegging for sportslig aktivitet og andre rekreative tilbud.

Både felt H6 og H7 har formålet idrettsstadion slik at prosjektet kan benytte begge disse feltene og dermed dra nytte av de mørke lokalene i felt H6, til for eksempel garderobefunksjoner eller liknende.

Planen tilrettelegger for en flerbrukshall med takhøyde på 7 meter, som er anbefalt takhøyde av hensyn til funksjonalitet. Maks kote 7,5 fordrer at hallen er nedsenket med 2,5 meter under bakken.

Idrettsanlegget har en åpen fasade ut mot Framnes-



allmenningen slik at innsyn til lek med ball og/eller vann bidrar til å aktivisere allmenningen.

9.2.12. Barnehager med tilhørende uteareal

Konsekvensutredningen viser at forventet befolkning og sammensetning på Filipstad vil gi ca. 360 barnehagebarn. Filipstad alene vil dermed utløse et behov for 6 barnehager a 4 avdelinger. Planen sikrer dette ved 5 400 m² BRA til barnehage, lik 900 m² BRA per 4-avdelingers barnehage i tråd med føringer gitt i Kunnskapsdepartementets veileder for utforming av barnehagens uteareal. Planen sikrer også at minste tillatte barnehageenhet skal ha 4 avdelinger.

Planen har rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeidelse av en 4-avdelingers barnehage for hver gang det gis igangsettingstillatelse for utbygging av 500 boligenheter. Det skal samlet opparbeides minimum 24 barnehageavdelinger, hvorav 4 avdelinger skal være lokalisert på Hjortnes i felt H6, minimum 12 avdelinger lokalisert på Midtområdet og minimum 8 avdelingerlokalisert på Nordområdet.

Planen stiller krav til at barnehagenes uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten etter stengetid. Kjørearealer skal ikke medregnes og uteoppholdsarealer tillates ikke benyttet til parkering, varelevering, lagring og lignende. Utearealene skal være skjermet for forurensning og støy, ligge i le, ha høy brukskvalitet for lek tilpasset barn i alle aldersgrupper og være tilgjengelig for alle brukergrupper.

Det stilles krav til minimum 1 500 m² uteareal pr. 4-avdelingers barnehage, tilsvarende ca. 25 m² per barn. "Kunnskapsdepartementets veileder for utforming av barnehagens uteareal" er lagt til grunn for de regulerte størrelsene på utearealet. Veilederen skal være retningsgivende ved utforming og opparbeidelse av utearealene. Hele utearealet kan være anlagt på tak.

9.2.13. Atkomst og bilparkering

Planen sikrer at underjordiske parkeringsanlegg tilrettelegges for sammenkobling under bakken på tvers av feltene. Besøksparkering er inkludert i de oppgitte parkeringsnormtallene. Parkeringsanlegg tillates under tilstøtende gater, plasser og torg. Underbygningen med tekniske løsninger skal godkjennes av Bymiljøetaten før rammetillatelse gis. Atkomst til parkeringsanlegg tillates kun fra S4 (Gate i Framnesallmenningen), S7 (Kaffegata), S8 (Banangata) og S9 (Munkedamsallmenningen). Atkomster skal være lokalisert nærmest mulig S10/S11 (Filipstad allé), og det tillates kun 1 atkomst per byggefelt på hver side

av S10/S11. Inn- og utkjørsler inkludert ramper skal integreres i bebyggelsen og avskjermes fra gateløp med port.

Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal følgende parkeringsnorm for biler legges til grunn for beregning av maksimalt antall parkeringsplasser: (Deretter skal den til enhver tid gjeldende normen gjelde. Ny norm, vedtatt i 2022, ligger som vedlegg i kapittel 15.)

P-norm bil	Hele planområdet
Boliger	0,6 plasser pr. 100 m ² BRA
Kontor	1,6 plasser pr. 1 000 m ² BRA
Forretning/bevertning	2 plasser pr. 1 000 m ² BRA
Undervisning, barnehage	0 plasser pr. 10 årsverk
Kulturinstitusjon	1,6 plasser pr. 1 000 m ² BRA
Akvarium	20 plasser
Hotell	1 plass pr. 10 rom
Totalt	Ca. 1440 (+ parkeringsplasser til hotell)

pb_9.2.13-1 Sammenstilling av parkeringsnorm for biler, og totalt antall bilparkeringsplasser som områdereguleringen vil gi.

Innenfor hver hensynssone H810_3-10 skal alle nye parkeringsplasser være ladeklare, og minimum 5 % skal tilrettelegges for forflytningshemmede. Parkeringsplasser skal anordnes under terreng, med unntak av det som tillates av gateparkering i felt S7 (Kaffegata), felt S8 (Banangata) og felt S4 (gate i Framnesallmenningen) i § 7.

Det skal minimum være følgende antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede:

Delområde (Hensynssone)	Min. antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede:
Hans Jægers Kvartal (Hensynssone H 810_7)	20 plasser
Hjortnes (Hensynssone H 810_3)	24 plasser
Midtområdet (Hensynssone H 810_4, 5, 6, 8)	24 plasser
Nordområdet (Hensynssone H 810_9,10)	19 plasser

pb_9.2.13-2 Antall parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede per delområde/hensynssone

Innenfor delområde Hjortnes (H810_3) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener Brannskjærparken (H 810_2). Innenfor Nordområdet (H 810_10) skal minimum 5 plasser plasseres slik at de betjener parken i P4, P6 og P7 (den utvidete Tinkernparken).

9.2.14. Sykkelparkering

P-norm sykkel	Hele planområdet (untatt Framnes bru)
Bolig	3 plasser per 70 m ² BRA
Kontor, forretning, bevertning	15 plasser per 1 000 m ² BRA
Offentlig friareal	10 plasser per 1 000 m ²
Skole	4 plasser per årsverk ansatte
Barnehage	1 plass per årsverk ansatte
Hotell	Min. 2 plasser per 10 rom
Totalt	Ca. 11850 (+ sykkelparkeringsplasser til hotell)

pb_9.2.14-1 Sammenstilling av parkeringsnorm for sykkel, og totalt antall sykkelparkeringsplasser som områdereguleringen vil gi

Det skal som en del av detaljreguleringen utarbeides en helhetlig plan for sykkelparkeringsplasser og bysykler innenfor alle delområder (bortsett fra Framnes bru). Frem til ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret, skal det avsettes sykkelparkeringsplasser etter følgende minimumsnorm: Den til en hver tid gjeldende normen for sykkelparkering skal gjelde. Ny norm, vedtatt i 2022, ligger som vedlegg i kapittel 15.

Planen har krav om at alle sykkelparkeringsplasser skal etableres på privat grunn og/eller innenfor avstengt areal i bebyggelsen. Dette gjelder ikke besøks-plasser og plasser på offentlig friareal (offentlige samferdselsanlegg og grønnstruktur).

25 % av alle sykkelparkeringsplasser innenfor hvert delområde (hensynssone H810_2-10) skal være overdekket. 25 % av sykkelparkeringsplasser til boliger og kontorer skal tilrettelegges for lading av sykler med el-motor. Av sykkelparkeringsplasser på offentlig friområde skal minimum 75 % være offentlige, mens inntil 25 % kan være bysykkelplasser.

Sykkelparkeringsplasser til skoleelever er iberegnet i 4 sykkelparkeringsplasser per skoleansatt. Intensjonen at det skal være en sykkelparkeringsplass per elev som er gammel nok til å få lov til å sykle.

9.2.15. Varelevering

Det stilles krav til at all varelevering skal skje på egen grunn fra underjordisk parkeringsanlegg. Varelevering kan tillates på gateplan innenfor gitte tidssoner.

9.2.16. Kunst og kultur

Kunst må dokumenteres i søknad om rammetillatelse.

Det er sikret totalt minimum 10 500 m² BRA til kulturfunksjoner på Filipstad. Minimum 8 000 m² BRA av disse øremerkes til formålet "annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium)" i felt H3 på Hjortnes.

Dersom det kommer et akvarium, er lokaliseringen sikret i felt H3, men dersom det ikke kommer akvarium, kan disse 8.000 m² BRA benyttes til andre kulturformål. I så fall er ikke lokaliseringen sikret i planbestemmelsene, men dette

bør da anlegges primært ut mot felt P1/ P2 Brannskjærparken og sekundært

mot felt S4 i Framnesallmenningen. Bebyggelsen mot hovedveisystemet i nord er ikke særlig egnet til kulturformål.

Minimum 2.500 m² BRA øremerkes til formålet "annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur)" i Hans Jægers kvartal, og er tiltenkt felt A1 på grunn av sin sentrale plassering i skjæringspunktet mellom mange, viktige byrom. Med kultur menes publikumsrettet virksomhet som museum, galleri, bibliotek, konsert-lokale, kino, teater og lignende. Bebyggelse i felt A1 skal ha høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet grunnet bebyggelsens eksponerte plassering. Dette gjelder volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med tilgrensende bebyggelse.

Planen innehar i tillegg et "reserveareal" på 13 850 m² BRA fordelt på alle delområdene, som kan benyttes til alle formål som har minimumskrav i bestemmelsene. Det vil si at dersom alle formålene bygges i henhold til minimums- og maksimumsstørrelser, som angitt i grad av utnytting, står det igjen 13 850 m² BRA.

Områdereguleringen åpner for at det eksisterende kaffetårnet i byggefelt B5 kan inngå i planen med ny og hensiktsmessig bruk.

9.3. Bebyggelse og anlegg særskilt for delområdene



pb_9.3-1 Illustrasjon av delområder for bebyggelse og anlegg

9.3.1. Hans Jægers kvartal, felt A1-A3

Arealbruk

Områdereguleringen legger til rette for høy utnyttelse av Hans Jægers kvartal (HJK) i samsvar med Fjordbyplanens føringer. Denne delen av Filipstad som ligger nærmest Aker brygge skal utvikles som en utvidelse av Oslo sentrum og med boliger. Utnyttelsen i Hans Jægers kvartal er noe lavere enn Aker brygge og tilsvarende Tjuvholmen.

Tabellen til høyre viser m² BRA slik det sikres i reguleringsbestemmelsene fordelt på arealformål. % - BRA vises samlet for alle byggefelt med og uten omkransende gater og byrom. Bebyggelsen i HJK henvender seg til mange viktige offentlige rom: felt S2

Formål	M² BRA	Prosent	
Boligbebyggelse (min.)	32 000	26,5 %	
Kontor (maks.)	68 000	56,2 %	61,6 %
Tjenesteyting (Kultur) (min.)	2 500	2,1 %	
Bevertning (maks.)	4 000	3,3 %	
Forretning (maks.)	6 000	5,0 %	
Ledig BRA til bolig eller tjenesteyting	8 500	7,0 %	
Totalt m² BRA	121 000	100 %	

pb_9.3.1-1

Arealoversikt for Hans Jægers kvartal

Odas og Bokkens plass, felt S16
 Generaldirektørallmenningen, felt
 HP4 Havnepromenaden, felt S1
 Huitfeldts gates forlengelse, felt
 S3 Gangareal langs Filipstadkaia og
 felt S9 Munkedamsallmenningen.

Utforming og byggehøyder

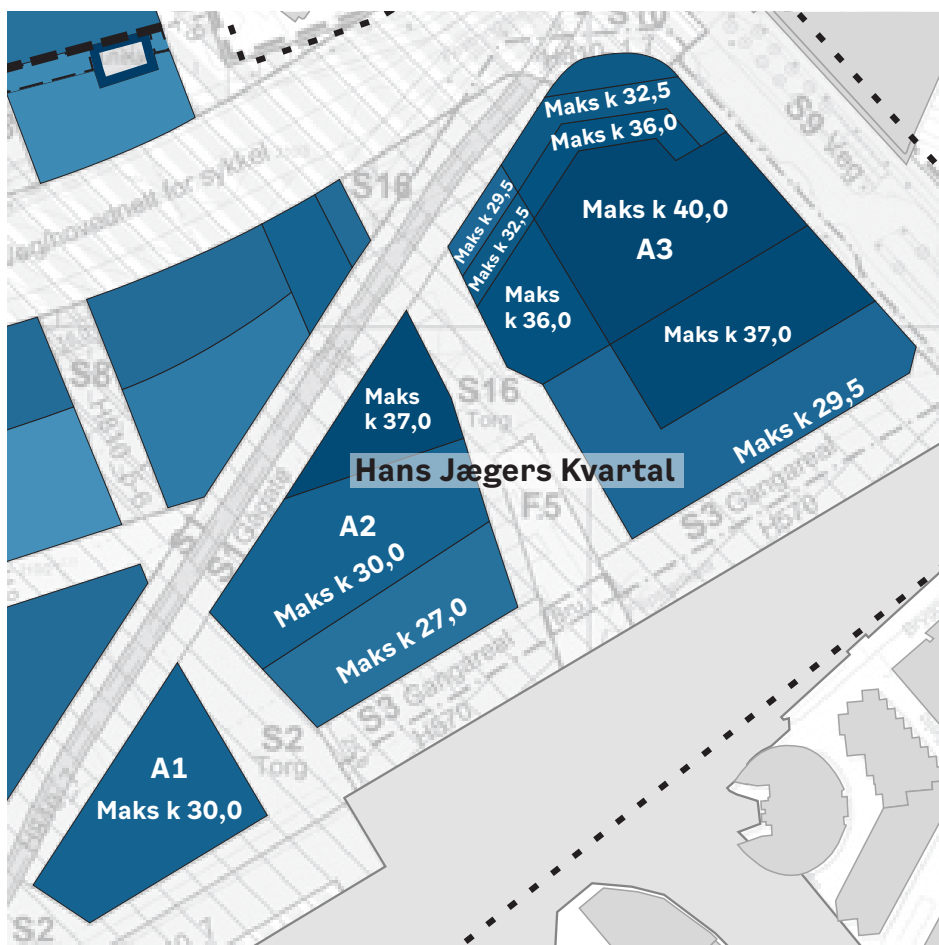
Høyden på bebyggelsen reguleres i varierende høyder i tillegg til at byggehøyder innenfor hvert byggefelt skal varieres. Dette sikrer nedtrapping fra nord mot sjøen. I felt A3 reguleres også inn en mer detaljert nedtrapping mot felt S10 Munkedamskrysset for å imøtekomme Riksantikvarens innsigelse.

Høydene i plankartet reguleres slik at Hans Jægers kvartal vil få varierte byggehøyder fra maks. kote 27 til maks. kote 40.

Plassering av bebyggelse og bruk av 1. etasje

Bebyggelsen er løst i tre byggefelt atskilt av offentlige by- og gaterom som sikrer fysiske og visuelle forbindelser gjennom området. Planen stiller krav til at det etableres allment tilgjengelige gangpassasjer i de to største kvartalene, felt A2 og A3, som sikrer god fotgjengerflyt gjennom kvartalene. Krav fra Fjordbyplanen om minimum 25 meter byggefri sone fra kaikanten er ivarettatt. Felt A1 har en sentral plassering og bygget er eksponert mot viktige byrom på alle sider.

Felt A1 er eneste felt i kvartalet uten boligformål da feltstørrelsen er for liten til å tilfredsstille krav til uteareal for boliger. I felt A3 er det heller ikke tillatt med boligbebyggelse mot felt S1 Huitfeldts gates forlengelse og S10 Filipstad allé i de 2 nederste etasjene av hensyn til lite solinnfall og trafikkstøy. Det er sikret minimum 2 500 m² BRA til kulturformål som skal etableres i felt A1. Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates det inntil 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje i felt A3



pb_9.3.1-2

Byggehøyder på Hans Jægers kvartal

mot felt S9 Munkedamsallmenningen og mot felt S1 Huitfeldts gates forlengelse. Fellesbestemmelsene stiller krav til at øvrig areal i 1. etasje skal benyttes til publikumsrettet virksomhet og ha innganger fra, og være henvendt mot, gater og byrom. Det skal også avsettes ca. 500 m² BRA i felt A3 til en felles sentral for avfallssug.

Atkomst og parkering

Planen stiller krav til at Hans Jægers kvartal skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S9 (Munkedamsallmenningen) med avkjørsel så tett opp til S10 (Filipstad allé) som mulig. Dersom det er mulig å benytte eksisterende ramper til parkeringshus for Aker brygge eller Tjuvholmen, vil det være en foretrukket løsning.

9.3.2. Hjortnes, felt H2, H3, H5-H8, H10

Arealbruk

Planen legger til rette for en noe lavere utnyttelse av delområdet Hjortnes enn i delområdene Hans Jægers kvartal og Midtområdet. Det er blant annet for å sikre gode utearealer for skolen.

Tabellen på neste side viser m² BRA slik det sikres i reguleringsbestemmelsene fordelt på arealformål. %-BRA vises samlet for alle byggefelt med og uten omkransende gater og byrom. Hjortnesbuen, bebyggelsen rundt Hjortnesterminalen i felt H2, H3, H5, H6, H8 og H10, fungerer som buffer og støyskjerm mot terminalens ferge drift og som byvegg som skiller terminalvirksomheten og bylivet. Bebyggelsen henvender seg mot Brannskjærparken i sør, Framnesallmenningen i øst og Havnepromenaden i nord.

I felt A3 og/eller felt H2, H3, H6 reguleres det inn energianlegg. Reguleringsbestemmelsene sikrer at slikt anlegg er i drift innen det gis midlertidig brukstillatelse for de første 100 000 m² BRA innenfor planområdet. Bebyggelse i felt H1 tillates med maksimalt 55 000 m² BRA og inngår ikke i totalt tillat BRA.

Utforming og byggehøyder

Områdereguleringen forutsetter høy arkitektonisk

Formål	M ² BRA	Prosent
Boligbebyggelse (min.)	7 500	6,6 %
Undervisning (skole) (min.)	9 000	8,0 %
Barnehage (min.)	900	0,8 %
Hotell/konferansesenter (maks.)	20 500	18,1 %
Kontor (maks.)	59 000	52,2 %
Idrettsanlegg (min.)	4 000	3,5 %
Annen offentlig eller privat tjenesteyting (kultur, akvarium) (min.)	8 000	7,1 %
Beverting (maks.)	500	0,4 %
Forretning (maks.)	1 000	0,9 %
Ledig BRA til bolig, undervisning, barnehage, idrett, eller tjenesteyting	2 600	2,3 %
Totalt m² BRA	113 000	100 %

pb_9.3.2-1

Arealoversikt for Hjortnes

kvalitet og materialmessig kvalitet på signalbygget i felt H3 med tanke på volumoppbygging, fasadekomposisjon og samspill med tilgrensende bebyggelse, lengst vest i Hjortnesbuen. Dette er viktig på grunn av byggets eksponerte plassering mot Brannskjærparken

og fjordlandskapet. Bebyggelse som vender mot fergeterminalen i felt H1, skal ha vinduer. Uteoppholdsareal for boliger skal skjermes mot støy.

Når det gjelder byggefelt H5, H8 og H10, så er det detaljregulering for E18 og Ring 1 som angir arealbruken.

Planen legger til rette for bebyggelse med byggehøyder nedtrappet mot sjøen og mot Framnesallmenningen for å skape gode solforhold i denne. Det åpnes for byggehøyde inntil kote 61,5 i sørvestre hjørne av Hjortnesbuen.

Hjortnesbuens øvrige bebyggelse mot Brannskjærparken skal være maksimalt på kote 30,5, og den trapper seg opp mot Hjortnesbuens nordøstre hjørne ved Framnes plass med maksimalt kote



pb_9.3.2-2

Høyder sett fra fjorden, vi ser høyhuset på (ca.) 16 etasjer ved Brannskjærparken

42,5. Bebyggelsen i Hjortnesbuens nordre avgrensning mot Havnepromenaden / Framnes bru reguleres til maksimalt kote 33,5. Siktlinjer fra Tinkern til fjorden sikres ved krav om høydesprang i bebyggelsen. Byggefelt H5 skal ivareta dette.

Det sørøstre hjørnet av felt H6 reguleres til maks kote 9 for å ha publikumsrettet funksjon i 1. etasje mot felt P1/P2 Brannskjærparken og uteareal for barnehage på taket. Barnehage er utdypet i kapittel 9.2.12.

Skole er omtalt i kapittel 9.2.10, idretts-/flerbrukshall i kapittel 9.2.11.

Som illustrasjonen over viser, reguleres høydene i plankartet slik at Hjortnes vil få varierte byggehøyder.

Lokalisering av formål

Utenfor angitt byggegrense i H1 kan det oppføres konstruksjoner og installasjoner tilknyttet drift av terminalen, slik som ombord- og ilandstigning, landstrøm, for- tøyning m.m.

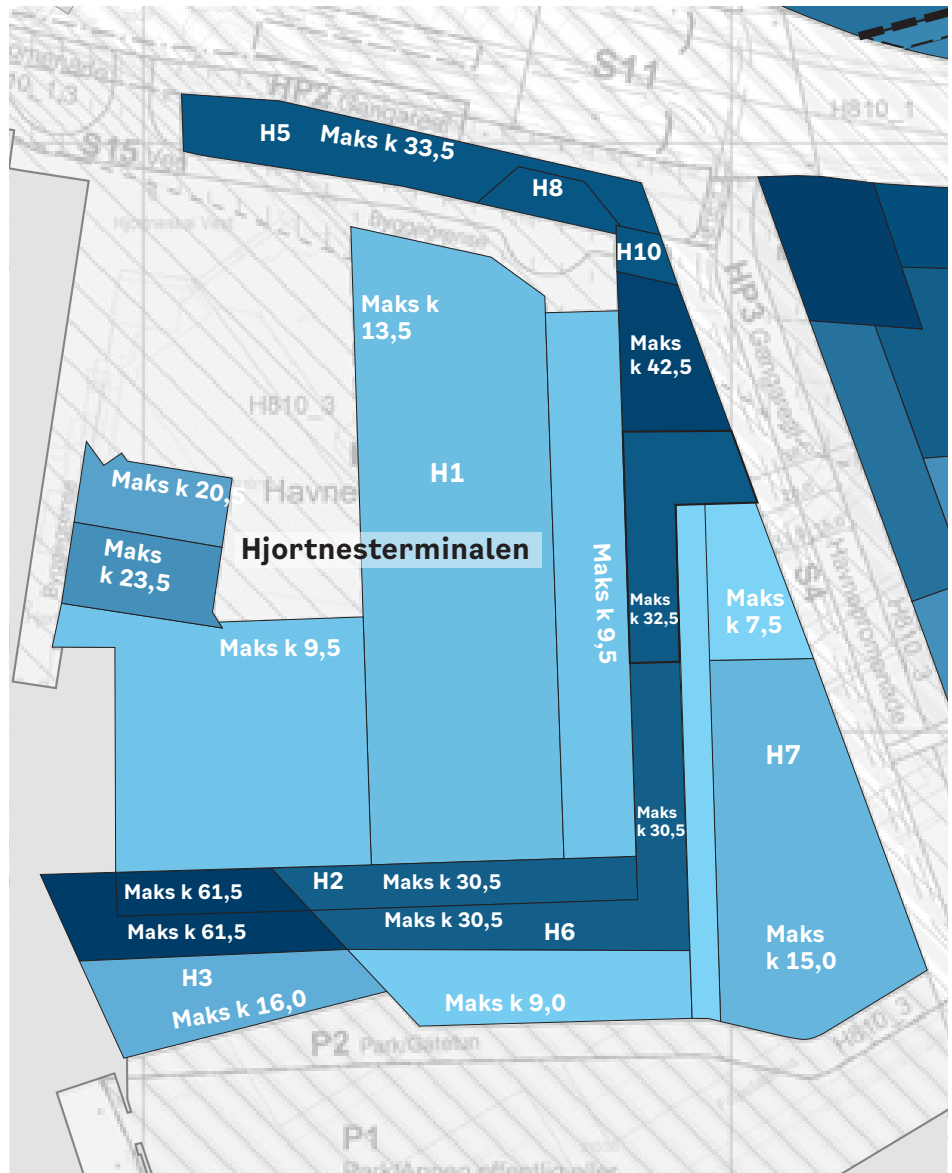
Boliger tillates kun lokalisert i søndre del av felt H6. I felt H2 tillates boliger under forutsetning av at boligenes oppholdsrom får fasader/vinduer mot felt P2 (Brannskjærparken).

Plassering av bebyggelse og bruk av 1. etasje

Forutsatt at 1. etasje i alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet tillates det totalt inntil 2 500 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert i Hjortnesbuens nordre del, felt H5, H8 og H10, samt i felt H6 mot felt S4 (gate i Framnesallmenningen) og mot uteareal for skole i felt H7.

Atkomst og parkering

Felt H6 og felt H3 skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra felt S4 (gate i Framnesallmenningen) med avkjørsel anlagt nord for felt H7 og så nær felt S11



Byggehøyder på Hjortnes

(Filipstad allé) som mulig. Atkomst for varetransport og buss til hotell/konferansesenter/akvarium i felt H3 skal være fra plan 2 i felt H1. Bebyggelsen i felt H3 og søndre del av felt H6 har kjøremulighet for besøkende/utrykningskjøretøy/taxi via felt P2. Det tillates ikke nedkjørsler til parkeringsanlegg fra P2.

Fergeterminalområdet i felt H1 skal ha kjøreadkomst fra S15. Det skal etableres fotgjengerforbindelser til fergeterminalens plan 2 fra Nordre del av Brannskjærparken (felt P2) og felt HP2/S20 (Havnepromenaden / Framnes bru). I felt H5 og H8 skal det opparbeides fotgjengerforbindelse langs felt S15 i 3 meters bredde.

9.3.3. Midtområdet, felt B1–B5 & P8, P9

Arealbruk

Områdereguleringen tilrettelegger for en bebyggelse i Midtområdet med en høy boligandel. Bebyggelsen danner et lokalt torg i midten og henvender seg til viktige offentlige rom og gateløp som felt S1 Huitfeldts gates forlengelse, felt S2 Odas plass, felt HP3 Havnepromenaden, felt P8/P9 i Framnesallmenningen, felt S6 Ali-plassen, felt S13 Ali-gata og felt S10 Filipstad allé.

Tabellen til høyre viser m² BRA slik det sikres i reguleringsbestemmelsene fordelt på arealformål. %-BRA vises samlet for alle byggefelt uten omkransende gater og byrom.

Høyblokken til Joh. Johannsons kaffebrenneri (i felt B5) inngår i planen og skal søkes bevart. Dersom høyblokken rives, kan det på samme sted oppføres ny bebyggelse opp til kote 28,5 i felt B5. Eksisterende bygg har høyde på 40,1m (ca. kote 43).

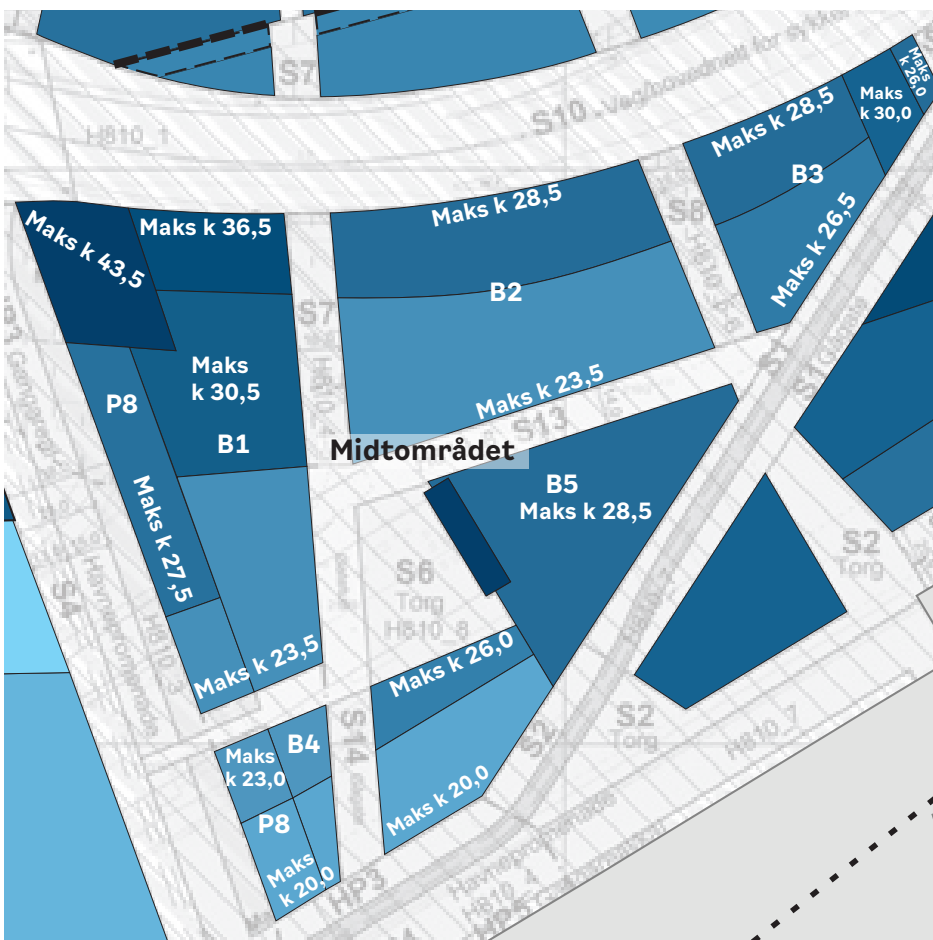
Formål	M ² BRA	Prosent
Boligbebyggelse (min.)	86 250	59,9 %
Barnehage (min.)	2 700	1,9 %
Kontor (maks.)	43 000	29,9 %
Beverting (maks.)	4 000	2,8 %
Forretning (maks.)	7 000	4,9 %
Ledig BRA til bolig og barnehage	1 050	0,7 %
Totalt m² BRA	144 000	100 %

pb_9.3.2-1

Arealoversikt for Midtområdet

Utforming

Felt P8 og P9 utgjør en fleksibel sone. Dermed kan bebyggelsen i felt B1 og B4 utformes for å underbygge oppholds- og lekefunksjoner i felt HP3, inkludert den ubebygde delen av P8 og P9. B1 og B4 kan også gi variasjon til den romlige utformingen og sikre vind-avskjermede soner i feltene nevnt over.



pb_9.3.3-2

Byggehøyder på Midtområdet

Bebyggelsen i felt B1/P8 og B4/P9 skal utformes slik at samlet bredde på feltene S4, HP3 og ubebygget del av P8/P9 (Framnesallmenningen) sikres en minimumsbredde på 38 meter som angitt på plankartet. Den bebygde delen av felt P8 og P9 skal inngå i henholdsvis felt B1 og B4, og den ubebygde delen av felt P8 og P9 skal utformes og opparbeides som del av HP3.

Gjennom felt B1/P8 skal det etableres én allment tilgjengelig gangpassasje i forlengelsen av nordre del av felt S13 (Ali-gata), og én gangpassasje fra felt S10 (Filipstad allé) til felt HP3 (Havnepromenaden i Framnesallmenningen).

Felt B5 skal ha minimum to allment tilgjengelige gangpassasjer, en fra felt S1 (Huitfeldts gates forlengelse) til S13 (Ali-gata) og en fra felt S2 (Odas plass) til S6

(Aliplassen). Felt B4 unntas fra fellesbestemmelse § 4.6 om krav til allment tilgjengelige gangpassasjer.

Lokalisering av formål

I paragraf 6.3.2 angir reguleringsbestemmelsene krav til arealbruk i første etasje mot gater og byrom. Det er viktig å oppnå mest mulig publikumsrettede virksomheter her. Dersom det ikke er mulig å ta i bruk alle arealene mot gata til dette formålet, er hjørnelokalene særlig viktige. Hensikten er å oppnå attraktive gater med variert arealbruk.

To større forretningsenheter for dagligvarer på maksimalt 2 000 m² BRA hver tillates, én i felt B2, B3 eller A3 og én i felt C3 eller C4.

Atkomst og parkering

Alle byggefelt i delområdet skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra Aligata (S7) og Banangata (S8) med avkjørsel anlagt så nær Filipstad allé (S10) som mulig.

9.3.4. Nordområdet, felt C3, C4

Arealbruk

Felt C3 tillates brukt for jernbanevirksomhet med trasé for jernbane inntil Bane NOR avgjør at driften avvikes, legges under bakken eller arealene frigis for overbygging. Deretter tillates formål for bebyggelse og anlegg for nivå 2 og oppover. I vertikalnivå 1 under bakken åpner planen for etablering av stasjon for jernbane/t-bane. Jernbane/t-bane med stasjon(er) skal ha publikumsatkost fra Framnes plass (felt P7). Løkkoverbygging av sporområdet tillates for byutviklingsformål. Ved detaljregulering for eventuell løkkoverbygging av Nordområdet skal følgende forhold utredes og sikres: arealbehov for jernbanen, samt tekniske, sikkerhetsmessige og økonomiske konsekvenser av løkkoverbygging.

Bebyggelsen henvender seg mot viktige offentlige rom som Framnesallmenningen / Framnes plass og Filipstad Allé. Det er regulert inn 3 siktakser for å sikre visuell kontakt fra bakenforliggende by til sjøen.

Tabellen over til høyre viser m² BRA slik det sikres i reguleringsbestemmelsene fordelt på arealformål. %-BRA vises samlet for alle byggefelt uten omkransende gater og byrom.

I felt C4 skal det sikres kjøreatkomst til spor 22 i

felt C3 fra felt S10 (Filipstad allé). Bebyggelse skal plasseres i byggegrensen med unntak av eventuell bebyggelse med formålene boligbebyggelse, undervisning og barnehage, som må trekkes 5 meter lengre mot sør slik at avstanden til spor 22 er minimum 20 meter.

Utforming og byggehøyder

Nordområdet er i planen behandlet på et mer overordnet nivå enn resten av planen, da fremdriften for transformasjonen av jernbanearealene er usikker. Bebyggelsen er løst i to byggefelt, felt C3 og C4. Samlet er felt C3 og C4 omkranset av offentlige by- og gaterom. Forlengelsen av felt S7 Kaffegata og felt S8 Banangata er sikret som veiareal gjennom felt C4, og som frisisiktsone videre gjennom felt C3. Disse treffer eksisterende gateløp i bebyggelsen bak. I tillegg sikres det friskt gjennom bebyggelsen mot Framnesallmenningen.

Byggehøydene begrenses til maks kote 22,5 lik 5 etasjer mot nord i felt C3 av hensyn til eksisterende bebyggelse. Bestemmelsene stiller krav til en åpen bygningsstruktur med god tilkobling til eksisterende bystruktur utenfor planområdet. Med enkle grep kan gangforbindelse til det eksisterende gateløpet utenfor planområdet gi en god forbindelse mellom det nye og gamle byområdet.

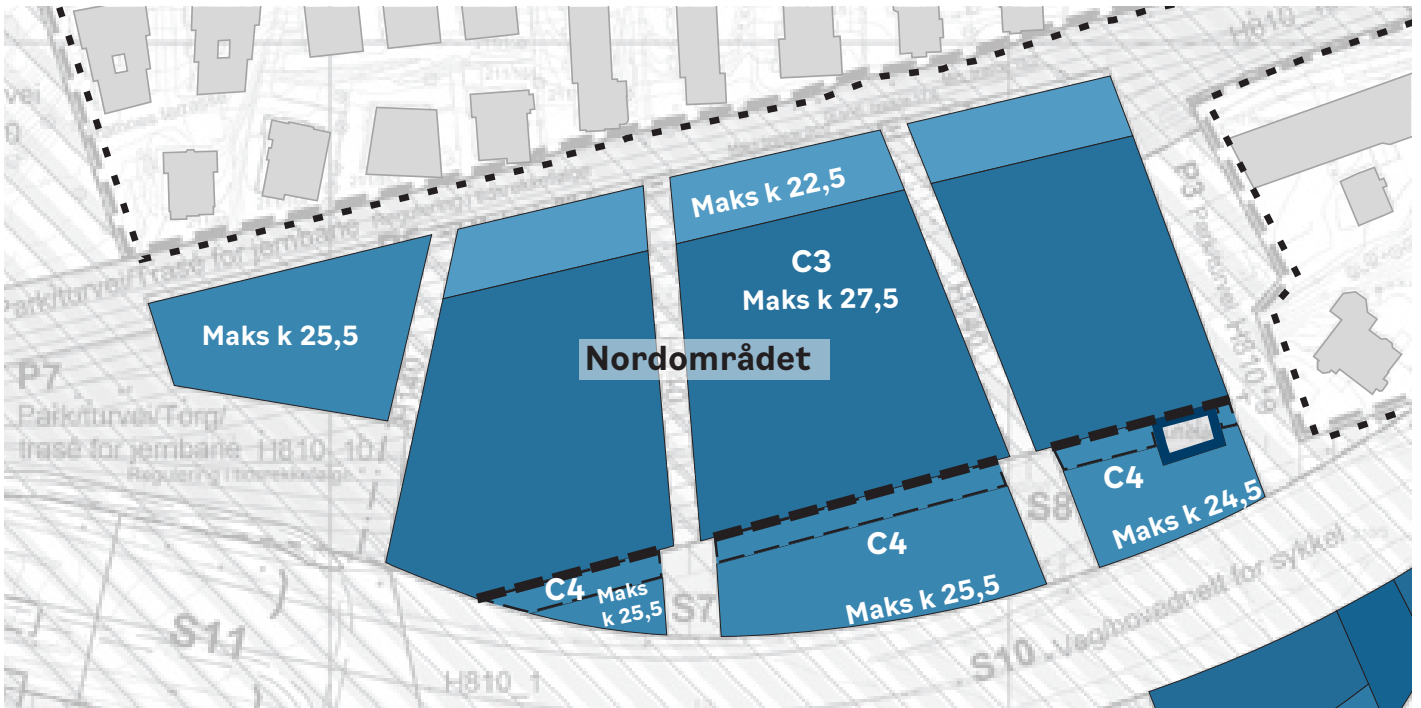
Formål	M² BRA	Prosent	
Boligbebyggelse (min.)	58 000	69,1 %	
Barnehage (min.)	1 800	2,1 %	
Kontor (maks.)	20 000	23,8 %	24,4 %
Bevertning (maks.)	500	0,6 %	
Forretning (maks.)	2 000	2,4 %	
Ledig BRA til bolig og barnehage	1 700	2,0 %	
Totalt m² BRA	84 000	100 %	

pb_9.3.4-1

Arealoversikt for Nordområdet

Felt P5 utgjør en fleksibel sone for å muliggjøre en variasjon i bebyggelsen mot nord og for å tilrettelegge for lek i grøntdraget i felt P4 Orions belte mellom den nye og den eksisterende bebyggelsen.

Midt i felt C3 tillates byggehøyder opp til kote 27, 5. I vestre del av felt C3 begrenses byggehøydene til maks



pb_9.3.4-2 Byggehøyder i Nordområdet



pb_9.3.4-3 Snitt viser høyde på bebyggelse i forhold til eksisterende bebyggelse bak.

kote 25,5 for å oppnå en nedtrapping mot Tinkern. Felt C4 har maks kotehøyde lik 25,5 og 24,5 for å slippe sol inn i utearealene til boligområdene som ligger bak, og eksponere Generaldirektørboligen.

Det skal være minimum én allment tilgjengelig gangpassasje i retning øst-vest i felt C3.

Lokalisering av formål og bruk av 1. etasje

Det tillates kun etablert boligbebyggelse tilstøtende S10, Filipstad allé, fra 3. etasje og oppover dersom miljøforholdene kan dokumenteres å være tilfredsstillende for boligene og private/felles utearealer.

Det tillates inntil 2 000 m² BRA kontor i 1. etasje lokalisert mot Filipstad allé (felt S10) og (felt P7) Framnes plass forutsatt at alle hushjørner benyttes til publikumsrettet virksomhet. Øvrig areal i 1. etasje skal benyttes til publikumsrettet virksomhet og ha innganger fra, og være henvendt mot, gater og byrom.

Atkomst og parkering

Kaffegata (S7) og Banangata (S8) forlenges for å sikre gode bygatekryss på Filipstad allé samt sikre at bebyggelsen på Nordområdet har en god trafikal betjening. Alle byggefelt i delområdet skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra Aligata og Banangata, og parkeringsanleggene skal lokaliseres nærmest mulig Filipstad allé for å minimere trafikk i boligområdene.

9.3.5. Frognerstranda, felt H4, H9

Felt H4 og H9 er eksisterende bebyggelse og reguleres til henholdsvis serviceanlegg småbåthavn/bevertning og forsamlingslokale.

9.4. Miljøfaglige forhold

9.4.1. Kvalitetsoppfølgingsprogram

PBE og EBY har i samarbeid med andre kommunale etater og grunneierne, Oslo Havn KF og Bane NOR Eiendom AS utarbeidet et kvalitetsprogram for Filipstad. Ved utarbeidelse av detaljregulering skal forslagsstiller utarbeide kvalitetsoppfølgingsplan.

9.4.2. Støy på uteareal

Anbefalte grenser i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn ved utarbeiding og behandling av detaljreguleringer og søknader om tillatelse til tiltak. I henhold til gjeldende retningslinje er verdiene i dag for høye for etablering

av spesielt boliger i store deler av planområdet. Planen forutsetter E18 lagt i tunnel og sporområdet til jernbanen fjernet for å redusere støyproblematikken. Det vil også være restriksjoner på etablering av boliger i de to første etasjene i bygg med fasade mot nord langs spesielt trafikkerte gater som for eksempel S10 Filipstad allé. Bebyggelse med fasade mot sør mot Filipstad allé kan bare ha boligfunksjon dersom gode miljøforhold innendørs kan påvises. Detaljreguleringer skal følges av en støyfaglig utredning.

9.4.3. Luftkvalitet

Det er avgjørende at E18 legges i tunnel for å bedre luftkvaliteten lokalt og for å kunne oppnå Fjordbyplanens vedtak om høy boligandel. Området rundt tunnelmunninger er spesielt utsatt for dårlig luftkvalitet. Tunnel kan gjenbruke eksisterende luftetårn dersom dette forhøyes slik at det blir 5 meter høyere enn tilgrensende bebyggelse. Avgjørelse om gjenbruk av eksisterende luftetårn eller nytt tårn tas i forbindelse med detaljregulering av E18 i H810_1.

9.4.4. Lokalklima

Planen sikrer at det skal utføres lokalklimaanalyser ved utarbeidelse av detaljregulering for hensynssonene H810_2-10. Funn fra analysene skal legges til grunn for utforming av bebyggelse og byrom med særlig vekt på virkningen for boliger, skole, barnehager og uteoppholdsarealer.

Forlengelsen av Huitfeldts gate vil fungere som utluftingskorridor i hovedvindretning vinterstid. Allébeplantningen i gata vil bidra til å minske vindeffekten.

Dimensjonering av by- og gaterom samt regulering av bebyggelsens høyder sikrer gode solforhold i offentlige rom og for bebyggelsens utearealer.

Energi

Bygningsutforming som gir lavt energiforbruk (passiv eller plusshusnivå) og optimal fangst av solenergi skal legges til grunn og redegjøres for ved søknad om rammetillatelse.

Lokalisering av energisentral sikres i felt A3 i Hans Jægers kvartal og i felt H2, H3 eller H6 på Hjortnes. Reguleringsbestemmelsene sikrer at anlegget tillates bygd i kjeller, og at eventuelle synlige deler av anlegget arkitektonisk og estetisk integreres med øvrig bebyggelse. Rekkefølgebestemmelsene sikrer at anlegget, eller en energimessig bedre løsning, er i drift før det samlet ferdigstilles 100 000 m² BRA innenfor planområdet. Rekkefølgebestemmelsene sikrer også at all bebyggelse skal tilrettelegges for tilknytning til det lokale anlegget når dette er i drift, samt være til-

knyttet eksisterende fjernvarmeløsning i området inntil det lokale anlegget er i drift.

9.4.5. Renovasjon

For å minimere transport inne på området, og for å oppnå en estetisk, lokalt tilpasset og arealbesparende løsning, skal det tilrettelegges for felles avfallssug for innsamling av husholdnings- og næringsavfall for hele planområdet. Innenfor hver hensynssone for felles planlegging, H810_3-10 skal det derfor ved detaljregulering utarbeides en plan for felles avfallssug for innsamling av nærings- og husholdningsavfall som tilrettelegger for én felles avfallsløsning for hele planområdet.

Det skal avsettes ca. 500 m² BRA i felt A3 til en felles sentral for avfallssug. Sentralen kan etableres i flere plan, men tillates ikke fra bakkeplan og høyere opp i etasjene. Atkomst og snumulighet for nødvendig betjenings- og servicekjøretøy må sikres, og atkomst skal være fra Munkedamsallmenningen (felt S9).

I tilknytning til renovasjonssentralen skal det sikres arealer for og etableres en minigjenbruksstasjon. Det skal etableres returpunkt for fraksjoner som ikke kastes i avfallssug. Slike returpunkter skal være nedsenket eller integrert i bebyggelse og anlegg.

9.4.6. Massehåndtering

For å redusere utslipp av klimagasser og transport av masser ut og inn av planområdet skal det etableres et midlertidig massehåndteringsanlegg lokalt. Det skal for hver hensynssone for felles planlegging H810_2-10 som del av detaljreguleringen utarbeides en plan for lokal massehåndtering med forslag til gjenbruk av masser for lokal massebalanse på hele planområdet. Under utbyggingen av Filipstad skal det etableres midlertidig massehåndteringsanlegg som lokaliseres slik at behov for transport blir minst mulig. Ulemper ved støy og luftforurensing for eksisterende og ny boligbebyggelse som følge av drift av anlegget skal hensyntas ved plassering og utforming. Anlegget skal tildekkes med duk eller på annen mer hensiktsmessig måte når det ikke er i bruk. Ved funn av de mest problematiske svartelistete biologiske artene skal masser kjøres til spesialdeponi for deponering.

9.4.7. Materialbruk og klimagassregnskap

Materialer for bygninger og anlegg skal ha lavt klimagassutslipp og god klimatilpasning. Materialene skal være varige og ha høye funksjonelle og estetiske kvaliteter, samt ha positive helsemessige egenskaper med lave utslipp av skadelige stoffer.

Gjenbruk og rehabilitering av bygningsmassen reduserer utslipp av klimagasser ved sterkt redusert behov for bygningsmaterialer. Størst mulig andel av rivingsmaterialer skal gjenbrukes lokalt, jamfør mål om lokal massebalanse. Ny bebyggelse skal ha materialløsninger med gjenbruksmulighet ved rehabilitering, ombygging og riving. 80 % kildesorteringsgrad ved rivings-, bygg-, og anleggsavfall skal legges til grunn.

Ved prosjektering av bebyggelse og anlegg, deriblant større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, skal det utarbeides klimagassregnskap, BREEAM-analyser eller bedre analyser som verktøy for å sikre klimaeffektive valg i prosessen. Klimagassregnskap eller BREEAM eller bedre analyser skal foreligge ved søknad om rammetillatelse.

9.4.8. Forurenset grunn

Før tillatelse om tiltak må potensielle forurensningskilder i området være kartlagt og avbøtende tiltak fastlagt. Til detaljreguleringen for hver hensynssone H810_1-10 må det utarbeides tiltaksplan som vurderer risiko for forurensningsspredning. Tiltaksplanen må også angi hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppfylle kravene i gjeldende forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften).

9.4.9. Naturmangfold

Trær med stammeomkrets over 60 cm målt 1 meter over bakken i felt P6 (Tinkern) skal bevares. Det skal utføres prøvegraving rundt den registrerte eiken ved Munkedamskrysset med rotsone innenfor planområdet som angitt på plankart, og ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre at treet bevares.

§ 4.16.6 angir at ved funn av de mest problematiske svartelistete biologiske artene skal masser kjøres til spesialdeponi for deponering.

9.4.10. Vannkvalitet og havstigning

Utbygging og drift av Filipstad skal ikke påvirke vannkvaliteten negativt. Det tilrettelegges for trygge soner utenfor farled (farvei for skip, som går langs kysten eller inn til en havn) for rekreativ bading, padling og annet for befolkningen.

All bebyggelse og anlegg under kote +2,9 meter ihht. Oslo Lokal, og kote +3,3 ihht. NN 2000 skal tåle sjøvann. Oppholdsarealer i underetasjer skal sikres mot flom. Dokumentasjon på flomsikring skal sendes inn sammen med søknad om rammetillatelse.

9.4.11. Overvannshåndtering

Lokal overvannshåndtering kan gi økte kvaliteter i nærmiljøet både gjennom estetikk og opplevelse i tillegg til positive miljøeffekter. Åpen overvannshåndtering kan i tillegg bidra til økt biologisk mangfold.

Overvann skal håndteres lokalt. Det skal i detaljreguleringsarbeidet utarbeides detaljerte planer for lokal overvannshåndtering innenfor hver hensynssone H810_1-10 i tråd med overordnet plan for lokal overvannshåndtering for hele planområdet. Åpne løsninger for håndtering av overvann skal etterstrebes og skal inngå som estetisk utformede elementer, integrert og i samspill med øvrig utomhusanlegg. Overvann skal ha selvfall og ikke pumpes. Ved bygging av Hans Jægers kvartal (felt A1-A3) og E18 under lokk må det tilrettelegges for føring av overvann fra Nordområdet (felt C3-C4).

9.4.12. Grønn arealfaktor

Grønn arealfaktor (GAF) er et verktøy som sikrer tilstrekkelig beplantning og god lokal overvannshåndtering i området. GAF tas i bruk som verktøy for å sikre dette. GAF er et fleksibelt system hvor utbygger selv beslutter den ønskede kombinasjonen av jordsmonn, vegetasjon og belegninger som til sammen tilfredsstiller GAF tallene. GAF tallet er angitt, og beregningsverktøyet beskrevet, i reguleringsbestemmelsene.

Det skal legges et «helhetlig botanisk grep» til grunn for plantevalg og grøntutforming i hele området, med vekt på lokale arter og understøttelse av urbane økologiske systemer. Grønn arealfaktor (GAF) skal beregnes etter følgende formel:

$$GAF = \frac{\text{Totalt økologisk effektivt areal}}{\text{Tomteareal}}$$

«Tomteareal» er hele arealet som det skal beregnes GAF faktor for. Både ubebygget og bebygget areal skal inngå uavhengig av type tiltak (for eksempel bebyggelse med tilhørende uteareal eller byrom og parker med eventuelle paviljonger).

«Totalt økologisk effektivt areal» er summen av økologisk effektivt areal for blågrønne og harde flater, samt for trær og busker. Økologisk effektivt areal regnes ut for alle blågrønne og harde flater innenfor tomtearealet. Størrelsen på blågrønne og harde flater ganges med tilhørende delfaktor. For trær og busker skal arealstørrelse som angitt i tabellen ganges med tilhørende tilleggsfaktor.

Krav til grønn arealfaktor		
Feltnavn	Delområde for bebyggelse og anlegg	Min. GAF
A1-A3	Hans Jægers kvartal	0,4
H2, H3, H5-H8, H10	Hjortnes	0,3
B1-B5, P8, P9	Midtområdet	0,5
C3, C4	Nordområdet	0,5
Feltnavn	Samferdselsanlegg	
S2	Odas og Bokkens plass	0,3
S3	Gangareal langs Filipstadkaia	0,3
S6	Aliplassen	0,3
S16	Søndre del av Generaldirektørallmenningen	0,5
HP1	Havnepromenaden mot vest	0,5
HP2/S20	Havnepromenaden på Framnes bru	0,5
HP3 / ubebygd del av P8, P9	Havnepromenaden i Framnesallmenningen	0,5
HP4, HP5	Havnepromenaden langs kai	0,3
Feltnavn	Grønnstruktur	
P1	Brannskjærparken	0,8
P2	Nordre del av Brannskjærparken/gatetun	0,4
P3	Nordre del av Generaldirektørallmenningen	0,8
P4, P5	Orions belte	0,8
P6	Tinkern	0,9
P7	Framnes plass	0,4

Pb_9.4-12-1

Tabell viser krav til grønn arealfaktor

9.5. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Reguleringsbestemmelsene sikrer at byrom og parker på Filipstad er allment tilgjengelige, og at forbindelser skal være universelt utformet. Alle offentlige byrom skal tilrettelegges for ulike brukergrupper og helårsbruk. Helårsbruk gjelder spesifikt Brannskjærparken. Reguleringsbestemmelsene tillater ikke oppført inngjerdede områder i de offentlige rommene, annet enn som sikkerhetstiltak knyttet til områder beregnet for barn og lek. Lekefunksjoner med bruk av ball kan tillates forutsatt inngjerdet.

Gater, veier, gatetun, plasser, torg, allmenninger, Havnepromenaden, parker, turveier og installasjoner/anlegg i friluftsområde i sjø er ikke endelig avklart og er derfor søknadspliktige etter pbl § 20-1.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel naturstein, og at møblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet. Gater og plasser skal utformes slik at det gis plass for trerøtter under belegget.

Torg skal tilrettelegges med nødvendige tekniske installasjoner som strømuttak og vannforsyning. Det tillates ikke oppført tekniske anlegg tilhørende energisentraler i offentlige rom.

All offentlig infrastruktur innenfor hver hensynssone H810_1-10 skal være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i den berørte hensynssonen. For hensynssone H810_7 skal all offentlig infrastruktur innenfor og tilgrensende hvert enkelt byggefelt være opparbeidet i henhold til vedtatt regulering før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt. Felt S1 (Huitfeldts gate) må uansett være opparbeidet fra Munkedamsveien frem til og langs tilstøtende byggefelt før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse i det enkelte byggefelt.

9.5.1. Trafikale forhold

Gangtrafikk: Gangarealene sikres med minimumsbredder og kvalitetskrav. Allmenninger og promenade er de viktigste gangstrøkene, som kobler seg på eksisterende sentrale gangforbindelser mot Frognerstranda, Tinkern, Munkedamskrysset og Aker



brygge. Framnesallmenningen sikrer god gangforbindelse til byen bak via Framnes bru med parkløkk som går fra Tinkern til Filipstad over Hjortneskrysset. Det vil også være gangforbindelse i plan med kjørebanelen over Filipstad allé / Ring 1. Når sporområdet er fraflyttet, sikres det herfra enda en gangforbindelse til byen bak via Tinkern. Framnes bru fører i tillegg gangtrafikk og Havnepromenaden adskilt over atkomsten til Hjortnesterminalen. Gjennom byggeområdene etableres et mer finmasket nett med allment tilgjengelige gangpassasjer som binder sammen promenade, allmenninger og andre sentrale gangakser, og bidrar til kortere gangavstander.

Sykeltrafikk: Hovedsykkelveien mellom Frognerstranda og Ring 1 danner grunnstammen i sykkelnettet. Den blir minimum 5 meter bred, og det skal være adskilt kryssing i plan fra atkomst til havneterminalen tilknyttet parkbroen for å sikre en trafikk-sikker løsning. Dette fører også til en effektiv forbindelse til Skillebekk.

Langs Filipstad allé / Ring 1 må hovedsykkelveien tilpasses andre trafikanter og forbindelser.

Forbindelsene er lokalgater, gatetun, allmenninger og Havnepromenade. Her anlegges ikke egne sykkelveier eller sykkelfelt, og forbindelsene fungerer som tur-/rekreasjonstraseer for syklister. Lave kjørehastigheter og lite biltrafikk i lokalgatene gjør det overflødig med egne sykkeltraseer.

Sykkelparkering i henhold til normene som foreslås i reguleringsbestemmelsene, skal angis i detaljreguleringer, både privat parkering og allmenn tilgjengelig sykkelparkering, herunder også bysykkelstasjoner.

Kollektivtrafikk

Fjordtrikk: Planen sikrer fjordtrikktrasé forbi Tinkern over Framnes bru og videre mot Skillebekk i eksisterende gang- og sykkelveitrasé langs Tinkern. Løsningen beskrives mer detaljert under avsnitt om Framnes bru, se kap. 9.5.8 og kap. 11. Det er mulig med en etappevis gjennomføring med midlertidig holdeplass i Framnesallmenningen.

Fjordtrikktraseen er sikret ned Framnesallmenningen og opp gågaten Huitfeldts gates forlengelse. Det settes





pb_ 9.5.1-3 Kjøretraseer og holdeplasser for lokalfjerger, T-bane/jernbane, fjordtrikk og buss

av plass for holdeplass i Framnesallmenningen. Denne bør anlegges ved Hjortnesterterminalen, og betjener skolen. Det settes også av arealer til holdeplass i Huitfeldts gates forlengelse, som også betjener Tjuvholmen. Denne bør anlegges rett sør for krysset Aligata / Huitfeldts gates forlengelse.

Buss og t-bane/jernbane: Både lokale og regionale busser vil bruke S10 og S11 (Filipstad allé), stort sett i egne bussfelt. Dersom det er ønskelig å benytte fjordtrikktraseen til busstrafikk i en tidlig fase, må trafikksikkerheten for myke trafikanter utredes nærmere.

Planen gir mulighet for fremtidig t-bane/jernbanestasjon dersom en ny jernbanetunnel gjennom sentrum føres forbi Filipstad. Trasé for t-bane/jernbane ivaretas under grøntdraget nord i planområdet (Orions belte, felt P4/P5), og en firespors rett stasjon er i planen lokalisert ved Framnes plass.

Det er svært lite sannsynlig at det kommer jernbanestasjon eller t-banestasjon på Filipstad,

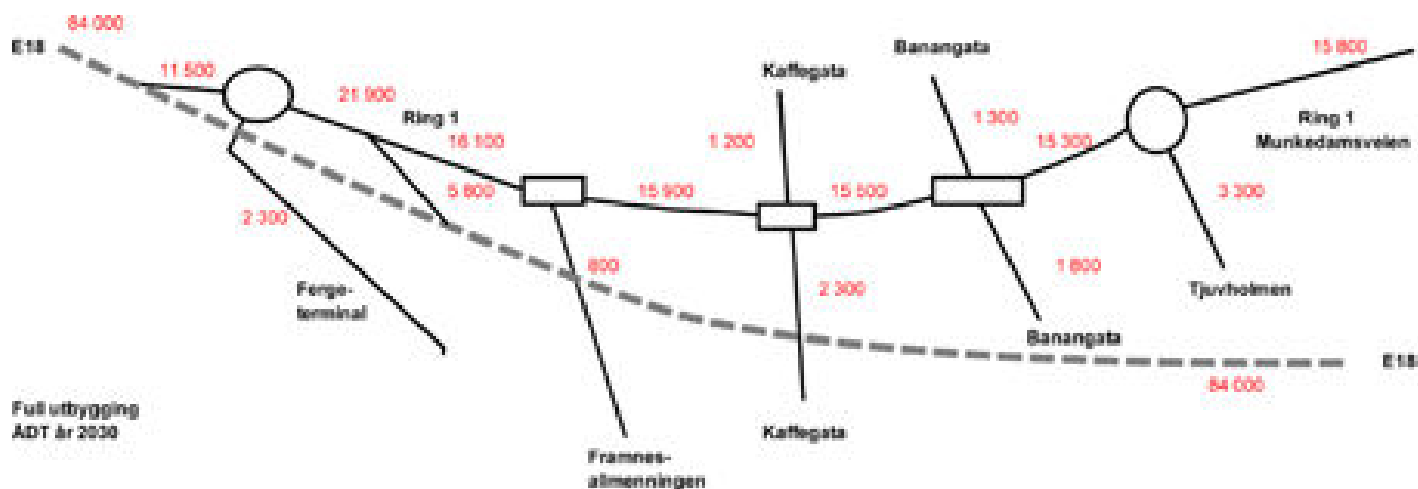
da gjennomførte trasévalg nå utelukker begge alternativer.

Trafikkberegninger av biltrafikk (2013-beregninger)

Trafikkutredninger viser at Filipstadområdet og Tjuvholmen til sammen vil skape nærmere 4000 kjøretøy per døgn i prognoseåret 2030 dersom Filipstad ikke bygges ut. Ved utbygging i tråd med område-reguleringen vil Filipstadområdet gi ca. 8–10 000 nye kjøretøy per døgn. Til sammen vil trafikken fra Filipstad og Tjuvholmen i år 2030 skape 12–14 000 kjøretøy per døgn.

Trafikken vil fordele seg ut på flere kryss til Filipstad allé og videre mot Ring 1 og E18. De nye lokalgatene som grener ut fra Filipstad allé, felt S7 Kaffegata og felt S8 Banangata, vil ha en moderat trafikk på 1 000–2 500 kjøretøy per døgn.

Havnetrafikk (2013-beregninger): Til og fra ferge-terminalen er det beregnet ca. 1 100 kjøretøy per døgn og i Munkedams-allmenningen ca. 3 300 kjøretøy per



pb_ 9.5.1-5 Lokalgatenettet med navn og ÅDT (årsdøgntrafikk) tall på hvordan trafikken fordeler seg. Tallene er tatt fra KU rapport E, trafikkvurdering for alt 0 og alternativ 1, lang løsning utført av Sweco, se vedlegg: Konsekvensutredninger. NB! Dette er tall fra 2013.

døgn. I Filipstad allé vil trafikken ved full utbygging bli på 15–16 000 kjøretøy per døgn.

Munkedamskrysset: E18 under Filipstad er beregnet å få 85 000 kjøretøy per døgn (2013-beregninger). Trafikk-prognosen viser ingen stor trafikkøkning på E18 eller på Ring 1 i Munkedamsveien som følge av utbyggingen. Dette skyldes at økt trafikk til Filipstadområdet medfører en omfordeling av trafikken i veinettet som følge av at andre bilister endrer sine veivalg for å unngå forsinkelser.

Hjortneskrysset: E18-anlegget i områdereguleringen er utformet grovmasket og prinsipielt. Hjortneskrysset er Filipstads eneste kopling mot E18, og er samtidig ny

vestre avslutning av Ring 1 og hovedadkomst til fergeterminalen. Krysset vil bli høyt belastet med trafikk, men en trafiksikkerhetsvurdering utført etter offentlig ettersyn viser at avviklingskvaliteten i rundkjøringen blir tilfredsstillende så lenge feltene inn i rundkjøringen kan benyttes til flere retninger, og at det tillates vekslings inne i rundkjøringen. Det er sentralt for trafiksikkerheten å unngå tilbakeblokering ned i Opera-tunnelen på grunn av kø på avkjøringsrampen fra E18 inn mot Hjortneskrysset.

Filipstad allé (forlengelsen av Ring 1) er vist på figur 9.5.1_7 sammen med de delene av E18/Hjortneskrysset som ikke ligger under terreng. Figuren illustrerer også prinsipp for adkomst til parkeringsanlegg og adkomst til fergeterminalen og til Kongen marina.

Frognestranda



pb_ 9.5.1-6 Prinsipp for E18 tunnel og Hjortneskrysset (nytt anlegg med rød farge)

Øvrige kryss på Filipstad allé

Mellom Hjortneskrysset og Munkedamskrysset er det vedtatt to lokale gatekryss på S10 (Filipstad allé) for å sikre nødvendig tilgjengelighet til byutviklingsområdene. Hjortneskrysset forblir hovedadkomst til fergeterminalen.

Detaljert utforming av kryssene er løst i detaljregulering for E18 og Ring 1 som vedtatt i Oslo bystyre 24.06.2020. Forholdet mellom detaljreguleringen og områdereguleringen er beskrevet i kapittel 11.

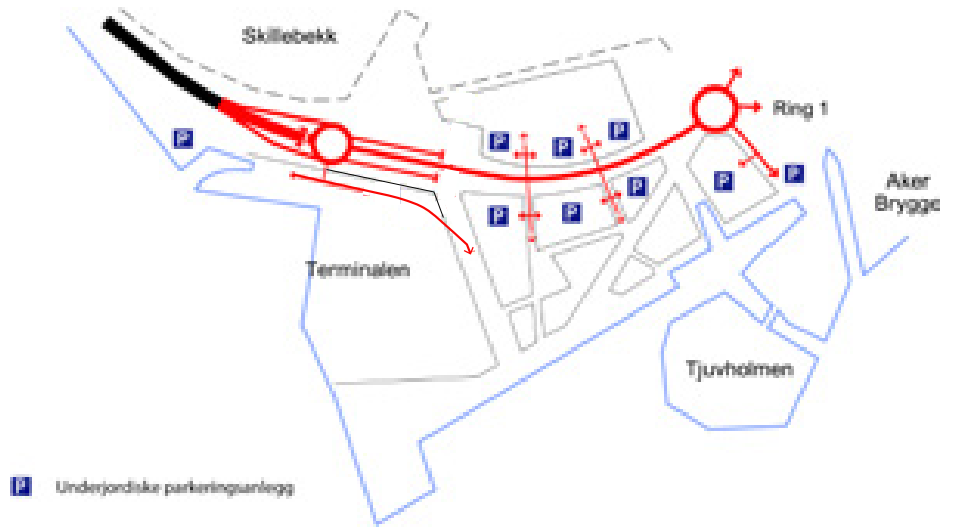
9.5.2 Allmenningene

Allmenningenes rolle er å skape gode fysiske forbindelser fra fjorden via Filipstad til byen bak, samt være arenaer for opphold, rekreasjon, lek, aktivitet og samvær mellom mennesker. Allmenningene og Havnepromenaden skal være gjenkjennbare strukturer som tilbyr et innholdsrikt opplevelsforløp gjennom hele Fjordbyen og med viktige kontaktpunkter til byen bak. Disse er Filipstads viktigste byrom. Allmenningene ivaretar den blågrønne strukturen med innslag av vann og grønne sammenhengende områder. Havnepromenaden har et variert romforløp og tilrettelegges som en blågrønn forbindelse som sikrer adkomst til vannflaten.

pb_ 9.5.1-7

Framnesallmenningen

Framnesallmenningen strekker seg fra Munkedamsveien på Skillebekk via felt P6 Tinkern og helt ut i fjorden. Allmenningen krysser Filipstad allé via felt S20 Framnes bru med parklokk. Den fortsetter som gate med trikk i felt S4 og Havnepromenade i felt HP3 mellom Hjortnesbuen og Midtområdet før den åpner seg mot Brannskjærparken og kaikanten i felt HP4 og strekker seg ut i fjordlandskapet i felt F3. Framnesallmenningen er den viktigste fysiske og visuelle forbindelsen mellom Frogner/Skillebekk og sjøen. Allmenningen inneholder, i denne bredden, 7

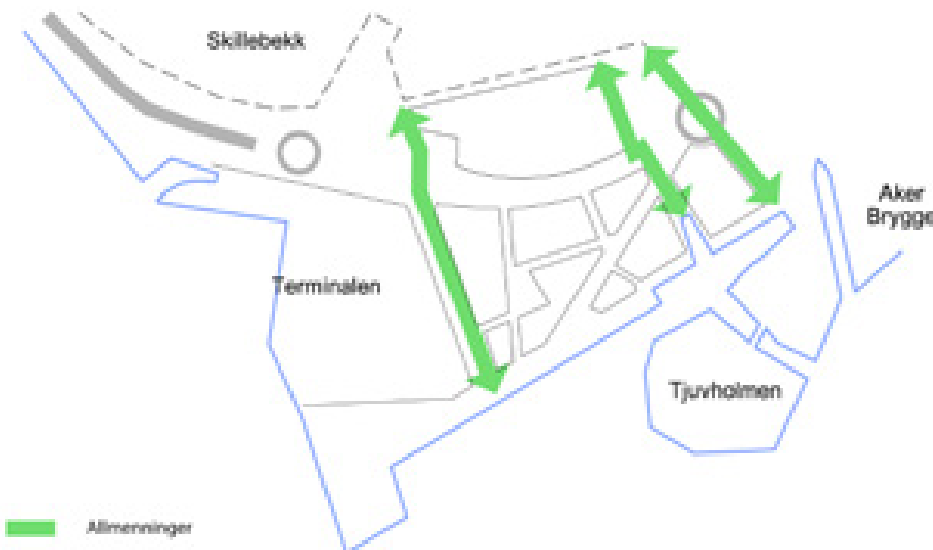


Filipstad allé, adkomst- og parkeringsprinsipp. Se kap. 11.

meter kjørevei med trikk og 6 meter fortau mot vest inkludert en 3 meter bred møbleringssone mot kjørebane for varelevering og stopplommer, holdeplass, beplantning og møblering. Det tillates ikke oppført møblering på fortau utover den regulerte møbleringssonen. Det resterende arealet er Havnepromenaden som går igjennom Framnesallmenningen.

I partiet mellom Hjortnesbuen og Midtområdet har allmenningen en regulert minstebredde på 38 meter, målt fra fasadeliv til fasadeliv. Framnesallmenningen skal opparbeides som ett byrom med gjennomgående materialbruk, utforming og lokal håndtering av overflatevann. Estetisk kvalitet og bruksmuligheter for rekreasjon og lek skal vektlegges ved valg av

utforming, materialer og belysning. I møtet med sjøen skal allmenningen trappes ned og sikre kontakt med vannflaten. Sykkelparkeringsanlegg skal lokaliseres i tilknytning til felt P7 Framnes plass, felt H7 skolen og felt P1 Brannskjærparken.



pb_9.5.2-1

Allmenningene på Filipstad

Generaldirektørallmenningen

Generaldirektørallmenningen strekker seg fra krysset Munkedamsveien/Parkveien via grøntområdet ved Generaldirektørboligen ned til Filipstadkilen. Allmenningen tilkobles den grønne kulturaksen som strekker seg til Nasjonalbiblioteket og Solli plass mot nord, og i gangbro til Tjuvholmen mot sør. Generaldirektørallmenningen går gjennom felt P4 Orions belte, felt P3 grøntområdet ved Generaldirektørboligen og felt S16 som et byrom tvers igjennom Hans Jægers kvartal. Generaldirektørboligen blir et fondmotiv i allmenningen sett fra Tjuvholmen og gir en kulturhistorisk identitet til området.

Det skal etableres en poll med direkte kontakt med vannflaten i Filipstadkilen. Den bryter ned dimensjonene på Filipstadkaia til en mer menneskelig målestokk. Arealet helt sør i Generaldirektørallmenningen (felt S16) skal trappes ned mot pollen på nordøstre og nordvestre side av pollen med arealer for

opphold og kontakt med vannflaten.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til etablering av grønne arealer i allmenningen som skal ha grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,5. Granittkaia på 230 meters lengde som utgjør den gamle Filipstadkai (felt S3, H570), er sikret vern. Granittblokker som fjernes fra kaia i forbindelse med pollenanlegget (25 meter) skal gjenbrukes, fortrinnsvis der nye kaifronter etableres.

Sikt mellom Generaldirektørboligen og broen over kanalen på Tjuvholmen skal holdes åpen. Nordre del av Generaldirektørallmenningen skal være en forlengelse av søndre del av Generaldirektørallmenningen (felt S16). Feltet skal ha en parkmessig utforming for opphold, rekreasjon og om mulig fordøyning av overvann i tillegg til turveiforbindelse fra Filipstad allé (felt S10) til Orions belte (felt P4).



pb_9.5.2-2

Generaldirektørallmenningen sett nordover fra broen over pollen. Terrenget trappes ned mot vannet. Generaldirektørboligen danner fondmotiv. (Illustrasjon: DiizGroup)



pb_9.5.2-3 Mohngården ligger i konflikt både med Huitfeldts gates forlengelse og generaldirektørallmenningen, og inngår ikke i planen. Fra Tjuvholmen er hele Generaldirektørboligen synlig fra vestre del av Kanalbroen og delvis synlig fra hele Landgangen.

Den eksisterende Mohngården ligger delvis inne i det arealet som reguleres til allmenning og det som reguleres til Huitfeldts gates forlengelse, og vil hindre sikten langs allmenningen og være et hinder i gateløpet. Bygget inngår derfor ikke i planen. Byantikvaren har ingen merknader til at bygget rives. Byggets materialer kan gjenbrukes.

Munkedamsallmenningen

Felt S9 Munkedamsallmenningen strekker seg fra Munkedamskrysset ned Filipstadveien til sjøen ved det felles byrommet mellom Filipstad, Tjuvholmen og Aker brygge, sør for Bryggetorget. Dette felles byrommet vil bli et særdeles viktig strøk, fordi det danner en av de mest trafikkerte hovedinngangene til Filipstadområdet. Allmenningen skal sikre atkomst til Hans Jægers kvartal, Tjuvholmen, og Aker brygge.

Allmenningen skal opparbeides slik at den blir fremkommelig for myke trafikanter. Kantstein skal utformes i naturstein, men kjørebane kan anlegges med asfalt. Hans Jægers kvartal skal ha atkomst til parkeringsanlegg fra Munkedamsallmenningen (felt S9)

med avkjørsel så nær Filipstad allé (S10) som mulig. Tilgang til renovasjonssentralen i felt A3 må også sikres fra Munkedamsallmenningen.

9.5.3. Havnepromenaden

Havnepromenaden er en del av den sammenhengende forbindelsen langs vannet fra innerst i Frognerkilen i vest til Alnas utløp i øst. Havnepromenaden knytter sammen og overlapper flere viktig byrom. Den strekker seg fra Filipstadbrua (gangbrua til Tjuvholmen) ved



pb_9.5.3-1 Havnepromenaden knytter Fjordbyen sammen.

Oda og Bokkens plass i sørøst, vestover på kaien, opp Framnesallmenningen, forbi og bak havneterminalområdet og langs Frognerstranda til Skøyen i nordvest. Havnepromenaden har et variert romforløp og skal tilrettelegges som en blågrønn forbindelse med mulighet for opphold, lek, rekreasjon, mosjon og annen fysisk aktivitet.

Der havnepromenaden ikke kan anlegges på grunn av utbyggingsetapper og anleggsvirksomhet, skal en alternativ, midlertidig trasé etableres.

Midlertidig trasé for Havnepromenaden skal, før en hver brukstillatelse gis, være opparbeidet gjennom planområdet. Utformingen skal samsvare med overordnede føringer for Havnepromenaden, frem til permanent trasé er ferdigstilt i feltene HP1-HP5, S20. Midlertidig trasé skal ha en utforming som gir god fremkommelighet og gjenkjennelighet.

Oslo kommune har i 2012 og 2013 i samarbeid med grunneierne gjennomført et parallelloppdrag om Strategi- og prinsipplan for utforming og gjennomføring av Havnepromenaden som omfatter både midlertidige og permanente tiltak.

Strategi- og prinsipplanen ble oversendt byrådet i februar 2014 og vedtatt i bystyret i februar 2017. Denne planen skal legges til grunn for utforming av Havnepromenaden.

Det er sikret i reguleringsbestemmelsene at havnepromenaden skal ha varierte overganger/nedtrapping mot vannet og mulighet for å komme helt ned til vannflaten. Utformingen skal tilrettelegge for rekreativ ferdsel, uteopphold, mosjon, lek og kulturrelaterte arrangementer. Allmenninger og viktige byrom skal gis utformingsmessig prioritet.



Havnepromenaden ivaretas etter Fjordbyplanens føringer, den reguleres inn som gangareal og sikres med en gjennomsnittlig bredde på 23 meter og minimum 10 meter. Fjordbyplanen angir at Havnepromenaden forbi Filipstad skal være gjennomsnittlig minimum 25 meter bred.

Reguleringsbestemmelsene sikrer Havnepromenaden opparbeidet med en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel for myke trafikanter på minimum 6 meter. Filipstad bro til Tjuvholmen er per i dag regulert til 4 meters bredde i reguleringsplanen for Tjuvholmen.

Havnepromenaden føres forbi Hjortnesterterminalen via felt S20 Framnes bru med parklokk. På brua tilrettelegges det for oppholdskvaliteter med belegg, bymøbler og beplantning for utsyn mot fjorden.

I felt HP5 er de seks ytterste meterne mot kaien regulert til kombinert formål gangareal/kai. Feltet skal være allment tilgjengelig og samtidig utformes for å tillate skipsanløp, lokalfarger og taxibåter. Båtvirksomhet og Havnepromenaden må hensynta hverandre slik at det ikke oppstår fare eller ulemper for allmennheten. Det tillates konstruksjoner og installasjoner tilknyttet havnevirksomheten som trenger kontakt med kaikanten, for eksempel konstruksjoner for ombord- og ilandstigning, landstrøm, fortøyninger med mer. Oslo Havn KF kan sikres forvaltningsansvar for hele den eksisterende kaikonstruksjonen i en privatrettslig avtale med Bymiljøetaten.

Felt HP4 og HP5 (Havnepromenaden) tilstøtende Odas og Bokkens plass (felt S2) skal gis samme arkitektoniske uttrykk som plassene. Dette fører til at plassene utgjør området primærearer, og at området har et felles uttrykk helt frem til kaikanten.

Reguleringsbestemmelsene forutsetter etablering av grønne arealer i havnepromenaden, med grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,5, bortsett fra på Filipstadkaia hvor grønn arealfaktor er minimum 0,3.

9.5.4. Gangareal langs Filipstadkaia (S3)

Hans Jægers kaifront utgjør strekningen mellom Munkedamsallmenningen og Bokkens plass. Feltet reguleres til gangareal. Det skal anlegges en gjennomgående umøblert sone for fri ferdsel med minstebredde på seks meter langs kaikanten. I området sikres kulturminneverdiene. Det tillates utgraving av en poll som slipper fjorden inn i Hans Jægers kvartal. Reguleringsbestemmelsene forutsetter etablering av

grønne arealer tilsvarende grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,3. Det skal i detaljregulering avmerkes plassering av bevaringsverdig kran innenfor hensynsone H570.

9.5.5. Byrom

Byromsstrukturen på Filipstad har, i tillegg til allmenninger og havnepromenade, plasser og torg som har mer lokale og særegne funksjoner. Disse binder sammen omkringliggende gaterom på Filipstad, samtidig som de tilbyr soner for opphold, torghandel, arrangementer, trafikale forbindelser og gangforbindelser.

Områdereguleringen forutsetter at byrommene opparbeides slik at de tilfredsstiller angitt grønn arealfaktor, at det etableres kunst, at harde flater for fotgjengere opparbeides med størst andel naturstein, og at vekstlag skal ha minimum 80 cm dybde.

Aliplassen

Felt S6 Aliplassen ligger sentralt plassert mellom bebyggelsen på Filipstad i forbindelse med Joh. Johannson bygningen på midtområdet. Aliplassen sikres i planen en størrelse på 4 dekar.

Utformingen av gatetunet skal inngå i plassens arkitektoniske helhetsuttrykk. Reguleringsbestemmelsene forutsetter etablering av grønne arealer på plassen, slik at plassen oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,3. Gatetunet skal ha variert beplantning i tillegg til ett tre per 5 meter, men ikke nødvendigvis plantet som en trerekke.

Gatetunet er et sambruksareal og skal opparbeides uten fortausmarkering. Et gjennomgående kjørbart areal skal sikres i maksimalt 6 meters bredde. Aligata tilstøtende plassen skal planlegges og utformes som en del av plassrommet. Gatebelegget skal legges i ett sammenhengende plan mellom tilgrensende/nabobyggefelt. Plassbelegget skal legges i et sammenhengende vertikalplan med felt S13, og møblering/vegetasjon skal forhindre at bilkjøring fra gatetunet i S13 kan ledes ut på plassen. Gateutformingen skal sikre god fremkommelighet for myke trafikanter.

Planen åpner for at tilstøtende bebyggelse inneholder lokale publikumsrettede funksjoner, og det tillates at møblering og uteserveringssoner blir oppført.

Odas og Bokkens plass

Felt S2 Odas og Bokkens plass reguleres til ett felt beliggende mellom Huitfeldts gates forlengelse og



pb_9.5.5-1 Aliplassen og eksisterende Joh. Johannsons kaffebrenneri. (Illustrasjon: DiizGroup)

Havnepromenaden, som omkranser byggefelt A1. Odas plass ligger vestvendt i skjæringspunktet mellom Havnepromenaden og Huitfeldts gates forlengelse. Fjordtrikkens trasé krysser plassen. Bokkens Plass knytter Filipstadbrua til Huitfeldts gates forlengelse og blir en viktig gangforbindelse mellom Tjuvholmen og Filipstad, som også knytter Tjuvholmen til kollektivtilbudet på Filipstad.

Odas plass (felt S2) skal nordvest for trikketraseen ha minimum 10 meter bredde for oppholdsfunksjoner i tilknytning til bebyggelsen i felt B5. Tilstøtende bebyggelse skal bygge opp under plassrommenes torgfunksjon og innholde et stort innslag av publikumsrettede funksjoner med forretninger og bevertning. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 5 meter. Felt S2 skal gis et arkitektonisk uttrykk som sikrer at felt S2 og Havnepromenadens felt HP4 og HP5 har et felles uttrykk helt frem til kaikanten. Reguleringsbestemmelsene forutsetter etablering av grønne arealer på plassene, slik at de oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,3.

Framnes plass

Felt P7 Framnes plass blir et viktig kollektivknutepunkt

på Filipstad og i Oslo. Derfor skal plassen opparbeides med gode omstigningsmuligheter for kollektivtrafikk og ha møblering for opphold. Plassen utgjør første møte med sentrum når man kommer kjørende fra vest. Plassen får god tilgjengelighet fra Frogner/Skillebekk via Framnesallmenningen. Fra plassen er det atkomst til lokale og regionale busser, fergeterminal og fjordtrikk. Det tillates kjøring for taxi, samt korttids hente-/bringefunksjon. Det tillates oppført mindre bebyggelse for overdekning av sykkelparkering og kollektivholdeplass innenfor feltet.

Framnesallmenningen skal ha en minstebredde på 10 meter og gjennomsnittlig bredde på 15 meter gjennom felt P7 for å sikre allmenningens romlige akse fra Tinkern til sjøen. Plassen skal opparbeides med samme utforming og kvalitet som spesifisert under § 7.16 Framnesallmenningen. Plassen skal opparbeides med materialer som gir ett sammenhengende bygulv på fotgjengeres premisser. Det skal sikres vegetasjon og trær på plassen slik at den utgjør et ledd i den grønne forbindelsen mellom Tinkern og sjøen. Reguleringsbestemmelsene forutsetter etablering av grønne arealer på plassen (felt P7), slik at den oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,4.



pb_9.5.6-1 Huitfeldts gates forlengelse sett mot sørvest. Generaldirektørallmenningen går ned til venstre.
(Illustrasjon: DiizGroup)

9.5.6. Lokalgater

Lokalgatenettet gir fysiske forbindelser og romlige forløp til omgivelsene og internt på Filipstad. Det er utformet med et hierarki og på de myke trafikanters premisser. Gatene har en fysisk utforming som sikrer nødvendig bilfremkommelighet uten å invitere til bilbruk. Sentraliserte parkeringskjellere har nedkjørsler som legges så tett opp til Ring 1 som mulig for å hindre unødvendig kjøring inn på

området. Lokalgatenettet er robust og fleksibelt. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til belyningsplaner i tråd med vedtatt "Belysningsplan for Oslo sentrum".

Huitfeldts gates forlengelse

Felt S1 Huitfeldts gates forlengelse reguleres til gågate med 21,5 meters bredde og 7 meter bred trikketrasé. Tilstøtende bebyggelse skal bygge opp under gågates

funksjon og innholde betydelig innslag av publikumsrettede funksjoner med forretninger og bevertning. (Angående Mohn-gården: se kap 9.5.2.)

Gågaten skal ha tosidig allébeplantning med planteavstand på 5–7 meter i hele feltets lengde. Unntakene er krysset med Aligata (felt S13), der vegetasjonen må sikre innslipp av kveldssol, og i krysset med Generaldirektørallmenningen (felt S16), der vegetasjonen ikke må hindre sikt til Generaldirektørboligen.

Trikketraseens utforming skal gi sikkerhet for myke

trafikanter og personer med nedsatt funksjonsevne, men inngå i gågatens helhetsuttrykk. Gågatens belegg skal legges i ett sammenhengende vertikalplan mellom gangareal og trikketrasé. Feltet skal ha holdeplass med venteareal i tilknytning til trikketraseen, lokalisert nord for felt A1. Holdeplassen skal opparbeides i minimum 2,5 meters bredde og kan ha leskur.

Trikketraseen er sidestilt mot vest i gatens tverrsnitt slik at gatens østre del, i minimum 8 meter bredde, kan rendyrkes for opphold da solforholdene er best på denne siden av gaten. Felt S1 skal sørøst for trikketraseen ha minimum 9 meter bredde for



oppholdsfunksjoner inntil felt A2. Uteserveringssoner tillates etablert i en bredde på 3 meter.

Aligata

Aligata er 14 meter bred, regulert til gatetun og vil fungere som et shared space / sambruksareal mellom myke trafikanter og bilister for beboere og brukere av området. Tilstøtende Aliplassen skal utformingen av gaten inngå i plassens helhetsuttrykk.

Gatetunet skal ha variert beplantning i tillegg til ett tre per 5 meter, men ikke nødvendigvis plantet som en tre-rekke. Et gjennomgående kjørbart areal skal sikres i maksimalt 6 meters bredde. Gatetunet er et sambruksareal og skal opparbeides uten fortausmarkering for å sikre god fremkommelighet for myke trafikanter. Gatebelegget skal legges i ett sammenhengende plan mellom tilgrensende-/nabobyggfelt. Det tillates oppført møblering. Gateutformingen skal sikre god fremkommelighet for myke trafikanter.

Kaffegata og Banangata

Tilkjørselsgater skal utformes med lokal karakter. Fortau skal være minimum 5 meter brede inkludert et 2 meter bredt møbleringsfelt mot kjørebane for vekselvis kantsteinparkering, beplantning og møblering. Kantsteinparkeringer skal reserveres tidsbegrenset varelevering, forflytningshemmede og el-bilplasser med ladestasjon. Gatene skal beplantes med trær i møbleringssonen på begge sider av gaten med planteavstand på maks 10 meter. Kjørebane kan anlegges med asfalt.

9.5.7. Hovedgater

Filipstad allé

Filipstad allé (felt S10 og S11) etableres som en bygate med allé-beplantning og tre gatekryss på taket av tunnelen til E18. Filipstad allé blir forlengelsen av Ring 1 fra Munkedamskrysset til Hjortneskrysset. Det er kun Hjortneskrysset som gir tilkobling til E18-tunnelen, og det tilrettelegges for både østgående og vestgående ramper.

Felt S10 reguleres til "veg/hovednett for sykkel", og felt S11 reguleres i tillegg til "trasé for trikk/sporveg". Statens vegvesen har detaljert utforming av gaten og tilhørende kryss i sitt arbeid med detaljregulering for E18 i lokk/tunnel, se kap. 11.





pb_ 9.5.7-2 Snitt av utforming for Filipstad allé lagt til grunn for gatebredde avsatt på plankartet. Se kap. 11.

Kjørebanelen kan opparbeides med asfalt. Fortau skal ha en minstebredde på fire meter, og det skal etableres et fysisk skille med lav kantstein mellom fortauet og hovedsykkelveien. Hovedsykkelveien skal anlegges på sørsiden av gaten med en minstebredde på 5 meter og skal påkobles hovedsykkelveinettet i begge ender ved Munkedamsveien og Frognerstranda uten unødvendige systemskifter (overganger mellom ulike anlegg). Hovedsykkelveien skal sikres med adskilt kryssing i plan fra atkomst til havneterminalen tilknyttet parkbroen.

Gateutformingen skal prioritere myke trafikanter og kollektivtrafikk og ha et helhetsuttrykk tilsvarende bygate. Venteareal for kollektivholdeplasser skal være minimum 3 meter bredt og kan opparbeides med leskur. I Framneskrysset (felt S11), hovedgatens møte med Framnesallmenningen, skal allmenningens romlige kontinuitet prioriteres i utformingen. Framneskrysset skal utformes for fotgjengere som en del av Framnesallmenningen mellom felt HP2 og P7, og det skal opparbeides en fotgjengerovergang med minimum 10 meter bredde i østre del av bykrysset i felt S11.

Plassen skal ha en enhetlig materialbruk som fremhever plassens form og utstrekning. I felt S10 skal det opparbeides en 10 meter bred fotgjengerovergang

mellom felt S16 og P3 i tillegg til fotgjengeroverganger i bykryssene med S7 og S8.

Den tosidige allébeplantningen skal ha en planteavstand på maksimum 10 meter. Rabatter, refuger og trafikkøyer skal beplantes og tilrettelegges for biologisk mangfold. Grøntrabatter med allétrær skal være gjennomgående og like brede selv om de krysser en tverrgående gate.

Tunnelforlengelse av E18 Operatunnelen

Det er krav til detaljregulering av motorveien, og Statens vegvesen har i samarbeid med Oslo kommune utarbeidet og fått vedtatt en slik detaljregulering. Se S-5094.

Forlengelsen av E18 Operatunnelen er litt over 500 meter lang, fra dagens tunnelmunning rett vest for Munkedamskrysset til vest for dagens Hjortneskryss. Den er planlagt med en dimensjonerende hastighet på 70 km/time som resten av Operatunnelen. Se kap. 11 og illustrasjonsplanen for detaljregulering Ring 1 og E18, saksnr. 201305991, doknr. 115, filnr. 4.

Eksisterende kulvert på Hjortnes gir mulighet for tre gjennomgående kjørefelt i hver retning.

9.5.8. Framnes bru med parklokk

Felt S20 Framnes bru med parklokk i vertikalnivå 3 over grunnen reguleres inn som en attraktiv forbindelse over Hjortneskrysset og sikrer gående og syklende en trafiksikker tilgjengelighet til Filipstad. Både bro over avkjørselen til Hjortnesterminalen og forbindelsen over hovedveisystemet til Tinkern er i tråd med anbefalinger fra en trafikkonsulent og Statens vegvesen. Se kap. 11.

Havnepromenaden føres forbi fergeterminalen i 10–14 meters bredde i attraktive omgivelser, og det

grønne lokket gir mulighet for gode oppholdskvaliteter med utsikt over fjordlandskapet. Hovedsykkelveien føres forbi Havneterminalen parallelt med Havnepromenaden i 5 meters bredde.

Stigning for hovedsykkelveien og Havnepromenaden tilfredsstillende universell utforming. Rampen går inntil Hjortnesbuens nordre bebyggelse, og det er ca. 1 000 m² BRA næringsareal som får redusert dagslys som følge av rampen. Bebyggelsen har uansett vinduer mot sør, og rampen gir atkomstmuligheter i flere plan.



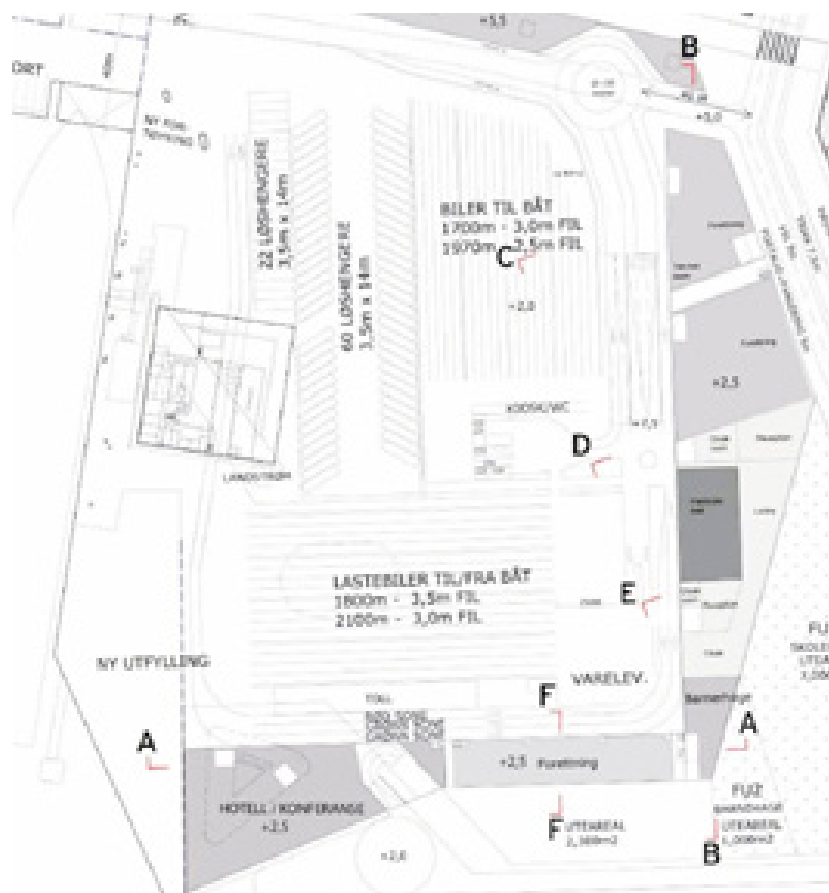
- Sykkelturasé
- Gåingvei
- Gåing- og sykkeltrasé
- Trikketrassé

9.5.9. Fergeterminal

Terminalløsningen

Reguleringsplankartet angir byggegrenser for bebyggelse tilknyttet terminaldriften. Byggegrensene omslutter dagens terminalbygg som angis med en maks høyde på kote 20,5, med en mindre del opp til kote 23,5 tilsvarende dagens høyde. Mellom terminalbygget og Hjortnesbuen er det mulig å legge inn to plan til kjøretøypoppstilling og -manøvrering opp til henholdsvis kote 9,5 og 13,5. Reguleringsbestemmelsene tillater i tillegg konstruksjoner og installasjoner tilknyttet havnevirksomheten, f.eks. konstruksjoner for ombord- og ilandstigning, landstrøm, fortøyninger m.m.

Det eksisterende terminalbygget for ferge inngår i planen, men kan også erstattes av et nytt bygg med samme høyde. Over oppstillingsarealet for personbiler blir det overbygget med to øvre plan mellom terminal- bygget og Hjortnesbuen som ivaretar terminalens behov for parkering, buss- og taxioppstilling. Over oppstillingsarealet for lastebiler blir det overbygget med et øvre plan med snuareal og sone for bussholdeplass samt henting og levering for personbil.



pb_9.5.9-1

Etasjeplan 1

Terminalområdet skal også organiseres med parkerings-anlegg og oppstillingsplasser for biler, busser, drosjer og løshengere.

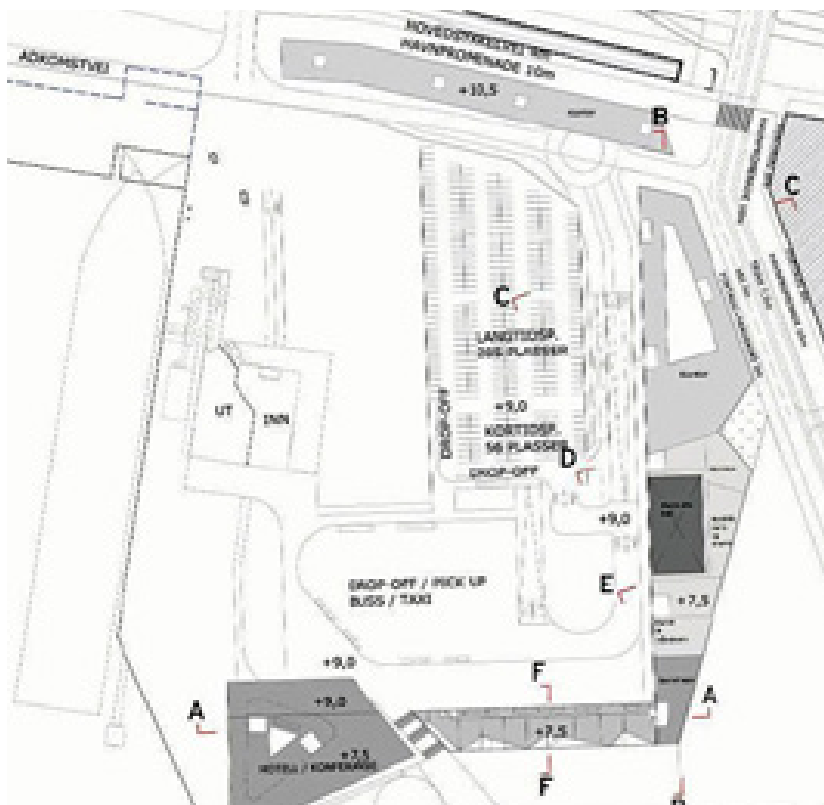
Terminalens bakkeplan ivaretar oppstillingsplasser for personbiler som venter på å kjøre om bord på båten, med 1700 meter oppstillingsplasser i 3 meter brede filer, eller 1970 meter oppstillingsplass i 2,5 meter brede filer. Oppstilling for lastebiler til/fra båt er ivare tatt med 1800 meter oppstillingsplass i 3,5 meter brede filer eller 2100 meter oppstillingsplass i 3,0 meter brede filer.

Kun oppstillingsareal for person- og lastebiler er overbygget. Dette fordi manøvrering rundt oppstillingsplasser for løshengere ikke lar seg kombinere med bærestolper for overdekket areal. Terminalen har totalt 110 oppstillingsplasser for løshengere.

Plan 2 ligger på kote 9,5 og ivaretar funksjoner for inngangen til terminalbygget.

pb_9.5.9-2

Etasjeplan 2



Både personbiler, taxier og busser kan hente og levere passasjerer. I tillegg er det 285 langtidsparkeringsplasser og 56 korttids-parkeringsplasser. Plan 2 ivaretar fotgjengerforbindelse mellom terminalbygget og Brannskjærparken.

Plan 3 ligger på kote 13,5 og har 40 oppstillingsplasser for busser og 20 oppstillingsplasser for taxi.

Transport av varer og gods

Terminalløsningen ivaretar dagens fergefunksjon, med transport av mennesker, biler og gods. Logistikk-løsningen er detaljert utformet for å vise at det er avsatt tilstrekkelig areal.

Sammenhengende fergedrift sikres gjennom etappevis utbygging og beskrives i kapittel 9.11.3.

9.5.10. Jernbane

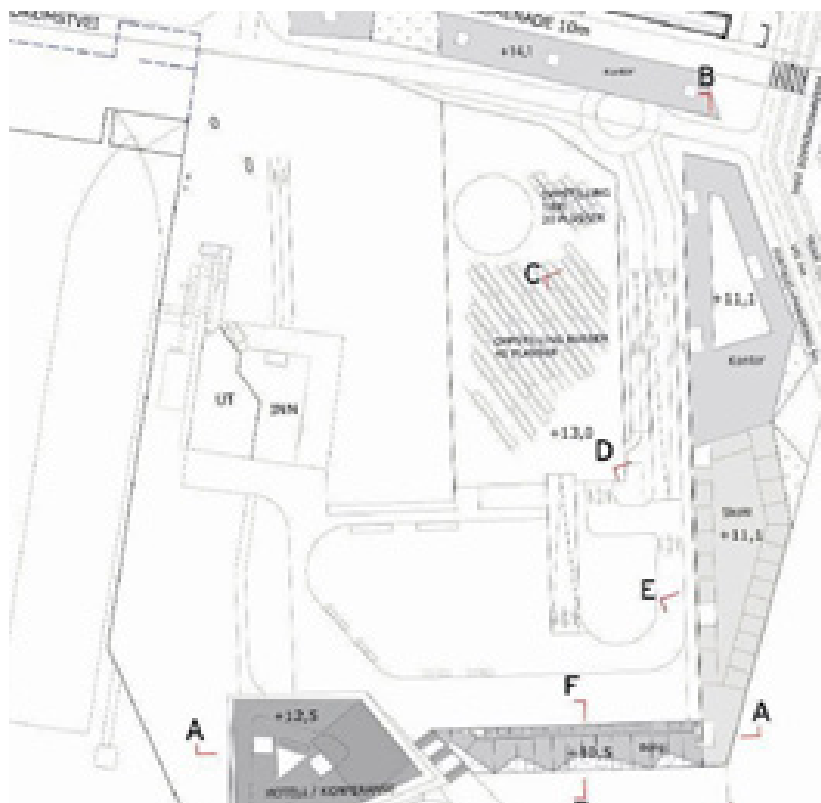
Felt C3, P4, P5, P7, S5 reguleres i tidsrekkefølge med opprettholdelse av dagens bruk til jernbanetrasé og driftsbanegård inntil disse kan avvikles. Deretter skal formålene som er beskrevet i reguleringsbestemmelsene i vertikalnivå 2 (på terreng), gjelde for hvert felt. I vertikalnivå 1 (under terreng) gir områdereguleringen muligheten for etablering av tunnel og stasjon for jernbane/ t-bane. Det tillates å bygge lokk over sporområde til byutviklingsformål. Dersom dette blir aktuelt stilles dokumentasjonskrav.

9.6. Grønnstruktur

Fjordbyplanen forutsetter tilrettelegging av 96 dekar friareal (100 dekar minus Generaldirektørhagen som er tatt ut av Filipstadplanen). Eksisterende grønnstruktur i tilknytning til planområdet ivaretas, forsterkes og forlenges som sammenhengende blågrønne strukturer til fjorden. Grøntområdet på Tinker'n forsterkes og forbindes med fjorden via Framnesallmenningen. Grøntområdet ved Generaldirektørboligen forsterkes og forbindes med fjorden via Generaldirektørallmenningen.

Det etableres også et grønt belte kalt Orions belte fra Tinkern til Generaldirektørboligen i overgangen mellom Filipstad og tilstøtende bebyggelse.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at parker og tur-



pb_9.5.9-3

Etasjeplan 3

veier blir allment tilgjengelige. Med unntak av ved sikkerhetsmessige hensyn tillates ikke inngjerdede områder.

Områdereguleringen legger opp til ca. 91 dekar friareal. Harde flater for fotgjengere skal opparbeides med størst andel av naturstein og sikre avrenning av overvann. Möblering skal ha høy estetisk, material- og bruksmessig kvalitet.

Terrengebearbeiding og vegetasjon skal være variert og tilrettelegge for økt biologisk mangfold og skjerming mot dominerende vinder. Reguleringsbestemmelsene § 4.15 henviser til Kvalitetsprogram for Filipstad for utfyllende retningsgivende beskrivelser av utforming av planområdets grønnstruktur. Det stilles krav til bruk av grønn arealfaktor for grønnstrukturen.

9.6.1. Parker

Brannskjærparken

Brannskjærparken ligger sør for terminalområdet, og utgjør det sørvestre hjørnet av byutviklingsområdet. Felt P1 Brannskjærparken reguleres til park kombinert med servicefunksjoner tilknyttet parkdriften. Felt P2, nordre del av Brannskjærparken, reguleres til park/gatetun som sikrer tilgjengelighet til parken og til den



pb_9.6.1-1 Brannskjærparken sett fra vest mot øst. Akershus festning ses i bakgrunnen til høyre. (Illustrasjon: DiizGroup)

søndre delen av Hjortnesbuens bebyggelse. Hele parkarealet skal være allment tilgjengelig til enhver tid. Feltene P10 Brannskjærtangen og F3 i sørøst reguleres til park kombinert med friluftsområde i sjøen og F4 helt i sør reguleres til friluftsområde i sjøen. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Se bystyrevedtak punkt 16.

Tilstøtende areal skal forsterke parkens funksjon som offentlig rekreasjonsområde blant annet ved hjelp av offentlige funksjoner. Parken skal utformes med vekt på barn og unges behov slik at den også kan brukes av skoler og barnehager uten særskilt inngjerding.

Planen stiller krav til utformingen av Brannskjærparken med landskapsforming, variert flora og store trær for å skape gode lokalklimatiske forhold og mindre vind. Parken skal tilrettelegges for opphold, rekreasjon, lek og idrett. Parkens avslutning mot sjøen skal ha soner for ulike bruk, fysisk kontakt med vannflaten og gi mulighet for bading og aktivitet i sjøen.

Utformingen skal tilrettelegge for store publikumsarrangementer. Parken skal kunne brukes av ulike brukergrupper gjennom hele året. Den eksisterende

kaifronten i felt F3 tillates endret for å gi variert overgang mellom sjø og land.

Det tillates oppført bebyggelse i parkarealet (felt P1, P10 og F3) på inntil 400 m² BRA. Største tillatte grunnflate (BYA) er 150 m², og bebyggelsen kan oppføres til kotehøyde 8. Bebyggelsen skal støtte parkfunksjonen.

Parken sikres i en størrelse på 40,7 dekar. Brannskjærparken skal også være en arena for kunst i det offentlige rom. Feltene P10 og F3 tillater endring av områdets overgang mellom land og sjø. Innenfor de to feltene i dag er det 6,9 dekar landareal, og dersom hele eller deler av dette landarealet fjernes, tillates dette landarealet å erstattes med inntil samme størrelse innenfor feltene P10 og F3.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til etablering av grønne arealer, slik at parken oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,8.

Orions belte

Felt P4 og felt P5 Orions belte er en lokal grønn forbindelse mellom Skillebekk-kvartalene og Generaldirektørallmenningen. Felt P5 er en fleksibel

sone for å sikre variert utforming av bebyggelsen mot bebyggelsen bak. Felt P4 reguleres til park, turvei og trasé for jernbane. Sammen med felt P5 sikres Orions belte en gjennomsnittlig bredde. Feltene reguleres i tidsrekkefølge med opprettholdelse av dagens bruk til jernbanetrasé og driftsbanegård inntil disse kan utvikles av Bane NOR. Deretter er det formålene til park og turvei som gjelder.

Orions belte skal opparbeides med vegetasjon, gress og trær og sikre gangforbindelse mellom krysset Munkedamsveien/Parkveien og vestover mot Frognerstranda. Denne gangforbindelsen skal ha tilkobling til Framnesallmenningen og Generaldirektørallmenningen. Gangforbindelsene skal utformes for universell fremkommelighet, og parkdraget ha soner for opphold, lek og idrett. Det skal også etableres et fordrøyningsbasseng for overvann integrert i parkdragets estetiske utforming.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til etablering av grønne arealer, slik at parkdraget oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,8. Gjennomsnittsbredde sikres til 17,5 meter og minstebredde på 15 meter.

Nordre del av Generaldirektørallmenningen

Felt P3 skal vest for Munkedamsveien 62 opparbeides med parkmessig utforming. Det skal være mulighet for opphold, rekreasjon og om mulig fordrøynings- overvann i tillegg til turveiforbindelse fra Filipstad allé (felt S10) til Orions belte (felt P4). Gangforbindelsen fra krysset Munkedamsveien/Parkveien til Filipstad allé er en del av Generaldirektørallmenningen og skal utformes med tilsvarende kvalitet.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav til etablering av grønne arealer på allmenningen, slik at den oppfyller grønn arealfaktor (GAF) på minimum 0,8.

Tinkern

Friområdet Tinkern ligger på en høyde helt nord innenfor planområdet og har god visuell forbindelse til fjorden gjennom Framnesallmenningen. Tinkern er en historisk viktig park for nærområdet og har et variert landskap med åpne sletter, tett skog og et kupert terreng som gir mulighet for variert bruk. Tinkern inngår i en sekvens av overordnede byrom som sikrer grønn forbindelse mellom den eksisterende byen og sjøen.

Felt P6 Tinkern reguleres til park/turvei og er en del av Framnesallmenningen. Reguleringsbestemmelsene

sikrer en turvei nord-sør gjennom feltet som en del av Framnesallmenningen. Turveien skal knyttes til allmenningens siktakse fra Tinkern mot sjøen. Den skal tydeliggjøre Framnesallmenningen på strekningen mellom Skillebekk, Munkedamsveien og Framnes plass, og opparbeides med samme kvalitet som de andre allmenningene.

Parken skal tilby mulighet for lek i naturlige omgivelser, og topografien gir muligheter for typer lek som ikke inngår naturlig i Filipstads andre parktilbud. Utforming og plassering av elementer i parken skal ikke være til hinder for lek knyttet til parkens topografi.

Det tillates å opparbeide gangforbindelser og en naturlig overgang mot Framnes plass og Orions belte, P4, for å berike eksisterende natur og brukskvaliteter. Trær med stammeomkrets over 60 cm, målt én meter over bakken, skal bevares.

Reguleringsbestemmelsene forutsetter at parkens grønne arealfaktor skal være tilnærmet lik dagens situasjon og minimum 0,9. Grunnlag for biologisk mangfold skal søkes videreutviklet. Det tillates oppført noe møblement i parken knyttet til opphold og lek/rekreasjon.

9.7. Bruk og vern av sjø og vassdrag

9.7.1. Anlegg i sjøen

Felt F3 ligger sørøst for Brannskjærparken og reguleres til «friluftsområde i sjø/park». Deler av kaifronten skal trappes ned mot sjøen og skal sikre fysisk kontakt med vannflaten. Sjøarealet skal tilrettelegges for allmennhetens opphold, bading og aktivitet i sjøen. Faste installasjoner og flytende anlegg for friluftaktivitet i sjø tillates innenfor felt F3. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Den eksisterende kaifronten tillates endret for å gi variert overgang mellom sjø og land.

Felt F4 ligger sør for felt F3 og reguleres til «Friluftsområde i sjø». Flytende anlegg tillates for vannbasert rekreasjon, bading og friluftsliv innenfor felt F4. Slike anlegg kan samlet for felt F3 og F4 utgjøre inntil 800 m² BYA. Det tillates anlagt konstruksjoner tilknyttet kaikanten som gjør vannflaten tilgjengelig fra Havnepromenaden.

Felt F5 ligger i Filipstadkilen og ut mot broen over til Tjuvholmen. Området reguleres til «Friluftsområde

i sjø/Poll». Pollen skal opparbeides med natursteins kaikant som en utvidelse av Filipstadkilen. Området kan benyttes som gjestehavn for småbåter. Havneområdet i sjø, felt F2, opptar det resterende sjøarealet i planområdet, bortsett fra felt F1. Området er farled for skipsanløp til fergeterminalen. Området i tilknytning til Filipstadkaia kan benyttes til båtanløp for gjesteskip (ikke cruiseskip) og lokalferger/taxibåter.

Anlegg i sjøen skal være allment tilgjengelige.

9.8. Landskap

9.8.1. Terreng høyder

Taket for tunnelen på E18 ligger høyere enn eksisterende terreng. Se kap. 11 og illustrasjonsplanen for detaljregulering Ring 1 og E18, saksnr. 201305991, doknr. 115, filnr. 4.

Utsnitt av fremtidige terreng høyder på Filipstad er vist i kotekart i kapittel 9.5.7., og kotekartet i sin helhet finnes i vedlegg: Illustrasjonsplaner, areal- og volumstudier.

(Det ble i 2022 utarbeidet en digital 3D-modell som setter sammen områdereguleringen og detaljreguleringen)

9.9. Kulturminner

Ca. 230 meter kaifront, avbrutt av en poll, opprettholdes og sikres i planen gjennom hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570). Oppgravd granitt fra anleggelse av pollen sikres gjenbrukt i området som et synlig element. Deler av / spor av kranbaner, kailister, pullerter og jernbanespor sikres bevart som kulturhistoriske elementer.

Områdereguleringen åpner for at en stykkgodskran kan tilbakeføres til området. Lokalisering innenfor H570, eksakt lokalisering overlates til detaljreguleringer, men skal ikke hindre sikt mellom Generaldirektørboligen og brua på Tjuvholmen. Kaffetårnet (Joh. Johansens kaffebrenneri) kan inngå i planen, men sikres ikke særskilt, se punkt 29 i bystyrevedtaket. Planen sikrer at Generaldirektørallmenningen blir etablert, et raust byrom fra havnefronten til Generaldirektørboligen som ligger utenfor planområdet.

9.10. Estetikk og byggeskikk

9.10.1. Belysning

Offentlige rom skal belyses slik at de inviterer til bruk og oppleves som oversiktelige og trygge til enhver tid. Det skal utarbeides en samlet belysningsplan for hver hensynssone for felles planlegging som del av detaljreguleringene. Der det foreligger vedtatt detaljregulering, skal det utarbeides helhetlig belysningsplan for byggefelt med omkringliggende offentlig friareal ved første rammesøknad. "Retningslinjer for belysning av sentrum i Oslo kommune" i Belysningsplan for Oslo sentrum, vedtatt 13.04.2011, skal legges til grunn for belysningsplanene. Parker, gågater og torg skal ha god belysning i kroppshøyde for økt trygghet.

Alle by- og gaterom på Filipstad skal belyses slik at de fremhever det enkelte by-/gateroms egenart. Dette kan gjøres ved å belyse karaktergivende elementer, som for eksempel fondvegger, fasader, viktige siktepunkt fra gatenivå og romdannelser. Generaldirektørboligen bør få særskilt belysning. Viktige elementer på og i vannet kan belyses, og speilinger i vannet kan benyttes bevisst. Det frie utsyn over vannet må opprettholdes slik at bl.a. øyene kan skimtes om natten.

Fasadebelysning som er synlig fra sjøsiden, skal tilpasses helhetsinntrykket fra havnefronten, jf. Belysningsplanens bygningshierarki.

9.10.2. Plan- og alternativstudier

Planen forutsetter gjennomføring av plan- og alternativstudier for følgende offentlige rom:

- Brannskjærparken
- Framnesallmenningen inkludert Framnes bru
- signalbygg (som skole, konserthus og eventuelt akvarium)

Plan- og alternativstudiene skal gjennomføres og ligge til grunn for detaljregulering, eller søknad om rammetillatelse.

9.11. Gjennomføring

9.11.1. Utbyggingsetapper for bebyggelsen

Byutviklingen på Filipstad er uløselig knyttet til utfasing av eller store endringer i dagens infrastruktur på området. Dette gjelder først og fremst for havne-terminalene og E18 motorveien, men også for jernbaneområdet i nord.

Den etappevise utviklingen beskrevet under redegjør for tre byutviklingsfaser knyttet til arealbehov og tids

rammer for utbygging av tunnel for E18 og utfasing av jernbaneområdet. Den etappevise utbyggingen av de angitte områdene vil likevel, når det gjelder miljømessige forhold som f.eks. luftforurensing og støy, være avhengig av at E18-tunnelen gjennomføres.

Fase 1: Utbygging sør for midlertidig bygge- og anleggsområde for E18

Utbyggingsfasen innbefatter offentlige rom og bebyggelse sør for midlertidig bygge- og anleggsområde for utbygging av E18-tunnelen. Områder som kan tillates utviklet før E18-tunnel er bygget, omfatter:

- Hele Hans Jægers Kvartal inkludert deler av Huitfeldts gates forlengelse, Odas og Bokkens plass samt søndre del av Generaldirektørallmenningen.
- Søndre del av Midtområdet inkludert Aligata og Aliplassen
- Brannskjærparken og store deler av Havnepromenaden.
- Hjortnesterterminalen og store deler av Hjortnesbuen inkludert skole og flerbrukshall.

Hjortnesterterminalen

Hjortnesterterminalens anløpspunkt for skip må bygges ut t.o.m. fase 3 som beskrevet i kapittel 9.11.3 før utbygging av E18-tunnelen. Dette for å sikre en kontinuerlig ferge drift mens anleggsarbeidene pågår og trafikken på E18 er midlertidig omlagt. Områdereguleringen er basert på bygging av ny Hjortnesterterminal for å frigi areal til byutvikling. Deler av tiltakene på Hjortnesterterminalen slik den fremgår i planen, er nødvendig uavhengig av utbygging av E18 tunnel.

Støy og forurensing

Ny bebyggelse vil bli utsatt for støy- og luftforurensing fra E18 i dagens situasjon over en uvisst periode. Midlertidige støyskjermende tiltak må etableres for å oppnå tilfredsstillende uteoppholds-kvaliteter, og detaljreguleringene må redegjøre for dette.

Atkomst til området

Detaljreguleringer i fase 1 skal redegjøre for hvordan



pb_9.11.1-1

1. fase: Bebyggelse og offentlige rom sør for midlertidig bygge- og anleggsområde til bruk for rigg- og omkjøringsområde ved utbygging av E18-tunnelen. Dersom det finnes mulighet for å legge større deler av rigg- og anleggsområdet nord for E18 enn det som er vist på denne tegningen, vil antagelig større deler av midtområdet kunne bygges tidligere.

atkomst til området ivaretas, både i dagens situasjon og under anleggsfasen for utbygging av tunnelen for E18. Med atkomst menes her for gang, sykkel, bil, gods- og varetransport. Midlertidig Havnepromenade skal sikres i alle faser av utbyggingen.

Terrengtilpasning og offentlig rom

Filipstad allé vil ligge på et høyere terrengnivå enn dagens terreng. Detaljreguleringer i fase 1 skal redegjøre for hvordan bebyggelse og utendørsanlegg tilpasses/tilrettelegger for fremtidige terrengnivå. Første etappe av byutviklingen på Filipstad innbefatter vesentlige offentlige rom: parker, gater, plasser, allmenninger og Havnepromenaden. Rask etablering av de offentlige rommene er av stor interesse, både for at Filipstad skal fungere som lokalsamfunn og for å gjøre Filipstad tilgjengelig og attraktivt for byens befolkning. Områdereguleringens rekkefølgebestemmelser sikrer en balansert takting mellom utbygging av ny bebyggelse på Filipstad og etablering av de offentlige rommene. Rekkefølgebestemmelser sikrer at offentlige rom skal være opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse for bebyggelse innenfor den aktuelle hensynssonen for felles planlegging.

Midlertidig utforming og programmering

Det anbefales at området gjøres tilgjengelig og attraktivt for allmennheten så fort som mulig. Det anbefales at offentlige rom og eksisterende bebyggelse gis midlertidig utforming og bruk. Midlertidig programmering er en velprøvd og vellykket strategi for å gjøre et område mer attraktivt ved transformasjon av tidligere industri- og havneområder til byutvikling, jf. f.eks Bjørvikautviklingen.

Fase 2: Utbygging av E18-tunnel

Andre utbyggingsetappe knytter seg direkte til anleggelse av E18 i tunnel under Filipstad.

Utbyggingen av E18 utløser et stort arealpotensial for byutvikling knyttet til områdene som vil være båndlagt til midlertidig rigg- og omkjøringssone. Ferdigstillelse av E18 og Filipstad allé gir mulighet for utbygging av:

- Nordre del av Midtområdet.
- Framnes bru med parklokk inkludert hovedsykkelvei, fjordtrikk og ferdigstillelse av Havnepromenade og



pb_9.11.1-2

2. fase: E18 i tunnel og Filipstad Allé, Fjordtrikk, samt bebyggelse og offentlige rom tilstøtende Filipstad allé.

Framnesallmenningen.

- Nordre del av Hjortnesbuen og endelig atkomst til havneområdet.
- Søndre del av Nordområdet tilstøtende Filipstad allé i felt C4 og grøntområdet i felt P3 vest for GD-boligen.



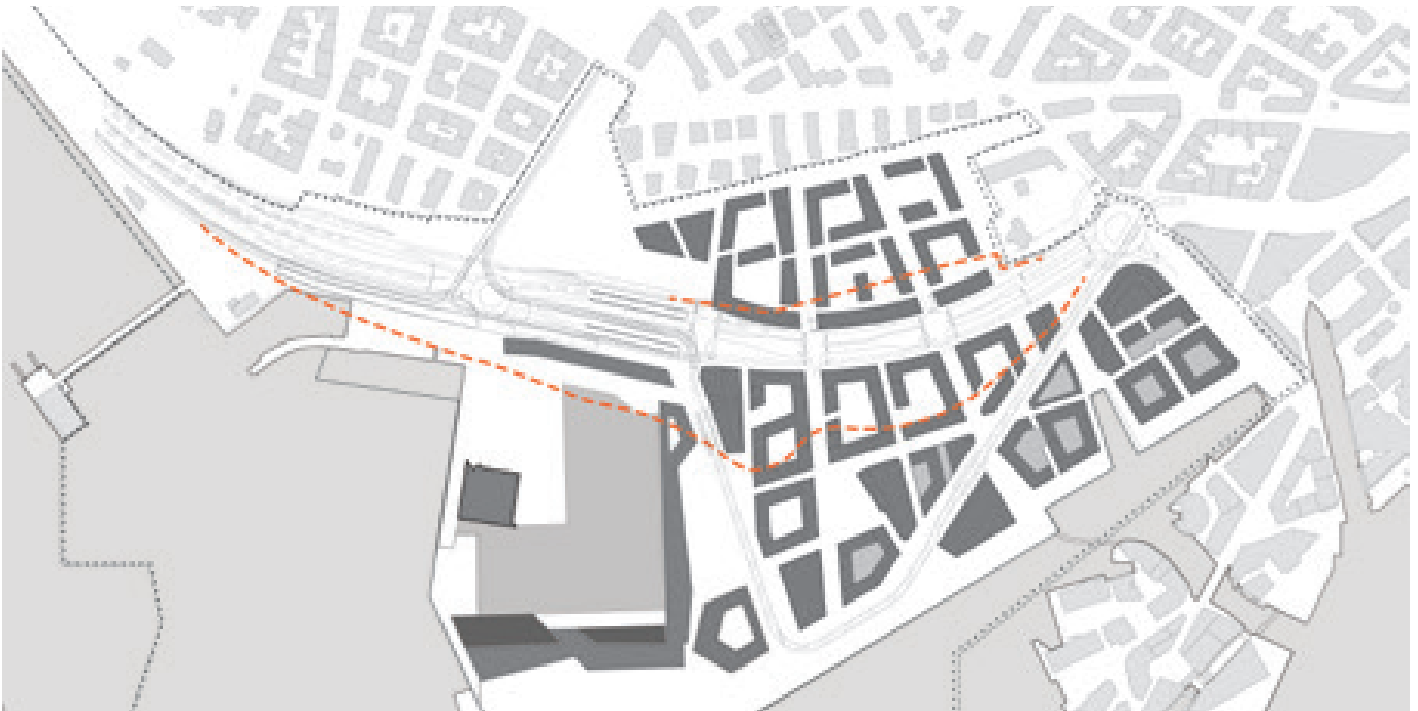
pb_9.11.1-3

3. fase: Bebyggelse og offentlige rom på Nordområdet.

Fase 3: Utbygging av Nordområdet når driftsbane-gården fraflyttes

Tredje utbyggingsetappe på Filipstad knytter seg til utfasing eller restrukturering av dagens bruk til driftsbanegård og oppstillingsområde for Bane NOR SF. Frigjøring av Nordområdet gjør det mulig å fullføre byutviklingen på Filipstad og er av vesentlig betydning for å kunne fullføre utbyggingen av allmenninger og offentlige rom. Dette sikrer gode forbindelser for myke trafikanter fra Frogner og Skillebekk til Filipstad og sjøen. Byutvikling på Nordområdet utløser potensial for:

- å knytte eksisterende nabo-bydeler til fjorden
- resterende bebyggelse på Nordområdet
- Orions belte – grøntforbindelsen øst-vest mellom eksisterende og



pb_9.11.2-1 Nødvendig midlertidig bygge- og anleggssone med areal for rigg- og omkjøring for E18 tunnel er innenfor rød stiplet strek.

den nye bebyggelsen

- Framnes plass – potensielt en av Oslos viktigste kollektivknutepunktsplasser

9.11.2. Gjennomføring av E18 / Filipstad allé

Statens vegvesen hadde teknisk detaljplan klar høsten 2015. Det innebar at Vegdirektoratet på det tidspunktet hadde godkjent søknad om fravik fra EU sine tunneldirektiver og nasjonale vegforskrifter. Planen inneholder midlertidig bygge- og anleggsområde langs begge sider av E18 som sikres på plankartet og med rekkefølgebestemmelser. I disse sonene tillates ikke etablert faste byggverk eller installasjoner. Sonene er nødvendig å avsette for midlertidig omlegging av kjørefeltene på E18 slik at dagens E18-løp kan graves ned og overdekkes med lokk mens trafikken føres utenom og på siden av E18-løpet.

Planen legger opp til at den største delen av rigg-området og midlertidig omlegging av E18 konsentreres på sørsiden av E18. Hele C4 på nordsiden av E18 inngår også i dette formålet for å unngå vesentlig forstyrrelse av virksomheten på driftsbanegården til Bane NOR SF.

Faseplanen for tunnelen viser omlagt E18, forbindelser mellom E18 og fergeterminalen og Ring 1, bussfelt og langsgående gang- og sykkelvei. I faseplanen er det i tillegg avsatt en opp til ti meter bred buffersone på begge sider av E18. Dette er gjort for å ivareta en

usikkerhet i nødvendig dimensjonering av anlegget, behov for modifisering av faseplanen, for opparbeidelse av midlertidige veianlegg og for å sikre at eventuelle oppførte byggverk utenfor sonen får tilstrekkelig midlertidig adkomst- og forplass. Atkomst til Kongen marina sikres gjennom terminalområdet under parkeringsdekkene tilhørende terminalen.

9.11.3. Utviklingsetapper av fergeterminalen

Utvikling av fergefunksjonen

Utviklingen av fergefunksjonen til Havneterminalen kan bli gjennomført i etapper eller i en samlet utbygging. Før E18-tunnel kan anlegges, må terminalens anløpskai for skip være utbygget til og med fase 3 vist på neste side.

Dagens situasjon

Dagens terminal og virksomhetene på Filipstad drives som i dag.

Fase 1: Nytt terminalanlegg, utfylling sør for terminalbygget:

Nytt terminalanlegg vil bli bygget med dagens anlegg i drift, supplert med midlertidige konstruksjoner. Utfyllingen vil bli anlagt innenfor spunt uten å være til hinder for ordinær skipstrafikk i byggeperioden. Kjøreatkomst skjer fra Hjortnes-rundkjøringen. Eksisterende bebyggelse på Filipstad blir ikke berørt, men ved utbygging av parkeringsdekkene må deler av øvrig landareal på Filipstad

omdisponeres til biloppstillingsplasser tilknyttet ferge drift.

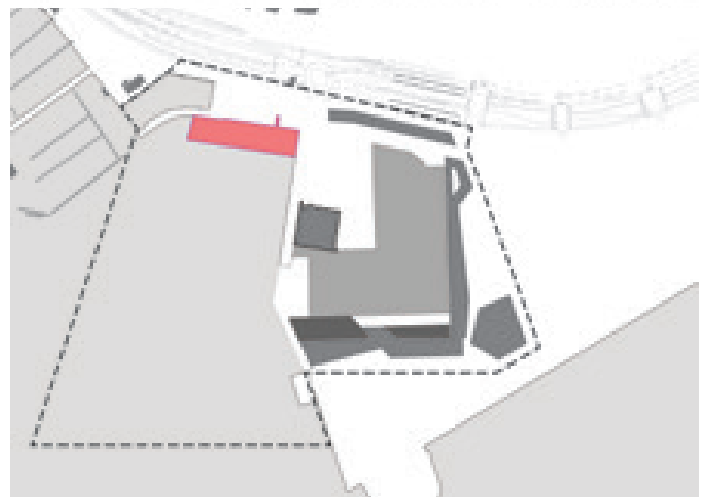
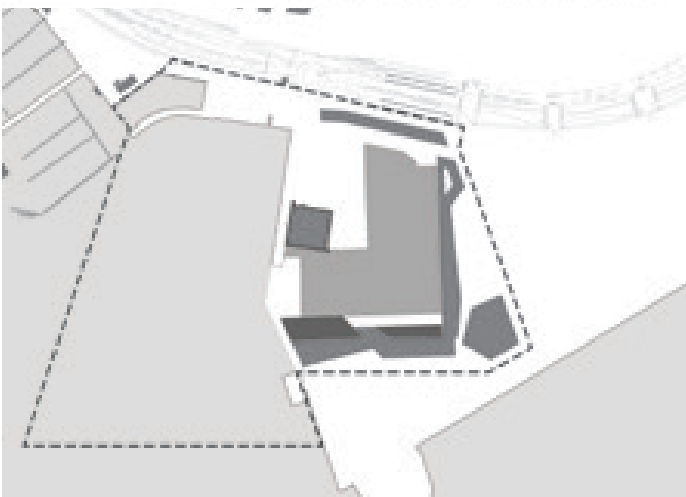
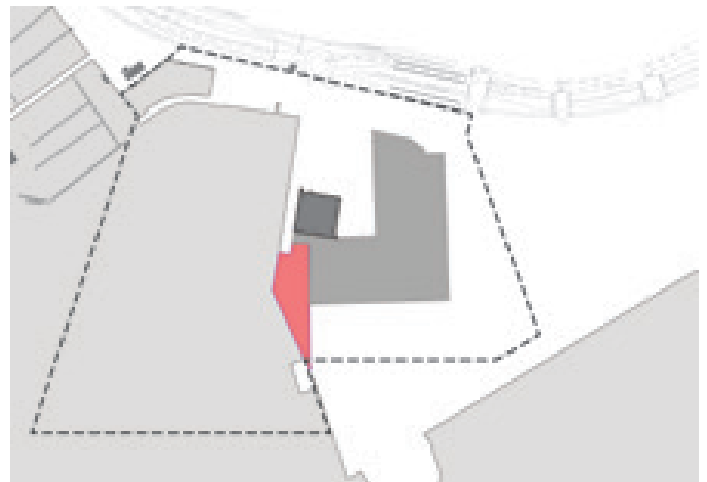
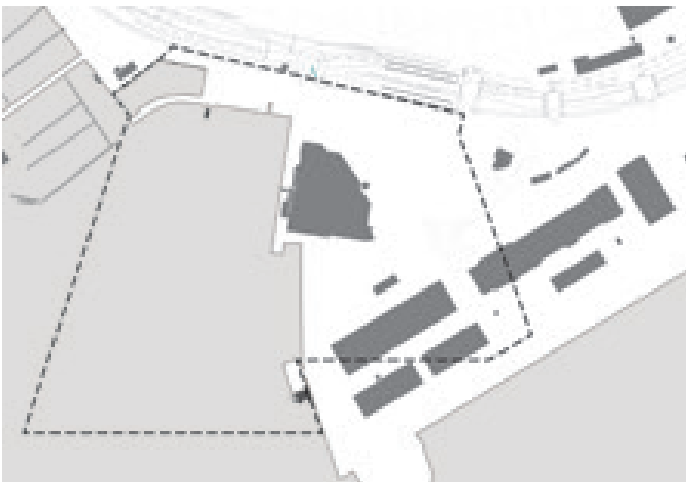
Fase 2: Oppføring av Hjortnesbuen: Delene av Hjortnesbuen som ikke ligger i konflikt med anleggsområder for E18, vil bli anlagt syd og øst for terminalbygget, med dagens oppstillingsområde øst for terminalen som riggområde. Kjøreatkomst til terminalen blir via Hjortnesrundkjøringen.

Fase 3: Utfylling i havnebassenget og flytting av fergeklaffen: Utfyllingen i sjøen er på ca. 1,7 dekar og kaifronten med fergeklaff skyves 33 meter mot sør. Nye pullerter, fenderpunkter og dykdalber etableres tilpasset den permanente

kaifronten og det må foretas bygningsmessige tiltak som ivaretar nødvendige forbindelser fra terminalbygget. Fergen må få en kortvarig lokalisering til Filipstadkaien mens fergeklaffen flyttes. Kjøreatkomst til terminalen blir via Hjortnesrundkjøringen.

9.11.4. Usikkerhetsmargin

I en overordnet områderegulering som denne vil det alltid være en usikkerhetsmargin i tall i plan-dokumentet. Plan og bygningsetaten antar at når det gjelder regulert m² BRA, så kan man regne med en usikkerhet på ca. 1 % som utgjør noe i overkant av totalt 4 000 m² BRA for hele planområdet, altså pluss/minus 2 000 m² BRA. Når det gjelder arealstørrelser på terreng og tomter, er usikkerheten mindre.



 **Utfyllinger**

10. Konsekvenser av planen

10.1. Generelt

Konsekvensutredninger utført i henhold til fastsatt utredningsprogram i Fjordbyplanen og utvidet program for planarbeidet, som angir de relevante temaer som skal utredes. Konsekvensutredningen skal beskrive vesentlige virkninger som følger av planen kan ha for miljø, naturressurser og samfunn.

Det er utført egne rapporter med utredning av samfunnsmessige-, forurensnings- og miljømessige, trafikk- og transportmessige konsekvenser, samt konsekvenser for lokalklima, kulturminner, landskap/estetikk og en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Det foreligger også en marinarkeologisk rapport fra 2006. Disse er delvis utført av eksterne konsulenter og delvis av PBE. Konsekvensutredningsrapporten ligger i PBEs saksinnsyn, saksnr. 202001816, doknr. 1, filnr. 15.

0-alternativet er definert som utvikling iht. gjeldende regulering på utredningstidspunktet. Avbøtende tiltak og behov for nærmere undersøkelser i tilknytning til detaljregulering og gjennomføring av tiltak er vurdert innenfor relevante temaer.

Samlet vurdering

Området vil gjennomgå en betydelig forandring fra industri- og havnevirksomhet til byutviklingsområde. Utredningen viser at tilgjengeligheten til området vil bli bedret, kulturminneverdier kan ivaretas, naturverdier og grønnsstrukturer vil styrkes. Landskapsbildet endres, men overordnede og viktige landskapsavgrensninger og profiler bevares i hovedsak.

Fremtidig trafikksituasjon tilsier at det fortsatt må påventes noe kø i rushtid ved Hjortneskrysset, men ved endret kjøremønster gjennom rundkjøringen vil det ikke være fare for tilbakeblokkering til E18.

Området vil få gode gang- og sykkelforbindelser og en parkeringsdekning som fremmer økt bruk av kollektivtrafikk.

Utredningene har hatt fokus på vesentlige virkninger i forhold til det overordnede nivået som en område-regulering skal være.

11. Forholdet mellom område-reguleringen og detaljregulering E18 og Ring 1 på Filipstad

Områderegulering Filipstad og detaljregulering av E18 og Ring 1 på Filipstad har noen regulerte forskjeller og stedvis manglende koordinering, som dette kapittelet skal synliggjøre.

Delvis manglende samsvar mellom de to planene

Områderegulering Filipstad ble oversendt 10.06.2013 med innsigelse fra Statens vegvesen. De ville ikke frafalle innsigelsen før en egen detaljregulering for E18 og Ring 1 var vedtatt. Da den politiske behandlingen av områdereguleringen tok tid, var det mulig å utarbeide og oversende en slik detaljregulering til politisk behandling før områdereguleringen var vedtatt. Detaljreguleringen var utarbeidet på et mer oppdatert kunnskapsgrunnlag enn områdereguleringen. Derfor er det delvis manglende samsvar mellom de to planene.

Arealmessige konsekvenser

Plan- og bygningsetaten har beregnet de arealmessige konsekvensene i områdereguleringen på bakgrunn av endringene som detaljreguleringen E18 / Ring 1 medfører. Områdereguleringen får en reduksjon på 4 146 m² BRA. Dette tilsvarer 0,9 % av total BRA på 462 000 m² i planen.

Midlertidige felt i detaljregulering E18 og Ring 1 som ikke skal inkluderes i fremtidige reguleringer

Det er krav til detaljregulering for alle tilstøtende områder til E18 og Ring 1. Når disse detaljreguleringene utarbeides, må man lage løsninger som samsvarer. I dette kapittelet redegjør vi for forholdene og viser hvordan det kan løses. Det er også noen felt som er tiltenkt en midlertidig rolle, på lik linje med bestemmelsesområdet «Rigg- og anleggsområde». Det er kun et resultat av at arealformål ikke kan reguleres midlertidig, så disse feltene skal man ikke ta hensynt til ved detaljreguleringer. Dette står beskrevet i punktene og de supplerende illustrasjonene på de neste sidene

For flere detaljer se PBEs saksinnsyn saksnr. 202001816, dok. nr. 24, filnr. 2, "Kollektivknutepunkt Filipstad 23.4.14".

Trikk over Framnes bru

Områderegulering Filipstad legger opp til trikkespor over Framnes bru. Etter en helhetlig vurdering anbefalte byrådet ikke trikketrasé over Framnes bru i detaljreguleringen. Vedtaket innebærer at Fjordtrikken tilrettelegges med et vestlig endepunkt i buttspor ved Hjortnes. Framnes bru er i sin helhet forbeholdt syklende og gående.

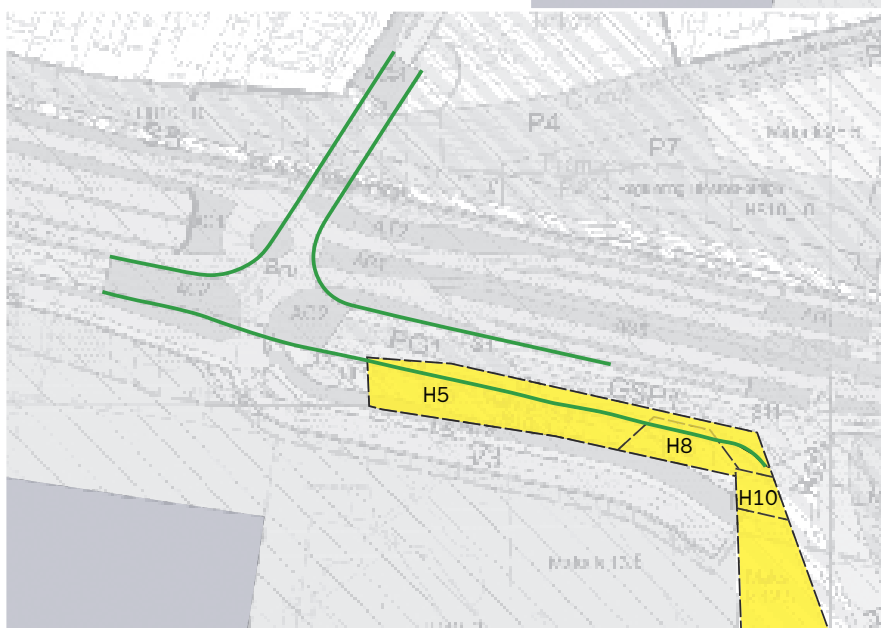
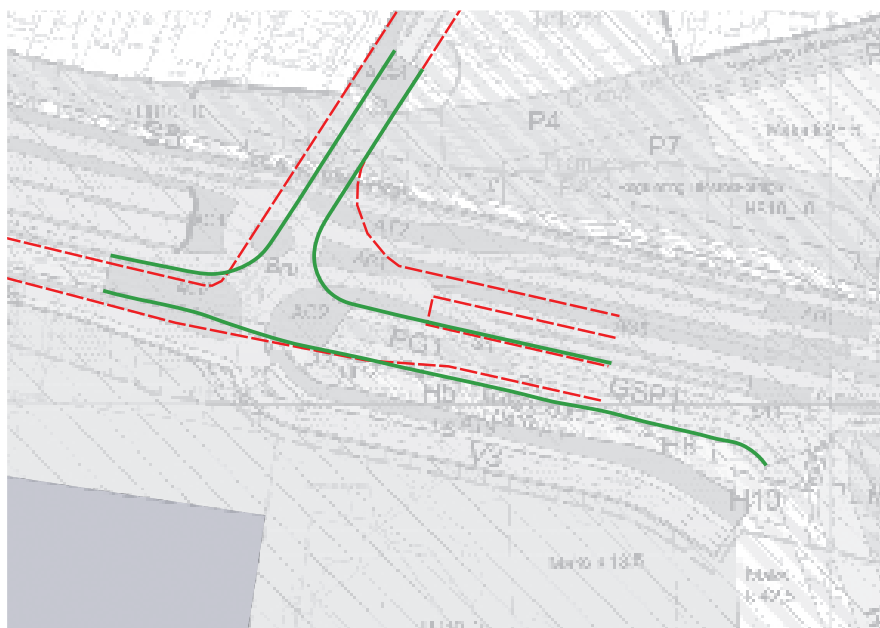


pb_11-1 Planområdet for Områderegulering Filipstad.



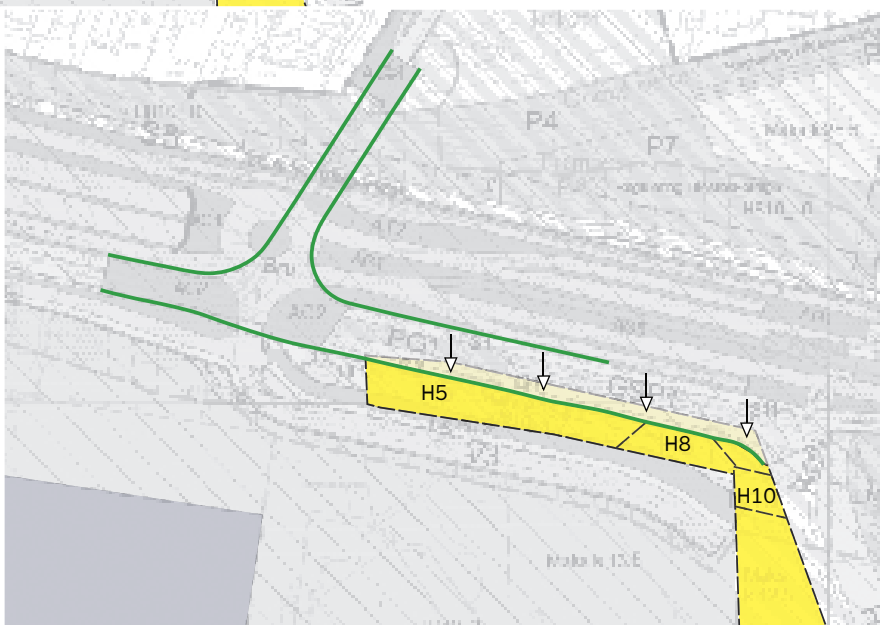
pb_11-2 Planområdet for Detaljregulering av E18 og Ring 1 på Filipstad.

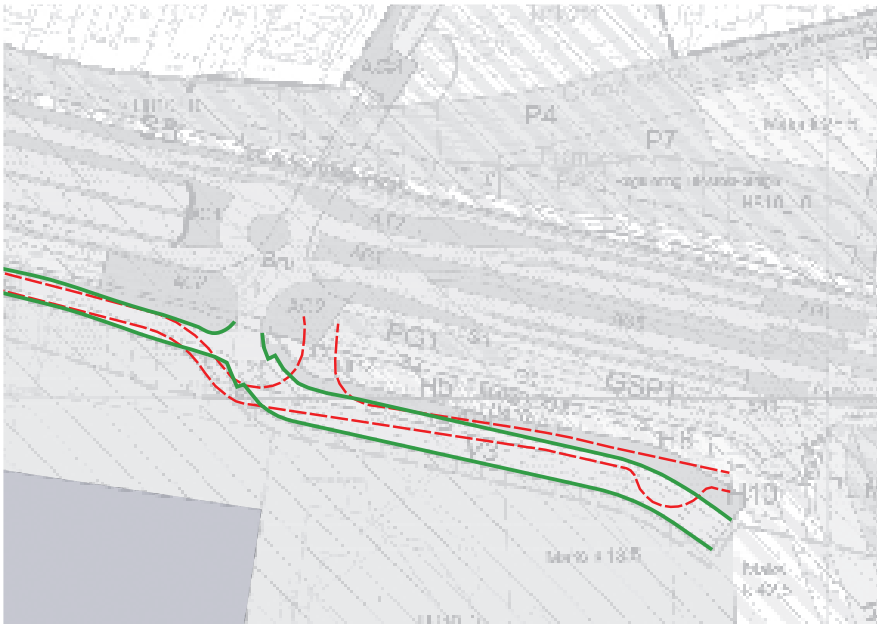
I detaljreguleringen av Ring 1 og E18 på Filipstad er Framnes bru flyttet noe sørover. (Detaljregulering i grønn, områderegulering i rødt.)



Det får konsekvenser for bebyggelsesområdene H5, H8, H10 i Filipstad områderegulering...

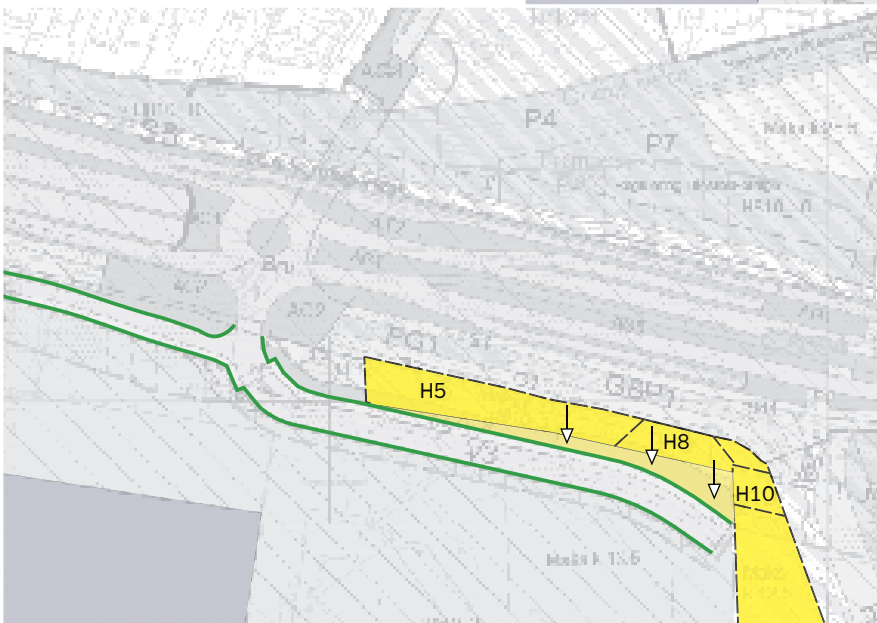
...ved at feltene blir noe innsnevret.





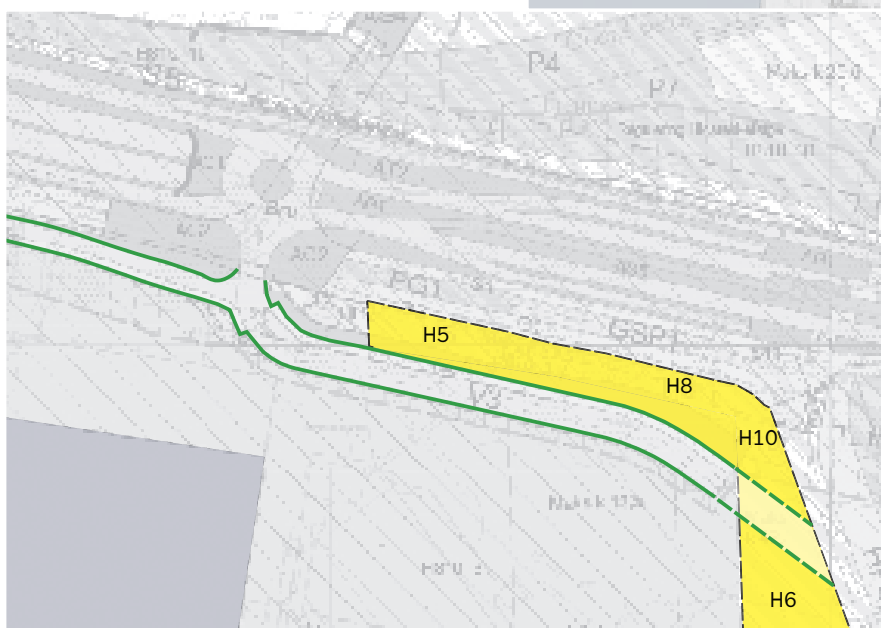
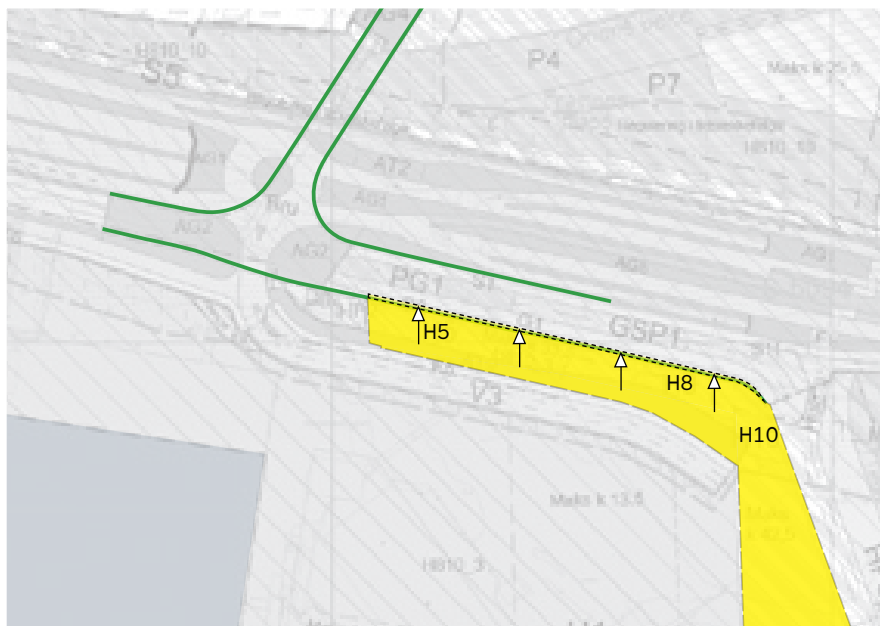
Bryggegata (V3) er i tillegg også flyttet noe sørover. (Detaljregulering i grønn, områderegulering i rødt.)

Felt AT9, som ligger inntil V3, er ment som utfyllingsområde i forbindelse med etableringen av Bryggegata.



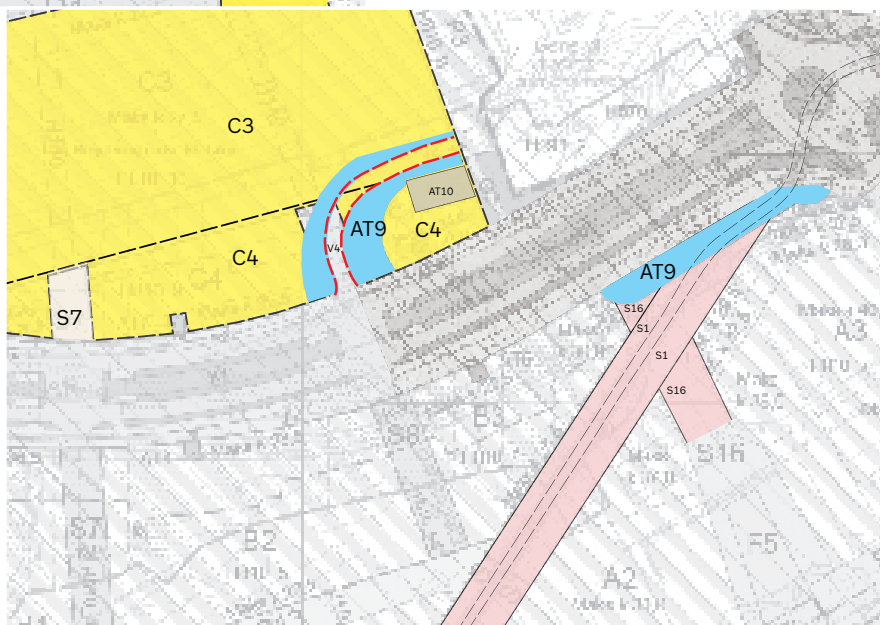
AT9s areal skal ikke brukes til utfyllingsområde, men inngå i bebyggelsesområdene H5, H8 og H10, etter ferdigstilling. Byggefeltene H5, H8 og H10 vil da ligge inntil fortau ved V3 på sørsiden...

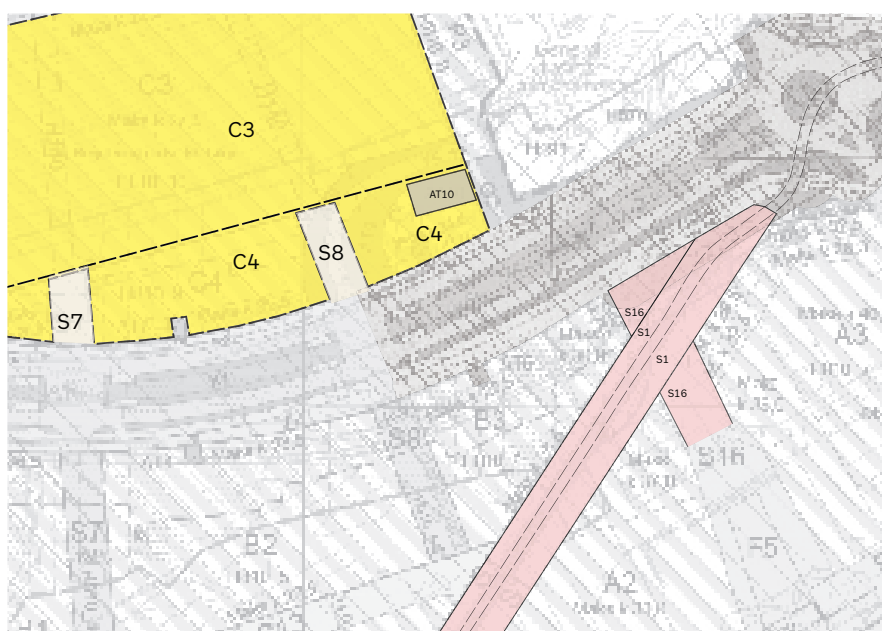
...og også få en utkragning over felt G2 (Havne-promenaden) på nordsiden for å kompensere for tapt areal. Over felt G2 tillates utkraging på inntil 2,0 meter og med fri høyde på minst 4,0 meter. Dette er illustrert som snitt i figur "pb_11-5".



Nordre del av felt H6 deles i to områder som følge av at Bryggegeta (felt V3) videreføres østover fra vedtatt detaljregulering slik at den kobles til Framnesallmenningens kjørefelt. Denne gata vil knytte seg til Framnesallmenningen (felt S4) og splitte Hjortnesbuen. Dette er en av fire atkomster til byutviklingsområdet.

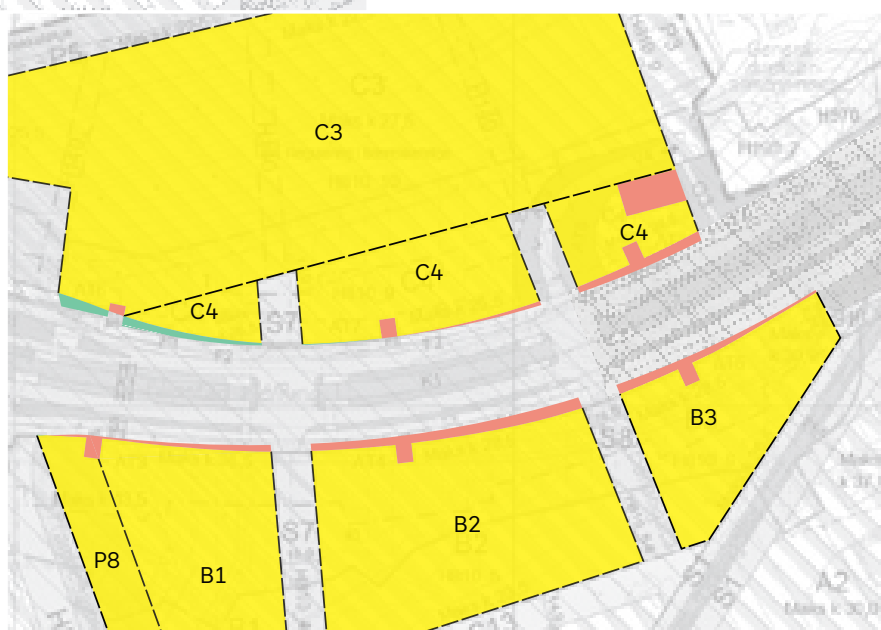
I byggefelt C4 og delvis C3, samt nordre del av S8, vil midlertidig vei (V4) og utfyllinger (AT9)...

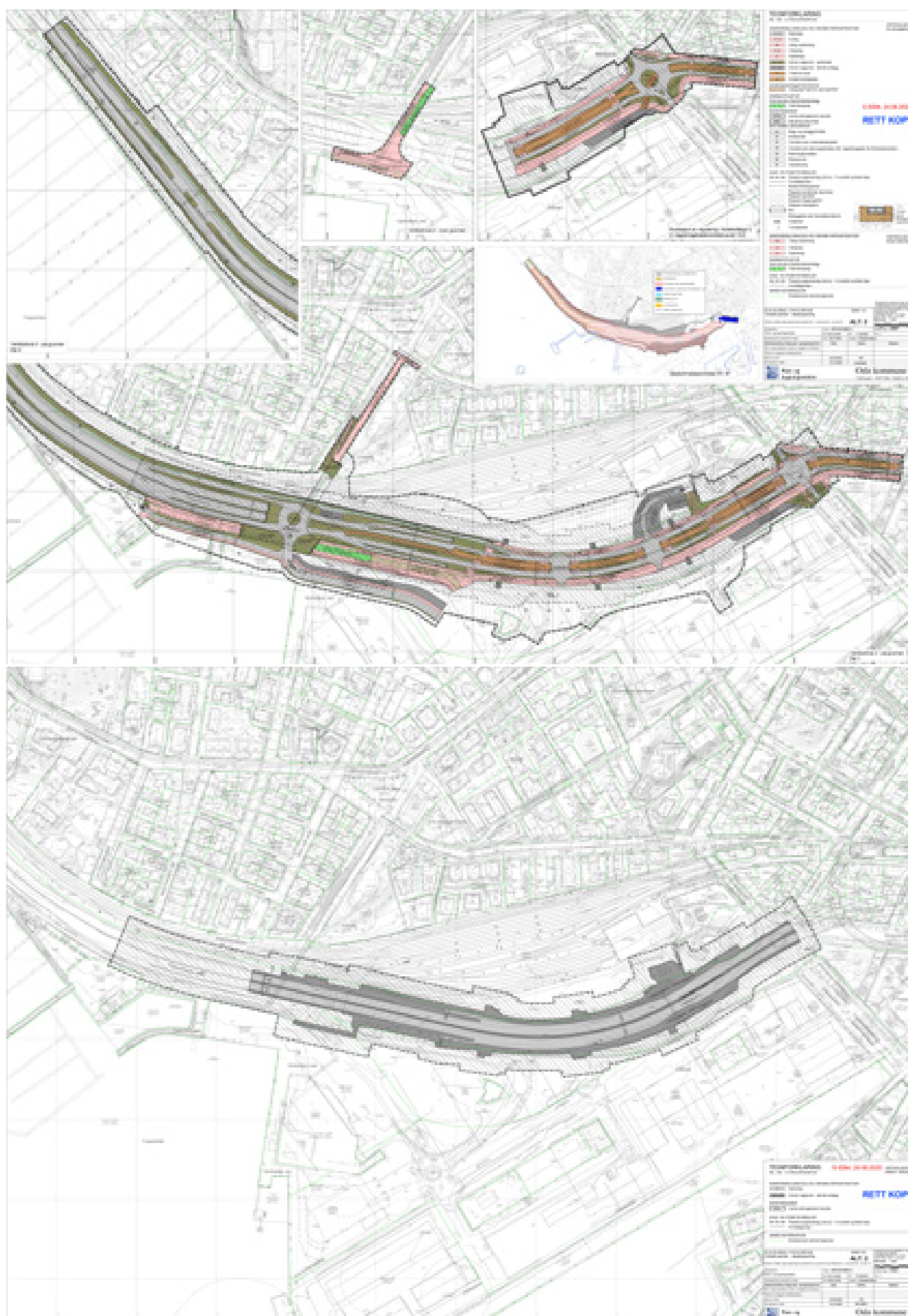




...bli tilbakeført som bebyggelses-områder og vei i tråd med den vedtatte områdereguleringen i fremtidige detaljreguleringer. Dette gjelder også for den delen av AT9 som ligger i S12 og S16.

Illustrasjonen til høyre viser arealendringer i "Nordområdet" og "Midtområdet" som følge av detaljregulering av E18 og Ring 1. De grønne områdene illustrerer arealer som legges til byggefeltene, mens de røde feltene illustrerer arealer som gjør byggefeltene mindre, iht. detaljregulering E18 / Ring 1.





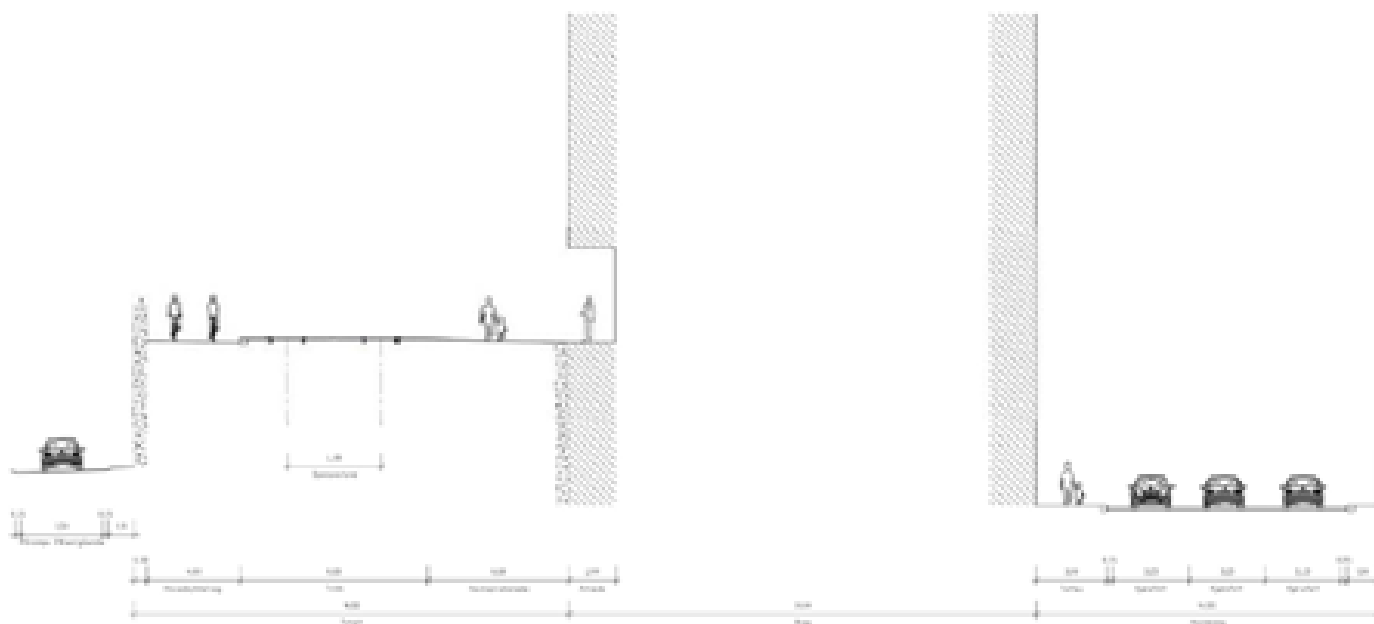
pb_11-3

(Førrige side) Vedtatt plankart for detaljregulering av E18 og Ring 1 på Filipstad.



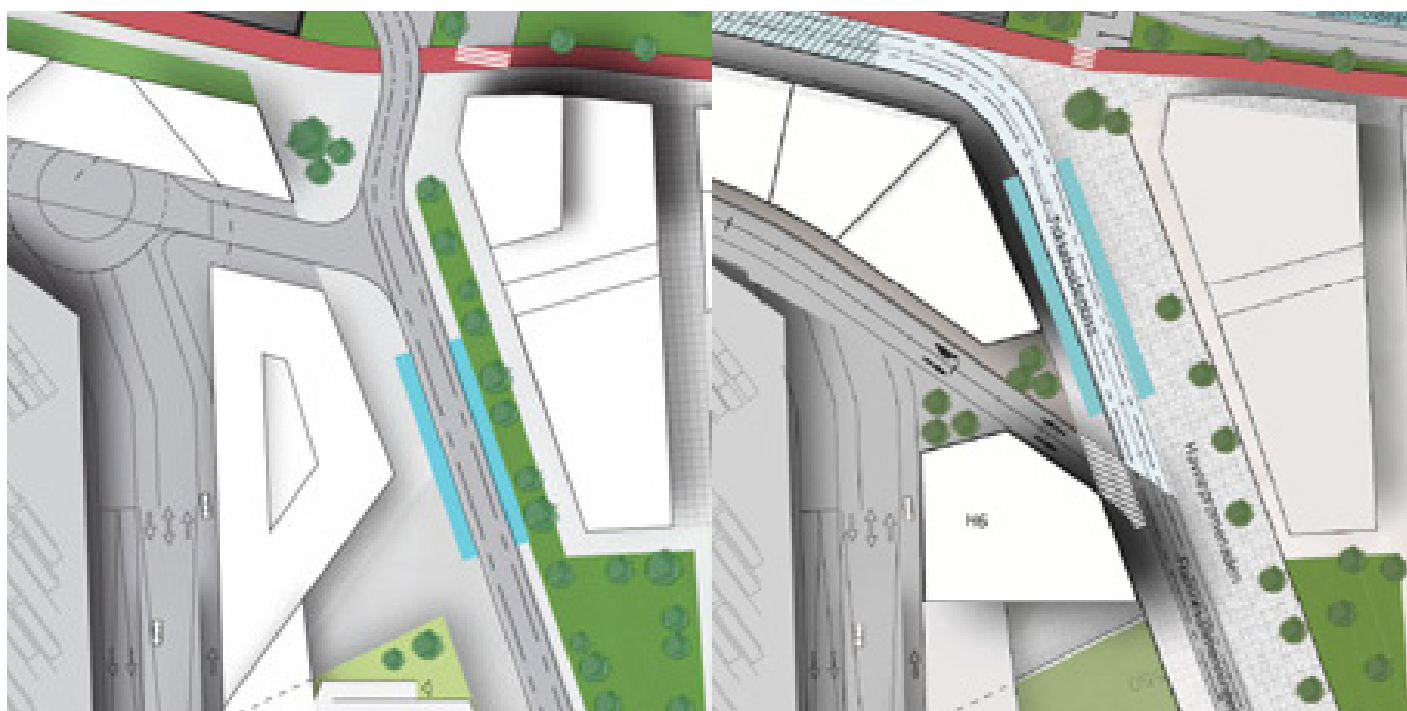
pb_11-4

Fugleperspektiv sett i retning nordøst. Den hvitmarkerte bebyggelsen er et forslag til hvordan byggevolumer i felt H5, H6, H8 og H10 kan fordeles.



pb_11-5

Snitt fra SvRØ som viser Framnes bru med sykkel og fotgjengere, med bebyggelsen i H5 i midten og Bryggegate til høyre. Illustrasjon: Vianova.



pb_11-6

Foreslått løsning i Hjortnesbuen (t.h.) som en konsekvens av at Framnes bru og Bryggegata flyttes sørover.

12. Arealoversikt

Delområde	BRA totalt	Formål maks. BRA	Formål min. BRA	Kommentar
Hans Jægers kvartal	121 000	Forretning: 6 000	Bolig: 32 000	8 500 m² BRA ledig til bolig eller tjenesteyting.
		Bevertning: 4 000	Tjenesteyting (kultur, akvarium): 2 500	
		Kontor: 68 000		
Hjortnes	113 000	Forretning: 1 000	Bolig: 32 000	2 600 m² BRA "ledig" til bolig, skole, barnehage, tjenesteyting og idrett.
		Bevertning: 500	Skole: 9 000	
		Kontor: 59 000	Barnehage: 900	
		Hotell/konferanse: 20 500	Tjenesteyting (kultur, akvarium): 8 000	
			Idrettsanlegg: 4 000	
Midtområdet (totalt)	144 000	Forretning: 7 000	Bolig: 86 250	1 050 m² BRA "ledig" til bolig og barnehage.
		Bevertning: 4 000	Barnehage: 2 700	
		Kontor: 43 000		
H810_4	61 100		Bolig: 31 700	
H810_5	31 800		Bolig: 27 500	
H810_6	19 100		Bolig: 11 950	
H810_8	32 000		Bolig: 15 100	
Nordområdet (totalt)	84 000	Forretning: 2 000	Bolig: 58 000	1 700 m² BRA "ledig" til bolig og barnehage.
		Bevertning: 500	Barnehage: 1 800	
		Kontor: 20 000		
H810_9	18 000			
H810_10	66 000			
Sum	462 000	Kontor: 190 000	Bolig: 183 750*	13 850 m² BRA ufordelt
		Hotell: 20 500	Tjenesteyting (kultur, akvarium): 10 500	
		Forretning: 16 000	Skole: 9 000	
		Bevertning: 9 000	Barnehage: 5 400	
			Idrett: 4 000	
*§4.2 i reguleringsbestemmelsene angir 180 350 m² BRA bolig. Dette er feil. Det riktige BRA-tallet er 183 750 m² BRA.				

13. Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaling

Se Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaling i saksnr. 202001816 journalnr. 1, dok.nr. 1. (Planbeskrivelse). Dette er vurderinger og anbefalinger fra 2013 da det var to planforslag som ble sendt til politisk behandling.



pb_13_1

Forslag til hvordan det fremtidige badeanlegget i sjøen utenfor Brannskjærparken kan bli.
Illustrasjon: Diiz Group for Plan- og bygningsetaten

14. Vedlegg

Komplett vedleggsliste kan finnes i byrådssak 231 i fra møte i bystyret 24.06.2020:
<https://einnsyn.no/moeteregistrering?id=http%3A%2F%2Fdata.einnsyn.no%2Face4df28-07ac-406b-85a3-96a66573403c>



pb_14_1

Mye av E18 legges under bakken på Filipstad. Ring 1 forlenges som bygate oppå. På bildet ser vi kollektivfeltene.
Illustrasjon: Diiz Group for Plan- og bygningsetaten

15. Vedlegg: Parkeringsnorm vedtatt 14.12.2022



Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune

Bystyrets vedtak 14.12.2022

Oslo bystyre vedtar nye veiledende parkeringsnormer for fastsettelse av parkeringsdekning og kvalitetskrav i nye reguleringsplaner, ved nybygg, ombygging og bruksendring, jamfør plan- og bygningsloven § 12-7 punkt 2, 4 og 7 og § 28-7 annet ledd. De nye parkeringsnormene erstatter parkeringsnormer for boliger (vedtatt av bystyret 27.11.2002, sak 457), parkeringsnormer for næring og offentligformål (vedtatt av bystyret 17.03.2004, sak 120) samt midlertidig praktisering av krav til parkering i plan- og byggesaker (vedtatt av bystyret 21.06.2017, sak 202).

Bruk av parkeringsnormene

Parkeringsnormene skal være veiledende for fastsettelse av kvalitetskrav og parkeringsdekning for bil og sykkel i nye reguleringsplaner, jamfør § 12-7 punkt 2, 4 og 7. Krav til parkeringsdekning gjøres juridisk bindende ved reguleringsplanvedtak. Når det henvises til normene i reguleringsbestemmelsene, gjelder de ved nybygging, tilbygging, påbygging eller bruksendring. Normene vil også få virkning for behandling av byggesaker innenfor alle tidligere vedtatte reguleringsplaner med reguleringsbestemmelser som henviser til «den til enhver tid gjeldende norm» samt for regulerte arealer uten parkeringskrav. Normene gjelder ikke for byggesaker innenfor de reguleringsplanene der det er angitt en spesifikk parkeringsdekning eller det er vist til en norm vedtatt på et bestemt tidspunkt.

Forholdet til eksisterende bygg

Ved påbygg/tilbygg og rehabilitering legges bygningens totale m² BRA til grunn for beregning av maksimum antall bilparkeringsplasser (eksisterende bygningsmasse + påbygg/tilbygg). Dersom antall eksisterende bilparkeringsplasser ligger under beregnet maksimumstall, kan det etableres flere bilparkeringsplasser. Dersom antall eksisterende bilparkeringsplasser overstiger beregnet maksimumstall, kan det ikke etableres flere bilparkeringsplasser. Eksisterende bilparkeringsplasser kan beholdes. Minimumsnorm for sykkelparkering gjelder for påbygg/tilbygg.

Særskilte vurderinger for formål som ikke omfattes av normtall

Det er fastsatt normtall for de mest vanlige formålene. For fastsetting av parkeringsdekning for utbygging til andre formål som for eksempel kulturformål (kino, teater, idrettsanlegg, kirke og andre forsamlingslokaler), skal det imidlertid legges til grunn følgende:

- Om det er mulig å sambruke eksisterende bilparkeringsplasser i nærområdet. Dette kan for eksempel være en mulighet for et idrettsanlegg som bygges ved en skole.
- Antall bilparkeringsplasser skal bidra til redusert bilbruk. Det må vurderes hva som vil være strengt nødvendig for brukere av bygget, inkludert drift av bygget.
- Antall sykkelparkeringsplasser bør ta utgangspunkt i et mål om at 25 % av brukere skal ha mulighet til å parkere sykkel.

Geografiske avgrensninger

Oslo kommunes inndeles i følgende parkeringssoner med ulike krav til parkering:

1. Sentrum

2. Tett by

- a. Tett by-avgrensning
- b. Øvrige utviklingsområder som angitt i den til enhver tid gjeldende kommuneplan
- c. Områder innenfor 500 meter gangavstand fra:
 - T-banestasjoner og togstasjoner utenfor sentrum/tett by-avgrensning
 - trikkeholdeplasser angitt som prioriterte stasjonsnære områder i den til enhver tid gjeldende kommuneplan

3. Åpen by omfatter byggesonen for øvrig og Marka

Avgrensningene av parkeringssoner gjelder for alle kategorier av bygg og formål/funksjoner.

Sone 1 og 2a er vist i vedlagt kart datert 11.05.2021 fra Plan- og bygningsetaten. Vedlagte kart for sone 2b, 2c og 3 er slik de fremgår av gjeldende kommuneplans samfunns- og arealdel.

Normer for bilparkering

For alle formål skal det etableres bilparkering tilrettelagt for forflytningshemmede, uavhengig av om det bygges annen parkering. Minimum antall bilparkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede skal være den høyeste verdien av enten 10 % av alle bilparkeringsplasser eller 2 bilparkeringsplasser pluss 1 bilparkeringsplass per 3 000 m² BRA. Desimaler skal alltid rundes til nærmeste heltall. Krav om bilparkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede gjelder ikke for småhus.

Kategori: per 100 m ² BRA, med unntak av småhus	Sentrum	Tett by	Åpen by	Merknad
Store boligbygg	0,5	0,7	0,9	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	0	0,3	0,4	
Omsorgsboliger/ sykehjem/Institusjon	0,3	0,5	0,6	
Småhus per boenhet Dersom egen parkering Dersom felles parkering	 1 1	 2 1,5	 2 2	 Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken. Maksimum 1 parkeringsplass per sekundærbolig. Norm for felles parkering gjelder når det skal etableres felles parkering for minst 2 boenheter.
Kontor	0,1	0,2	0,3	
Handel og service	0,1	0,5	0,7	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler.
Industri og lager	0	0,1	0,2	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted.
Hotell/overnatting	0,1	0,2	0,4	
Undervisning	0	0,1	0,2	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet.

Tabell 1: Maksimumsnormer for bil. BRA beregnes etter teknisk forskrift, inkludert felles areal innendørs for boligformål. Parkeringsareal til bil og sykkel tas ikke med i beregningsgrunnlaget.

Normtallene inkluderer gjesteparkering (til ordinære besøkende, hjemmetjeneste, håndverkere og andre som yter service til bebyggelsen). Det tillates 1 bilparkeringsplass ekstra per byggeprosjekt til gjesteparkering (til benyttelse av hjemmetjenesten og andre som yter service til bebyggelsen), utover normens maksimumsgrense. Det siste gjelder ikke for småhus. Bilparkeringsplasser til drift av virksomheten vil komme i tillegg.

Tilrettelegging for ladbare biler

Parkeringsplasser for ladbare biler er inkludert i normtallene. For alle formål skal minst 50 % av bilparkeringsplassene ha lademulighet for ladbare biler (for eksempel el-bil). Samtlige plasser skal ha tilstrekkelig OV og el-kapasitet (minimum 7,2 kW per plass) og være forberedt for etablering av ladepunkt. Det kan vurderes lavere effekt om det legges til rette for smarte ladesystemer med lastbalansering.

Sambruk av bilparkeringsplasser ved kombinert formål

I reguleringsplaner skal det vurderes sambruk av bilparkeringsplasser gjennom en prosentvis reduksjon av maksimumsnormene. Det største behovet for bilparkeringsplasser til kategoriene kontor og undervisning vil vanligvis være på dagtid. Parkeringsbehovet vil derimot være størst på kveldstid og helg for handel og service. For sambruk mellom disse formålene anbefales det en reduksjon av maksimumsnormen for handel og service på inntil 20 %. Det samlede antall bilparkeringsplasser skal imidlertid ikke være lavere enn maksimumsantallet for handel og service. Sambruk kan også vurderes mellom kontor/undervisning og andre formål som ikke har egne normtall, for eksempel idrettsanlegg og kulturbygg. Antall samlede plasser må ses mot besøkstopper for de formål som vurderes.

Felles parkeringsanlegg

Det kan ved område- eller detaljregulering settes av areal til felles anlegg for bilparkering som kan dekke behovet for flere bygg/tomter. Reduksjonene på maksimumsnorm skissert ovenfor vil være veiledende for fastsetting av maksimumsgrense.

Bildeling i store boligbygg

I alle boligprosjekter over 100 boliger, der det bygges flere bilparkeringsplasser enn minimumskrav for parkering for forflytningshemmede, skal det settes av minimum 1 ordinær bilparkeringsplass til bildeling. Bildelingsordningen bør fortrinnsvis være tilgjengelig for flere brukere enn de som bor der. I felles parkeringsanlegg bør det vurderes opp mot 10 % av bilparkeringsplassene avsatt til bildeling.

Normer for sykkelparkering

Minimumsnormer

Kategori	Målenhet	Alle soner (Sentrum, Tett by og Åpen by)	Merknad
Store boligbygg	100 m ² BRA	3	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	100 m ² BRA	4	Dog minst 1 per boenhet
Omsorgsboliger/ sykehjem/institusjon	100 m ² BRA	1	
Småhus	Per boenhet	4	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken
Kontor	100 m ² BRA	2,5	
Handel og service	100 m ² BRA	3	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler. Norm fravikes for plasskrevende varer
Industri og lager	100 m ² BRA	0,5	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted
Hotell/overnatting	100 m ² BRA	1	
Undervisning	100 m ² BRA	3,5	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet
Kollektivholdeplass	Per holdeplass	6	Kan fravikes om det ikke er egnede arealer

Tabell 2: Minimumsnormer for sykkel. BRA beregnes etter teknisk forskrift, inkludert felles areal innendørs for boligformål. Parkeringsareal til bil og sykkel tas ikke med i beregningsgrunnlaget.

For undervisningsbygg kan det vurderes lavere dekning dersom kravene kommer i konflikt med krav om og kvalitet på uteareal, dog ikke mindre enn 50 % av normtallet. Dette gjelder hovedsakelig for skoler i tettbefolkede, sentrale områder der flesteparten av elevene bor innenfor gangavstand samt for eksisterende skoler. Krav til sykkelparkeringsplasser bør vurderes særskilt i saker som berører bevaringsverdige bygg. For tog- og T-banestasjoner skal det vurderes egne normtall, beregnet ut fra antall forventede reisende per dag. Stasjonene må sees i sammenheng med området rundt, blant annet når det gjelder tilgang til sykkelparkeringsplasser.

Kvalitetskrav til sykkelparkering

Sykkelparkering skal være lett tilgjengelig, med gode forbindelser til sykkelveinettet og sykkeltilrettelagte gater. Parkeringsplasser som er lagt til uteareal som er offentlig tilgjengelig, skal være opplyst, lokalisert på et synlig sted og nær bygningens inngang. Der minimumsnormen gir en utbygging av minst 10 sykkelparkeringsplasser gjelder følgende:

- Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være innvendig i bygg eller ha overbygg med belysning. Individuell bod regnes ikke som sykkelparkering. Arealer/plasser beregnet til langtidsparkering (for eksempel bolig og arbeidsplasser) bør være låsbare.
- Antall sykkelparkeringsplasser som er store nok til å parkere alle typer sykler (også sykkelvogner og lastesykler) skal være minst lik 15 % av minimumsnormen. Plassene skal være minst 1 meter i bredden og 2,5 meter i lengden. Det kan velges fleksible løsninger, der plassene også kan brukes til 2 ordinære sykler. Summen av ordinære plasser skal være lik eller større enn minimumsnormen.
- Der hvor parkeringsløsningen ikke er på bakkeplan eller i 1. etasje, skal den legges i første parkeringsplan. Det skal sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogner og lastesykler.
- Etasjestativer bør være nedtrekkbare.
- For kategorien store boligbygg eller kontorbygg (jamfør tabell 2) skal det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vaske- og reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk), oppbevaring av ekstraustyr som verktøy, ekstradelar med mer.
- I kontorbygg bør det være garderobe og vaskested/vaskerom/dusjfasiliteter tilgjengelig.

Småhusplanen

Den nye parkeringsnormen får ikke virkning for området dekket av småhusplanen (S-4220), før ny småhusplan er vedtatt av bystyret eller bystyret vedtar at denne nye normen skal tre i kraft for denne planen. Gjeldende norm for småhusplanen skal dermed fortsatt være norm vedtatt 27.11.2002.

Vedlegg

- Sone 1 og 2a
- Sone 2b, 2c og 3, slik de fremgår av gjeldende kommuneplans samfunns- og arealdel
- Småhusplan-områder: Norm vedtatt i 2002







Oslo

Filipstad områderegulering - planbeskrivelse

Vedtatt i Oslo bystyre 24.06.2020

Oslo kommune

Plan- og bygningsetaten

Tel: 23 49 10 00

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Adresse: Vahls gate 1

Saksnummer: 202001816

www.oslo.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/

14.02.2023

2. opplag

12.02.2024