

BULL seminaret, Oslo 25.04.2016

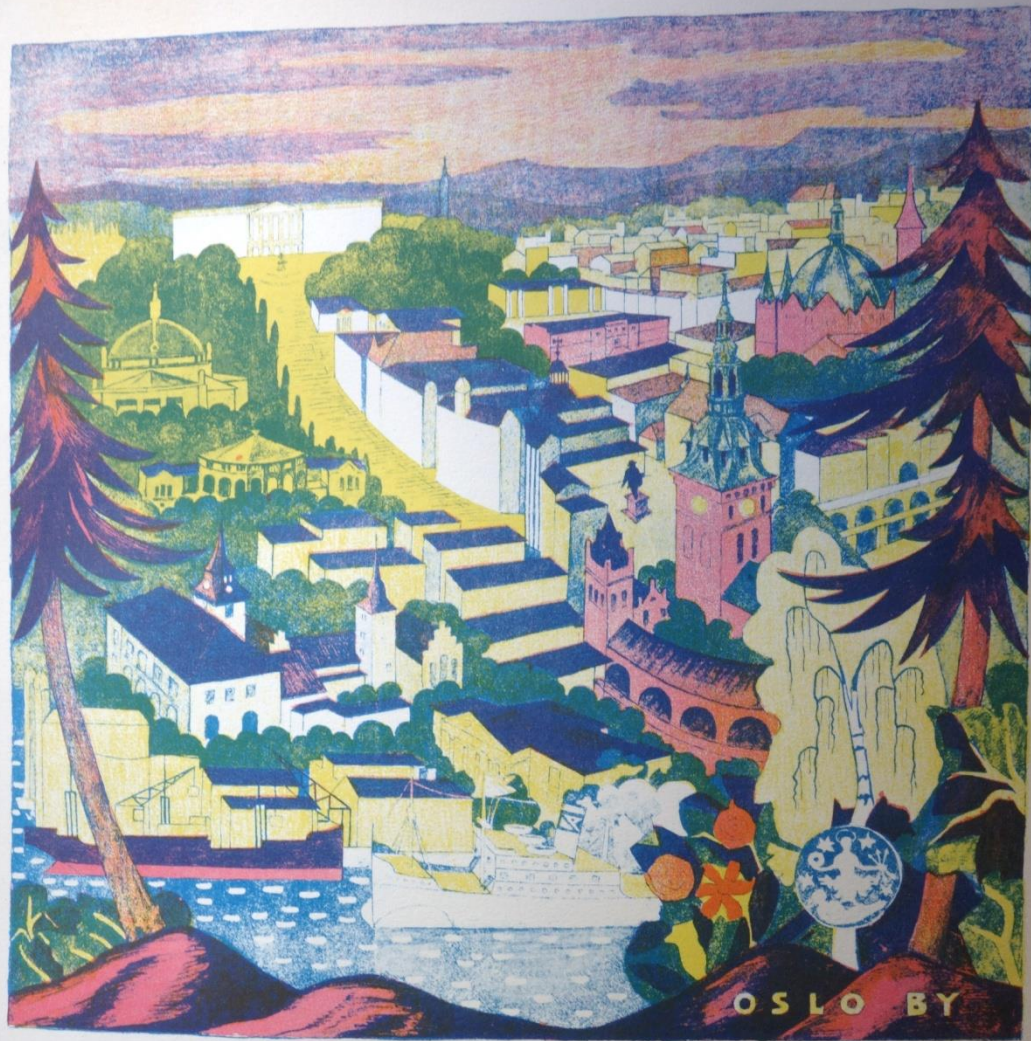
# BYPLANER FOR OSLO FRA HARALD HALS TIL I DAG, OG SPOR DE HAR SATT

ved  
Rolf H. Jensen

med takk til  
Anders Gjefsen PBE



Rolf H. Jensen  
Plan og gjennomføring



# FRA CHRISTIANIA TIL STOR-OSLO

AV

HARALD HALS

FORLAGT AV H. ASCHEHOUG & CO. (W. NYGAARD) OSLO 1929

# REFERANSER FOR HARALD HALS FRA CHRISTIANIA TIL STOR-OSLO 1929

Harald Hals gir selv referanser til:

✓ Internasjonale trekk fra:

1898 Hagebyen (England)

1910 Stjernebyen (Tyskland)

1922 Tårnbyen (Frankrike, Le Corbusier)

Regionplaner

✓ Har med seg Camillo Sitte

✓ Har med seg Sverre Pedersen

✓ Har med seg egne erfaringer

✓ Og tidligere planer for Oslo



# HARALD HALS PLAN FRA 1929



# ELEMENTER I PLANEN (1)

- ✓ Befolkningsutvikling og arealbruk
- ✓ Nordisk og europeisk "profil"
- ✓ Fra Gierløff og Palmstrøm:

Stor-Oslo\* 1975: 574 000 (14 % av landets befolkning)  
" 2000: 750 000 (16 % " )

Ramme på : 800 000 (Legge til rette for)

Indre byutvidelser: Stort sett gatebredder

Ytre byutvidelser : Utstår til senere

Byplanen av 1929 er primært for byen innenfor dens grenser

\* Stor-Oslo er Oslo-Aker-Bærum-Asker



# ELEMENTER I PLANEN (2)

Bygningsloven av 1924 (1929) ga for første gang anledning til inndeling i soner etter formål:

Boligstrøk

Industristrøk

Forretningsstrøk

Offentlige bygg

Disse diskuteres i planen av 1929

I tillegg diskuteres:

Åpne rom

Estetikk

Høydebegrensninger angis:

|                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| For Indre by: maks. 22 m. | } Alt innenfor<br>bygrensen |
| For Ytre by : " 15 m.     |                             |



# HARALD HALS PLAN FRA 1929

Noen hovedpunkter i planen (banebrytende?):

- ✓ Dynamiske befolkningsprognoser med studier av forflytninger i byen (nedgang i indre by – økning utover)
- ✓ Trafikkstudier og diskusjon av tilgjengelighet by – land, samt forflytninger i byen - kjøretøy og biltrafikkutvikling. (Det hevdes at bare New York, London og Paris har større biltetthet i forhold til befolkningen – Stockholm ligger lavere.)
- ✓ Viktige henvisninger til Nielsen - Ljungrens plan fra 1925 (Byggekunst 1925) og til Generalplan for Stockholm fra 1928 – Albert Lillenbergs plan.
- ✓ Jernbane Øst – Vest
- ✓ Torg og plasser
- ✓ En lang rekke gatereguleringer (breddeutvidelser og forlengelser)



# STOR-OSLO

FORSLAG TIL

GENERALPLAN



DET MALLINGSKE BOGTRYKKERI · OSLO 1934



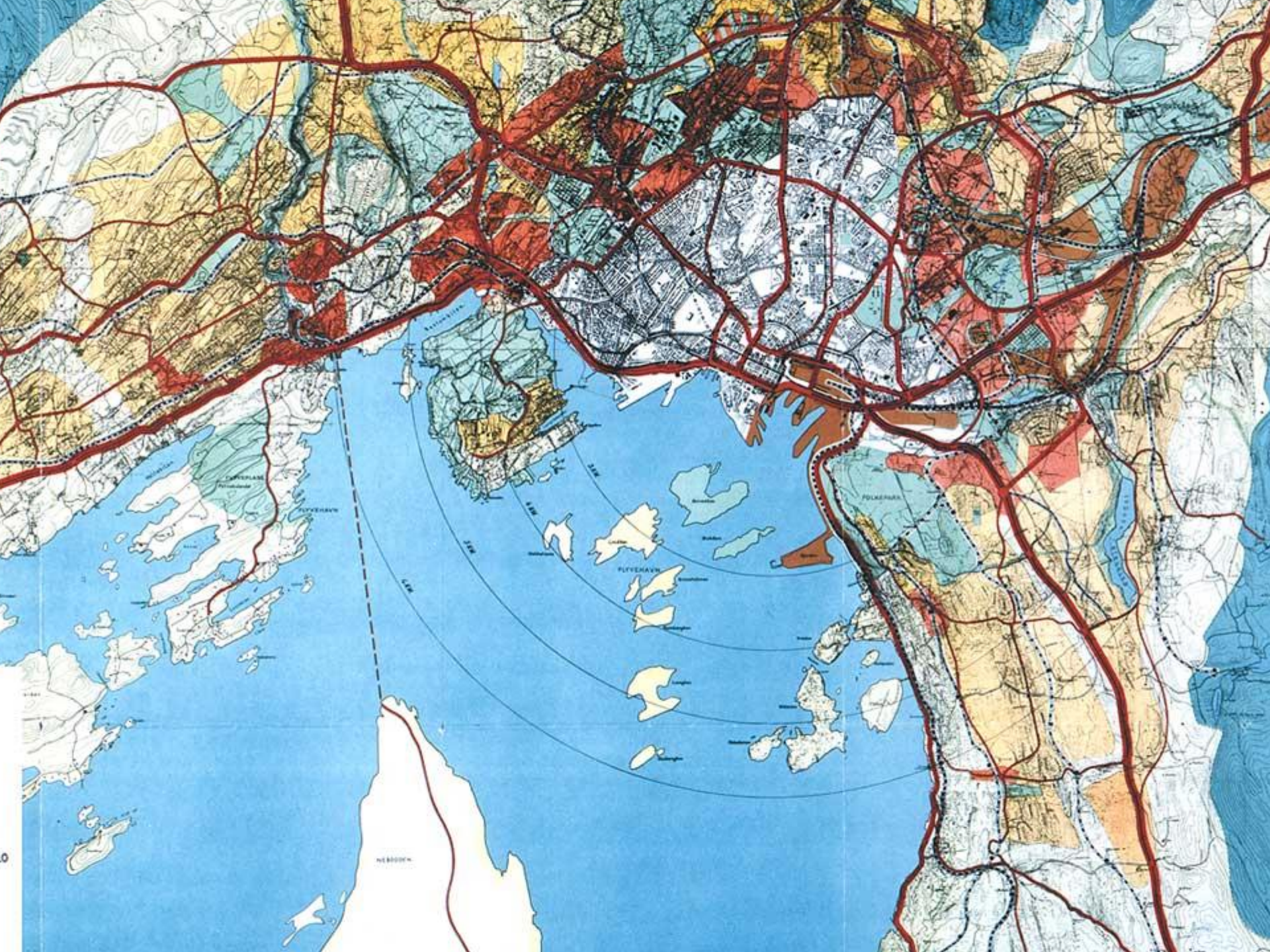
# STOR-OSLO FORSLAG TIL GENERALPLAN

## Regionplanen av 1934 (1)

- ✓ Det første "regionplan" arbeid av sitt slag i Norge!!
- ✓ En komité med representanter fra Oslo, Aker og Bærum, Harald Hals var sekretær og forfatter, hans plan med underlagsmateriale fra 1929 benyttet der det passet
- ✓ Geografen Fridtjov Isachsen studerte avgrensning av Stor-Oslo og regionens influensområde for gods og mennesker (60 min.).
- ✓ For datiden ble omfattende undersøkelser utført, og mange sektorielle innspill anvendt.
- ✓ Transport og trafikk sto i fokus:

I konkurransen mellom vei og bane, ble vei foretrukket pga at busser ville være mer hensiktsmessig for kollektivtrafikken, men det skulle skapes muligheter for alle trafikkmidler.





# STOR-OSLO FORSLAG TIL GENERALPLAN

## Regionplanen av 1934 (2)

- ✓ Fjerntrafikken må prioriteres
- ✓ Man har ikke råd, derfor kombinasjon med lokale hovedveier
- ✓ Konkrete forslag til traseer – mange fulgt opp i ettertid (*unntak Sørkedalsveiens forlengelse gjennom Nordmarka mot Hønefoss*)
- ✓ Omfattende planer for nye trikkelinjer og baner, eget punkt om tunnelbaner (krever 1 mill. innb.)
- ✓ Forslag om baneforlengelse fra Nasjonalteateret til Stortorget og helt frem til Østbanen
- ✓ Jernbanen forbindes øst-vest med utvidet ny Hovedst. på Østb.
- ✓ Havneutbygg. til frihandel – store planer med øyene og Bjørvika
- ✓ Bjørvikas muligheter (utv. Østbanen, ny bussterminal, havn)
- ✓ Ny flyplass på Fornebu og Rolfsbukta (innkjøpt i 1934)





# STOR-OSLO FORSLAG TIL GENERALPLAN

## Regionplanen av 1934 (3)

### Befolkningsfordeling:

|  |                |
|--|----------------|
| • Oslo innenfor bygrensen                    | 315.000        |
| • Tettbebyggelse ca 9000 mål, a 24 beboere   | 215.000        |
| • Tettere åpen bebygg. 20.000 mål, a 8 beb.  | <u>115.000</u> |
| Sum  | <u>645.000</u> |
| • _Spredt bebyggelse 45.000 mål, a 2 beboere | <u>90.000</u>  |
| <u>TOTALT</u>                                | <u>735.000</u> |

### Planen ble tiltrådt av politiske organer:

|                      |          |
|----------------------|----------|
| ❖ Akers herredsstyre | 28.11.35 |
| ❖ Oslo bystyre       | 19.12.35 |
| ❖ Bærum herredsstyre | 12.05.36 |

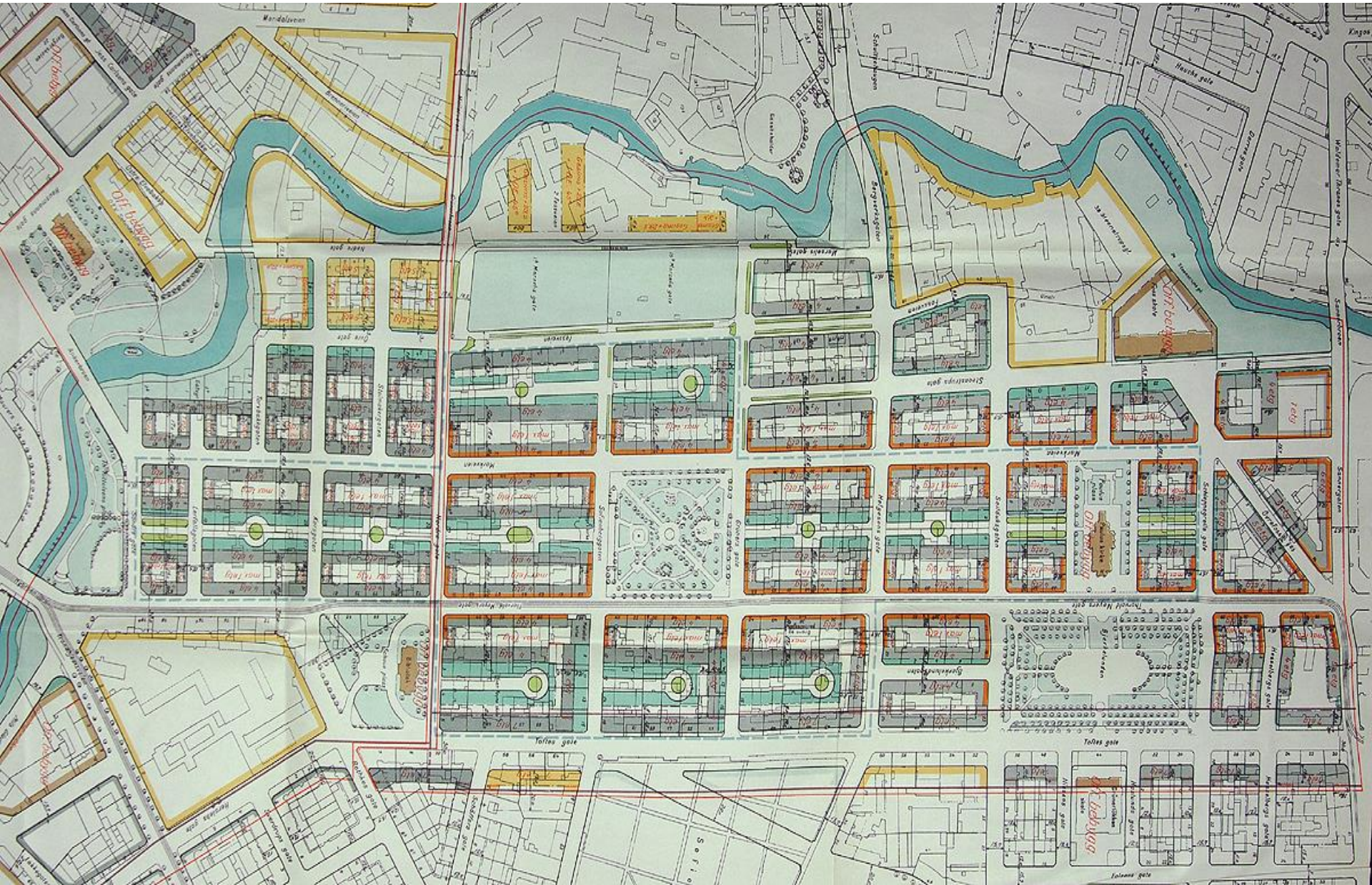


# FUNKSJONALISMENS PLANER FRA 1930

- ✓ Minner om Rolfsens og PLAN gruppens prinsippskisser for Oslo: "Tårnby" med klar funksjonsfordeling, næring samlet i Groruddalens bunn, boliger opp på sidene med kort vei til Marka
- ✓ Minner om reguleringsvesenets egen bestilling på totale saneringsplaner for Grünerløkka, som ble skrinlagt fordi de ble for dyre å gjennomføre
- ✓ Minner om brytningene mellom den klassiske arven og den nye tid med funksjonalismen
- ✓ Harald Hals fulgte ikke med på funksjonalismens språk i sine planer. Tvert om beholdt han klassiske aksedragninger både på Blindern og Etterstad, selv om bygninger kunne få funksjonalistisk utforming og preg



# TOTALSANERING AV GRÜNERLØKKA (1938-39)



# HVA SKJEDDE UNDER KRIGEN? (1)

- Byarkitekt Rohde lager forslag til revidert plan for Stor-Oslo
- I planen refereres til flere tyske kilder
- Drabantbybegrepet brukes aktivt om "hagebyer" (introduseres her?)
- Flere forslag til nye drabantbyer, for eksempel: Holmen i Asker (75.000), Østensjø og Grorud
- Uttalelse fra Olav Heli (reg. sjef. i Oslo 28.02.45):
  - Referanse til bl.a. "Die Neue Stadt" (Bok og 20.000 innb.)
  - Letchworth, Welwyn og Wythenshawe drøftes
  - Drabantbyer er selvstendige hagebyer i avstand fra Storbyen
- Anbefaler IKKE den nye planen for Stor-Oslo





# Hva skjedde under krigen? (2)

## Landflyktighet til:

- England med fornyet interesse for New Towns (forlengelse av Hagebybevegelsen)
- Sverige med interesse for ABC prinsippene og forstadsbebyggelse med T-baner
- USA med fornyet oppmerksomhet om trafikk og transport, men også om parkplaner
- Tidligere impulser fra tysktalende land uteblir
- Sverre Pedersen kommer i faglig unåde



# FRA HARALD HALS TIL ERIK ROLFSEN

- Rolfsens tidligere radikale ideer (politisk og funksjonalismen)
- Moderering rett før krigen til ”storkvartaler”
- Første arkitekt i Oslo reguleringsvesen fra 1938, arbeid i BSR
- Forlot Norge 1942/43, viktig rolle under oppholdet i UK, og påvirkning fra New Towns
- Nordisk og internasjonal orientering
- Tok over i 1947 som reguleringssj./byplansjef
- Form. i byplanrådet 1948-64, og i regionplan komiteen 1950 – 70.



# PARKPLANEN FRA 1949



# PARKPLANEN FRA 1949

## ”Plan for parksystem og turveier i Oslo”

Henviser til Generalplan fra 1934 som en begynnelse

Systemet skal gi forbindelser ”fra skog til sjø”

Henviser til parkplan for villaområder fra 1939

Laget av Generalplankomiteens kontor

(Lisa Gjessing og Th. Johnsen)

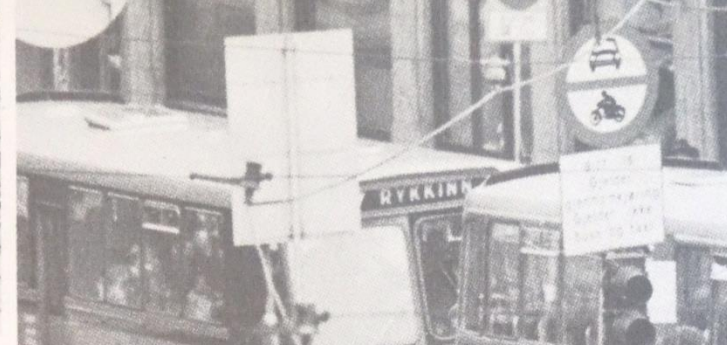
Vedtatt i hovedtrekk av bystyret i 1953



# TUNNELBANEKONTORET I OSLO

- Tunnelbanekontoret i Oslo ble etablert i 1949
- Oslo ble etter hvert verdenskjent som den byen i verden med minst befolkning i forhold til T-baneutbygging
- Tunnelbanekontoret ble avviklet i 1980 og innlemmet i Oslo Sporveier





# TUNNELBANEN

Forslag  
til mulige fremtidige utvidelser  
i Oslo-regionen.

Oslo kommune  
prosjekteringskontoret for by- og forstadsbaner





OSLO KOMMUNE  
 PROSJEKTERINGSKONTORET  
 FOR BY- OG FORSTADSBANER

KART 5

OSLOs BY- OG FORSTADSBANER

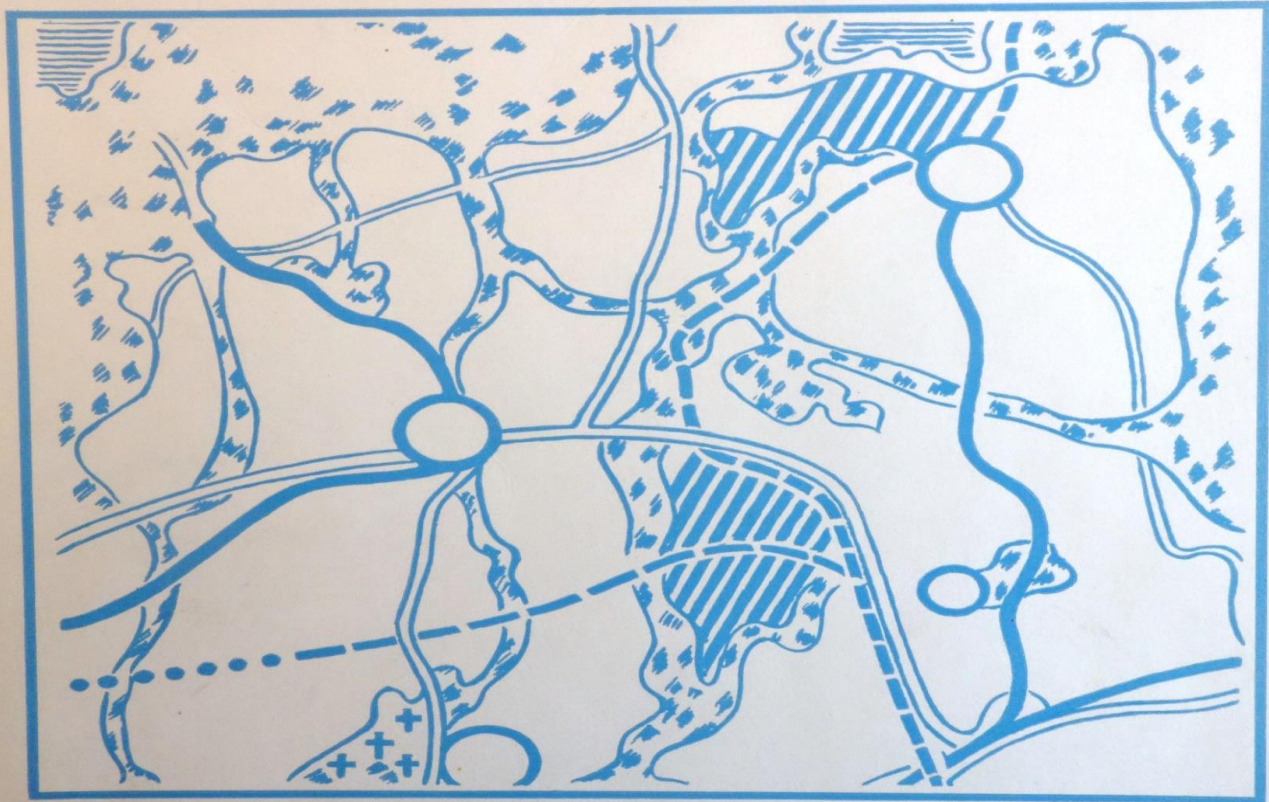
SKJEMATISK FREMSTILLING AV ET  
 MULIG FREMTIDIG TUNNELBANENETT  
 I OSLO-REGIONEN

- TUNNELBANE
- NSB
- (B) BUSSTERMINALER
- (F) FJERNBUSSE
- (P) PARKERINGSANLEGG (PARK AND RIDE)
- (K) KUN AV OG PÅSTIGNING (KISS AND RIDE)
- (T-T) OMSTIGNING TOG - TUNNELBANE
- - - KOMMUNEGRENSER

*draddell*

*General*

# PLAN



*for OSLO 1950*

---



# GENERALPLAN AV 1950

- ✓ Planen bygger på planen av 1934 (henviser også til planen av 1929)
- ✓ Bygger på sammenslåingen av Oslo og Aker i 1948
- ✓ Naturforhold, historikk, befolkningsutv., standarder
- ✓ Befolkningsgrense satt til 700.000
- ✓ Grøntområder skal følge opp Parkplanen
- ✓ *Forbausende lite tekst om "drabantutbyggingen", kun "prinsippskisse"*
- ✓ Tydelig at andre plantyper – disposisjonsplaner er viktigere – men kartet viser endringene
- ✓ All oppmerksomhet vies de nye ytterområdene
- ✓ Sentrale deler av byen behandles ikke og er hvite på kartet



# HVOR STOR BLIR HOVEDSTADEN

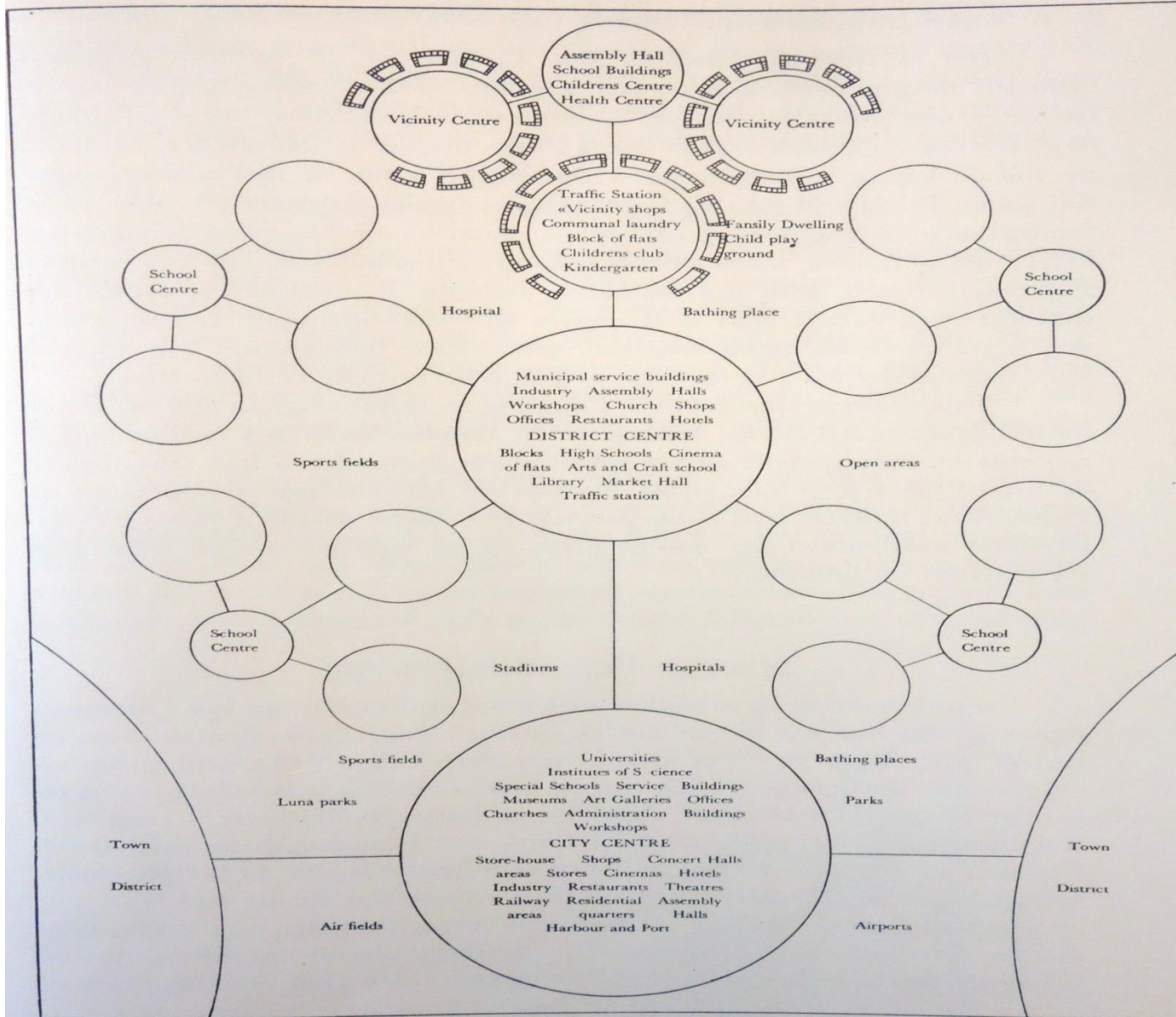
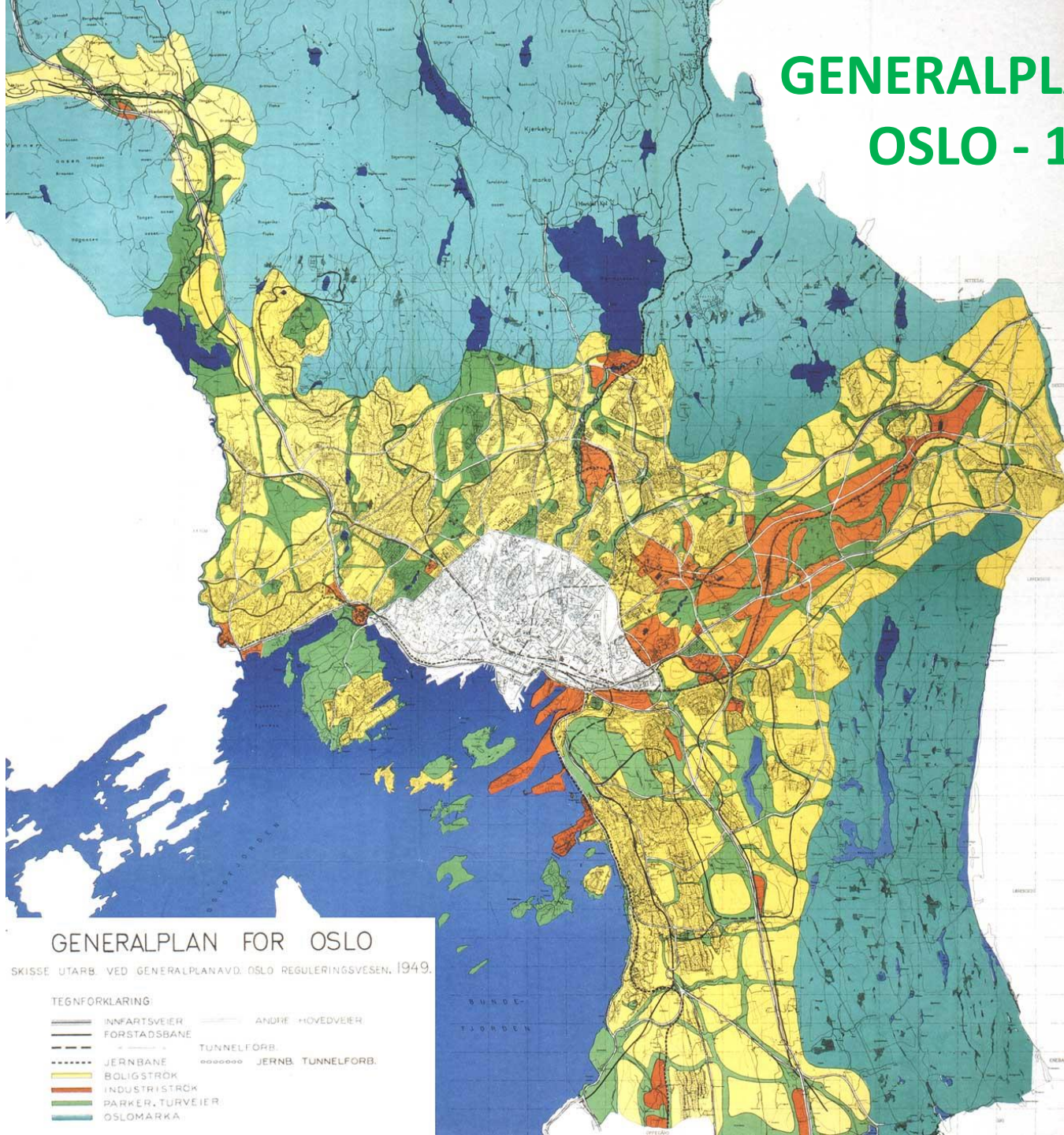


Diagram: Decentralisation of the City functions  
the placing of different institutions are not  
identical in the two diagrams.

# GENERALPLAN FOR OSLO - 1950



## GENERALPLAN FOR OSLO

SKISSE UTARB. VED GENERALPLANAVD. OSLO REGULERINGSVESEN, 1949.

### TEGNFORKLARING:

|   |                  |   |                    |
|---|------------------|---|--------------------|
|  | INNFARTSVEIER    |  | ANDRE HOVEDVEIER   |
|  | FORSTADSBANE     |  | TUNNELFORB.        |
|  | JERNBANE         |  | JERNB. TUNNELFORB. |
|  | BOLIGSTRØK       |   |                    |
|  | INDUSTRISTRØK    |   |                    |
|  | PARKER, TURVEIER |   |                    |
|  | OSLOMARKA        |   |                    |

# SONEPLAN FOR INDRE BY

- I 1953 begynte arbeidet med Soneplan for sentrum i Oslo
- Arbeidet ble lagt til reguleringsnivået
- Meget omfattende registreringer og analyser
- Tanker om sanering og reduksjon av boliger, behov for 40.000 nye
- Arbeidet ble "aldri ferdig" virkeligheten endret seg mer
- Kontinuerlig arbeider på soneplanen helt opp til 1980 årene
- Viktig fordi den ga "basis" gjennom ulike tider for planleggere
- Viktig fordi den kunne gi grunnlag for diskusjoner
- Men problem når den ble for "fastbundet"
- Var plannivået riktig? – Det varierte over tid!
- Masse arbeid nedlagt – nytte/kostnad?





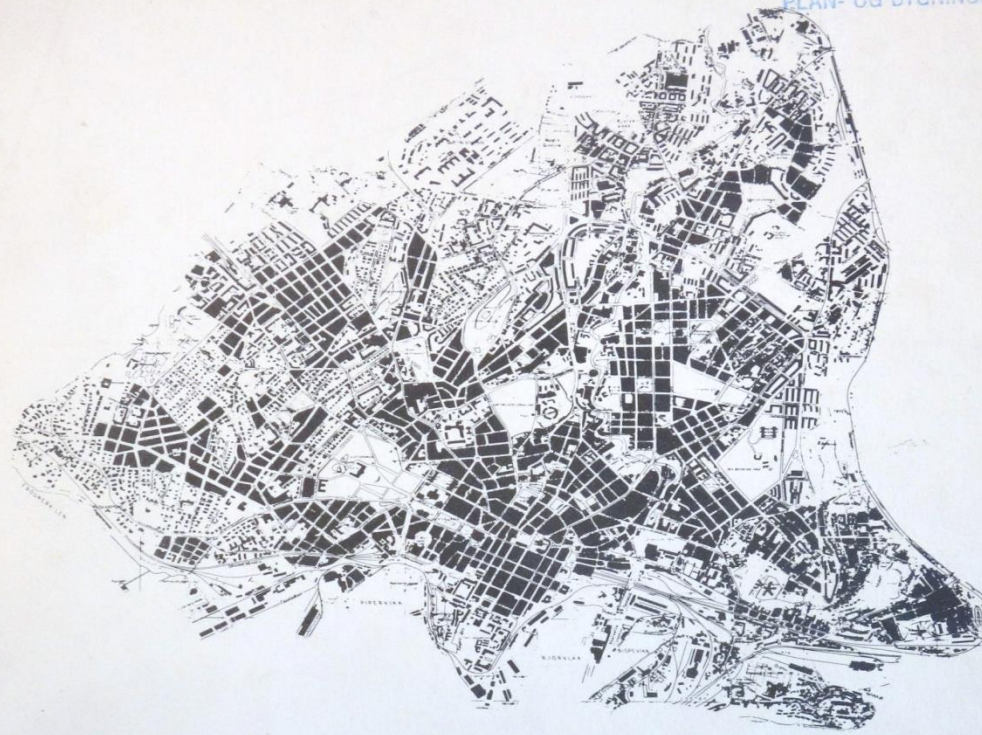
SONEPLAN FOR SENTRUM

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></span> Forretningsbebyggelse         | Business                          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;"></span> Offentlig bebyggelse          | Public buildings                  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></span> Boliger                       | Residential                       |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Park                          | Park                              |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #d2b48c; border: 1px solid black;"></span> Lett industri, håndverk       | Light industry                    |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></span> Havn, jernbane, tung industri | Harbour, railways, heavy industry |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 1px; border-top: 1px dashed black;"></span> Grense for indre sone 1939                           | Boundary of inner zone 1939       |

0 500 meter

# OSLO SENTRUM OG INDRE SONE

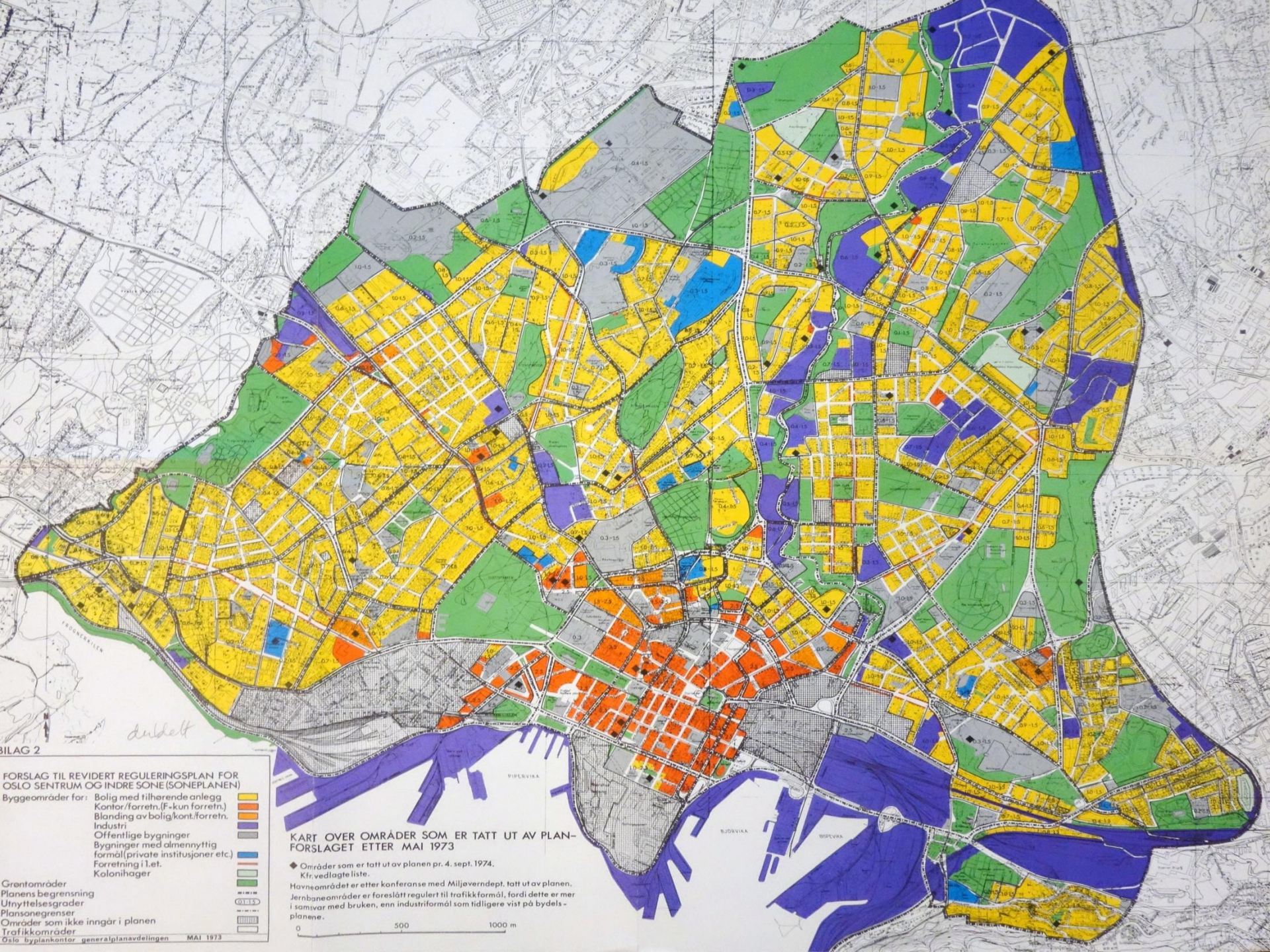
PLAN- OG BYGNINGSETATEN



BYPLANSJEFENS SAKSFREMSTILLING  
AV REVIDERT  
REGULERINGSPLAN (SONEPLAN)

5.2

PLANKONTOR DESEMBER 1974



BILAG 2

*dubbel*

**FORSLAG TIL REVIDERT REGULERINGSPLAN FOR OSLO SENTRUM OG INDRE SONE (SONEPLANEN)**

Byggeområder for:

- Bolig med tilhørende anlegg
- Kontor/forretn. (F-kun forretn.)
- Blanding av bolig/kont./forretn.
- Industri
- Offentlige bygninger
- Bygninger med almenyttig formål (private institusjoner etc.)
- Forretning i l.et.
- Kolonihager

Grøntområder

Planens begrensning

Utnyttelsesgrader

Plansonegrenser

Områder som ikke inngår i planen

Trafikkområder

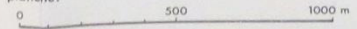
Oslo byplankontor, generalplanavdelingen MAI 1973

**KART OVER OMRÅDER SOM ER TATT UT AV PLANFORSLAGET ETTER MAI 1973**

◆ Områder som er tatt ut av planen pr. 4. sept. 1974. Kfr. vedlagte liste.

Havneområdet er etter konferanse med Miljøverndep. tatt ut av planen.

Jernbaneområder er foreslått regulert til trafikkformål, fordi dette er mer i samsvar med bruken, enn industriformål som tidligere vist på bydelsplanene.



GENERAL-  
PLAN  
1960

OSLO

PLANLEGGING OG UTVIKLING



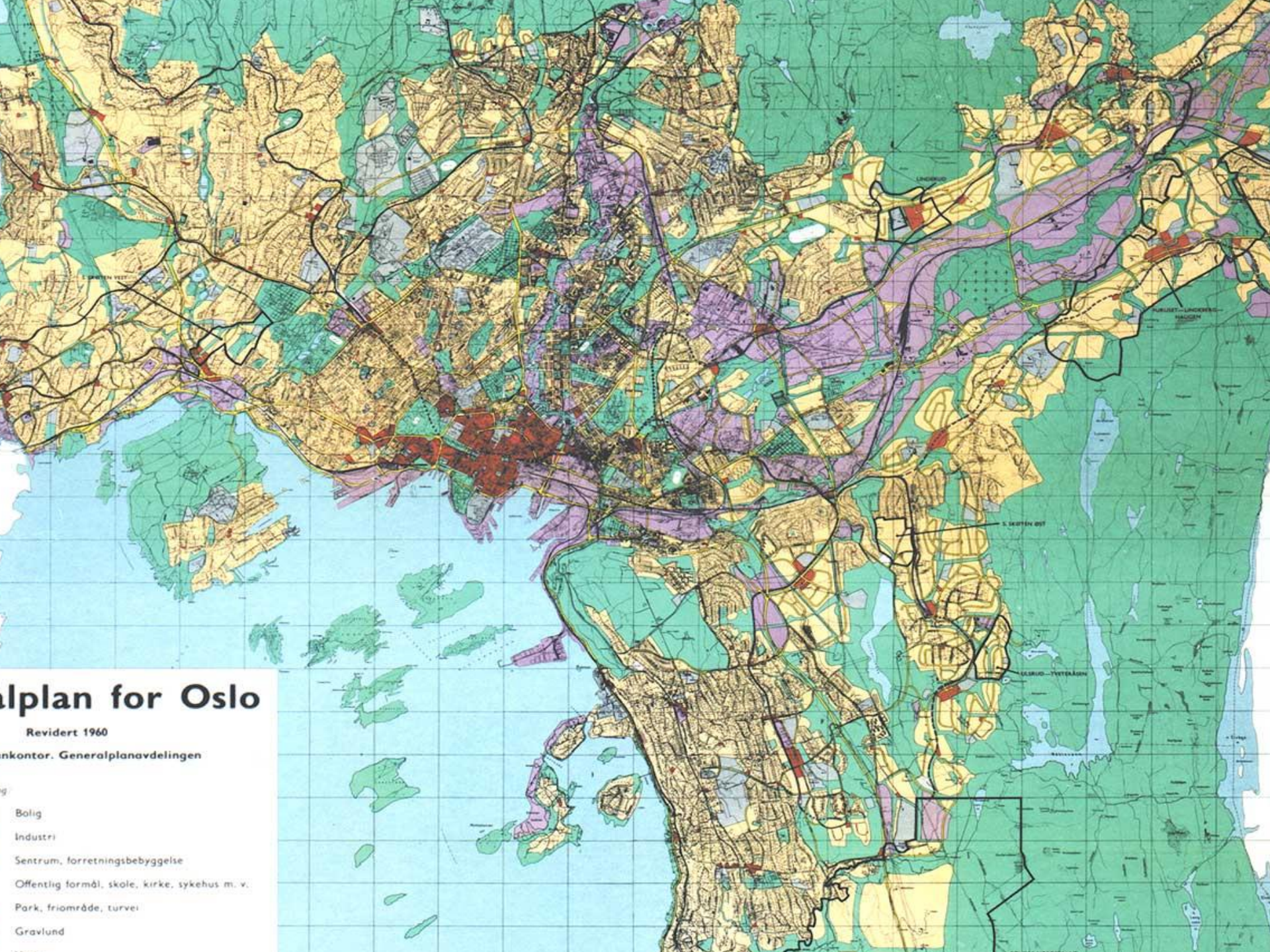
PLANNING AND DEVELOPMENT



# GENERALPLAN AV 1960 (1)

- ✓ *Planen har gjennomført parallell engelsk tekst (NB!)*
- ✓ Nå kommer "subsenterprinsippet" til uttrykk (det betyr en "kombinasjon av hagebytanken (i modifisert form) og nabolagsideen" (s. 32). Bare plass til 525.000 totalt i byen.
- ✓ Det planlegges i ytre sone "helt nye forstadsbyer (drabantbyer) for en samlet befolkning på 175-250.000". Villaområder spares.
- ✓ Utbyggingen ligner på "New Towns" med industri i eller nær.
- ✓ Størrelser fra 5000 – 20.000, eget senter krever min. 15-20.000
- ✓ Grøntdrag brukes aktivt for å skille områder og for å binde sam.
- ✓ Vekt på turveier og parkdrag.
- ✓ De 5 Østensjøbyene omtales spesielt, tetthet 6,7 – 11,7 p/da  
Størst tetthet nær banestasjoner (5-600 m) på 25 p/da
- ✓ Oslo har ervervet i alt 28.235 da 1945-58, 66 mill kr.
- ✓ Forbedret ekspropriasjonsrett i 1946.
- ✓ Ikke Husbankmidler til eneboliger i Oslo





# ulplan for Oslo

Revidert 1960

nkontor. Generalplanavdelingen

- Bolig
- Industri
- Sentrum, forretningsbebyggelse
- Offentlig formål, skole, kirke, sykehus m. v.
- Park, friområde, turvei
- Gravlund

# GENERALPLAN 1960 (2)

Fra selve kartet fremgår:

- ✓ De nye boligområdene er mer markert med banelinjer, stasjoner og sentre ved stasjoner
- ✓ De sydligste utbyggingsområdene er skjøvet ut i tid
- ✓ Groruddalens bunn er fortsatt forbeholdt næring og gravlund
- ✓ Sentrum er nå inkludert på kartet med "sentrums-funksjoner"
- ✓ Grønnstruktur er opprettholdt
- ✓ Planen har funnet den "tradisjonelle" form med angivelse av ulike arealbrukskategorier og transportsystemer
- *Husk at dette er fortsatt før Bygningsloven av 1965*



# Konflikter mellom modernisering og vern

- Konkurransen om Grünerløkka 1961 (Oslo Byes Vel)
  - Mest radikalt, boligblokker på hele 36 etasjer (Ark. Nils Haugstveit, Kjell Lund, Nils Slaatto)
  - Høyblokker opp til 15 etasjer (ark. Mari og Gullik - Kollandsrud – på 1970 tallet ”småby” i storbyen)
  - Planen vedtatt og stadfestet 1976 med henstilling om å ta hensyn til Riksantikvarens ønske om bevaring av forretningsaktivitet langs Markveien
  - Transportanalysen for Oslo (1965)
  - Bakklandet i Trondheim m.m.
- Plan og virkelighet – økonomi og politisk mulighet
- Lov om byfornyelse i tettbygde strøk (1976)
  - Byfornyelse i de større byene – kommunalt engasjement



# KOLLANDSRUD – GRÜNERLØKKA – SENT -50 ÅRENE







# VANNPOSTEN PÅ ENERHAUGEN






# ENERHAUGEN ETTER TOTALSANERING



Rolf H. Jensen  
Plan og gjennomføring



Oslo  
byplan  
kontor

1965

Transportanalysen for Osloområdet

# Transportanalysen for Oslo 1965

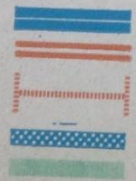
- *Viktig del av moderne "vitenskapelig byplanlegging" i samtiden*
- Topp nyutviklet modell (Norsk regnesentral) –internasjonalt ry
- Bilismen ble forbundet med positiv utvikling – valgfrihet-bevegelse
- Hvordan håndtere fremtidig vekst og utvikling?
- Alternative arealbruksmønstre testet mot alt. veinett
- Manuelt innlagte beskrankninger
- Fra "Ønskelinjer" til begrensninger i nettverk
- Atferd beregnet etter intervjustjema, tellinger og prognoser
- Hovedhensikt: MINST MULIG TRANSPORTARBEID i personkilometer
- Konsekvensene DRAMATISKE!!
- Transportanalyser brukt mer med måte i ettertid
- MEN fortsatt av betydning for analyser og planlegging
- Eksempel "Potensialbetraktninger om arbeid og bolig"





SYSTEMSKISSE FOR PARKERING OG GATE-  
DIFFERENSIERING I SENTRUM

- HURTIGGATE
- FORDELERGATE
- FORSYNINGSGATE OG  
KORTTIDSPARKERING
- LANGTIDSPARKERING
- FOTJENGEROMRÅDE





# GATEBRUKSPLAN FOR DET SENTRALE BYOMRÅDET

- ✓ Transport og trafikkforhold ble videreført gjennom gatebruksplaner og trafikksaneringsplaner fra slutten av 1970 årene, basert på:
  - Trafikkulykker og trygghet
  - Luftforurensninger
  - Støy
  - Visuell forurensning (eks. parkerte biler)
- ✓ Prøveområder ble anvendt, eks. Ruseløkka/Skillebekk og Grünerløkka
- ✓ Gatebruksplanen for det sentrale byområdet fra 1971 (vedt. - 73), oppfølging innen utgangen av 1985 (vedt. - 81), Trafikkplan for Oslo Sentrum 1985 (vedt. -87)  
Kommunedelplan: Trafikkplan for Indre by av 1991 ble innarbeidet i Kommunedelplan for Indre Oslo og vedtatt 1998.
- ✓ Så over til Samferdselsetaten – Bymiljøetaten.



# TRAFIKKSANERING BASERT PÅ INTERNASJONALE PRINSIPPER

- ✓ Både de svenske SCAFT prinsippene og Hollandske Gatetun ble anvendt.
- ✓ Forsøk i avgrensede områder ble viktig for erfaring og aksept, eks. Ruseløkka/Skillebekk og Grünerløkka, og Ratkes gate.
- ✓ Områder utenfor Sentrum og Indre by ble også studert, eks. Nordstrandsområdet.
- ✓ Informasjon og medvirkning ble anvendt
- ✓ Arbeidet pågikk over mange år – et møysommelig strev, med trinn for trinn fremgangsmåte, basert på praktiske og politiske erfaringer.



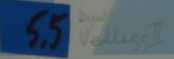
# Gatebruksplan for det sentrale byområde

Oslo byplankontor 1971



5.5





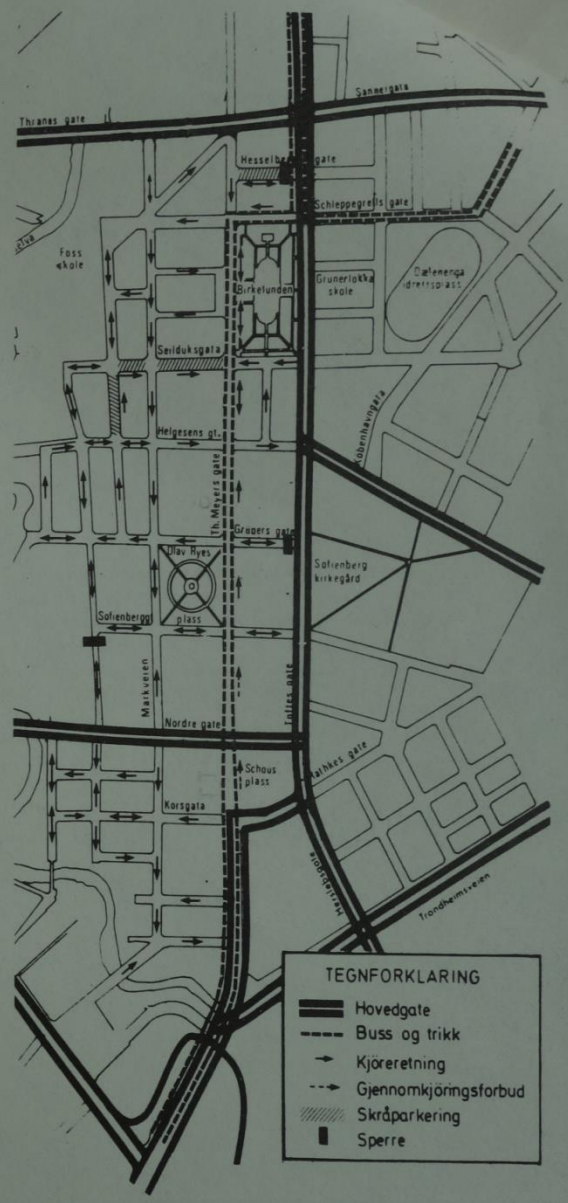
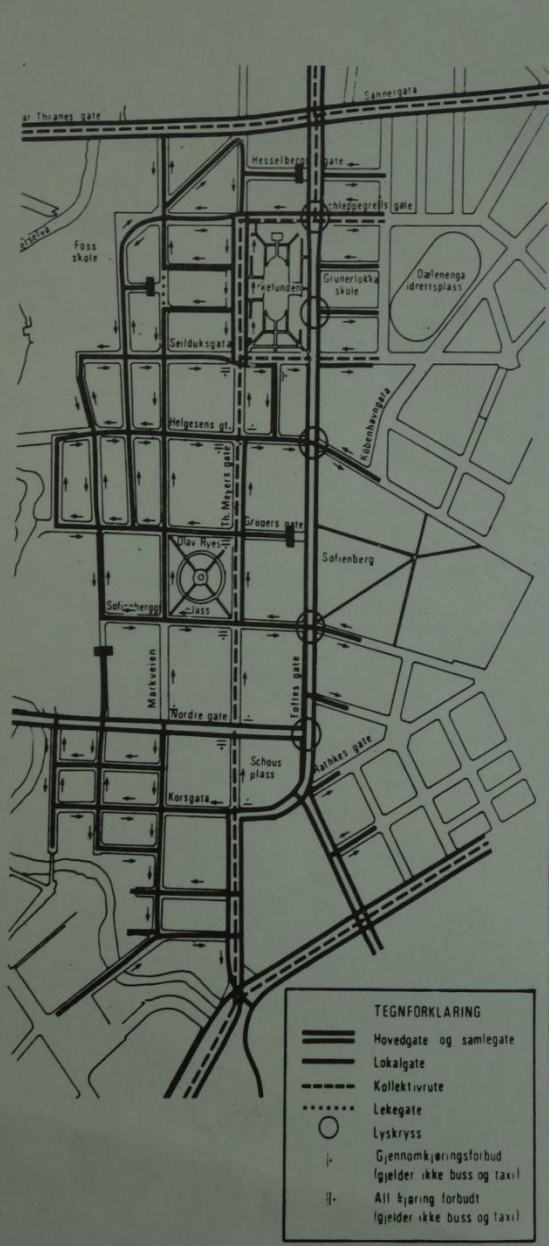
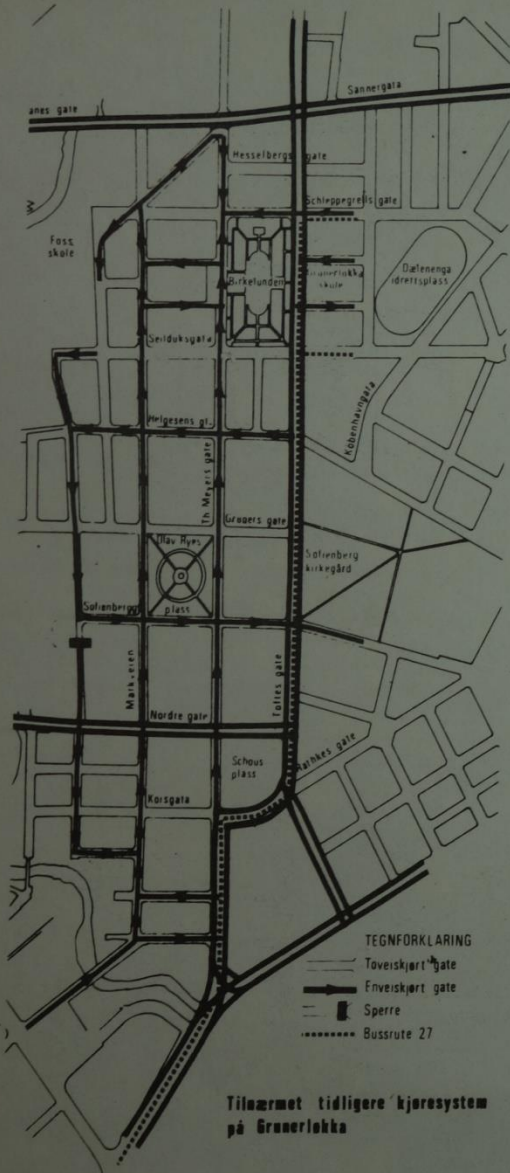
**GATEBRUKSPLAN FOR DET SENTRALE BYOMRÅDE**  
Karrbilag 2 - Oslo sentrum

- Hoved- og samleger. Parkering forbudt.
- Gater med kollektivruter.
- Fordeler- og lokalgater. Gjennomkjøring forbudt. Begrenset korttidsparkering.
- Følgeløper- og sykkelgater (Tidsbegrenset adgang for motorkjøretøyer). Parkering forbudt.
- Følgjengerareal.
- Grøntanlegg.
- Kjøretøystrenger. Gjelder ikke kollektivtrafikk.

M. 1 : 4000

TILTRÅDT SOM PROGRAM AV BYSTYRET I MØTE 26.4. 1973

Oslo byplankontor - november 1971  
Revidert september 1972



Dejlag  
102 (74)

Trafikksystem i "forsøk 1"

Trafikksystem i "forsøk 2"

# GATEBRUKSPLANEN I OSLO

## erfaringer fra Ruseløkka / Skillebekk SAMMENDRAG

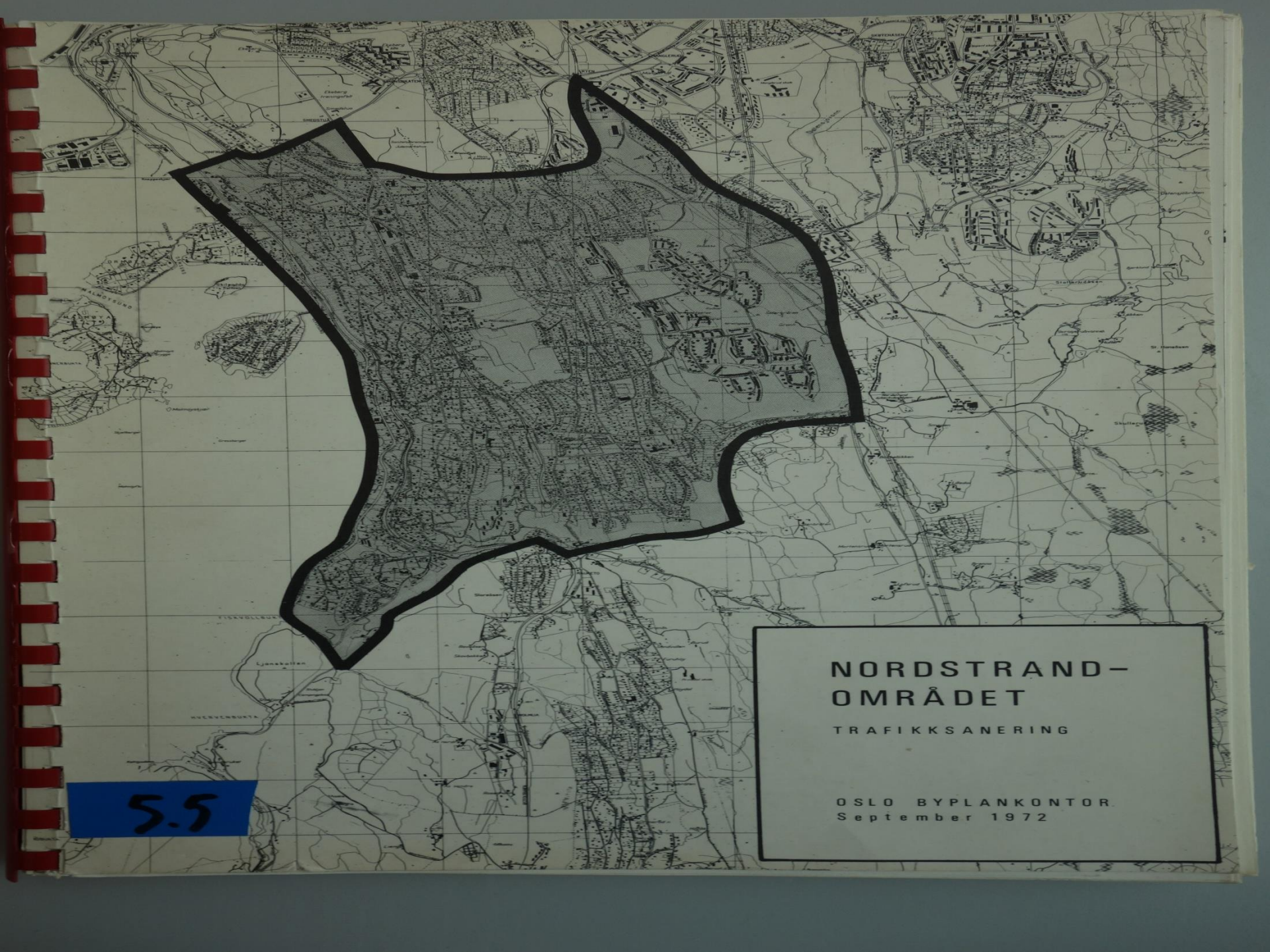


711.482 Områdeplanlegging  
505 Byplan, Oslo

Erfaringer fra Ruseløkka/Skillebekk  
Sammendrag

Gatebrukplangruppa 1976

GATEBRUKSPLANGRUPPA DESEMBER 1976



**NORDSTRAND-  
OMRÅDET**

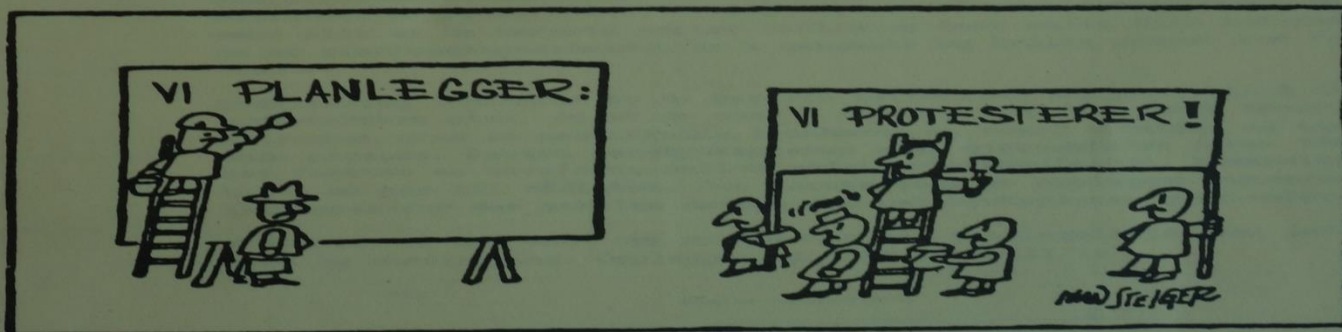
TRAFIKKSANERING

OSLO BYPLANKONTOR.  
September 1972

5.5

# GATEBRUKSPLANENS GJENNOMFØRING INNEN UTGANGEN AV 1985

Informasjon og medvirkning ved gjennomføringen av gatebruksplanen



398.41  
267

Samferdsel  
Trafikk sanering

55  
ksplanens gjennomføring innen  
av 1985

plankontor 1981arbeidsnotat2

OSLO BYPLANKONTOR  
MAI 1981

# BYFORNYELSEN

- ✓ Vedtak om å få et program for byfornyelsen 6. mai 1976
- ✓ Perspektivanalyse og forslag til byfornyelsespolitikk  
del 1 vedt. 1977 del 2 forventet høsten 1978
- ✓ Målsetting: Rehabilitering av 2000 boliger i året (dersom 25% forsvinner som følge av rehabilitering blir det 1500 per år  
Blandet befolkning, tre grupper av standard – 30 år best  
Satsing på nærmiljø også (gårdsrom)
- ✓ I 1984 sies det at byfornyelsen må få økt prioritet, bare klart  
1200 per år, ønsker 29.000 i perioden 1985-2000
- ✓ Der det er mulig sats på strøkssanering
- ✓ *Foreløpig ikke oversikt over alle praktiske resultater, styrt avviki.*
- ✓ *Grønland byfornyelse konkur*



Tilhører sak 5/72



REGIONPLANRÅDET FOR OSLO OG AKERSHUS

# PLAN'74

**FORSLAG TIL  
REGIONPLAN FOR  
OSLO OG AKERSHUS**

OSLO BYPLANKONTOR







# PLAN 74 FOR OSLO OG AKERSHUS

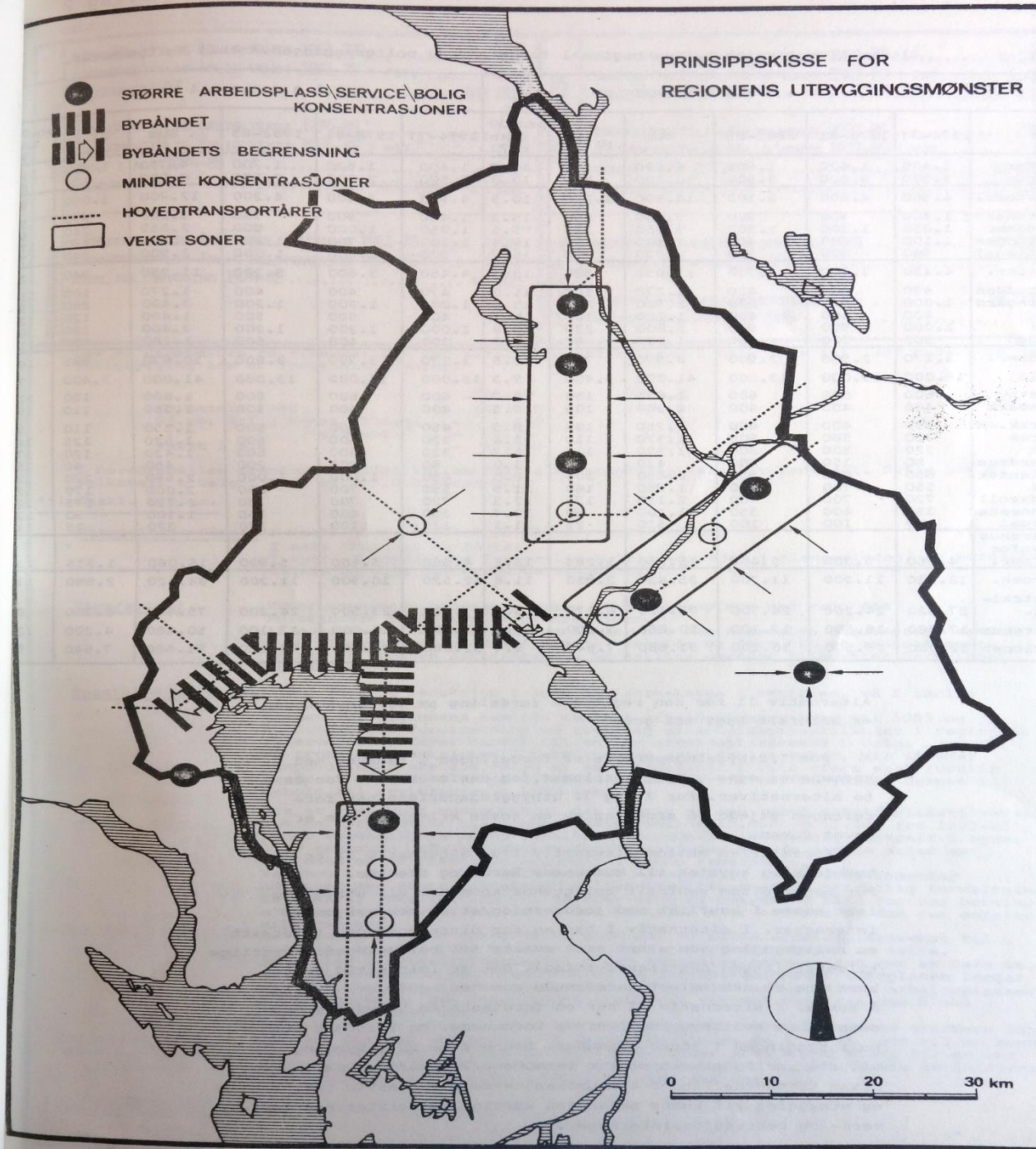
- ✓ Arbeide med regionplanen april 1973 – mars 1974
- ✓ Planens tidsrammer: 1974-77, 1978-81, 1982-85
- ✓ Målsetting/ramme: Ingen økning i regionens andel av landets bef.
- ✓ Fire alternative vekststrategier:
  - A) Vekst i eksisterende tettsteder
  - B) Konsentrasjon (nye arb.pl. i Oslo sentr. Boliger nær-10 km).
  - C) Desentraliserte konsentrasjoner
  - D) Båndby
- ✓ Forlengelser av T-banen ut over Oslos grenser

Oslos kommentarer: I hovedsak tilslutning, men vil opprettholde Industriarbeidsplasser (Bull er ordfører i 1974)



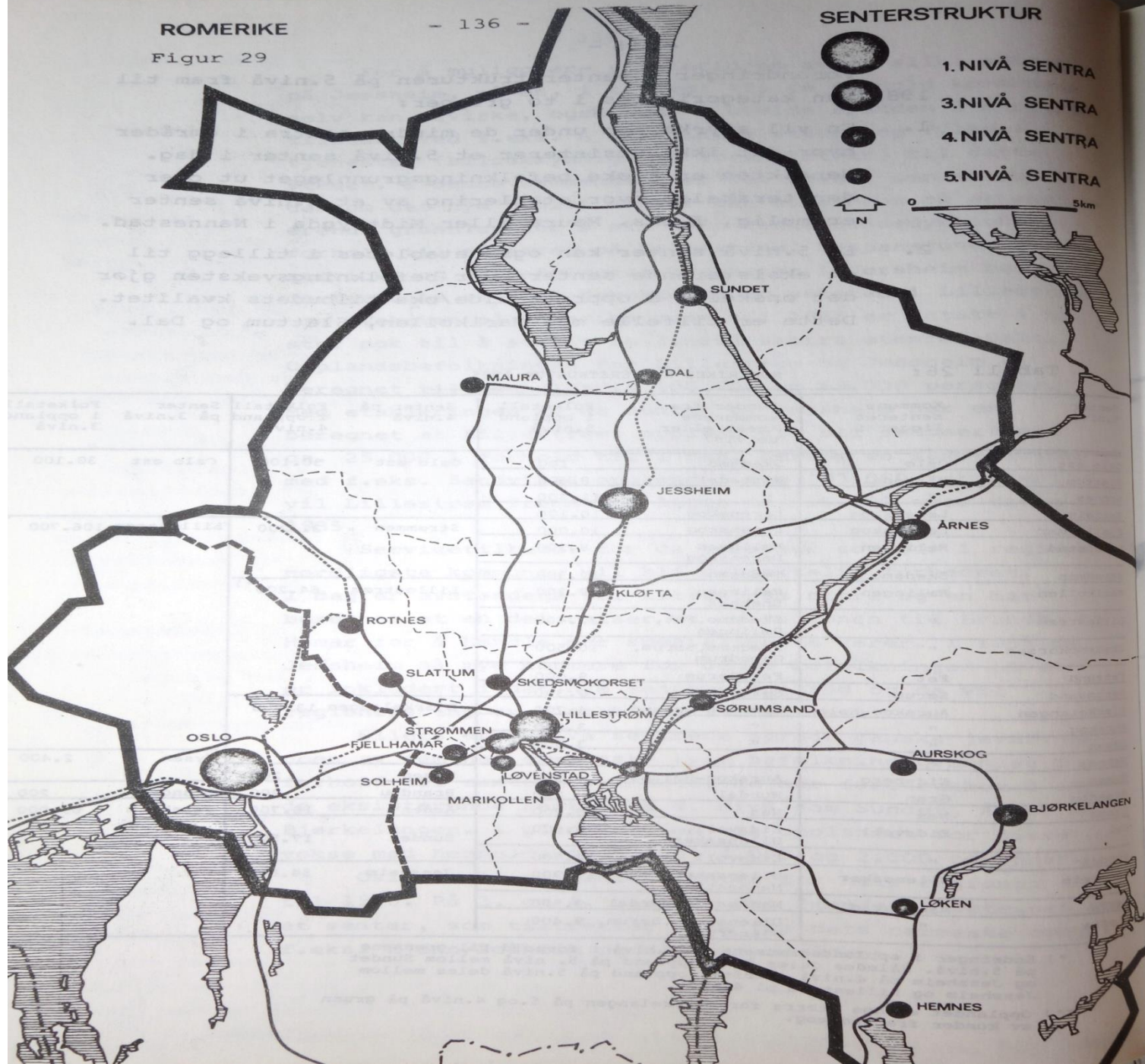
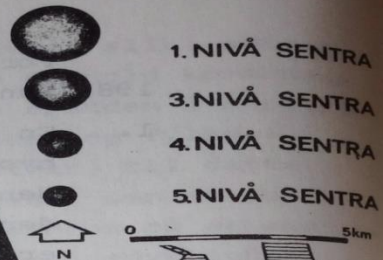
PRINSIPPSKISSE FOR  
REGIONENS UTBYGGINGSMØNSTER

-  STØRRE ARBEIDSPASS/SERVICE/BOLIG  
KONSENTRASJONER
-  BYBÅNDET
-  BYBÅNDETS BEGRENSNING
-  MINDRE KONSENTRASJONER
-  HOVEDTRANSPORTÅRER
-  VEKST SONER



Figur 29

SENTERSTRUKTUR



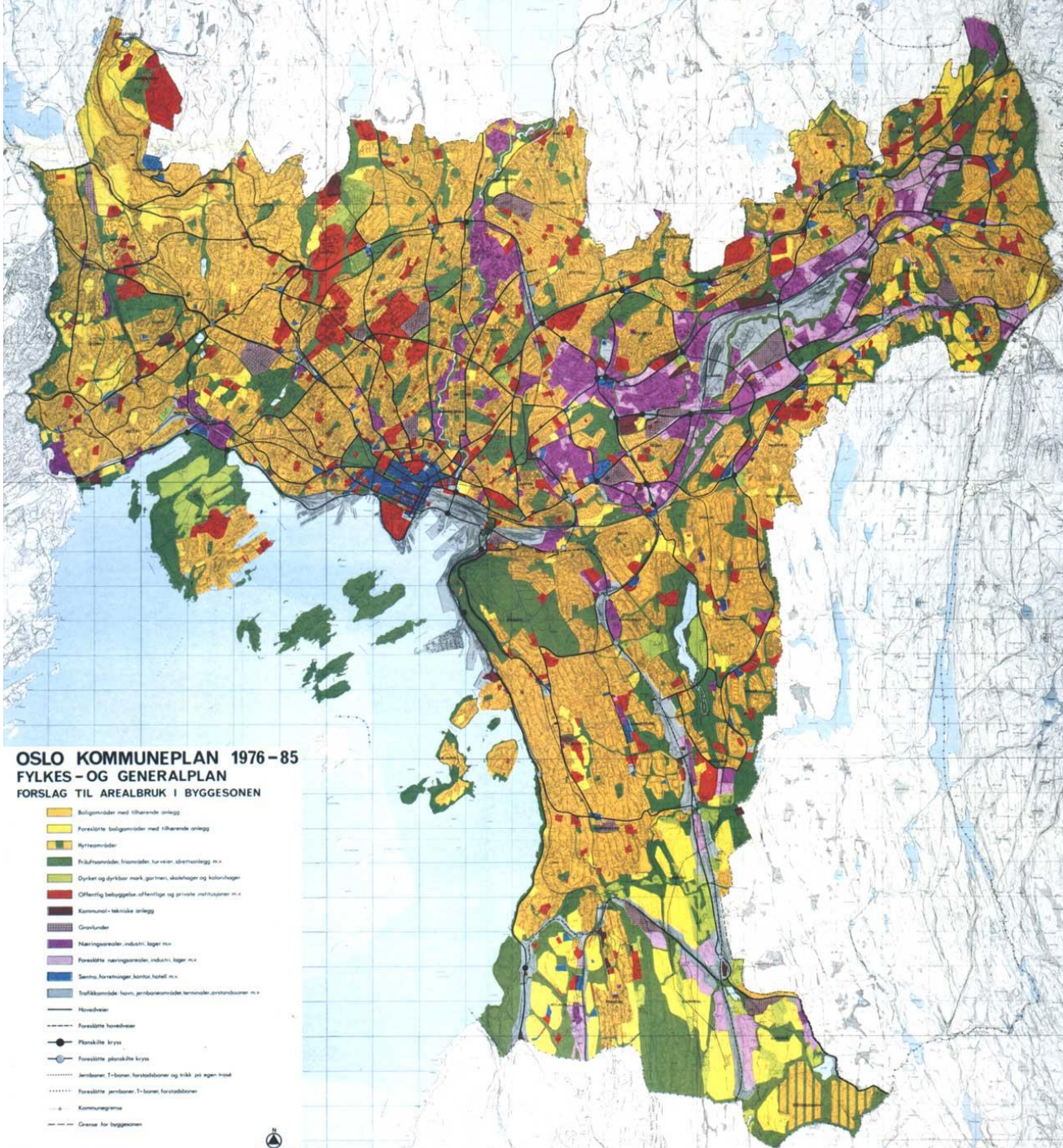


PLAN- OG BYGNINGSETATEN  
BYUTVIKLINGSAVDELINGEN

# OSLO KOMMUNEPLAN 1976-1985

FYLKES- OG  
GENERALPLAN

Administrasjonens forslag



# OSLO KOMMUNEPLAN 1976- 1985

- ✓ Fylkes og generalplan!
- ✓ Ser på Oslo og regionen (Akershus)
- ✓ Befolkningsnedgang: 1975: 462.000 – 1985: 434.000
- ✓ Stopp i ant. arbeidsplasser – et mål, men bekymring
- ✓ Planen dekker: Arealbruk, transport, vann, avløp, avfall, off. oppg. og legges til grunn for kommunens langtidsbudsjett
- ✓ Staten og Oslo
- ✓ Mål for boligproduksjon 3.500 per år, hadde vært 3600-3800
- ✓ Bare søndre Nordstrand som stort nytt boligområde
- ✓ Vekt på trafikkdifferensiering i indre by – forbedring for kollekt.
- ✓ Sentralbanestasjonen må bli utbygd!!
- ✓ Ønsker om mer sykkelveier
- ✓ Program for alle off. oppgaver – hele 294 sider + bilag
- ✓ Bekymring for Oslos økonomiske situasjon



# KOMMUNEPLAN 1980-90

- ✓ Nå er "rullering" igangsatt, med egen "Kommuneplanmelding" fra 1982 med langtidsbudsjett 1982-86
- Administrasjonens forslag til Kommuneplan 1980-90
- Finansrådmannens innstilling om administrasjonens forslag
- Her må jeg kutte og går videre til nyoppfinnelsen fra 1984





PLAN- OG BYGNINGSSETATEN  
BYUTVIKLINGSAVDELINGEN

OSLO KOMMUNE

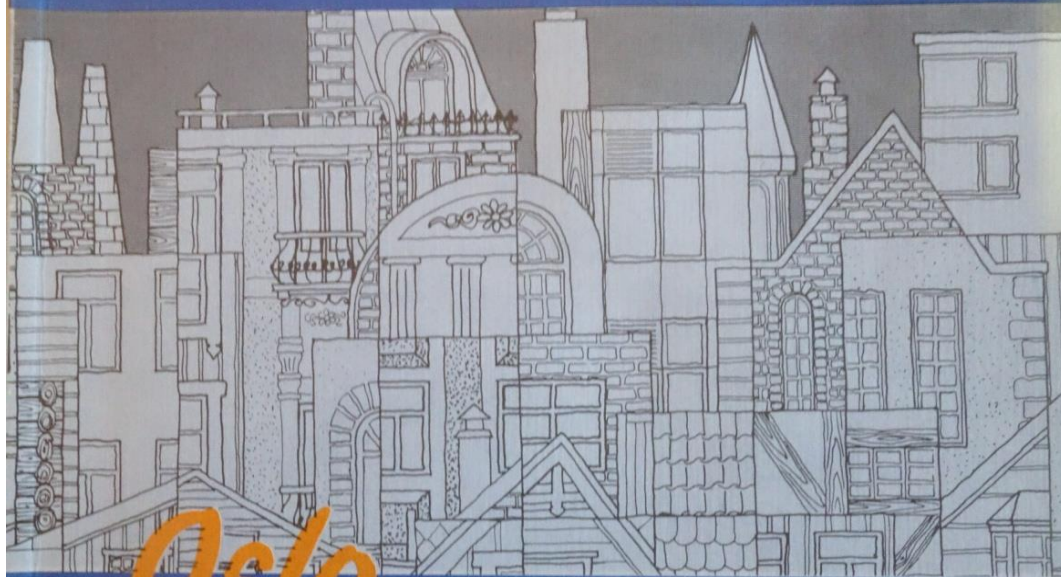
# KOMMUNEPLAN- MELDINGEN 1978

51

PLAN- OG BYGNINGSSTATEN  
BYUTVIKLINGSKONTOR

# Prinsipper for byens utvikling

Administrasjonens forslag



*Oslo*

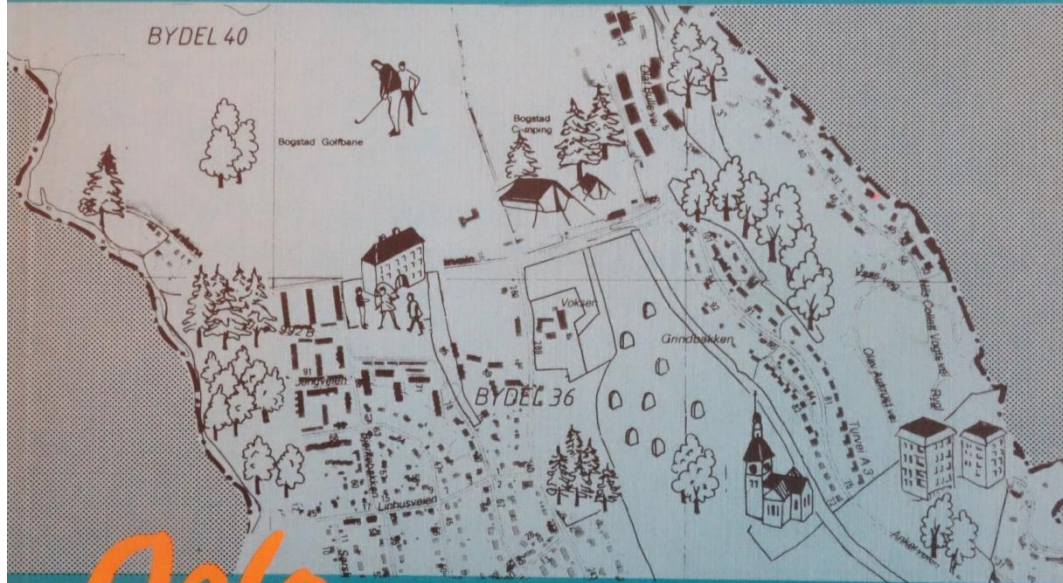
KOMMUNEPLAN 1984

*DEL I*



## Arealbruk i bydelene

### Bydelenes plass i kommunal planlegging



# Oslo

## KOMMUNEPLAN 1984

### DEL II

G. plan.

# Finansrådmannens innstilling

Sammendrag  
Innkomne uttalelser  
Forslag til vedtak

PLAN- OG BYGNINGSSETATEN  
BYUTVIKLINGSAVDELINGEN



*Oslo*

KOMMUNEPLAN 1984, DEL I  
Prinsipper for byens utvikling

# KOMMUNEPLAN 1984 – DEL I OG II

- ✓ Et meget omfattende arbeid med mange delrapporter
- ✓ Hver bydel studert med lokal medvirkning
- ✓ Planen ble utformet i to bind:
  - Ett hvor alle bydelene ble behandlet spesielt
  - Ett samlebind for hele kommunen
- ✓ Bydelene og Administrasjon stort sett sammenfallende(?)
- ✓ 60.000 boliger bygd i tiden 1969-1983, befolkningen ned i samme tidsrom med 42.000, MEN øker fra 1981
- ✓ Eget avsnitt om kommuneforvaltningen
- ✓ Planen ble enstemmig vedtatt i bystyret (en "død plan"?)

FOR:

- ✓ Allerede halvåret etter kom "revolusjonen"!
- ✓ ET PARADIGMESKIFTE!! MARKEDET INN – OFFENTLIG PLANLEGGING UT!!



# BYRÅD OG "REVOLUSJON"! (1)

- ✓ Overgangstid – fra formannskap til byråd og fra rådmann til kommunaldirektør
- ✓ Byrådsleder Hans Svelland og hans markering
- ✓ Klart politisk vilje til ledelse , "ordregiving" og overtakelse
- ✓ Politisk oppfatning om faglig administrativ "overkjøring"
- ✓ Meget lav gjensidig forståelse
- ✓ Arbeid på byplankontoret som *kunnskapsbase* for alle
- ✓ "Ta pulsen på byen" – for flest mulige forhold
- ✓ Statistikk og sammenstillinger (faktabase)
- ✓ Ikke plan, men "Sentrumsmelding – mld. # 1"
- ✓ Dialog med politisk ledelse
- ✓ Hva vil de? Hvordan kan vi bistå?
- ✓ Faglig kunnskap og god informasjon – bygge faglig respekt



# BYRÅD OG "REVOLUSJON"! (2)

## ✓ Arbeide med *Helt ny Kommuneplan*:

Forstå hva politisk ledelse ønsket og hvorfor

Utvikle faglig forståelse for å ta politiske signaler

Nødvendigheten av gjensidig dialog

Faglig utviklingsarbeid – *Kommunedelplaner* - en solid utfordring

Undersøke internasjonale forsøk og praksis

Impulser fra UK – kartfremstilling

Impulser fra Fort Collins, Colorado om plantenkning

Holde fast ved PBL – dialog med MD

Skape faglig entusiasme for nybrottsarbeid ("De 10 bud")

Makte å akseptere byrådets "markedstenkning"

Makte å akseptere privat næringslivs nye rolle

Finne frem til konstruktive samarbeidsformer

*Komme opp med en helt ny kommuneplan!*



# DE 10 BUD:

- 1 Gjøres relevant
- 2 Gjøres fleksibel
- 3 Skille vesentlig fra mindre vesentlig
- 4 Være handlingsrettet
- 5 Benytte "Nær-Fjern" perspektiv
- 6 Ha lokal forankring
- 7 Tørre å eksperimentere
- 8 Bli forhandlingsrettet
- 9 Bli service – orientert
- 10 Preges av produkt med egenkontroll

# Oslo

1987

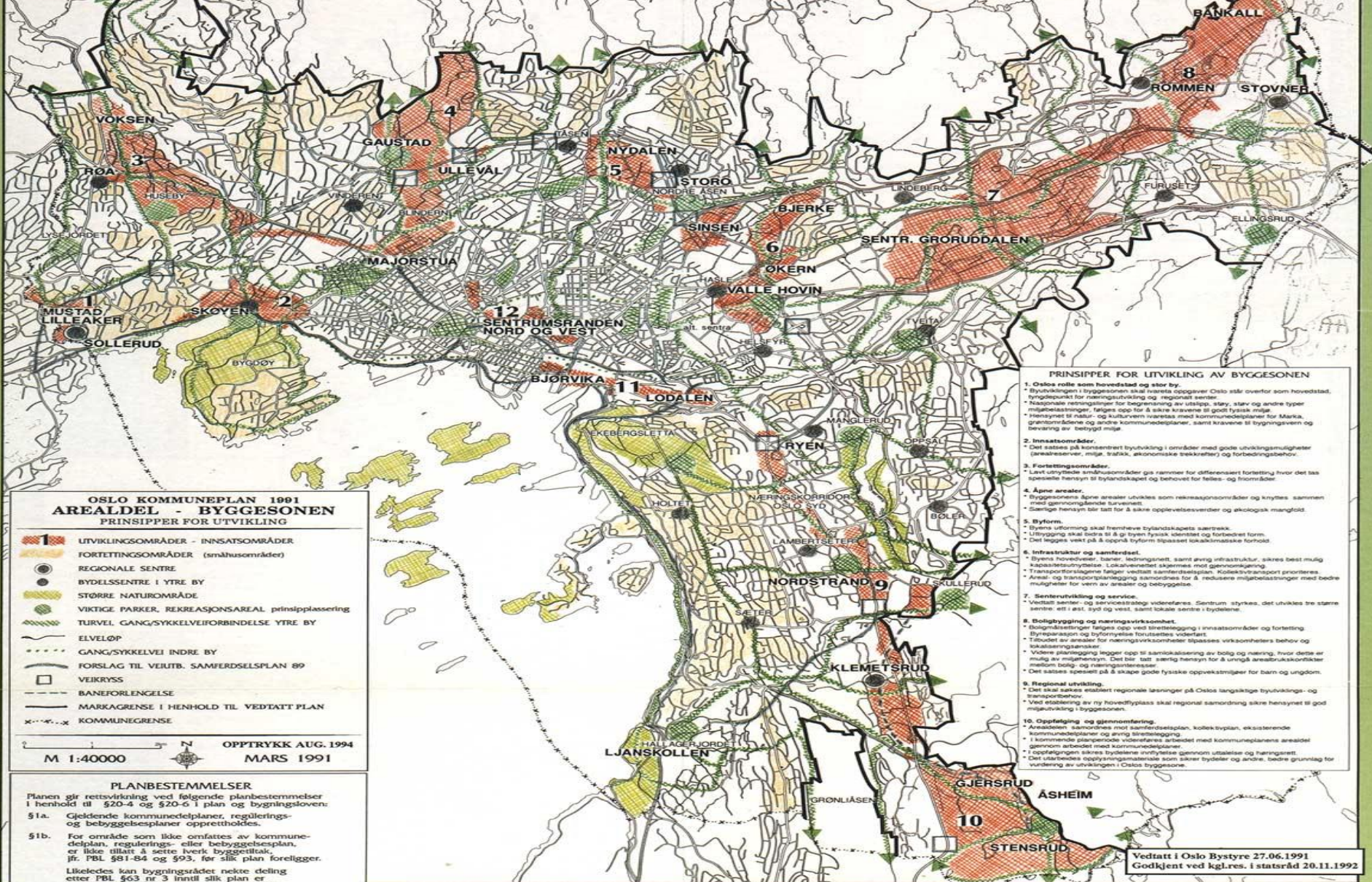
*Byplankontorets bidrag til  
fornytt kommuneplanlegging*



Om å utnytte:

- Tidligere erfaringer
- Strategisk plan
- Målstyring
- Tverrfaglighet
- Informasjonsteknologi
- Desentralisert ansvar og myndighet

**BYPLAN**  
OSLO BYPLANKONTOR



**OSLO KOMMUNEPLAN 1991  
AREALDEL - BYGGESONEN  
PRINSIPPER FOR UTVIKLING**

- 1. **UTVIKLINGSOMRÅDER - INNSATSMRÅDER**
- 2. **FORTETTINGSOMRÅDER (småhusområder)**
- 3. **REGIONALE SENTRE**
- 4. **BYDELSENTRER I YTRE BY**
- 5. **STØRRE NATUROMRÅDE**
- 6. **VIKTIGE PARKER, REKREASJONSAREAL** (prinsipplassering)
- 7. **TURVEI, GANG/SYKKELVEIFORBINDELSE** YTRE BY
- 8. **ELVELØP**
- 9. **GANG/SYKKELVEI** INDRE BY
- 10. **FORSLAG TIL VEITRB. SAMFERDSELSPLAN 89**
- 11. **VEIKRYSS**
- 12. **BANEFORLENGELSE**
- 13. **MARKAGRENSE I HENHOLD TIL VEDTATT PLAN**
- 14. **KOMMUNEGRENSE**

M 1:40000 OPTRYKK AUG. 1994  
MARS 1991

**PLANBESTEMMELSER**

Planen gir rettsvirkning ved følgende planbestemmelser i henhold til §20-4 og §20-6 i plan- og bygningsloven:

- §1a. Gjeldende kommunedelplaner, regulerings- og bebyggelsesplaner opprettholdes.
- §1b. For område som ikke omfattes av kommunedelplan, regulerings- eller bebyggelsesplan, er ikke tillatt å sette verk byggestråke, jfr. PBL §81-84 og §93, for slik plan foreligger.

Likeledes kan bygningsrådet nekte deling etter PBL §63 nr 3 inntil slik plan er vedtatt for området, dersom deling kan vanskeliggjøre den videre planlegging.

**PRINSIPPER FOR UTVIKLING AV BYGGESONEN**

1. **Oslo rolle som hovedstad og stor by.**
  - Byutviklingen i byggesonen skal ivareta oppgaver Oslo står overfor som hovedstad, bygdelen for regionutvikling og regional senter.
  - Regionale nettinger for begrenning av utslipp, støy, stov og andre typer miljøbelastninger, følges opp for å sikre kravene til god fysisk miljø.
  - Hensynet til natur- og kulturarv ivaretas med kommunedelplaner for Marka, grøntområder og andre kommunedelplaner, samt kravene til bygningsvern og bevaring av bebyggelse.
2. **Innsatsområder.**
  - Det settes på konsentrert byutvikling i områder med gode utviklingsmuligheter (arealreserver, miljø, trafik, økonomiske lokalkretser) og forbedringsbehov.
3. **Fortettingsområder.**
  - Lavt utnyttede småhusområder gir rammer for differensiert fortetting hvor det kan oppnå hensyn til bylandskapet og behovet for felles- og friområder.
4. **Åpne arealer.**
  - Byggesonen åpne arealer utvikles som rekreasjonsområder og kryttes sammen (arealreserver, miljø, trafik, økonomiske lokalkretser) og forbedringsbehov.
  - Særlige hensyn blir tatt for å sikre opplevelsesverdier og økologisk mangfold.
5. **Byform.**
  - Byens utforming skal fremme bylandskapets særtrekk.
  - Utbygging skal bidra til å gi byen fysisk, identitet og forbedret form.
  - Det legges vekt på å oppnå byform spissast lokalklimatiske forhold.
6. **Infrastruktur og samferdsel.**
  - Byens hovedveier, baner, ledningsnett, samt øvrig infrastruktur, sikres best mulig kapasitetsnyttelse. Lokalveier skal skjøttes med gjennomkjøring.
  - Transportløsningene følger vedtatt samferdselsplan. Kollektivtransport prioriteres.
  - Areal- og transportplanlegging samordnes for å redusere miljøbelastninger med bedre muligheter for vern av arealer og bebyggelse.
7. **Senerutvikling og samferdsel.**
  - Vedtatt senter- og servicebaserte videreføres. Sentrum styrkes, det utvikles tre større sentre: et i øst, syd og vest, samt lokale sentre i bykjerne.
8. **Boligbygging og næringsvirksomhet.**
  - Boligutbygging følges opp ved utbygging i innsatsområder og fortetting.
  - Tilbudet av arealer for næringsvirksomhet tilpasses virksomheters behov og lokaliseringstanker.
  - Videre planlegging legger opp til samlokalisering av bolig og næring, hvor dette er mulig av miljøhensyn. Det blir tatt særlig hensyn for å unngå arealbrukskonflikter mellom bolig og næringsinteresser.
  - Det settes spesielt på å skape gode fysiske oppvekstmiljøer for barn og ungdom.
9. **Regional utvikling.**
  - Det skal settes et stort regionalt samarbeid om sikre langsiktige byutviklings- og transportbehov.
  - Ved etablering av ny hovedflyplass skal regional samordning sikre hensynet til god miljøutvikling i regionen.
10. **Oppfølging og gjennomføring.**
  - Arealdelen samordnes med samferdselsplan, kollektivplan, eksisterende kommunedelplaner og øvrig planlegging.
  - I kommende planperiode videreføres arbeidet med kommunedelplanens arealdel gjennom arbeidet med kommunedelplaner.
  - Oppfølgingen sikres bydelene involveres gjennom uttalelse og høringsrett.
  - Det utarbeides opplysningsmateriale som sikrer bydelene og andre, bedre grunnlag for vurdering av utviklingen i Oslos byggesone.

Vedtatt i Oslo Bystyre 27.06.1991  
Godkjent ved kgl.res. i statsråd 20.11.1992

# MÅL:

35-40.000 Boliger frem  
Til ca. 2005

- Gen. Rammer, enkle kvalitetskrav
- Egne rammer/planer for fortettingsområder
- Høyere utnyttelser vurderes

**NB Denne planen var Gyldig i 10 år!!**



Oslo kommune

Byrådet

PLAN- OG BYGNINGSSETATEN  
BYUTVIKLINGSAVDELINGEN

## Oslo kommuneplan 1991

*Strategi for økonomisk handlefrihet  
Arealplan*



5.1



# UTVIKLE NYE PLANFORMER OG SAMARBEIDSFORMER

- ✓ Utvikling av nye planformer og konkrete tiltak
- ✓ *Kommuneplan* som primært *STRATEGISKEPLAN* ("fjern" persp.)
- ✓ *Kommunedelplaner* som mer *handlingsrettede* ("nær" persp.)
- ✓ *Kommunedelplaner* der det var politisk ønskelig (egenproduserte, eller ved hjelp av konsulenter betalt av utbyggere - Skøyen)
- ✓ Bruk av forhandlinger (Havnevesenet) – Sjøsideplanen
- ✓ Utvidet bruk av medvirkning – Fjordbruksplanen
- ✓ Videreført for eksempel:
  - Akerselva Miljøpark (staten og kommunen)
  - Miljøbyen Gamle Oslo (stat, kommune, private)
  - Praktisk samarbeid med privat næringsliv (Christiania torg og Næringsmelding)

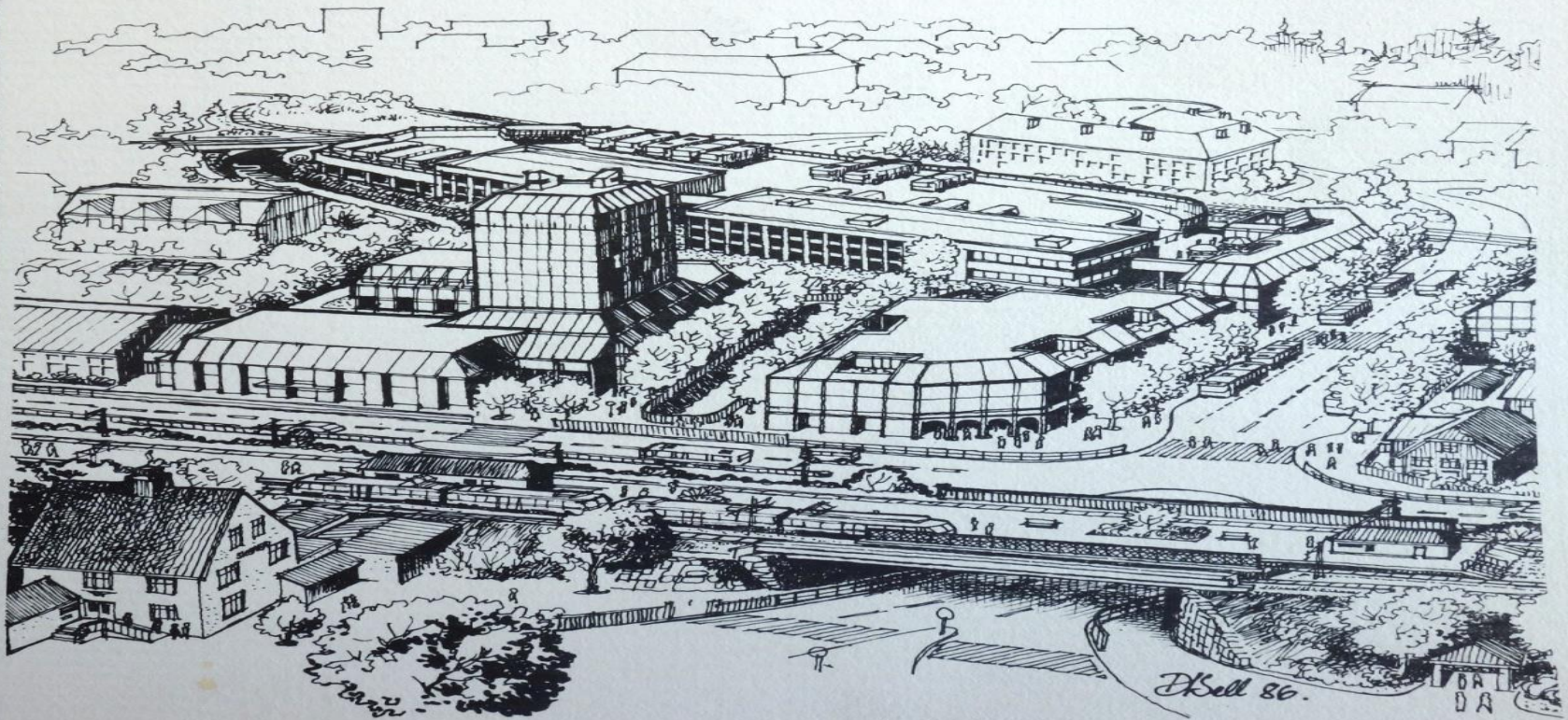


# SKØYEN

## KOMMUNEDELPLAN

# asplan

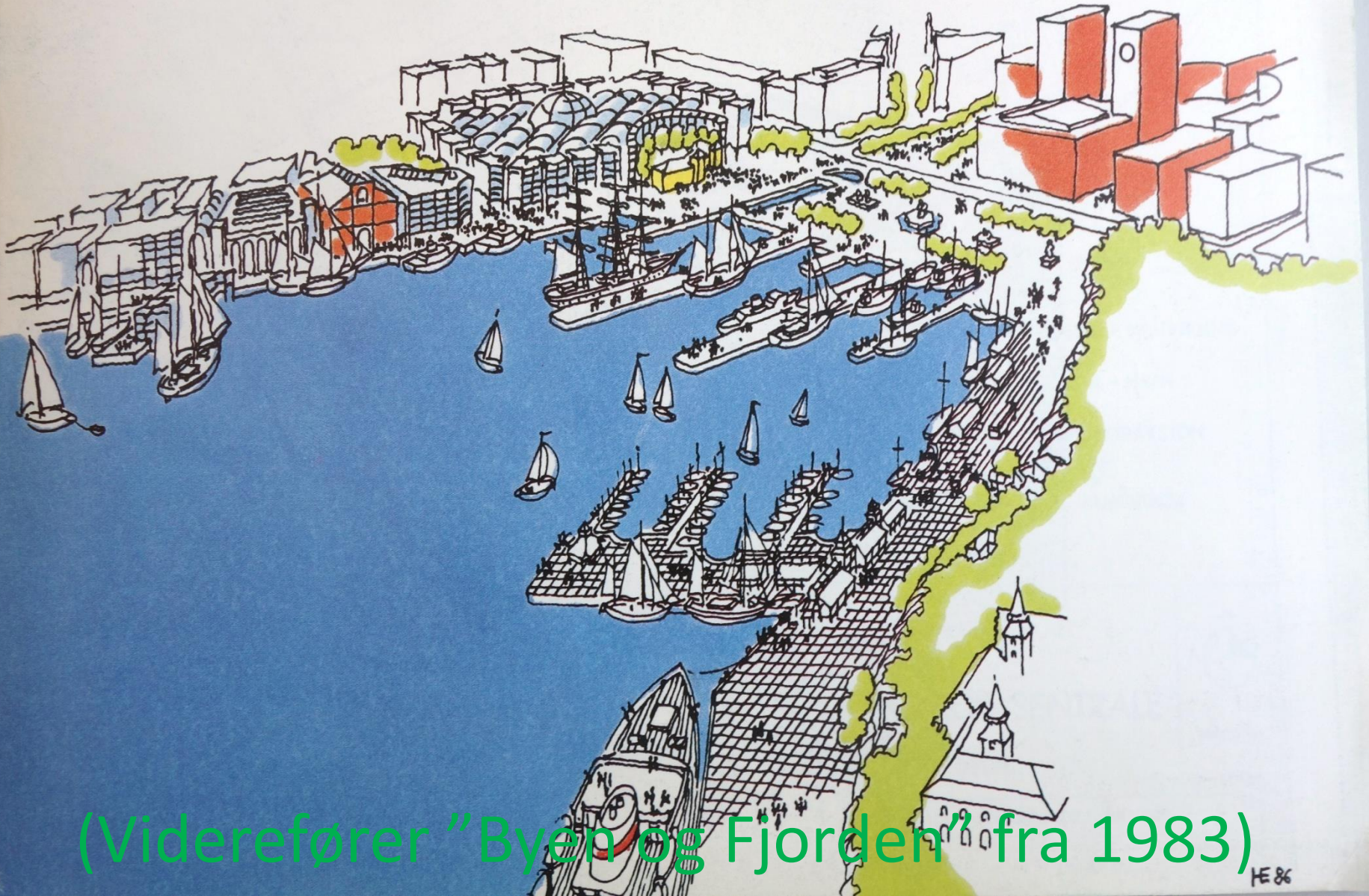
Asplan • Institutt for samfunnsplanlegging  
Sandvika Stavanger Bergen Trondheim Lillehammer Tønsberg Kristiansand



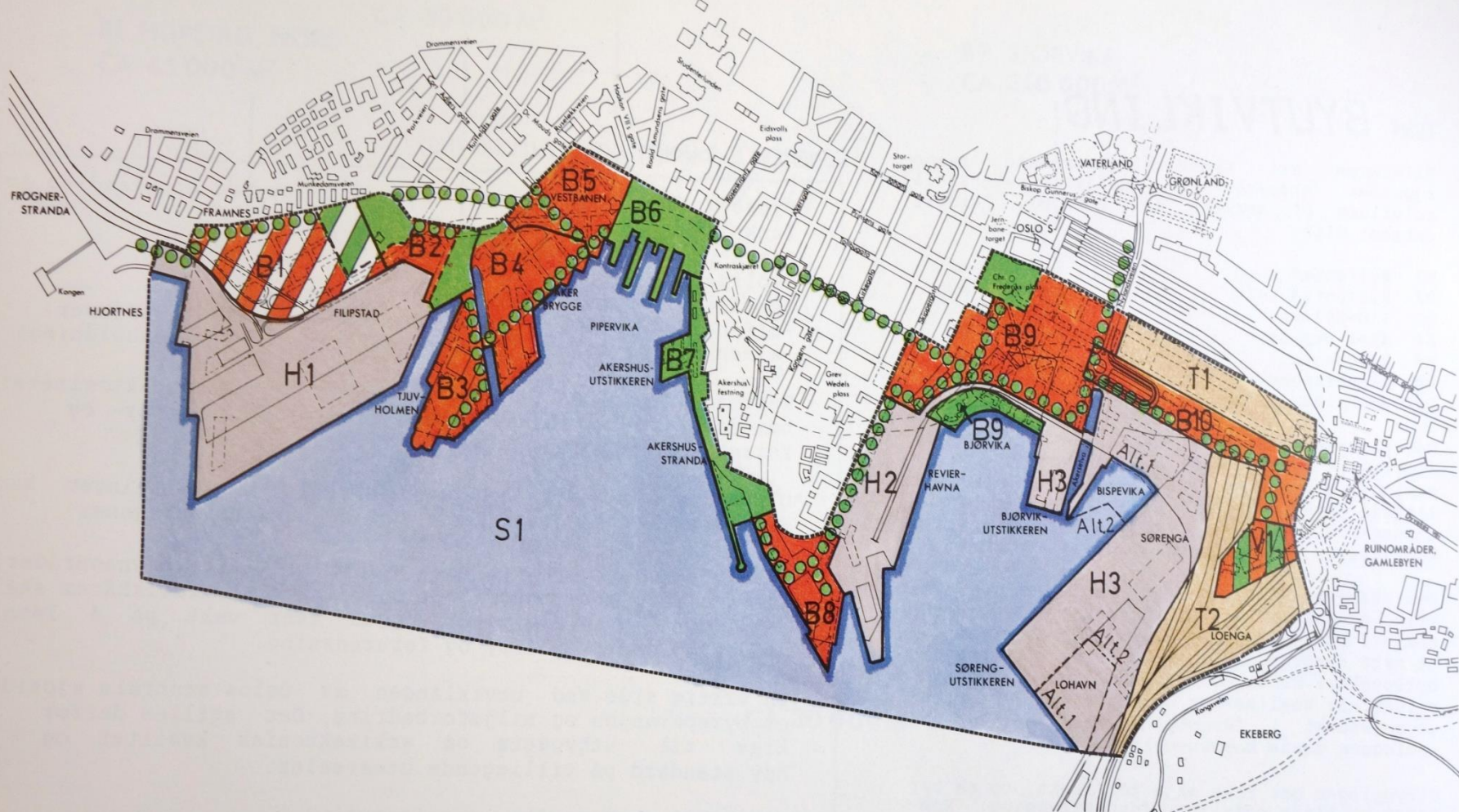
# oslos sentrale sjøside

hovedrapport  
forslag til kommunedelplan

Oslo byplankontor mai 1987



(Viderefører "Byen og Fjorden" fra 1983)



**TEGNFORKLARING:**

**B** BYGGEOMRÅDE (BYUTVIKLING)

**B** BYGGEOMRÅDE (FRIOMRÅDE)

**B10** TRAFIKKOMRÅDE BYGGEOMRÅDE (BYUTVIKLING)

**H** HAVNEOMRÅDE

**T** TERMINAL OG JERNBANEOMRÅDE

**V** BÅNDLAGT OMRÅDE (KULTURMINNER)

**S** SJØOMRÅDE

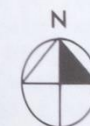
**●●** PARKDRAG

**▨** AREALBRUKEN UNNTAS FRA RETTSLIG BINDNING, KFR PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 20-4 PKT.F

OSLO KOMMUNEPLAN - AREALDELEN  
 FORSLAG TIL  
 KOMMUNEDELPLAN

**OSLOS SENTRALE  
 SJØSIDE  
 FORENKLET PLANKART**

OSLO BYPLANKONTOR, MAI 1987



MÅLESTOKK  
 0 100m 200m

# INITIATIV:

- Sissel Rønbeck (MD) og Albert Nordengen i 1986



Plan- og  
bygningsetaten  
BIBLIOTEKET



*Forslag til*  
**KOMMUNEDELPLAN**

OSLO BYPLANKONTOR AUGUST 1989



AKERSE  
MILJØPA

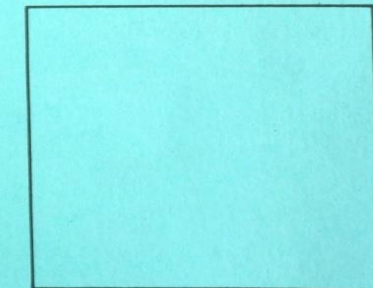
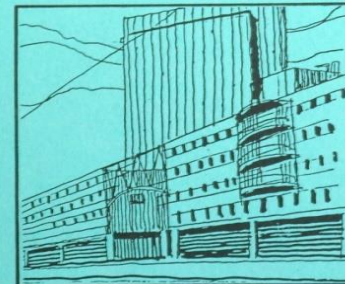
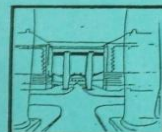
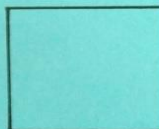
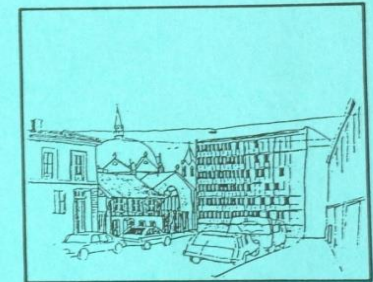
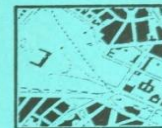
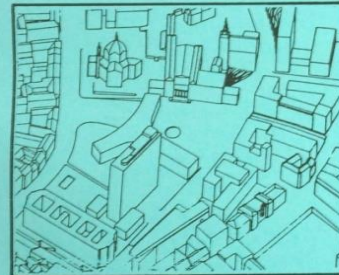
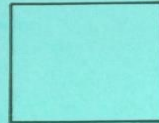
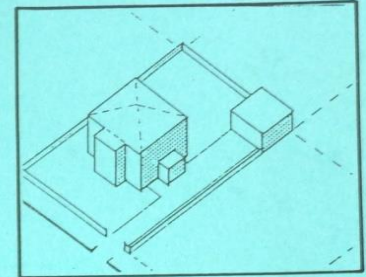
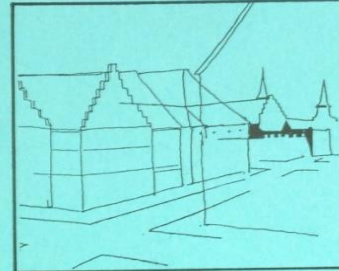
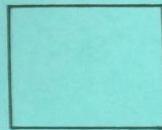




# Kommunedelplan - Nydalen

# Planen introdu- serer: *Ringbanen*

## KOMMUNEDELPLAN FOR OSLO INDRE BY PLAN FOR AREALBRUK OG BYFORM



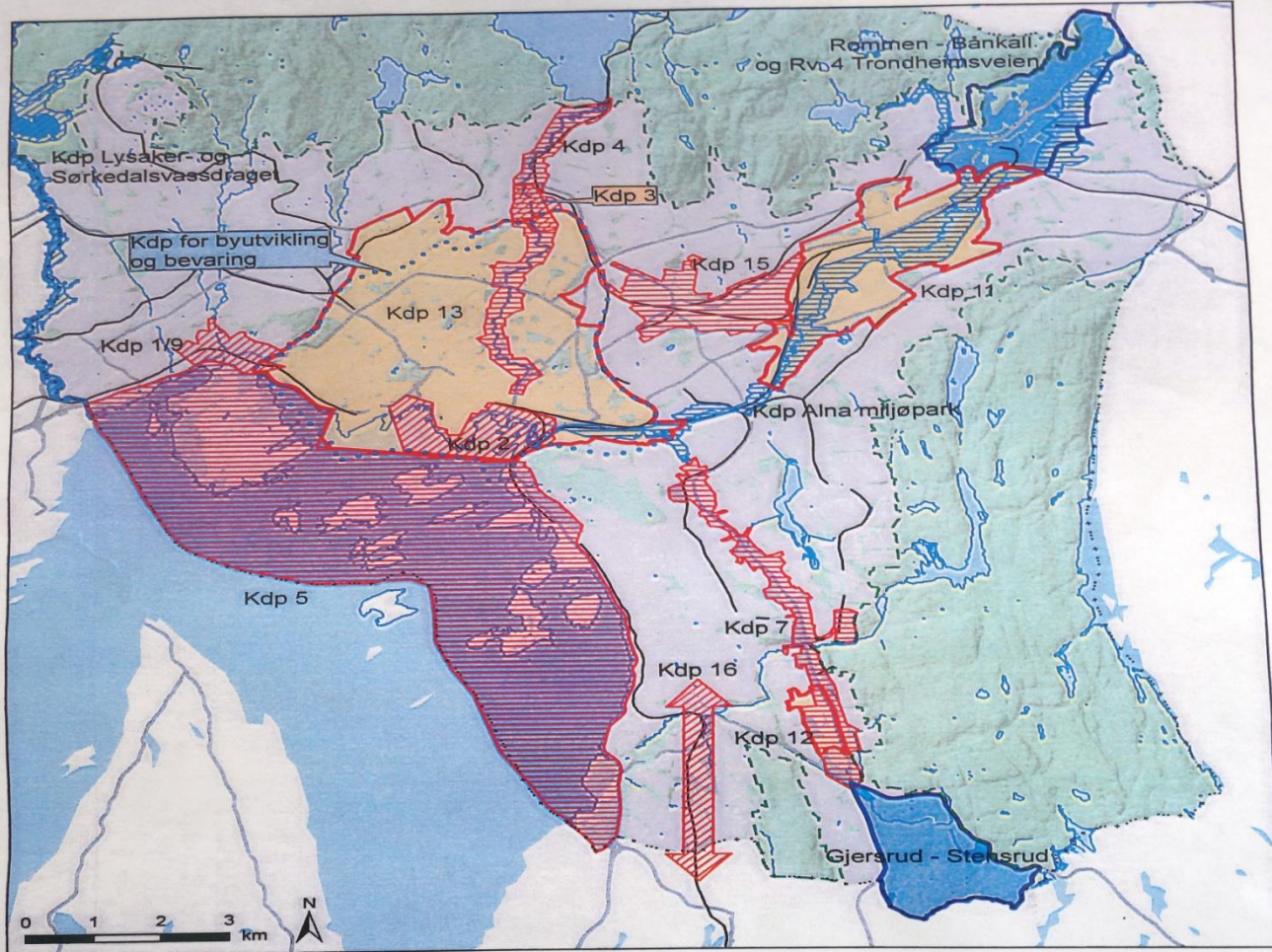


# GRORDDALENS SENTRALE DELER

Kommunedelplan (nr 11) vedtatt av Oslo bystyre 11. juni 1997



# 17 KOM- MUNEDEL- PLANER FRA 1987 TIL 2009



## Vedtatte kommunedelplaner (i rødt) :

|         |   |         |            |
|---------|---|---------|------------|
| Kdp 1/9 | Skøyen  | Vedtatt | 08.06.1994 |
| Kdp 2   | Oslos sentrale sjøsida                                | Vedtatt | 10.05.1988 |
| Kdp 3   | Nydalen   | Vedtatt | 12.09.1990 |
| Kdp 4   | Akerselva miljøpark                                   | Vedtatt | 28.11.1990 |
| Kdp 5   | Fjordbruksplanen                                      | Vedtatt | 19.06.1991 |
| Kdp 6   | Oslos del av marka                                    | Vedtatt | 05.06.1991 |
| Kdp 7   | Næringskorridor syd                                   | Vedtatt | 26.05.1993 |
| Kdp 8   | Grøntplan for Oslo                                    | Vedtatt | 05.12.1993 |
| Kdp 10  | Gravplassarealer                                      | Vedtatt | 02.11.1994 |
| Kdp 11  | Groruddalens sentrale deler                           | Vedtatt | 11.06.1997 |
| Kdp 12  | Løfslud - Mortensrud                                  | Vedtatt | 17.06.1998 |
| Kdp 13  | Indre Oslo - infrastruktur, bystruktur, bymiljø       | Vedtatt | 02.12.1998 |
| Kdp 14  | Lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner | Vedtatt | 27.11.2002 |
| Kdp 15  | Økemområdet   | Vedtatt | 26.05.2004 |
| Kdp 16  | Nytt dobbeltspor Oslo - Ski                           | Vedtatt | 03.11.2004 |
| Kdp 17  | Kdp for torg og møteplasser                           | Vedtatt | 2009       |

## Kommunedelplaner under arbeid (i blått) :

|   |              |
|---|--------------|
| Kdp for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 | -2020        |
| Gjørsrud -Stensrud                                |              |
| Rommen Bånkall og Rv. 4 (Trondheimsveien)         |              |
| Kdp Lysaker - og Sørkedalsvassdraget              |              |
| Kdp for den blågrønne strukturen i Oslo           | os byggesone |

Ikke vist på kartet. Omfatter hele Marka.

Ikke vist på kartet. Omfatter hele byggesonen.  
Ikke vist på kartet. Omfatter hele byggesonen.

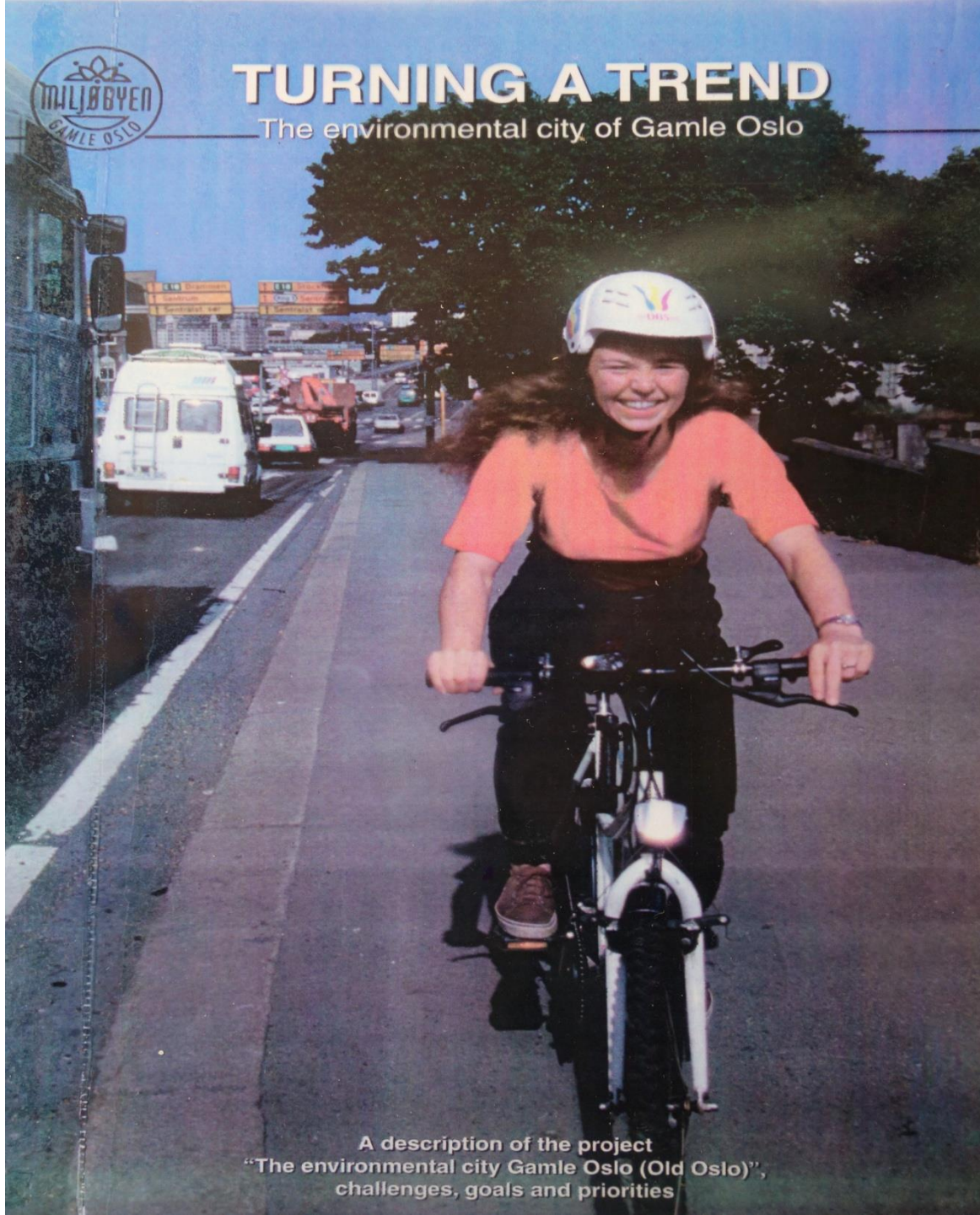
Ikke vist på kartet. Omfatter hele byggesonen.

Ikke vist på kartet. Omfatter hele byggesonen.



# TURNING A TREND

The environmental city of Gamle Oslo



A description of the project  
"The environmental city Gamle Oslo (Old Oslo)",  
challenges, goals and priorities

# MILJØBYEN GAMLE OSLO

- ✓ Som del av Miljøverndepartementets "Miljøbyprogram"
- ✓ Samarbeid stat , kommune og private
- ✓ Oppstart i 1992/93 og avsluttet i 2000
- ✓ Politisk styringsgruppe med statssekretæren i MD og byrådsleder
- ✓ Bydelen Gamle Oslo aktivt med
- ✓ Resulterte i en rekke trafikale tiltak
- ✓ Opprusting av plasser og parker
- ✓ Middelalderparken
- ✓ m.m.
- ✓ Økonomisk ramme på ca. 30 mill fra hver av partene dvs. 60 mill.



LEVEKÅRS-  
ORIENTERT  
KOMMUNE  
PLAN 95-98  
BASERT PÅ  
LEVEKÅRS-  
UNDERSØK  
ELSER FRA  
1993

OSLO KOMMUNE  
BYRÅDET

BYRÅDSAK 126/96

**KOMMUNEPLAN 1996**

Strategi for utjevning av levekår

# KOMMUNEPLANEN I ENDRING, ALT SKAL MED

- ✓ Krav om en stadig mer omfattende Kommuneplan
- ✓ Mindre vekt på fysiske forhold
- ✓ Krav om sosiale og kulturelle elementer i planen
- ✓ Krav om kombinerings med kommunens budsjettering
- ✓ Ønsker om å legge målstyring inn i planen
- ✓ Ønske om mer vekt på næringslivsutvikling
- ✓ Oslo i lys av omgivelsene (helt nære og litt lenger unna)
- ✓ Oslo i lys av Nordisk samarbeid/konkurrans
- ✓ Oslo som del av Europa og verden
- ✓ Ønske om å få klarere handlingsplaner inn i planen
- ✓ Større politisk detaljstyring av den omfattende planen



# PLANEN

## KOMBINERER:

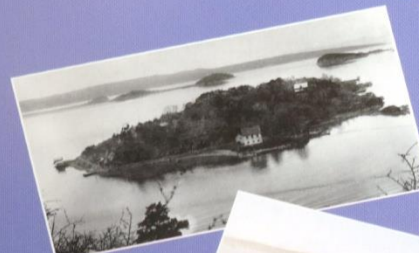
- Vekst langs Fjorden og langs baner
- Vekt på sterk befolkningsøkning
- Tilpasse utgifter til inntekter
- Omstille tjenester i takt med endrede behov



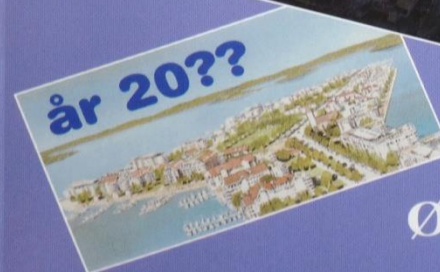
Oslo kommune  
Byrådet



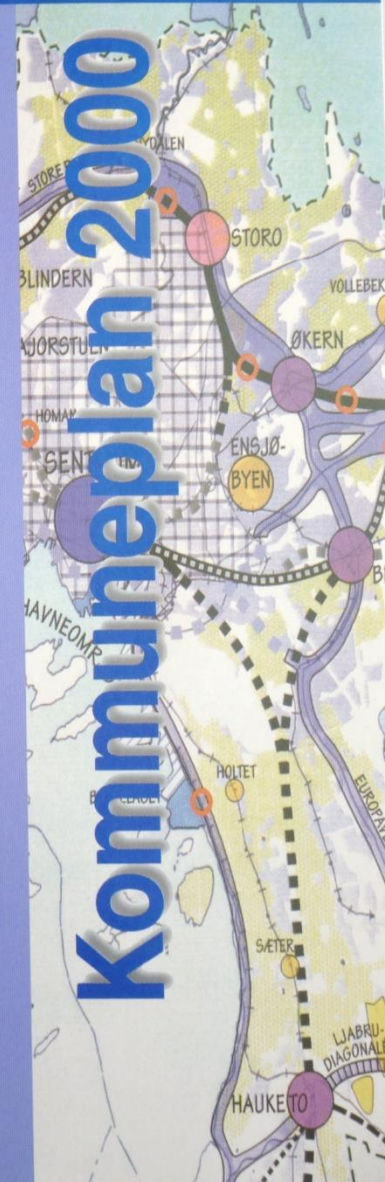
Aker brygge



Sjursøya



Økonomidel  
Arealdel





Oslo kommune  
Byrådsavdeling for  
næring og byutvikling

## KULTUR- OG NÆRINGSLEVSSAMARBEID: MULIGHETER OG UTFORDRINGER



**Kultur som drivkraft for regional  
utvikling**

Byråd for næring og byutvikling  
Grete Horntvedt

Oslo, 2000

# SAMORDNET MED AKERSHUS

- Kunnskapsby for verdistigning
- Internasjonalt perspektiv
- Vekst og fjordby



Oslo kommune  
Byrådet

Byrådssak

## Kommuneplan 2004 Oslo mot 2020





**Kunnskapsby  
for verdiskaping**

**Nye Oslo –  
en mer effektiv  
kommune**

**FJORDBYEN OSLO**  
**KUNNSKAPSBY – KULTURBY – MILJØBY**

**Mangfoldig  
kulturby**

**Oslo - en inter-  
nasjonal by**

Oslo skal være en åpen og inkluderende hovedstad med rom for mangfold og livsutfoldelse. Oslo skal være blant de mest innovative i Europa, og gi rom for kreativitet og verdiskaping. Fjorden og marka gir Oslo et blågrønt særpreg som skal bevares og styrkes.

**Miljøby**

**Trygg by**

**Boliger og vekst  
i fjordbyen Oslo**



Oslo kommune  
Plan- og bygningsetaten  
Avdeling for Byutvikling  
Fjordbykontoret

**FORSLAG**

## Fjordbyplanen

- Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder
- Planprogram for Filipstad, Vippetangen, Alnas utløp og Ormsund



Plan- og bygningsetaten



Oslo kommune

# MÅL:

- 1 Internasjonal attraktiv by
- 2 Trygg by
- 3 Tilby tjenester av høy kvalitet
- 4 Være en *bærekraftig by*

Kommuneplan 2008  
**Oslo mot 2025**



Høringsutkast

# KOM- MUNE PLAN 2008



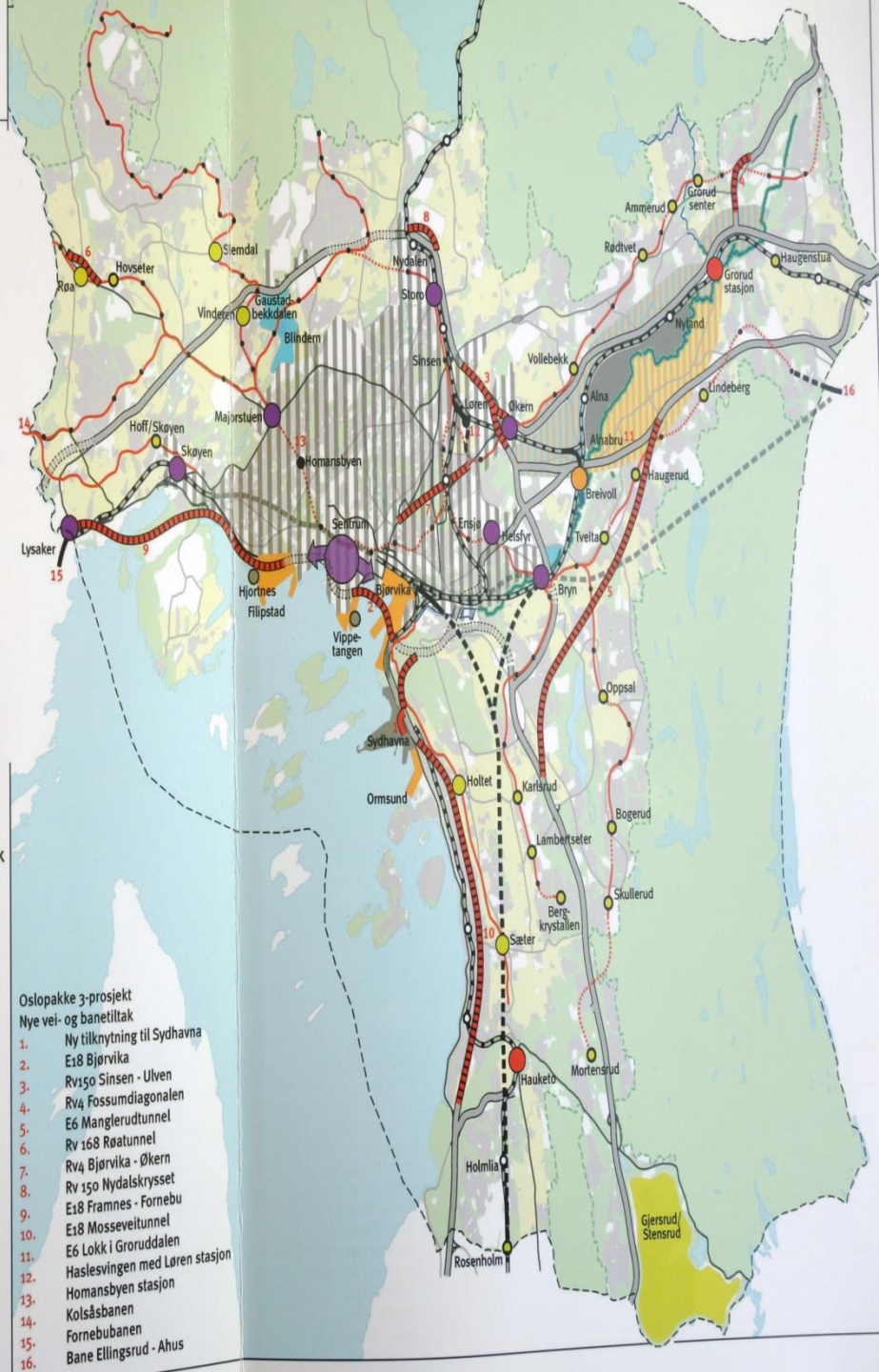
## Areal

- Oslo sentrum med utvidelse øst og vestover
- Område for knutepunktutvikling med blandet arealbruk
- Område for knutepunktutvikling - vurderes sent i perioden
- Breivoll - nytt knutepunkt med blandet arealbruk
- Stasjonsnære områder - konsentrert foretting (kategori 1 i småhusplanen)
- Stasjonsnære områder - med hovedvekt på boligpotensial

- Småhusplanområde
- Boligområder forøvrig
- Allsidig bymiljø med stor andel boliger
- Fjordbyen - blandet arealbruk
- Utviklingsområde med hovedfokus på næring
- Jernbane- og havne/ferge-terminaler
- Nytt småhusområde (Gjersrud - Stensrud)
- Transformasjonsområder i Groruddalen: Miljømessig og estetisk oppgradering av næringsområder
- Transformasjonsområder i Groruddalen: Blandet arealbruk mot slutten av planperioden
- Marka og friområder
- Alnavassdraget frem i dagen
- Markagrense

## Transport

- Ny bane med stasjon. I dagen/tunnel
- Nye veiprojekter. I dagen/tunnel
- Eksisterende jernbane med stasjon. I dagen/tunnel
- Eksisterende t-bane med stasjon/trikk egen trasé. I dagen/tunnel
- Hovedkorridor for vei. I dagen/tunnel



- Oslopakke 3-prosjekt  
Nye vei- og banetiltak
1. Ny tilknytning til Sydhavna
  2. E18 Bjørvika
  3. RV150 Sinsen - Ulven
  4. RV4 Fossumdiagonalen
  5. E6 Manglerudtunnel
  6. RV 168 Rødtunnel
  7. RV4 Bjørvika - Økern
  8. RV 150 Nydalskrysset
  9. E18 Framnes - Fornebu
  10. E18 Mosseveitunnel
  11. E6 Løkk i Groruddalen
  12. Haslesvingen med Løren stasjon
  13. Homansbyen stasjon
  14. Kolsåsbanen
  15. Forneubanen
  16. Bane Ellingsrud - Ahus

# OSLO TILBAKE I FOLDEN ?

- Etter 1990 tallet ble kommuneplanleggingen "normalisert", men arealdelen er fortsatt primært *Strategisk*
- Kommuneplanene fulgte nasjonal "lest" i form og innhold
- Andre planformer fanget opp *innsatsplanlegging* til avgrensede områder både i ytre og indre by
- Dette har fortsatt å være Oslos fremgangsmåte, eksempelvis:
  - Ulike "*områdeløft*" som for Furuset og "*skisseplaner*" som for Ensjø (kalt *Planprogram*) og Hovinbyen (der kalt *Strategisk plan*)
- Mer vekt har blitt lagt på offentlig og privat samhandling og på praktiske opplegg for gjennomføring (VPOR- Veiledende program for offentlige rom)
- Regionale og internasjonale forhold er igjen blitt rammer, delvis gjennom forslag til "*avtaler*"



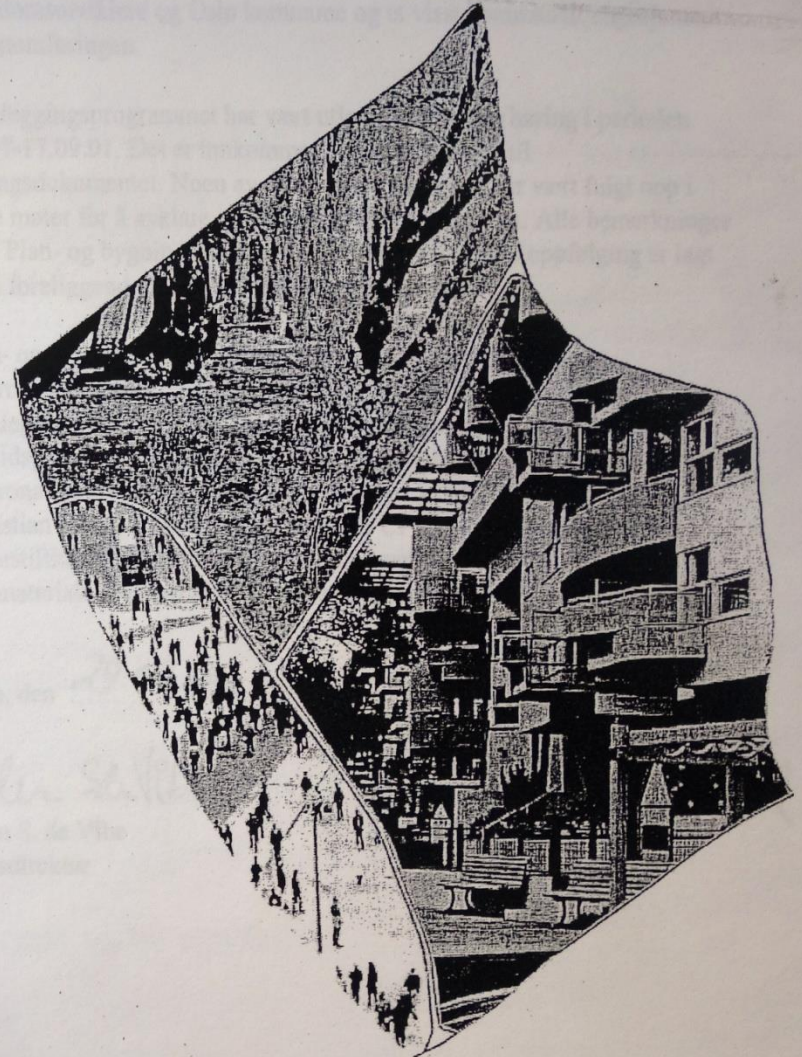


Oslo kommune

Forslag til

# PLANLEGGINGSPROGRAM FOR ENSJØ

- Potensiale for byutvikling
- Vurdering av virkemidler for gjennomføring
- Fysiske rammer for en bymessig utvikling av Ensjø med mulighet for 3000 til 7000 nye boliger.



Plan- og  
bygningsetaten

August 2002



## Om strategisk plan

Planen viser hvordan Hovinbyen kan omdannes fra et område preget av store lager- og industriarealer, til å bli en by med mange nye boliger og arbeidsplasser. Planen er en oppfølging av Kommuneplan 2015 «Oslo mot 2030 – Smart, trygg og grønn» og skal gi rammer for utvikling av Hovinbyområdet de neste tiårene.

Planen inneholder to deler. Del I er en uformell, ikke juridisk bindende strategisk plan. Del II er to planprogram, for Helsefyr og deler av Ulvenområdet, hjemlet i plan- og bygningslovens kapittel 4.

Byplangrepet for Hovinbyen består av tre hovedelementer:

- Utvikling av den tette og flerfunksjonelle byen
- Den grønne ringen og aksene inn i byen
- Tre regionale bysentrum og et grønt hjerte



## Utvikling av den tette og flerfunksjonelle byen

Den tette og flerfunksjonelle byen skal utvikles inn i Hovinbyen og gi plass til opptil 80 000 nye innbyggere og 100 000 nye arbeidsplasser.

Dagens kvaliteter og særtrekk skal gi rammer for videre fortetting, omforming og utvikling av identitetssterke og attraktive byområder. Lokale sentrumsområder forsterkes med funksjoner og tilbud for en kortreist hverdag.

Finnskett gate- og byromsstruktur og bebyggelse skal bidra til gode og levende byrom. Nytenkning om sambruk og blanding av funksjoner bidrar til effektiv arealbruk og gir rom for mange ulike virksomheter.

Hovinbyens boligområder og bebyggelse skal videreutvikles på egne premisser og bidra til et variert boligtilbud. Det legges opp til liten grad av endring av småusområdene, borettslagsområdene og området rundt forebrenningsanlegget på Haraldrud.

Ressurs- og energisystemet i Hovinbyen skal bidra til å realisere Oslos målsetting om å bli en klimasmart by.

## Den grønne ringen og aksene inn i byen

Hovinbyen knyttes til Marka og fjorden gjennom tre blågrønne forbindelser: Den grønne ringen, Hovinbekken og Alnabanan. Den grønne ringen rundt Økern binder grønstruktur og områder sammen, og danner med Alna miljøpark ryggraden i Hovinbyens grønstruktur. Hovinbekken skal gjenåpnes og bli en ny bykologisk korridor mellom Oslofjorden og Lillomarka. Alnabanan skal på sikt bli en rask diagonalforbindelse for gange og sykling gjennom Hovinbyen, som knytter Groruddalen sammen med Storo og indre by.



Fire tydelige akser - gatestrekninger - binder Hovinbyen sammen med resten av Oslo by. Disse er:

- Byaksen: Tayengata - Økernveien - Østre Aker vel
- Diagonalen: Dag Hammarskjølds vei - Ulvenveien - Teismøveien
- Bybeltet: Grensevn-Østensjøveien
- Nord-søraksen: Broekkeveien - Haraldrudveien - Ole Deviks vei.

Ved å foreta endringer i det overordnede veisystemet skal det skapes en bedre integrering av hovedveinettet og store arealer kan frigjøres til byutvikling. Aksene tilrettelegges for trikk som ny nord-sørforbindelse i Hovinbyen.

Alle andre veier skal ombygges til bygater. Til sammen vil et nettverk av grønne og urbane forbindelser gi Hovinbyen bedre sammenknytning internt og til resten av byen. Ulvensplinten legges ned, noe som frigjør areal for byutvikling og fjerner barrierer. E6 vurderes lagt i tunnel fra Breivoll mot Bryn og Manglerud.

Et forsterket sykkelveinett skal gjøre sykkel til et trygt, effektivt og attraktivt reisemiddel på kortere avstander, og fungere sammen med kollektivnettet.

## Tre regionale bysentrum og et grønt hjerte

Planen fremhever tre tyngdepunkt for byutvikling. På grunn av plassering og tilknytning til regionen har disse et stort potensial for å bli viktige regionale bysentrum med et stort antall arbeidsplasser.

Stor-Økern, Bryn-Helsefyr og Breivoll utfyller hverandre med særegne kvaliteter og byutviklingspotensial som danner utgangspunkt for videre utvikling.

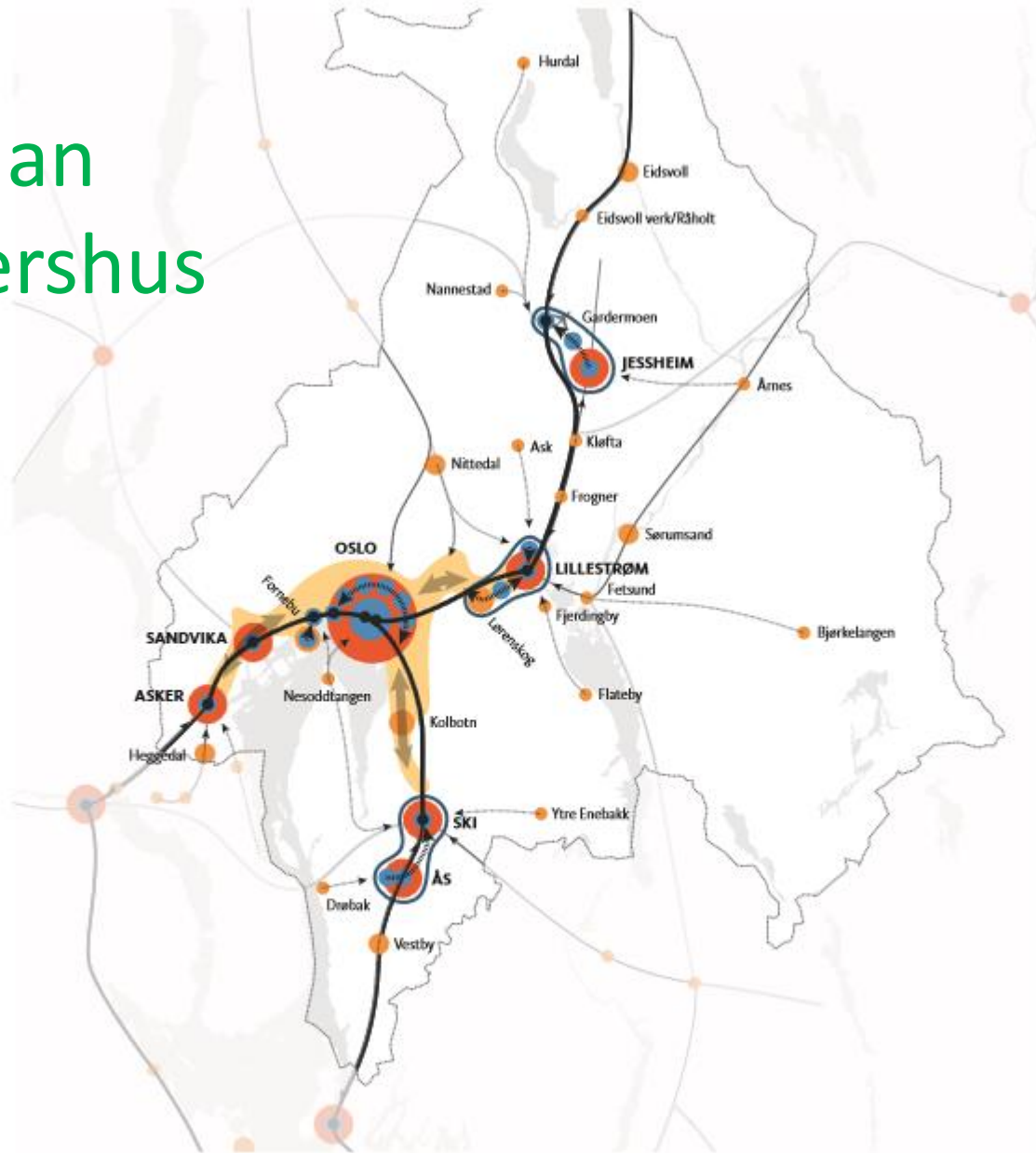
Valle Hovin blir Hovinbyens grønne hjerte og et samlenende sted for aktivitet, idrett og rekreasjon for hele byen.



- Regionale knutepunkt
- Stasjon, Bane
- E6
- Fremtidig Tunnel
- Jernbanen
- Fremtidig S-bane
- Valle Hovin



# Regionplan Oslo-Akershus 2015



## Regional areal- og transportstruktur

### Prioriterte vekstområder:



Oslo by

### Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

— Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen

✈ Flyplasser

— Transportinfrastruktur  
- jernbane og vel  
- kun vel



# REGIONAL PLANLEGGING OSLO OG AKERSHUS MED AVTALELØSNINGER

1. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling ved store kollektivinvesteringer
2. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling knyttet til regionale byer
3. Avtaler om samordnet areal- og transportutvikling i bybåndet og i prioriterte lokale byer og tettsteder

*Avtalene er preget av bærekraftighet og konsentrasjon*



# OSLOS BYUTVIKLINGS LANGE LINJER

- ❖ Alltid beholdt "rammene" mellom Marka og Fjorden
- ❖ Transport har alltid vært en vesentlig del av planleggingen
- ❖ Forholdet til regionen har variert med tiden
- ❖ Fortetting har vært tema under vekslende forhold
- ❖ Sentrums rolle i planleggingen har variert over tid
- ❖ Drabantby - utbyggingen enestående i omfang
- ❖ Omfattende byfornyelse
- ❖ Arena for endringer med *paradigmeskifte* og mestret utfordringene
- ❖ Alltid ledet an i planutviklingen
- ❖ Overordnede (Strategiske)planer supplert av mer "handlingsrettede" planer eller innsatsområder
- ❖ Forholdet til politisk ledelse har variert, men tillit opparbeidet



