

byblikk

nr. 3/09

om byens utvikling

Stille-
områder
side 4

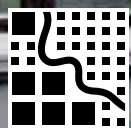


FØR

ETTER



Breivoll
– Nytt
knutepunkt
side 6



Plan- og
bygningsetaten

FØR



I 2007 ble bygninger med akutt sikkerhetsrisiko innenfor ring 2 kartlagt. Det ble registrert 77 bygninger der det var akutt fare for at bygningsdeler kunne falle ned, som denne bygningen Munkedamsveien i Vika (tv). To år senere er det kun seks av disse 77 bygningene hvor utbedringer ikke er ferdigstilt eller igangsatt.

ETTER



SUV-prosjektet:

Sikring - utbedring - vedlikehold

Gjennom SUV-prosjektet (sikring, utbedring og vedlikehold) jobber kommunen med å sikre, utbedre og/eller vedlikeholde bygninger som lider av fremskredet forfall. Mange av bygningene har stor bevaringsverdi og/eller de utgjør ulempe eller fare for mange.

SUV-prosjektet utvikler virkemidler og rutiner for å sikre bygg på en teknisk, bevaringsmessig og estetisk god måte. Prosjektet er et samarbeid mellom Plan- og bygningsetaten og Byantikvaren.

Kartlegging

I november/desember 2007 ble bygninger med akutt sikkerhetsrisiko innenfor ring 2 kartlagt. Bygninger med akutt sikkerhetsrisiko er bygninger i så dårlig tilstand at de vil kunne forfalle ytterligere og bli farlige i løpet av vinteren. Bare de synlige skadene ut mot gata ble registrert, ikke mer skjulte mangler eller konstruksjons-svikt.

Det ble registrert 77 bygninger der det var akutt fare for at bygningsdeler kunne falle ned. Huseieren har ansvar for at en bygning ikke representerer fare for personer eller eiendom og ikke

er skjemmende for omgivelsene. Det ble gitt pålegg til alle eierne med frister for umiddelbar midlertidig sikring der det var akutt fare, innsendelse av tilstandsrapport, permanent sikring, igangsetting av vedlikehold og ferdigstillelse av vedlikehold. Eierne ble anbefalt å bruke fagfolk til å vurdere tilstand og tiltak.

Resultat

Eierne har ikke ønsket at bygningene skulle være farlige og har derfor i stor grad fulgt opp påleggene. Resultat pr. november 2009 var: alle de 77 bygningene ble sikret umiddelbart. I 67 bygninger er vedlikeholdsarbeidet ferdig, 1 bygning ble revet, i 3 bygninger pågår vedlikeholdsarbeid, mens 6 ennå ikke har satt i gang. SUV-prosjektets medarbeidere er godt fornøyd med dette og gir ros til eierne.

Ny lov

Dagens lov innretter seg primært mot å holde byggverk i stand for å unngå at det skal bli farlig. Den passer dårlig når det er behov for å utbedre en skade, enten den skyldes brann eller at manglende vedlikehold har gjort den svært forfallen. Den nye plan- og bygningsetaten (byggedelen trer i kraft 1.7.2010) kan gi noe bedre muligheter, forutsatt at det blir utarbeidet en forskrift som gir kommunene adgang til å gi pålegg om sikring for bevaringsverdige bygninger, også når de er sterkt skadet av for eksempel manglende vedlikehold eller brann.

FØR



Eiriks gate på Grønland

ETTER



FØR



Akersgata i sentrum

ETTER



FØR



Helgesens gate på Grünerløkka

ETTER



FØR



Pilestredet i sentrum

ETTER



Miljøteamet i Plan- og bygningsetaten trekker fram Meteorologisk institutts nybygg på Blindern som et flott eksempel på moderne miljøtenkning i praksis. Bygget er tegnet av arkitektfirmaet Pir 2 og skal stå ferdig i 2010. Miljøteamet er her manipulert inn i en datategning av det nye data- og kantinebygget (se egen sak). Fra venstre Martine van Alphen, Gunn Marit Walslag, Frid Ane Jacobsen Møster, Camilla R. Paulsen, Åse Lundekvam, Eli Skartlien, Camilla Norlén, Marianne De Caprona, Tore Mausest, Jon-Martin Kolnes og Elin T. Sørensen. Pål Damskau var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Miljøteamet tar grep

Miljø- og klimahensyn skal ivaretas i saksbehandlingen i plan- og byggesaker, som bidrag til at overordnede kommunale og nasjonale mål nåes. Derfor har Plan- og bygningsetaten (PBE) nå etablert et eget miljøteam.

– Vi spurte oss selv hva PBE kan bidra med for å nå de overordnede miljømålene som er nedfelt i planer og lovverk, sier enhetsdirektør Inger-Margrethe Stang Lund.

– Vi har opprettet et eget team, og satt av 3,5 årsverk til dette, for å innrette miljøarbeidet mot å følge opp vedtatte ambisjoner og mål, sier hun.

– Hvordan arbeider miljøteamet?

– Teamet er satt sammen av medarbeidere fra alle deler av PBE, og vi møtes regelmessig for å koordinere miljøarbeidet. På sikt skal vi bidra til at etaten alltid har miljø- og klimaperspektiv i saksbehandling, planer og vedtak. Miljøteamets første oppgave, som pågår ennå, er å kartlegge og konkretisere hvordan arbeidet skal legges opp.

– Hvilke virkemidler har PBE til rådighet?
– Vårt viktigste virkemiddel er overordnet planlegging, svarer senioringeniør Pål Damskau. – For eksempel hvordan planlegger vi områder slik at vi minsker behovet for transport, som er et av de store miljøproblemene

i dag, med CO₂-utslipp, støv og støy.

Damskau trekker fram den såkalte knutepunktstrategien. – Det hjelper lite om vi planlegger gode kollektive transportløsninger inne i Oslo, hvis de som arbeider her bor slik til at de må bruke privatbil for å komme seg på jobb. Vi må derfor ha plan-samarbeid med Akershus. Bosetingsområder må legges nær jernbanestasjoner, slik at de som jobber i Oslo skal kunne bruke toget til byen, sier han.

Tilsvarende tankegang anvendes innenfor byens grenser.

– Funksjoner som boliger, butikker, skoler, barnehager og kontor bør plasseres slik i forhold til hverandre at folk kan gå, sykle og reise kollektivt. Som etat må vi bidra til at også Oslofolk stadig får bedre kollektivtilbud. Og vi kan legge til rette for at det etableres lokal service der folk bor, sier han.

De overordnede målene er:

- Minimere negative miljøeffekter på natur, bygninger, anlegg og mennesker
- Redusere klimagassutslipp
- Sørge for klimatilpasning

Etaten har blinket ut seks delmål:

1. Sikre og videreutvikle den blågrønne strukturen, dvs. naturområder, vassdrag, strandsone, turveier, overvannshåndtering, biologisk mangfold
2. Redusere biltrafikk, styrke kollektivtrafikk og bedre forholdene for gående og syklende
3. Redusere lokal forurensning som støy, luftforurensning og forurensede masser
4. Redusere energibruk i bygninger og effektivisere energibruken i eksisterende bygningsmasse
5. Redusere avfall, stimulere til økt gjenbruk av avfall og håndtere forurensning av jord og vann
6. Redusere risiko som følge av klimaendringer som overvann, flom, skred og havstigning.

Forbilledlig på Blindern

Varme fra ekstremt kraftige datamaskiner for værpogner skal brukes både til oppvarming og avkjøling av kantine og møterom i etasjen over.

Dette er et viktig poeng for nybygget på 1500 kvm som Meteorologisk institutt nå reiser på Blindern. Pål Damskau i miljøteamet i Plan- og bygningsetaten trekker fram dette nybygget, som er utpekt som et miljøforbilde. – Et av tiltakene for å redusere CO₂-utslipp fra bygg, er å gjennomføre forblidprosjekter.

I samarbeid med bl.a. Drammen kommune og NAL/Envovox skal Oslo kommune gjennomføre en stor by- og boligutstilling, FutureBuilt, for å prøve ut nye former for miljøvennlig bygging. Databygget med kantine og møterom for statsmeteorologene er første bygg ut i Oslo i denne utstillingen. Utstillingen skal være en motor for utviklingen av klimanøytrale byområder og arkitektur, samt et utstillingsvindu nasjonalt og internasjonalt. Prosjektene i utstillingen skal være ambisiøse og fram-tidsrettede og ligge godt i forkant av dagens praksis.

Enova har laget en standard hvor målet er et energiforbruk på 95 kWh per kvadratmeter per år, nesten en halvering av dagens nivå for energibruk i kontorbygg. – Vi bygger etter de såkalte passivhusmålene, forteller prosjekt-koodinator Ståle Skramstad på Meteorologisk institutt. – Pr dato



Gravemaskinene er i gang på Meteorologisk institutt på Blindern

er beregningene at vi vil trenge 90 kWh/kvm/år for vår 2. etasje, men vi har prosesser som sikter mot energibruk på under 80. Det stilles høye krav til byggets tetthet, ikke noe varme skal lekket ut, ingen trekk skal komme inn. Vinduene har tre lag med glass.

– Bygget skal være tettere og bedre isolert enn vanlig, dermed bruker man mindre energi på oppvarming, sier arkitekt Kaja Tiltens i Pir 2, som har tegnet huset.

En fiks detalj er at overskuddsvarme fra datamaskinene varmer opp vann som ledes i rør under gangveien ved bygget. Vannet varmer opp bakken og smelter snø, samtidig som det kalde vannet brukes til kjøling av datamaskinene. Først ved utetemperaturer over 17 grader, må man bruke ekstra energi på å kjøle datamaskinene.

Nyter stillheten over hele byen



Nederst på Grünerløkka har Friluftsetaten i 2009 anlagt park på Elgsletta, med sterkt trafikkert fire-feltsvei på den ene siden, og Akerselva på den andre. – Massene man gravde ut for å få til sandvolleybaner (til venstre) er brukt til meterhøye voller mot trafikken i Vahlgate (th), forteller prosjektleder i Friluftsetaten, Lise Urset. – Vollen gir en visuell avskjerming mot trafikken, og reduserer støy. Vi er veldig fornøyde med dette prosjektet, sier hun. Elgsletta er en del av Akerselva Miljøpark og har blitt et stille lite pustehull i et ellers støybelastet område.

Loverket

Oslo kommune forholder seg til to nasjonale regelverk når det gjelder støy:

1. Forurensingsloven, som har en støyforskrift som, på bakgrunn av EU-direktiv, pålegger litt større byer i Europa å foreta støykartlegging. Friluftsetaten kartla støy i Oslo i 2007. I 2008 ble kartleggingen fulgt opp av en kommunal handlingsplan mot støy. Den beskriver bl a tiltak man har tenkt å gjennomføre for stille områder i et femårs perspektiv.
2. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen fra Miljøverndepartementet. PBE har ansvar for å følge opp og forebygge støyproblemer gjennom bl.a. riktig lokalisering av boliger, skoler, barnehager, helseinstitusjoner og stille områder.

FOR MER INFO:
www.miljo.oslo.kommune.no/stoy/
www.friluftsetaten.oslo.kommune.no/kart/temakart/stoy-kart/
www.stoyforeningen.no

Støy gir redusert livskvalitet. Dette har både EU og Miljøverndepartementet grepet tak i. Strenge støyforskrifter er utarbeidet. På grunnlag av disse er det nå definert 14 såkalte «stille områder» i Oslo.

– Hørselen er alltid på, sier rådgiver Pål Jensen i Støyforeningen. – Selv når man sover blir man påvirket av støy. Og dårligere søvn bidrar til arbeids- og trafikkkulringer. Støy påvirker både kropp og sinn, og listen over skadevirkningene er lang. Støy forringer konsentrasjon og gir dårligere læringsforhold i skolene. Støy stresser kroppen og gir hjerte- og karlidelser. Støy fører til depresjoner. Støy er det glemte miljøproblemet, sier Jensen.

Jobber helhetlig
I Plan og bygningssetaten (PBE) har senioringeniør Tore Mauseth arbeidet med støy-problematikken i lengre tid. Som transport- og miljøkonsulent i etaten har han god oversikt over hvor det er tyst og hvor det bråker i byen, og ikke minst hvilke områder som egner seg som «stille områder».

– Det er en stadig økende erkjennelse om at støy er et større

problem ikke bare ved boliger, men i større områder i byen. Man må jobbe mer helhetlig, og ett av grepene er å finne frem til «stille områder» rundt om i de store byene. Da vi begynte arbeidet hadde vi ingen slike områder i Oslo, sier Mauseth.

– Vi har satset på de åtte hovedvassdragene i Oslo, fra Lysakerelva i vest, via Alna i nordøst til Ljanselva i sør. Her er det mange turgåere og andre rekreasjonstilbud som lek og idrett, slik at de fleste brukergrupper kan få et tilbud innenfor bydelen eller nærområdet sitt, sier Mauseth.

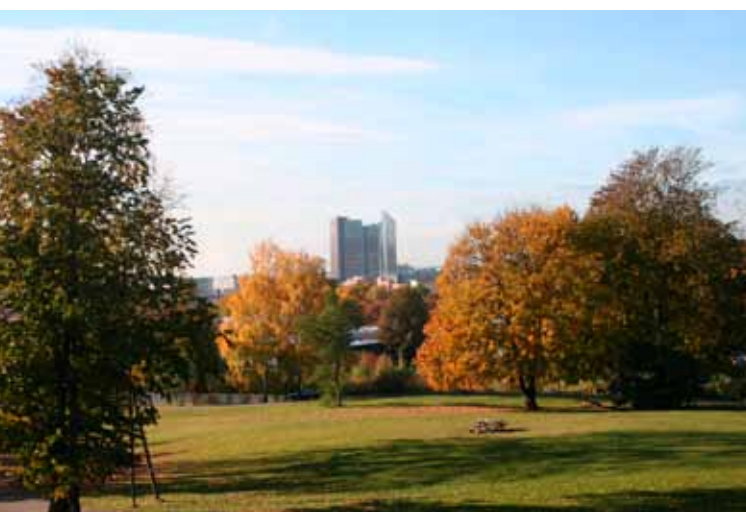
– Da får vel en del beboere spesielt i sør ganske lang vei til nærmeste «stille område»?

– Ja, og derfor måtte vi utvide strategien med fire større grøntområder, Ekebergsletta, Østensjøområdet samt deler av Bygdøy. I sluttfasen ble det supplert med ytterligere to områder, Slottsparken og Akershus festning. Mange arbeider jo i sentrum, og med tanke på turistene og på å promotere Oslo som miljøvennlig by, var sentrumsnære områder viktige. Nedre del av Akerselva og Middelalderparken er også sentralt beliggende områder som inngår i strategien.

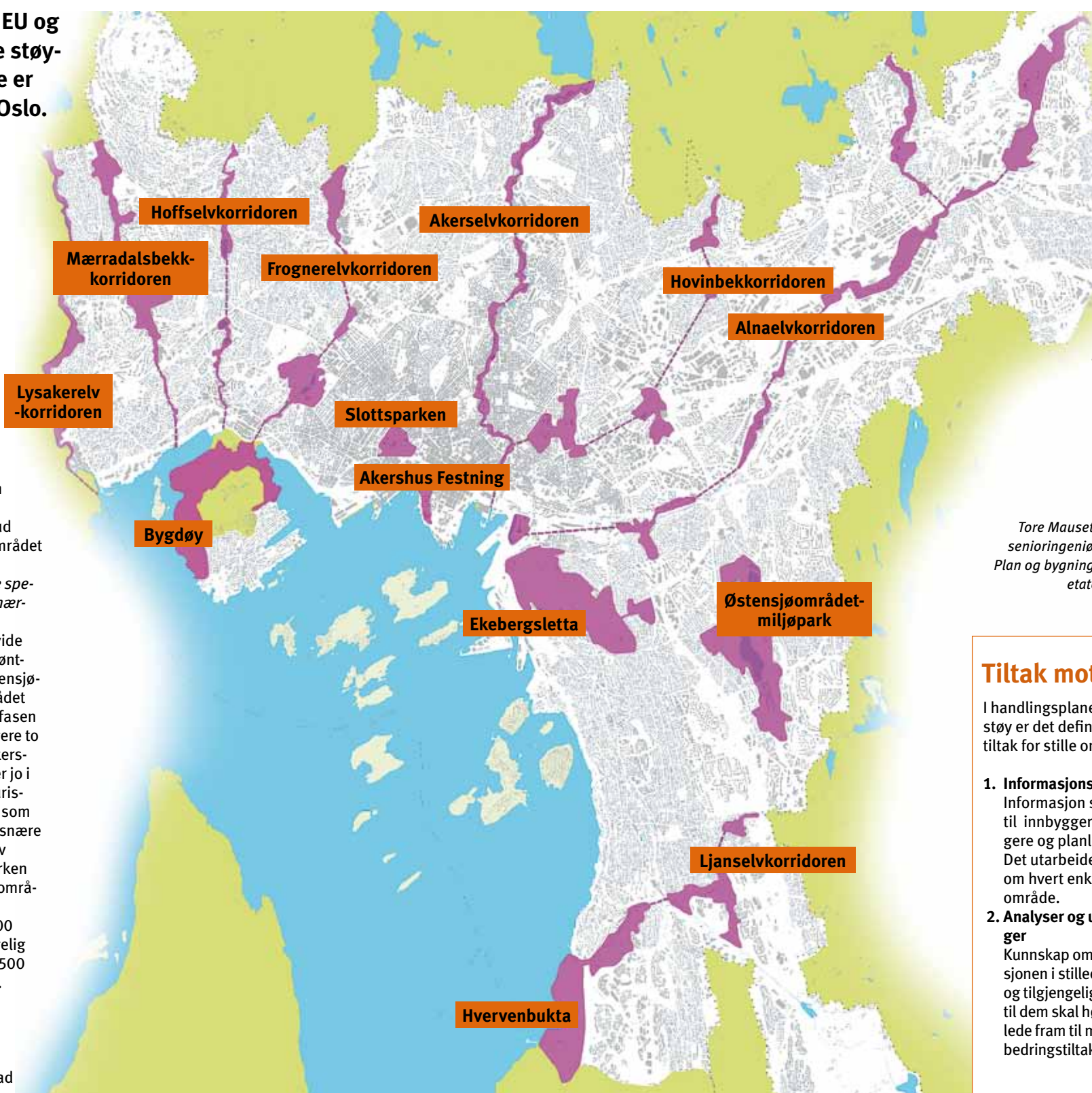
Dermed bor om lag 300 000 av byens innbyggere i behagelig gangavstand, nærmere enn 500 meter, fra et «stille område».

Trafikken største støykilde
– Hva er støy?

– Uønsket lyd er støy, så hva som er støy blir til en viss grad



Middelalderparken ved utløpet av Alna er et sentrumsnært stilleområde. Her fotografert mot vest med Oslo Plaza i bakgrunnen.



individuelt. Og hvilke lydnivåer som oppleves som sjenerende, avhenger av hvilken type områder man befinner seg i, hvilke forventninger man har og hvilken bruk av området som er ønskelig. Et visst lydnivå kan for eksempel oppleves som støy midt inne i Frognerparken, men kan føles normalt og ikke så sjenerende ved inngangsporten der biler og kollektivtrafikken suser forbi, sier Mauseth.

– Hva er det som bråker i bybildet?



Tore Mauseth, senioringeniør i Plan og bygningssetaten

– Veitrafikken er den klart dominerende kilden til støyplager, rundt 80 prosent kommer derfra. Støy måles i desibel (dB) (se egen boks). Hvisking er 30 db, vanlig samtale 60 dB.

Hver 10 dB oppleves som dobling av lydnivået.

– «Stille-områdene» bør ha under 50-55 dB støy. Da vil 90 prosent ikke oppleve støyen som sterk plagsom, sier Mauseth.

– Og hvor store deler av stilleområdene er stille nok?

– De 14 områdene utgjør drøye 12 kvadratkilometer, nær ti prosent av byggesonen. Målet er at mesteparten av dette arealet etter hvert skal ha under 55 dB. Måloppnåelsen skal overvåkes med en støyindikator, som varierer fra område til område, men pr i dag har 64 prosent av de stille områdene tilfredsstillende støynivå.

– Hva er målsetningene med «stille-områdene»? Skal de bli enda stillere?

– Andelen med akseptable støy-nivåer skal økes på lang sikt. På kort sikt er det viktigste å beskytte de stille sonene mot forverring.



Ekspérimentell lyd: I disse dager installeres det lyd og lys på Mariatorget i Stockholm. Parken er på ti mål og veldig populær, til tross for sterk trafikk og støy på flere kanter. Kun ca 15 % av parken har akseptabelt støy-nivå (mindre enn 55 dB). Sammen med lydteknikere og forskere har kommunen satt i gang et lovende og interessant lydprosjekt med tre permanente lydinstallasjoner. Visjonen er å forbedre det urbane lydlandskapet i parker og på torg. Lydtillagene skal ha en dobbel funksjon: maskere trafikkbruset og tilføre kvalitet. Lydene tilpasses både årstid og tid på døgnet. Det er ulike lydbilder ulike steder. Man har for eksempel brukt rasling av løv i osp og lyden av sko som går på grus.

– Vi prøver å skape lyd som kan vare over tid, et lydmiljø som går i ekteskap med plassens lyder, sier professor Björn Hellström ved Konstfack i Stockholm, som leder forsøket.

Tiltak mot støy

I handlingsplanen mot støy er det definert seks tiltak for stille områder:

1. Informasjonsarbeid

Informasjon skal spres til innbyggere, utbyggere og planleggere. Det utarbeides faktaark om hvert enkelt stilleområde.

2. Analyser og utredninger

Kunnskap om støysituasjonen i stilleområdene og tilgjengeligheten til dem skal høynes og lede fram til mulige forbedringstiltak på sikt.

3. Pilotprosjekt

«Tiltak ved støykilder»

Eksempler: støysvak asfalt, lave støyskjermer.

4. Pilotprosjekt

«Akustisk design»

Prinsipper for innendørs akustikk til å gjøre uterom gode lydmessig tas i bruk:

– Lydabsorpsjon: produkt/overflate fanger opp innfallende lydenergi

– Lydrefleksjon: støy/ulyd reflekteres tilbake i retning kilden

– Lydspredning: omgivelsene og overflate formes slik at støy

ledes og kanaliseres ut i retninger og områder som beskytter et bestemt motakerområde

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

5. Fotgjengere

En egen fotgjengerplan for indre by og sentrum for å gjøre det lettere, raskere og sikrere å bevege seg til fots.

6. Sykkister

Utbygging av hovedsykkelveinet skal forseres.

ledes og kanaliseres ut i retninger og områder som beskytter et bestemt motakerområde

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

– Lydmaskering: etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen for forstyrrende støy.

Eksempler på lydnivåer:

0 dB	Grensen for laveste lyd som et friskt barn kan oppfatte
20 dB	Blader som rasler i stille vær
30 dB	Hvisking
60 dB	Alminnelig samtale
75 dB	På fortau i sterkt trafikkert gate
85 dB	Grenseverdi for lydnivå i arbeidsmiljøloven (gjennomsnitt over 8 timer). Grense for hørselsskade etter langtidseksponering
90 dB	Pressluftbor (udempet) i 40 m avstand
110 dB	Jettfly som tar av (100 m avstand)
115 dB	Rolling Stones på Valle Hovin (5 m fra scenen)
120-140 dB	Smertegrense
130 dB	Grenseverdi for maksimalt lydnivå i arbeidsmiljøloven
140-150 dB	Geværskudd (1 m avstand)
180 dB	Kanonkudd (1 m avstand) (trommehinnen sprekker)
190 dB	Høyeste nivå lyd kan ha i luft

Breivoll – fra bomstasjon til urbant knutepunkt

Et nytt kollektivknutepunkt mellom tog og ny T-bane, et viktig ledd i byens kollektivsystem, og et område med store muligheter for ny byutvikling. Det er fremtidsmulighetene for Breivollområdet nederst i Groruddalen.



– I Planprogrammet har vi valgt å se på de negative bieffektene av den store trafikken, og hvordan vi kan redusere disse, sier prosjektleder Gerrit Mosebach. Bak Mosebach foreslås tunnel under Hovedbanen i forlengelse av Caspar Storms vei (se bilde nederst på neste side).

– Det er nødvendig å tenke stort og langsiktig når vi planlegger i Groruddalen, sier prosjektleder Gerrit Mosebach. – Vi har lagt opp til et strukturelt grep som favner hele dalbunnen. Vi har sett på sammenhengen mellom mulig byutvikling og ulike kollektiv- og andre transportløsninger, det vil si en samordnet areal- og transportplan. Vi ser store muligheter, samtidig som det også skal tas hensyn til fremtidig godshåndtering på en videreutviklet og effektiv terminal på nordsiden av Alna, sier han.

Vurderingene og forslagene fremkommer i Planprogram for Breivoll/Alnabruområdet, som nå ligger ute til høring.

Til tross for at godsterminalen fortsatt vil være der, sammen med mye av den øvrige næringsvirksomheten, ser planleggerne store muligheter for foretting, endring og byutvikling. Planprogrammet drøfter ulike alternative muligheter for løkk over E6, for plassering av kollektivknutepunkt i form av T-banestasjoner, og for utviklingsmuligheter på Stubberudfeltet.

– Det er nødvendig å de store transportgrebene fastlegges før vi kan gå i gang med øvrig planlegging i dalbunnen, sier Mosebach. – Det gjelder trasé og stasjoner for T-bane og veiløsninger med mulige løkk og tunneler, som også skal ivareta trafikken til og fra godsterminalen. Når dette er bestemt, ser vi store muligheter for god byutvikling med friområder, boligbygging og tilhørende service. Planprogrammet er basert på føringer gitt i Kommuneplanen 2008 - Oslo mot 2025 og i Helhetlig utviklingsplan Groruddalen, som begge er vedtatt av bystyret. Planprogrammet tar også hensyn til kommunedelplanene for Alna Miljøpark og Torg og møteplasser.

Ny T-bane i dalbunnen
Kollektivtilbudet i dalbunnen i dag er enkelte busslinjer og jernbanen. Breivoll peker seg ut som et fremtidig kollektivknutepunkt med banebasert trafikk. Forskjellige løsninger med jernbane og T-bane er vurdert.

– For T-banen ser vi for oss to hovedalternativer som vil kunne betjene Breivoll. Begge utgår fra Økern med ny Lørensving. Alternativene er Økern-Breivoll-Trosterud eller Økern-Breivoll-Furuset. Sistnevnte vil også betjene resten av dalbunnen og er den vi anbefaler. Begge løsningene kan suppleres med en egen gren mot Grorud, sier Mosebach.

Det anbefales at den nye T-banen legges under bakken, slik at den ikke legger beslag på areal som ellers kan brukes til byutvikling. Tunnel er

kostbart og det derfor blir viktig å velge riktig system og trasé.

– På Breivoll foreslås stasjonen lagt i forlengelsen av Caspar Storms vei. Øvrige stasjoner bør plasseres slik at de betjener steder der mange ferdes, som Smart Club, Alnasenteret, ny fotballstadion og Ikea, sier Mosebach. Etter hvert som deler av dalbunnen utvikles med boliger vil trafikkgrunnlaget for banen øke.

Alternative T-banesystemer som betjener Breivoll/dalbunnen

- Tverrforbindelse Økern-Trosterud
- Avgrening gjennom dalbunnen mot Grorud
- Diagonalforbindelse Økern-Furuset gjennom dalbunnen
- Avgrening mot Grorud

Enten tverrforbindelse Økern-Trosterud og avgrening gjennom dalbunnen mot Grorud eller diagonalforbindelse Økern-Furuset gjennom dalbunnen og avgrening mot Grorud. Ny T-bane kan bygges ut etappevis og etter PBE's vurdering helst gå under bakken. Løsningene bygger på Lørensvingen.



OSLOS

Løkk over E6

Veitrafikken i dalbunnen er en stor utfordring. I tillegg til E6 er det stor trafikk på øvrige veier i området, til og fra godsterminalen, de store kjøpesentrene og øvrig næringsvirksomhet. Kapasiteten ansees ikke god nok, og det arbeides nå bl.a. med planer

om direkte avkjøring fra E6 til terminalen. Denne skal fortrinnsvis gå i tunnel og bør ses i sammenheng med løkk eller tunnelling for E6.

– I Planprogrammet har vi valgt å se på de negative bieffektene av den store trafikken: støy, luftforurensning og barrieredannelsen, og hvordan vi kan redusere disse, sier Mosebach.

Både E6 og Hovedbanen lager sterke barrierer, som bare kan krysses over broer eller løkk eller gjennom underganger. Støybelastningen er stor, men kan dempes gjennom støyskjer-

mer, buffersoner eller løkk, og forurenset luft kan dreneres ved bebyggelse eller åpninger i landskapet. - Slike tiltak må imidlertid sees i sammenheng, slik at de ikke motvirker hverandre, sier Mosebach.

Forskjellige typer broer, løkk og underganger og deres fordeler/ulempes er vurdert. For E6 foreslås det forskjellige løsninger, som er uavhengige av hverandre eller kan ses i sammenheng: Løkk på strekningen langs Stubberudfeltet mellom Ytre Ringvei og Tvetenveien – alternativt samme strekning i tunnel, løkk på strekningen Ytre Ringvei-Smalvollveien (mellom Smart Club og Alnasenteret), og/eller en bro eller løkk som forbereder Brobekkveien med Ole Deviks vei.



Mulig undergang i forbindelse med Caspar Stormsvei under Hovedbanen ved Breivoll. I bakgrunnen Rodeløkkens maskinverksted.

Mulig fremtidig utvikling av Breivoll og dalbunnen, med ny T-bane under bakken. I dette alternativet går E6 i tunnel langs Stubberudfeltet. Det er tenkt høy utnyttelse ved stoppestedene Breivoll, Alnasenteret/Smart Club og nytt stadion/IKEA.

Undergang under E6 ansees som nødvendig på strekningen mellom Smalvollveien og Hovedbanen i tilknytning til gjenåpning av Alva og etablering av miljøparken. Under Hovedbanen foreslås en undergang i forlengelsen av Caspar Storms vei like etter Ole Deviks vei, og en i tilknytning til Bryn skole. En undergang her vil knytte skolen sammen med Alnavassdraget og turveiene opp mot Tveita.

Det foreslås også nye avkjøringer, fra Brobekkveien med broforbindelse over E6 til Ole Deviks vei, fra Rv 190 til Caspar Storms vei, og bro over Furusetbanen med veiforbindelse fra Tvetenveien til stoppested ved Alnasenteret/Smart Club.

I Planprogrammet er det også vurderinger og forslag blant

annet om utvikling av Stubberudfeltet, om andre delområder, om hvordan den blå-grønnstrukturen kan ivaretas, og hvordan områder kan byutvikles og bygges.

Høringsfristen for Planprogram for Breivoll/Alnabruområdet er 15. februar 2010. Dokumentet finnes på www.pbe.oslo.kommune.no. Det vil bli holdt åpne informasjonsmøter over nyttår.

BYHISTORISK SPALTE

Murbyen – en karakteristisk Oslo-bebyggelse



Grünerløkka har trebebyggelse fra 1858, men fra 1870-tallet ble det bygd leiegårder som disse. Ved Sofienbergparken ligger disse hvor også førsteetasje er bevart.



Citypassasjen er et av de mange store anlegg fra 1890-tallet, men selv på en travel ettermiddag hvor Grensen er stengt er det ikke mange gående som bruker passasjen.

Den økonomiske krisen de siste årene vil ikke være lesbar i bybildet. Annerledes var det for 110 år siden: i juni 1899 gikk firmaet Chr. Christophersen & Co på tidens største konkurs. Flere banker fulgte i raset og Kristiania-krakket var et faktum.

En svært liberal utlånspolitikk hadde medvirket til et glødende eiendomsmarked i byen, og det ble satt varige spor.

Kristiania-krakket satte punktum for den markedsstyrte byggingen som hadde preget siste halvdel av 1800-tallet, da befolkningen vokste enormt. Den ble 10-doblet på 60 år, og nådde 228 000 i 1900. De bygningsmessige følgene av utviklingen preger fremdeles indre by. Det kalles murbyen.

Murbyen består av bygninger murt opp av tegl, som ble produsert mange steder i byen. Etasjeskiller og takkonstruksjoner er av tre. Bygningene er vanligvis pusset utvendig. Gatefasader har utsmykning med gipselementer eller profiler trukket i puss over utmuringer i teglkonstruksjonen. Denne delen av murerhåndverket

er langt på vei gått i glemmeboka, det samme gjelder kunnskapen om hvordan arkitekter og håndverkere arbeidet med utformingen.

De første leiegårdene ble bygd på 1840-tallet, for borgere som flyttet ut på Slottsveien (Karl Johans gate) og kvartalene bak. Byggingen av Slottet og industriveksten langs Akerselva er de viktigste faktorene for delingen av byen med arbeiderklasse i øst og borgerskap i vest. Det ble synlig på 1850-tallet, da det gamle Christiania – Kvadraturen – endret karakter og fikk preg av forretningsstrøk. Dette ble forsterket av en storbrann i 1858 og byutvidelse året etter. Noen egentlig planlegging fant ikke sted, men bygningsloven foreskrev at nye kvartaler skulle ha rette gater med brutte hjørner.

Gatenettet ble lagt mellom de gamle veiene ut av byen – Storgata, Møllergata, Ullevålsveien og Pilestredet, uten tanke på forbindelser på tvers. I 1860-åra forsvant vannpostene i de gamle gatene, byen fikk trykkvann og det kunne bygges i 3 eller 4 etasjer.

Byen vokste kraftig i utbredelse. Velstående borgere ville gjerne bo spredt slik de var vant til fra livet ute på løkkene om sommeren. Homansbyen gror fram som det første villaområdet i Norden. Men kommunen var best tjent med en tett utbygging – utgiftene måtte holdes nede, gateopparbeidelse, vann-, gass- og avløpssystem var kostbart, det skulle bygges skoler og kirker og ordnes brann- og politivesen.

1870-tallet ble leiegårds-spekulantenes første glanstid.

Markedet for eiendom og særlig boligproduksjon var stort. Nye kreditt-systemer gjorde det mulig å låne penger, og forventning om framtidig avkastning ble styrende for utviklingen. Byggeaktiviteten var mer bestemt av lånemarkedet enn av boligbehovet, og det ble det først og fremst bygd for sikre betalere. Etterspørselen etter leiligheter for byens bemidlede var alltid dekket, mens det aldri ble nok små leiligheter for arbeiderklassen. Den integreres likevel i byfelleskapet rundt 1875 når Grünerløkka bygges ut.

Grünerløkka er enestående som en stor og planlagt byutvidelse. Parker og plasser inngår sammen med kirke og skole innen et nord-sør-orientert gatenett mellom Akerselva og Torshovbekken – som snart ble lagt i rør. De store kvartalene ga plass til bakgårdsbebyggelse som kunne romme både verksteder og industri, men også enda flere leiegårder, og selvsagt staller og doer. Stedvis ble de store kvar-

talene delt i to for å få flere meter gatefasade, for mot slutten av 1800-tallet ble dette foretrukket framfor boliger i gårdsrommene. 1- og 2-romsleiligheter var det vanligste øst i byen, et snitt på ca 30 m².

Vest i byen var det større boliger, 200 m² var ikke uvanlig. Stuer og oppholdsrom ligger alltid ut mot fasaden, uten hensyn til himmelretning og sol. Store leiligheter strekker bygningen i L- eller U-form innover i kvartalet, med private funksjoner som soverom og rom for tjenestepiken innerst mot bakgården. Boformen er innrettet på representative funksjoner, flotte trappeoppganger tar i mot den besøkende, og forhagen er som en utvidelse av fasadens utsmykning. Da Bygdøy allé ble anlagt i 1890 fantes det knapt kvartalsbebyggelse vest for Slottsparken, men nå kom leiegårdene for fullt, og her fortsatte byggingen også etter krakket med luksuriøse gårder i jugendstil.

byblikk informasjonsavis

Utgitt av Plan- og bygningsetaten,
Oslo kommune

Nr. 3 – desember 2009

Ansvarlig redaktør:
Informasjonssjef Dagny
Gärtner Hovig

Konsept: Enzo Finger Design AS
Tekst og layout: Millimeterpress
Foto: Millimeterpress /
Plan- og bygningsetaten
Trykk: Mediatrykk, Bergen

Ris, ros eller spørsmål?
Kontakt redaksjonen på
info@pbe.oslo.kommune.no

www.pbe.oslo.kommune.no

Hvor finnes informasjon – og om hva?

Vil du vite mer om en sak du har lest om i avisen?
Vil du se en sak som ligger ute til offentlig ettersyn?
Trenger du mer informasjon fordi du skal bygge? Er du interessert i hva som foregår på en tomt i nabolaget? Eller hva som foreligger av planer i bydelen? Skal du seksjonere eller dele? Trenger du kart?



Plan- og
bygningsetaten

Besøk Plan- og bygningsetatens nettsted,
www.pbe.oslo.kommune.no, hvor det er
mulighet til:

- å følge med på plansaker som ligger ute til offentlig høring eller er vedtatt. For de fleste høringssakene er hele saksframstillingen tilgjengelig på nettsiden
- å bruke etatens bestillingstjeneste, hvor kart og eiendomsinformasjon kan bestilles
- å søke i etatens elektroniske arkiv, og kunne få oversikt over dokumenter og utviklingen i plan- og byggesaker
- å hente ut informasjon og søknadsskjemaer for byggesaker, delesøknad og seksjonering
- lese nyheter og få mye annen generell informasjon om byutviklingen.

Besøk Kundesenteret i Vahls gt. 1
(åpent man.–ons. og fre. 09.00–15.00,
tors. 12.00–18.00).

Her får du informasjon, hjelp og veiledning om alle etatens tjenester. Du får svar på alle spørsmål om kart-, plan- og byggesaker, søknadsskjema med veiledning og råd om søknader og saksbehandling. Du kan få innsyn i saksdokumenter og kjøpe kart, byggetegninger og eiendomsopplysninger. Enkle byggesøknader kan behandles over disk, dvs. mens du venter. Kundesenteret har en veiledningstelefon, 23 49 10 00.

For øvrig informasjon, kontakt Enhet for
Informasjon og samfunnskontakt,
23 49 12 78/79/80/83.