Oslo Havn KF

Estetisk veileder Sydhavna

Mai 2010

ESTETISK VEILEDER SYDHAVNA

Ansvarlig utgiver: Oslo Havn KF (HAV)

Prosjektgruppe HAV: Bente Lie
Inger Margrethe Evensen
Anne Trine Hoel

Tekst og utforming: Niels Torp as arkitekter mnal
Johan Kahrs (prosjektleder)
Niels A. Torp
Erik Portillo Svensson
Maria Brandseth
Kjetil Riegel

Gullik Gulliksen AS Landskapsarkitekter mnla
Kjetil Espedal
Johanna Göransson

Mette L'orange, arkitekt og billedkunstner

For- og baksidebilde: Ortofoto fra PBE, Oslo Kommune
Publisert: Mai 2010

1) Flyfoto av Sydhavna med Oslo i bakgrunn.

FORORD

I 2006 ble det utarbeidet forslag til reguleringsplan og illustrasjonsplan for Sydhavna. I den forbindelse ble det utarbeidet en estetisk veileder del 1, som angir de overordnede fysiske rammene for framtidig utvikling. Foreliggende dokument utgjør estetisk veileder del 2, og angir mer detaljerte føringer for utformingen av arealene. Veilederen vil også danne grunnlag for tilhørende tiltaks- og handlingsplaner.

Formålet med estetisk veileder del 2 er å skape en samlet beskrivelse som henvender seg til de aktørene som deltar i transformasjonen av Sydhavna. Sydhavna utvikler seg i et raskt tempo og det er viktig å sikre en høy standard som tilgodeser Oslo Havn KFs kvalitets- og driftskrav. Den estetiske veilederen gir retningslinjer for videre utvikling av Sydhavna, med hensyn til organisering og strukturering av eksisterende bygninger og elementer, etablering av ny bygningsmasse, veier, bygningsstruktur, grønnstruktur, belysning og fargebruk.

Bystyret har bestemt at all havnevirksomhet i Oslo, med unntak av ferger og cruiseskip, skal samles i Sydhavna. Driften i Sydhavna skal etter planen komprimeres ytterligere, og containerterminalene skal samles på Sjursøya. På Kongshavn skal det etableres en energisentral basert på sjøvarme mot byutviklingsområdet på Grønlikaia.

Reguleringsplan for Sydhavna, som definerer grensene for havna, ble vedtatt august 2009. Helhetlig plan for Sydhavna ble påbegynt våren 2008. En handlingsplan for estetisk veileder del 2 vil bli utarbeidet som en del av helhetlig plan.

INNHOLD

FORORD 3
INNHOLD 5
SAMMENDRAG 6
RETNINGSLINJER 9

A INNLEDENDE KAPITLER 15
1 KONSEPT 17
1.1 BAKGRUNN 20
1.2 NÅVÆRENDE SITUASJON 21
1.3 GENERELLE VURDERINGER 23

B STEDENE 27
2 ATKOMSTAKSEN 29
2.1 FUNKSJONER 29
2.2 VEISYSTEMET 31
2.3 RYGGRADEN 33
2.4 PORTER 36
2.5 BYGNINGSMASSEN 37

3 TERMINALENE 39
3.1 KARAKTER 40
3.2 BYGNINGSMASSEN 41
3.3 “INSTALLASJONER” 42
3.4 GJERDER 42
3.5 KAIFRONT 43
3.6 DEKKENE 45

4 BUFFERSONER 47

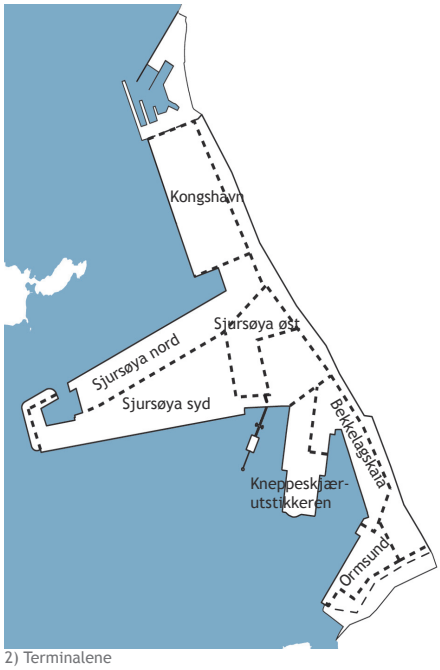
5 UTSIKTSGALLERI & UTSIKTSPUNKT 53
5.1 UTSIKTSGALLERI 53
5.2 UTSIKTSPUNKT 55

C STRUKTUR 57
6 VEISTRUKTUR 59
7 BYGNINGSTRUKTUR 61
8 GRØNTSTRUKTUR 65
9 BELYSNINGSSTRUKTUR 67
10 FARGESTRUKTUR 69
11 MOBILE STRUKTURER 83
12 GRAFISK PROFIL 85

D TRANSFORMASJON 87
13 UTBYGGING OG TIDSPERSPEKTIV 89
13.1 KONKLUSJON 91

§ REFERANSER 92
§ VEDLEGG 94

SAMMENDRAG



2) Terminalene

Sydhavna omfatter 7 terminalområder: containerhåndtering på Kongshavn, tørrbulk på Sjursøya nord, containerterminal på Sjursøya syd, våtbulk på Sjursøya øst, ro/ro og stykkgods på Kneppeskjærutstikkeren, bilimport på Bekkelagskaia, og en fleksibel terminal for ro/ro og diverse skipsanløp på Ormsund.

Estetisk veileder har som hovedtese at estetikken skal forankres i logistikken, havnevirksomheten skal eksponeres for byens befolkning og ikke skjules, og at byens befolkning generelt synes at havnas virksomhet med sin dynamikk er spennende. Logistikken baseres på flyplasslogistikk, med enkle, synlige mønstre.

Veilederen er basert på 7 hovedpunkter:

1. Alle betjenende funksjoner legges til havneveien/atkomstaksen. Alle terminalportene lokaliseres også direkte til denne.
2. De ulike terminalene håndterer forskjellige varegrupper og har ulike lasteprinsipper. Terminalenes ulike karakter med basis i dette rendyrkes.
3. Bebyggelsen får karakter av lette, temporære konstruksjoner og installasjoner. Siloene betraktes også som installasjoner.
4. Det skapes siktlinjer fra det bakenforliggende landskapet og for trafikanter på E18 ut gjennom bebyggelsen til fjorden og øyene.
5. Det etableres et utsiktsgalleri langs Mosseveiens ytterkant, slik at myke trafikanter kan beskue havnevirksomheten herfra, og slik at man får utsyn over fjorden og byen fra en av de viktigste turistinnfartene til Oslo.
6. Buffersonene i nord og syd utformes som maritime overgangssoner med supplerende havnevirksomhet. Buffersonene innfatter og definerer havna.
7. På lang sikt fylles moloen ut på nordvestre side av Sjursøya, og benyttes i sin helhet til containerterminal. Havnevirksomheten komprimeres og effektiviseres ytterligere innenfor sine definerte grenser.

Enkelte elementer i oppbyggingen av Sydhavnas bygningsmasse og logistikkbevegelser vil være mer fremtredende enn andre elementer. Vi har kalt disse “strukturerende elementer”. Med det menes at disse elementene i særlig grad kan være med på å definere den synlige rammen for Sydhavnas visuelle profil, og de kan inndeles i to hovedgrupper: linjer og flater. Veier skaper linjer i havnelandskapet, bygningsmasse og grøntdrag kan understreke linjer langs veier, men de kan også skape flater i form av tak, grøntområder og vegger. Belysning og fargesetting kan være med på å understreke både linjer og flater.

Atkomsten til alle terminalene bør samles i en stram hovedakse. Terminalportene og flest mulig av de betjenende funksjonene bør lokaliseres til denne aksen, slik at den øvrige havneflaten primært brukes til losse- og lastefunksjoner. Terminalportene bør utformes med en ensartet visuell profil, med en klar grafisk profil på all skilting.

Skråningen mot E18 med støttemurer i ulik utførelse, danner sammen med atkomst-

aksen en ”ryggrad” i Sydhavna, og beplantning og belysning bør understreke denne visuelt viktige skråningen.

Terminalene består i dag av ulik bygningsmasse, forskjellig laste- og losseutstyr, tilfeldige gjerder, ulike kaifronter og dekkeflater. Mesteparten av losseutstyret og enkelte av bygningene fremstår med karakter av å være ”installasjoner”. Den enkelte terminals karakter bør forsterkes og rendyrkes med basis i terminalens særegne godstype (tørrbulk, våtbulk, containere, stykkgods etc).

Av buffersoner er det kun den i syd med den grønne skjermvegetasjonen mot boligområdet på Ormsund som eksisterer i dag. Det skal etableres nye buffersoner ved Alnas utløp i nord og ytterst på Sjursøya i vest. Mot byutviklingsområdet ved Alnas utløp bør det primært etableres en aktiv ”arbeidshavn” åpen for allmennheten, og det vil bli etablert en sentral for fjernvarme og -kjøling basert på sjøvarmepumper. Buffersonen ytterst på Sjursøya bør ikke skjule havnevirksomheten, men heller gjenspeile havnas maritime og industrielle karakter for båtfolket. Ved utvidelsen av buffersonen på Ormsund bør formålet som rekreasjonsareal vektlegges.

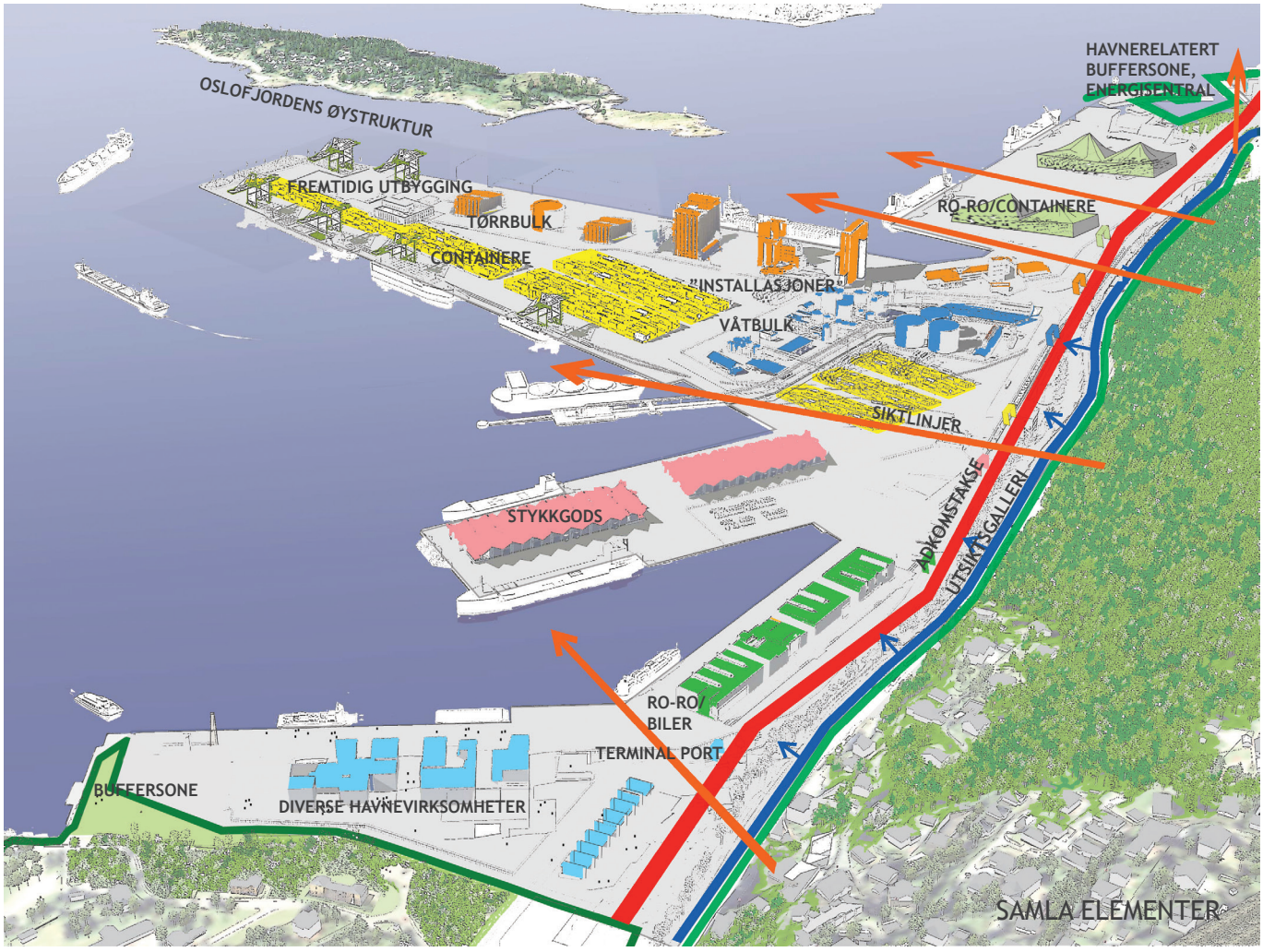
Langs E18/Mosseveien bør det etableres en gang- og sykkelvei som fungerer som utsiktsgalleri for myke trafikanter, hvor man kan få et godt overblikk over havnas aktiviteter. Den antakelig mest trafikkerte turistveien i Norge bør også få utsyn over havna, fjorden og byen, ved at betongrekkverket erstattes av stålrør og glass der det er viktige siktlinjer. Det er også en tanke at det etableres enkelte utsikts-punkter med havneinformasjon ved naturlige stopp i Ekebergskråningen.

Stram linjeføring av veier er viktig siden de danner nerve i oppbygging og organisering av bygningsmasse og øvrige elementer. Kjøremønsteret på terminalene bør også strammes opp, med klar oppmerking som skiller kjøring med tungt losse- og laste-utstyr, biltrafikk og fotgjengere.

Bygningsmassen bør plasseres i samme retning som den geologiske retning på øyene i fjordbassenget. Større bygningsmasse på tvers av dette bør brytes opp i segmenter. Nye oljetanker bør komponeres i klynger. Småskala-elementer bør gis en samlende fargeholdning, og bør struktureres som en helhet. Mobile elementer bør organiseres like stramt som øvrig, fast struktur.

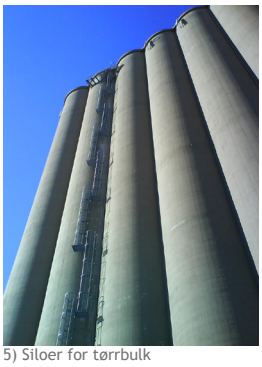
Grønne innslag bør struktureres som en lineær akse langs atkomstvei og i skråningen, som sekvenser i akser på tvers av denne, og som slør i buffersoner.

Belysning bør plasseres i ulike nivåer etter funksjon og skala, som arbeidslys i lineære rekker langs veier, kaikanter og på kaiflater, som effektbelysning på takflater, skråning og bygningsmasse, og for å understreke enkelte elementer som kraner etc. Det anbefales et lyskunstprosjekt av internasjonal karakter.



3) De viktigste elementene i veilederen

4) Kongshavn mot Sjursøya


5) Siloer for tørrbulk

6) Tørrbulk i sekker og på transportbånd til siloer

7) Kontraster i skala

Fargesetting er et viktig strukturerende element som kan gjennomføres uten store endringer. Fargebruken kan være kraftigere i bunnsjiktet, der containere etc. danner en horisontal linje i fjernvirkning, men bør ha et mer atmosfærisk uttrykk på høye installasjoner som siloer. Perforerte metallplater, strekkmetall eller nett kan underbygge et atmosfærisk, skiftende uttrykk.

Sydhavna er i en transformasjonsprosess. Det bør skapes mest mulig fleksibilitet i terminalene i form av lett og demonterbar bygningsstruktur, særlig i overgangssonene mellom de ulike terminalene. Arealeffektiviteten i terminalene må økes, og mulig utbyggingspotensial kartlegges og innlemmes i langsiktig planarbeid. Handlingsplaner bør utarbeides med målsetting på kort, mellomlang og lang sikt.

RETNINGSLINJER

RETNINGSLINJER FOR ATKOMSTAKSE

Rampen fra E18/Mosseveien ned til havna bør fremstå med klar karakter og være en lett og luftig konstruksjon i landskapsrommet.

Havneveien/atkomstaksen bør utformes med et helhetlig uttrykk og en ensartet profil på hele veistrekningen.

Portene til terminalområdene bør samles langs atkomstaksen, slik at all informasjon og alle funksjoner knyttet til disse sentrale punktene blir direkte relatert til aksen og synlig lesbar fra denne.

Alle "betjenende funksjoner" bør lokaliseres langs atkomstaksen. Arealkrevende bygningsmasse med "betjenende funksjoner" som bilverksted, eller passive funksjoner som parkering for ansatte, bør plasseres utenfor terminalområdene, om mulig i eventuelle ledige fjellhaller.

Skråning og forstøtningsmur under E18/Østfoldbanen bør bearbeides, slik at det skapes et helhetlig uttrykk i samspill med havneveien.

Beplantning og belysning langs havneveien bør understreke veiens horisontalitet og retningsstruktur. Skråning og mur bør beplantes med klatreplanter, stauder eller busker, og den vertikale grønne flaten bør lyssettes.

RETNINGSLINJER FOR TERMINALER

Bygningsmassen på de ulike terminalene bør rendyrkes i forhold til lastefunksjon og varetype: lagerhaller, tørrbulk, våtbulk, containerstabler/kraner, bilhus etc. Ved utforming av ny bebyggelse bør bygningens funksjon synliggjøres. Ny bebyggelse bør få karakter av installasjoner mer enn tradisjonelle bygninger.

Gjerdene som avgrenser terminalene bør være ensartet i utforming og fargebruk, for å skape et homogent område. Gjerder med lavere sikkerhetskrav kan tilføres sekundære elementer som klatreplanter.

Kaifront og elementer langs kaifronten bør ha en enhetlig profil. De etablerte gule kantelementene med pullere og kaifrontlist bør følge hele Sydhavnas kaifront. Leidere langs kaifronten bør ha samme farge som de gule pullerene og kaifrontlisten. Fendere bør ha samme farge over hele området, men med en mer diskret gråtone.

Kaiflaten bør ha enhetlig profil, med samme type belegningsstein og samme farge på asfalt over hele havneområdet. En fargeskala i mørk grå vil være gunstig.

RETNINGSLINJER FOR BUFFERSONER

Ved Alnas utløp i nord bør buffersonen utformes som en maritim og grønn overgangssone. Det bør tilrettelegges for funksjoner som kan være åpne for allmennheten. Buffersonen må fremstå som en helhet, selv om elveutløpet deler området i to. Det anbefales at varme-/kjølesentralen fungerer som en del av buffersonen gjennom at byggets tak gjøres offentlig tilgjengelig.

På Ormsund mot syd bør buffersonen utformes som et mest mulig aktivt rekreasjonsområde. Det bør gjøres rom for maritime fritidsaktiviteter, så som kajakkutsetting og fiskemuligheter fra brygge.

Ytterst på Sjursøya bør buffersonen utformes som en landskapsflate som ikke skjuler havnevirksomheten. Buffersonen bør ikke skjule havna fra sjøsiden, og området bør ikke gjenplantes.

Utformingen av overgangssonen mellom de ulike buffersonene og terminalene, og eventuell beplantning i disse områdene, bør underbygge lesbarhet og sammenheng mellom havna og tilstøtende bydel/landskap.

Det bør ikke etableres næringsvirksomhet i buffersonene.

RETNINGSLINJER FOR UTSIKTSGALLERI

Det bør etableres et utsiktsgalleri langs E18/Mosseveiens ytterkant, slik at myke trafikanter kan beskue havnevirksomheten herfra. Utsiktsgalleriet bør etableres som en lett, påhengt konstruksjon, litt nedsenket i forhold til veibanen, og i tråd med “installasjonenes” karakter.

Utsiktsgalleriet, Østfoldbanen og havna bør sikres mot biltrafikken på E18/Mosseveien med en åpen stålkonstruksjon, slik at utsikt for bilister/turister kan forbedres i forhold til dagens situasjon. Der det er nærføring til strømførende kjøreledninger på Østfoldbanen, bør sikringen av utsiktsgalleriet utføres med glass, slik at den visuelle kontakten med havna og fjordbassenget opprettholdes.

Det bør legges opp til en hurtigbane for syklister og et eget gangfelt som knytter seg opp mot eksisterende vegnett. Det anbefales at det etableres en visuell åpen støyskjerm mellom E18/Mosseveien og utsiktsgalleriet. Der det ikke er tett støyskjerm bør det etableres en grønn rabatt som skiller syklistene fra biltrafikk.

Det bør tilstrebes at utsiktsgalleriet sekundært også blir et utfluktsmål hvor en kan iaktta havnevirksomheten. Det bør etableres informasjons- og møtepunkter som inviterer til å sitte, stoppe, se og lære langs galleriet.

Det bør vurderes å etablere utsiktspunkter langs Ekebergåsen og Kongsveien. Det er viktig at utformingen av utsiktspunkter tar vare på den grønnkledde åsen, og forholder seg til strukturen i landskapet, samtidig som det tør ”å stikke seg ut” og ta plass i landskapsrommet. Informasjonspunkter bør fokusere på havna og øyene i fjordbassenget.

RETNINGSLINJER FOR VEISTRUKTUR

Atkomstaksen/havneveien bør ha så rett linjeføring som mulig, med sekvenser av rette strekninger og klare overgangskurver mellom disse.

Tverrakser inn til terminalene bør plasseres lineært på atkomstaksen. Der tverraksene til terminalene og innkjøring til fjellhaller krysser atkomstaksen, bør dette markeres med et annet belegg i veibanen.

Bevegelsesmønstre for all trafikk på terminalområdene bør i størst mulig grad følge definerte traséer, og kjøretraséer bør merkes. “Flyplass-logistikk” bør legges til grunn.

RETNINGSLINJER FOR BYGNINGSSTRUKTUR

Portbygningene bør utformes som klart lesbare elementer langs atkomstaksen, med klare fellestrekk i materialbruk og fargesetting. Øvrig bygningsmasse bør i uttrykk underordne seg portbygningenes signaleffekt.

Bygningsmassen på havna bør organiseres med samme retningsstruktur som den karakteristiske geologiske retningsstrukturen på øylandskapet i fjordbassenget. Større bygningsmasse på tvers av øylandskapets retningsstruktur bør primært deles opp i mindre enheter, alternativt bør bygningsmassen utformes med en formmessig oppdeling.

Ny bebyggelse på Kongshavn bør dreies 90 ° i forhold til dagens skur, slik at siktlinjene mot fjorden gjenskapes.

Ny bebyggelse i tørrbulkterminalen på Sjursøya nord bør utformes med mellomrom mellom bygningene slik at siktlinjer fra sentrum mot Ormsund ivaretas, og slik at det ikke dannes en tett mur mot sentrum/Akershus festning.

Nye oljetanker på våtbulkterminalen bør komponeres i bevisste klynger der dette er funksjonelt gjennomførbart.

Bebyggelsen i buffersonene bør tilpasses bebyggelsen i tilstøtende områder, men bør beholde den industrielle karakteren av havn. Buffersonene bør betraktes som aktive overgangssoner, som ikke tilslører det faktum at Sydhavna ligger her.

RETNINGSLINJER FOR GRØNTSTRUKTUR

Grøntstrukturen langs “ryggraden” (havneveien og forstøtningsmuren mot E18), bør prioriteres som det viktigste grønne elementet i Sydhavna.

Grøntstruktur langs havneveien bør utføres i klare sekvenser som bygger opp under retningsstruktur for vei, bygningsmasse, siktlinjer, og andre retningsgivende elementer. Beplantning bør utføres med en søyleformet type trær, som understreker veiens horisontalitet og retning, og som står i kontrast til den vertikale flaten langs forstøtningsmuren.

Skråning og mur bør beplantes med klatreplanter, stauder eller busker. Wire for klatreplanter festet i betongveggen bør vurderes som et skulpturelt element.

I buffersonene bør grøntstrukturen tilpasse seg et parkmessig uttrykk som “et slør” mot de tilliggende bydelene. Grøntstruktur i buffersonene bør gjenspeile rytmen som blir brukt langs “ryggraden”, slik at grøntområdene leses med en klar sammenheng på tross av ulik plassering og funksjon. Grøntstruktur i buffersonene bør også etablere en sammenheng til de tilstøtende bydelenes grøntområder.

RETNINGSLINJER FOR BELYSNINGSSTRUKTUR

Belysning bør struktureres i samsvar med funksjon og de belyste elementenes skala.

De store lysmastene langs kaikantene og på kaiflaten bør struktureres i rekker som underbygger containerstablenes retning, bygningsstrukturen og kaikanten.

Veibelysningen bør understreke og stramme opp veienes retningsstruktur i samvirke med bygningsstruktur og grøntstruktur.

Det bør vurderes effektbelysning av objekter som containerkraner og rørgater, store bygningselementer som siloer og tanker og store flater som tak og skråningen mot E18.

Stemningsbelysning bør underordne seg elementet som skal fremheves.

Det bør utarbeides et eget dokument som omhandler prinsippene for belysningsstruktur, som en utvidet del av estetisk veileder.

Det anbefales et lyskunstprosjekt av internasjonal karakter relatert til installasjonene.

RETNINGSLINJER FOR FARGESTRUKTUR

Det bør spilles på en atmosfærisk karakter i fargebruken på de høye innstallasjonene, eventuelt kan det brukes materialer som strekkmetall og perforerte plater, som uttrykker noe av det samme. Det bør unngås sterke farger i høyden.

I nedre sjikt vil klare gulfarger, enkelte grønnfarger og eventuelt klar rød skille seg ut mot eksisterende omgivelser og stå i fin kontrast til de mer dempede siloene.

Terminalportene bør benytte seg av denne fargeskalaen for å skille seg klart ut. Alle terminalportene bør ha samme farge, eller nyanser av en farge. Fargeanalysen viser at gule toner opptrer sjelden, og gule toner vil derfor være et bra alternativ.

Havneskur og lavere bygg anbefales malt i en gråtoneskala der man varierer lysmørkhets-graden. Mindre partier kan få kontrastfarger for eventuelt å markere funksjon, logo mm.

RETNINGSLINJER FOR MOBILE STRUKTURER

Bevegelige elementer bør fargesettes og karakteriseres i forhold til hvor synlige de er i havneområdet, slik at det skapes klarhet uten at fargebruk/uttrykk blir forstyrrende.

Flyttbare elementer bør organiseres mye strammere enn i dag. På containerterminaler og containerdepoter bør alle containere stables parallelt med kaifronten.

Områdeavgrensning og stablemønster for utelagring av salt, gjødsel, bygningsmaterialer, biler etc, bør defineres klart.

RETNINGSLINJER FOR GRAFISK PROFIL

All skilting og informasjon bør ha samme grafiske profil. På skiltene bør det brukes både tekst og symboler.

Skilting som viser forklarende kart eller lignende over hele området, bør repeteres gjennom hele Sydhavna der det er naturlig. Viktig informasjon bør også markeres direkte på havneflaten.

For veimerking vil det være en fordel å bruke to farger; hvitt og gult.

Benker og annen møblering bør ha en enhetlig karakter i form og fargebruk.

Småskalaelementer bør gis en bevisst, samlende fargeholdning, og bør strukturer-eres som en helhet. Alle elementer som lyktestolper, skiltsøyler, pullerter etc bør registreres på en helhetlig illustrasjonsplan, slik at elementene kan samordnes og bygge opp om en samlet grafisk profil.

RETNINGSLINJER FOR TRANSFORMASJON

Det bør skapes størst mulig fleksibilitet i hele havneområdet.

Bebyggelse og infrastruktur bør ikke plasseres langs gjerdene som avgrenser terminalene.

Terminalporter bør plasseres med en viss avstand, slik at ekspansjon og endring er mulig.

Hver gang det gjøres en endring av bebyggelse eller infrastruktur på havneflaten, bør en samtidig forsøke å intensivere arealutnyttelsen.

Strukturerende elementer som bør utføres på kort sikt, vil være relatert til ved-likeholdsprogrammer med hyppig frekvens, som maling av bygninger. Skilting og tilsvarende begrensede aktiviteter, samt beplantning og belysning langs de deler av atkomstaksen og tverraksene som vil forbli permanente, bør gjennomføres i en tidlig fase.

A..... INNLEDENDE KAPITLER

8) Boliger og havn, ulike aktiviteter og skala

9) Nyere skip og bebyggelse på Kneppeskjærutstikkeren

10) Kneppeskjærutstikkeren - Sjursøya - Kongshavn

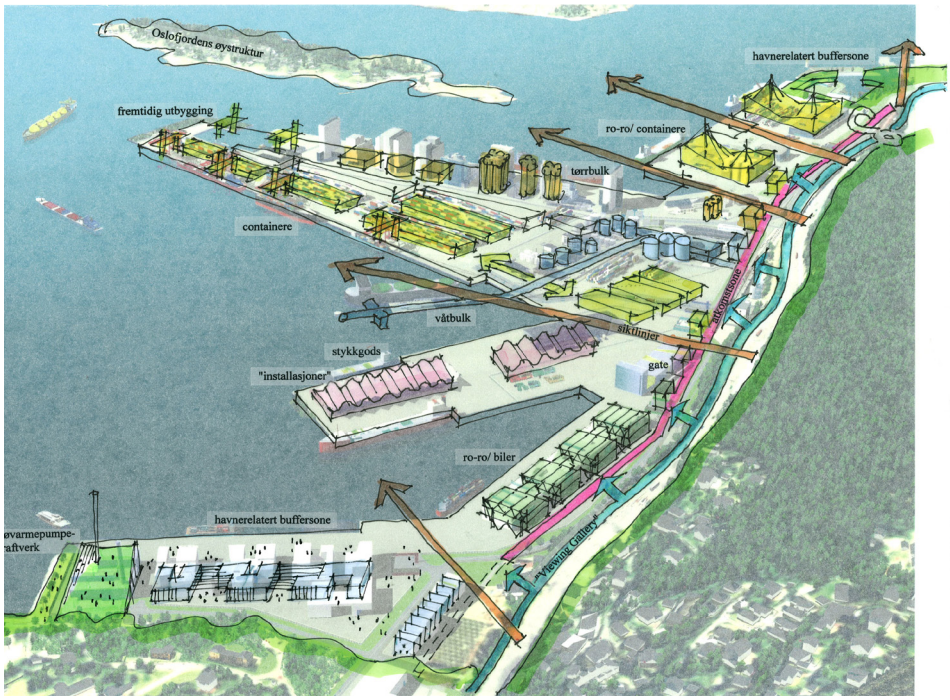
1 KONSEPT

STRUKTURERT OG KOMPRIMERT,

FUNKSJONELL OG VISUELL,

INTEGRERT OG AKSEPTERT

SYDHAVNA, EN BYDEL I OSLO



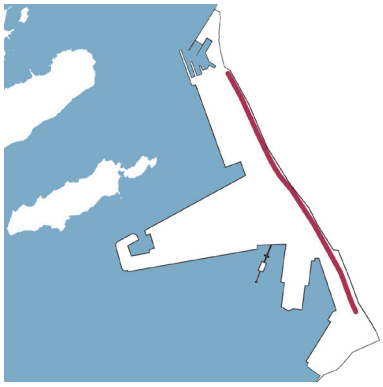
De viktigste elementene i veilederen- konseptskisse

GENERELT Det bør tilstrebes å synliggjøre Sydhavnas ulike funksjonelle sammenhenger, og med det gjøre havnas logistikk forståelig for publikum.

Havnevirksomheten bør ikke gjemmes bort bak "grønne skjermer", men organiseres og markeres slik at havnefunksjonenes iboende "skjønnhet" og enkle logistikk fremheves. Prinsippene for "flyplass-logistikk" bør legges til grunn for strukture-ringen.

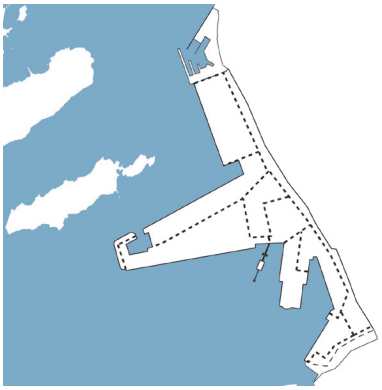
"Havneestetikk" kan ikke direkte sammenlignes med vanlig byplanestetikk, men et likhetspunkt vil være at når publikum forstår den funksjonelle sammenhengen, vil de i større grad kunne akseptere og like dens uttrykk. Det legges til grunn at byens befolkning generelt synes havnas virksomhet er spennende, med sin iboende dynamikk og sitt omskiftelige uttrykk.

KONSEPT Følgende hovedprinsipper danner grunnlag for estetisk veileder og helhetsplan for Sydhavna:



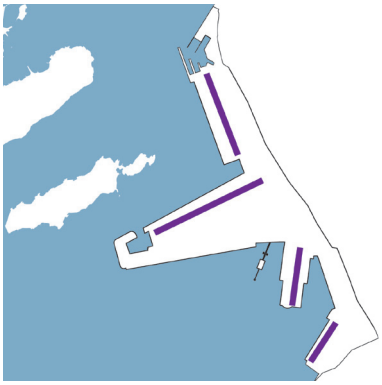
1) ETABLERE EN BETJENENDE MATELINJE

Havna betjenes internt fra en nord/sydgående atkomstakse med havnevei og jernbanespor. Alle portene til havneterminalene plasseres synlig langs denne aksen, og de enkelte terminaler får direkte atkomst fra atkomstaksen. Logistikken bør i størst mulig grad baseres på "flyplass-logistikk", der det er klare sonedelinger mellom primærfunksjoner (laste- og lossevirksomhet), og betjenende funksjoner (servicevirksomhet for å *drifte* terminalene), og der alle bevegelser følger bestemte mønstre og hierarkier. Funksjonene i de enkelte terminalene bør i størst mulig grad inneholde funksjoner knyttet til lasting og lossing, mens alle betjenende funksjoner i prinsipp legges til atkomstaksen.



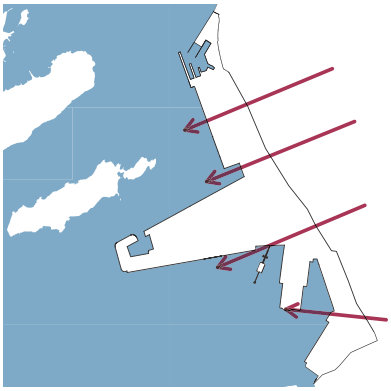
2) ETABLERE TEMATISK OPPBYGGING AV HAVNA

Bebyggelsen organiseres i grupper basert på funksjon, i samsvar med terminalavgrensningene: containere, lo-lo (lift on/lift off) og ro-ro (roll on/roll off), tørrbulk (korn, gjødsel, sement, salt) inklusive jernprodukter, containerterminal, våtbulk (olje og bensin), stykkgods, og bilimport. Terminalenes ulike karakter, med basis i de ulike varegruppene og laste- og losseutstyr for disse, rendyrkes.



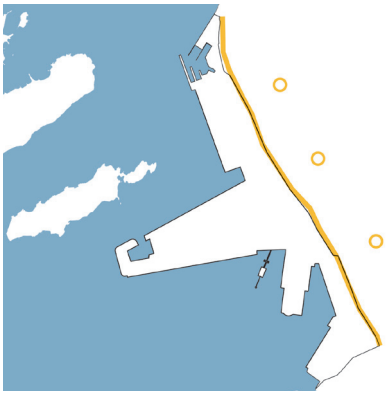
3) SKAPE INSTALLASJONER

Bebyggelsen får karakter av konstruksjoner og installasjoner mer enn tradisjonelle bygninger. Siloene betraktes også som "installasjoner", og fargebehandles slik at dette blir fremtredende. Installasjonene vil gi uttrykk for havnas dynamikk, fleksibilitet og skiftende karakter. Installasjonene bør i størst mulig grad uttrykke funksjon slik for eksempel utformingen av en kran klart uttrykker dens funksjon.



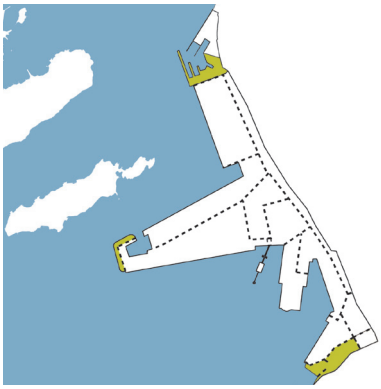
4) SKAPE SIKTLINJER

Det etableres siktlinjer fra det bakenforliggende landskapet og for passerende trafikanter på E18 ut gjennom bebyggelsen til fjorden og øyene. "Installasjonene" deles opp i passelige segmenter, slik det er krav om at byen deles opp i kvartaler, men basert på havnas skala. Havnefront og bebyggelsesstruktur rettes i størst mulig grad etter øyenes karakteristiske retningsstruktur i fjordbassenget, og havnas landskapsform integreres i det bestående landskapsrommet.



5) SKAPE UTSIKTSPUNKTER

Det etableres et utsiktsgalleri langs E18/Mosseveiens kant, slik at myke trafikanter kan beskue havnevirksomheten herfra. Utsiktsgalleriet kan etableres som en lett, påhengt konstruksjon, i tråd med "installasjonenes" karakter. Utsiktsgalleriet vil erstatte gang- og sykkelvei nede på havneflaten, der publikum vil være innestengt i et lite attraktivt område mellom en fjellskrent, jernbanespor og gjerder. Sikkerhetsmessig vil det være en fordel at myke trafikanter trekkes vekk fra havneområdet. Utsiktsgalleriet vil gi utsyn over havna for daglige pendlere og trafikanter, og det vil gi et interessant førsteinntrykk for turister, der havna bretter seg ut i overgangen til byen i det en runder pynten under Sjømannsskolen.

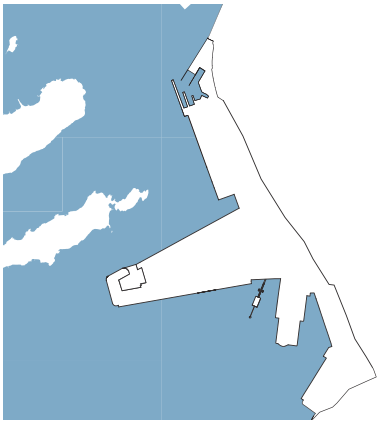


6) SKAPE GRØNNE OVERGANGSSONER

Buffersonene i nord og sør bør utformes som maritime og grønne overgangssoner mellom havna og øvrig bebyggelse. Det bør i størst mulig grad tilrettelegges for funksjoner som kan være åpne for publikum.

Buffersonene innfatter og definerer havna. De utgjør overgangssonene mellom havn og Fjordby/landskap, og danner et bindeledd og en formidling mellom tilstøtende byområder og industrihavna.

Overgangssonene mellom de ulike havnefrontene/terminalene og eventuell beplantningsstruktur i havneområdet bør underbygge lesbarhet og sammenheng mellom havna og øyenes geologiske retningsstruktur i fjordbassenget.



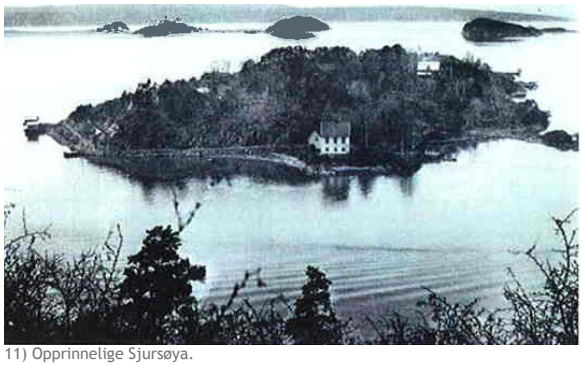
7) EKSPANDERE SJURSØYAS AREAL

På lang sikt bør Sjursøya utnyttes i sin helhet til våt- og tørrbulk, samt containerterminal. Bukta ved Sjursøymoloen fylles igjen ved behov for mer areal, og tilsvarende kan Sjursøya forlenges vestover eller rettes ut i syd lik øyenes retning i havnebassenget, ved fremtidig behov.

Nærliggende konsekvenser: Nye virksomheter og ny bebyggelse bør plasseres i forhold til en langsiktig, helhetlig plan. På lang sikt bør ny garasje for havnevesenets kjøretøyer ikke plasseres i det beste "produksjonsområdet" ytterst på Sjursøya, men heller langs den betjenende atkomstaksen. Trasé for ny permanent vei utover Sjursøya bør ikke bli bestemt av eksisterende tankers plassering, men bør gis en stringent retning, som kan sluttføres når disse tankene er fjernet.

1.1 BAKGRUNN

Driften i Sydhavna skal etter planen komprimeres og sentraliseres ytterligere. Containerterminalen på Ormsund skal flyttes til søndre del av Sjursøya, slik at containerterminalene blir samlet der. På sikt skal all våtbulk samles ved roten av Tankskipsutstikkeren. I tillegg er det foreslått etablert en fjernvarme- og kjølesentral nord på Kongshavn, basert på sjøvarmepumper. På Ormsundkaia skal det fortsatt være havnedrift. Ferdig utbygget vil Sjursøya containerterminal ha en kapasitet på 400 000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit som motsvarer en 20 fots container), og Sydhavna vil ha et areal på 630 dekar inklusive internveier og manøvreringsareal, men eksklusive buffersoner.



11) Opprinnelige Sjursøya.

12) Sjursøya på 1930-tallet.

Den funksjonelle siden av Sydhavna er grundig utredet gjennom konsekvensutredning, vedtatt reguleringsplan for Sydhavna og andre dokumenter knyttet til transformasjonsprosessen i Oslo havn. Det har i dette arbeidet vært fokus på å få en så effektiv og rasjonell havn som mulig og få plass til de funksjoner som en nasjonalhavn i Oslo må dekke. Dette har ført til at debatt rundt estetikk, og helhetlige rammer for utformingen av havna har kommet noe i skyggen, selv om det som del av reguleringsplanarbeidet er lagt et grunnlag for en helhetlig plan som også tar opp estetikk. Havnedirektøren ønsker nå å sette sterkere fokus på at det lages estetiske rammer for den videre planlegging, uten at estetikken går på bekostning av den funksjonalitet som det sterkt komprimerte havneområdet må ha.

HELHETLIG PLAN

Det er under utarbeiding en helhetlig plan som omfatter hele Sydhavna slik at Sydhavna får den samme funksjonelle og visuelle plass i bybildet. Helhetlig plan skal nedfelles i et sett med dokumenter og i modeller.

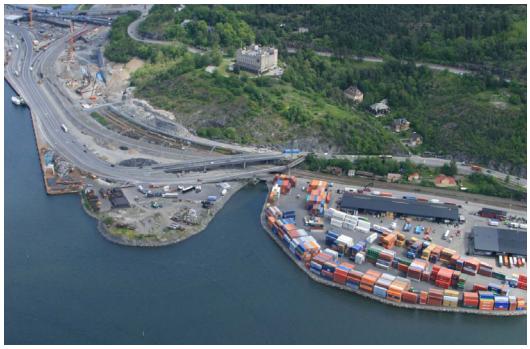
1.2 NÅVÆRENDE SITUASJON

LANDSKAPSBILDE

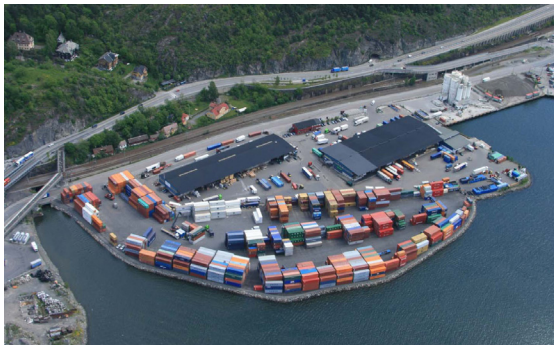
Sydhavna blir avgrenset av Ekebergskråningens grønne rygg i øst. Havnearealet ligger som en fot som strekker seg ut i fjorden, tett presset inntil skråningen der Østfoldbanen og Mosseveien ligger som en bevegelseslinje i nord - sørgående retning. I nord grenser området til Grønlikaia som er regulert til buffersone og byutvikling. Ormsundterminalen avgrenser den søndre delen av havneflaten mot bebyggelsen på Nedre Bekkelaget.

Vannflaten og Ekebergskråningen er de mest karakteristiske elementene i Sydhavnas landskapsrom, og det bør derfor tas hensyn til dette ved utformingen av Sydhavna.

Allerede i 1920-årene fikk området sin første utfylling og siden den gang har transformasjon vært en stor del av Sydhavnas identitet. Landskapet er sterkt preget av mange år med utbygging. Som et resultat leses ikke det industrielle rommet som et helhet-lig område. Med sine mange ulike formuttrykk, stiler og standarder fremstår området som kaotisk og uten en klar struktur. De sterkt transformerte arealene anses lokalt ikke å ha noen verdi eller være sårbare for inngrep.

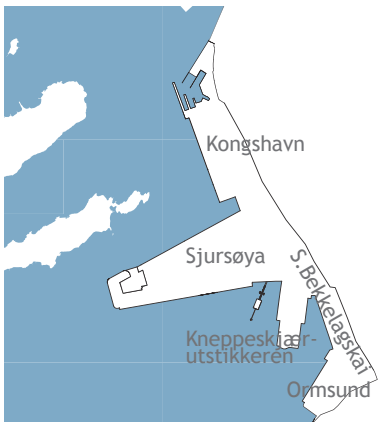


13) Grønlikaia - Alnas utløp - Kongshavn, Sjømannsskolen i bakgrunnen



14) Alnas utløp - Kongshavn

15) Sydhavna sett mot nord



Området består i dag av de fem delområdene Kongshavn, Sjursøya, Kneppeskjærutstikkeren, Bekkelagskaia og Ormsund.

KONGSHAVN

Kongshavn er opparbeidet og utviklet til gjennomstrømningsdepot for containere. Mattilsynet (Distriktskontoret for Oslo avd. grensekontroll) holder også til her.

SJURSØYA

Våtbulkterminalen er konsentrert til de sørøstre deler av Sjursøya.
Lossing av oljeprodukter skjer på Tankskiputstikkeren og store deler av lagringen skjer i kaverner i Ekebergåsen. Flydrivstoff til Gardermoen hentes med tog fra en fyllestasjon ved Nordre Bekkelagskai.

På nordre del av Sjursøya ligger tørrbulkterminalen, med siloanlegg for korn og sement, lagerhaller for gjødsel og salt, samt anlegg for betongproduksjon.
Ytterst på Sjursøya har Oslo Havn KF verksted m/slipp og lager. Også havneoppsynet og utrykningsbåter for brannvesen, politi og ambulanse holder til her.

KNEPPESKJÆRUTSTIKKEREN

På Kneppeskjærutstikkeren håndteres ro-ro trafikk, hovedsakelig bilimport, stykkgods og kysttrafikk. På nordre del av Kneppeskjærutstikkeren håndterer speditører gods for containertrafikk.

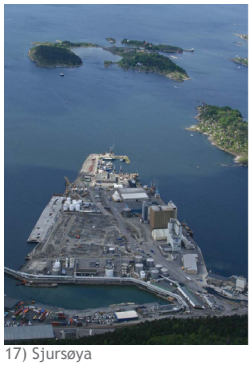
SØNDRE BEKKELAGSKAI

På innsiden av Kneppeskjærutstikkeren er det to parkeringshus for omlasting av importbiler, med til sammen 2500 parkeringsplasser. På søndre del av kaia er det et havneskur for omlasting av containerlast.

ORMSUND

Ormsundterminalen er en av Skandinavias mest moderne containerterminaler og fikk i 2002 verdens første elektriske stablekraner på hjul. Terminalen har skur og fasiliteter for "stuffing/stripping" (fylling og tømming) av containere i umiddelbar nærhet. Containerterminalen skal etter planen flyttes til Sjursøya når containerterminalen der er ferdig utbygget.

16) Kneppeskjær - Sjursøya


17) Sjursøya

18) Kneppeskjærutstikkeren

19) Bekkelagskaia - Ormsundkaia

En buffersone som fungerer som friluftsområde for allmennheten ble opparbeidet i den søndre enden av Ormsundterminalen i 2004. Ved innkjøringen til havna, fra Ormsundveien, har Oslo Havn KF midlertidige lokaler for deler av sine ansatte, i tillegg til lokaler for laste- og lossearbeiderne.

PLANSTATUS

Revidert Strategisk Plan 2002-2011 for Oslo havn ble behandlet av bystyret den 26.11.2003, og er grunnlaget for den pågående omstrukturering og videre utvikling av Oslo havn. Hovedelementet i planen er at den tunge industrielle havnevirksomheten skal samles i Sydhavna; dvs. på havneområdene fra og med Kongshavn og til og med Ormsundkaia, inklusive hele Sjursøya og Kneppeskjær.

Som en del av gjennomføringen av planen vedtok bystyret den 13.10.2004 reguleringsplan for Sjursøya containerterminal. Sjursøya vil være det fremtidige tyngdepunktet for kranbasert omlasting av containere. Et krav til reguleringsprosessen var gjennomføring av en konsekvensutredning basert på et vedtatt utredningsprogram. Konsekvensutredningen ble godkjent av Kystverket som ansvarlig myndighet den 24.05.2004.

20) Sjursøyas tupp mot vest skal omdannes til ny buffersone

PLANARBEID OG GJENNOMFØRING

Etter at utbyggingen av Sydhavna ble satt i gang, ble det etter hvert åpenbart at det var behov for å få en samlet, moderne reguleringsplan for hele Sydhavna. Havnestyret vedtok i møte den 29.06.2006 forslag til reguleringsplan for Sydhavna; jfr. sak 34/2006. I august 2009 ble reguleringsplanen vedtatt i bystyret. Det er også et behov for en helhetlig utviklingsplan for Sjursøya slik havnestyret tok til orde for i møte 01.03.2007 i forbindelse med sak om ny bebyggelse på Sjursøya, jfr. sak 13/2007.

1.3 GENERELLE VURDERINGER

SIKKERHET FOR PERSONELL

Sikkerhet i bruk er en av flere parametere som vil være styrende for en del av de estetiske valgene som vil bli tatt. En funksjonell strukturering av området med klarere fokus på hvilke funksjoner som skjer hvor i området vil segregere ulike aktiviteter og redusere risiko for ulykker. Ved å anvende "flyplasslogistikk", kan man merke kjørebaner, svingradier etc for bestemte typer lasthåndteringsutstyr.

En klarere informasjon i form av skilting og veimerking, vil også skape mindre usikkerhet og redusere risikoen for ulykker. En visuell opprydding i området vil trolig bedre sikkerheten. Ved å fjerne unødvendige og feilplasserte elementer, og ved generelt å styrke det grafisk visuelle bildet, vil man bidra til et mer oversiktlig og trafikksikkert område.

Alle nye elementer som tilføres området bør vurderes i forhold til sikkerhet, i form av visuell lesbarhet og funksjonell sammenheng.

TOLLKONTROLL

Ved å flytte alle betjenende funksjoner (servicevirksomhet for å *drifte* terminalene) ut av terminalområdene, vil man redusere antall "grensepasseringer" til terminalene til i hovedsak kun å omhandle vareforflytning. På den måte kan det skapes et klarere grunnlag for en effektiv tollkontroll.

21) Kongshavn - Sjursøya - Kneppeskjærutstikkeren - Bekkelagskaia - Ormsundkaia, med Ekebergskråningen i bakgrunnen

22)

23) Kraner for tørrbulk på Sjursøyas nordside

24)

AREALEFFEKTIVITET

Det er en uttalt og nødvendig målsetting for havna og for Fjordbyen at arealene til havneformål skal utnyttes mest mulig arealeffektivt. Den funksjonelle virksomheten bør komprimeres, ved at man er bevisst på utforming av terminalarealene, slik at arealet blir mest mulig effektivt for det gitte formålet. Areal til "myke" verdier som grøntområder, bør primært legges til ikke-produktivt restareal, men man vil også være nødt til å sette av produktivt areal øremerket til grønne elementer hvis man skal oppnå en lesbar struktur for Sydhavna.

SAMVIRKNING, SKALA OG NIVÅ

For å oppnå en best mulig virkning av de tiltakene som vil bli gjennomført, er det nødvendig å være bevisst på hvilket nivå i det visuelle hierarkiet de enkelte elementene befinner seg.

NIVÅ

"Strukturerende elementer" vil kunne ha større visuell betydning enn enkelte andre elementer. Veistruktur, bygningsstruktur (bebyggelsesmønster, retning og oppdeling), grøntstruktur og belysningsstruktur er elementer som vil være svært synlige i landskapet.

SAMVIRKNING

Flere av disse elementene vil opptre i samvirkning, og vil virke forsterkende på hverandre.

FJERNVIRKNING

Utsynet fra sentrum, fjordbassenget og Ekebergåsen vil bli påvirket både i horisontalplan og vertikalplan i form av takflater, veggflater, kaiflater og forstøtningsmuren mot Østfoldbanen og E18.

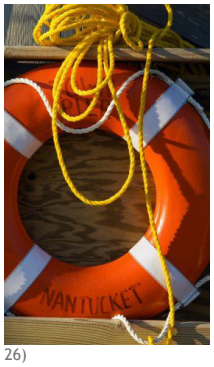
NÆRVIRKNING

For passerende på E18, i atkomstaksen og i Ekebergskrenten, vil strukturerende elementer og småskalaelementer som skilting og oppmerking bli lesbare. Elementer som oppfattes med en rytmisk struktur vil fremstå ryddig og forstås som logisk for forbipasserende både i fjernvirkning og nærvirkning.

SKALA

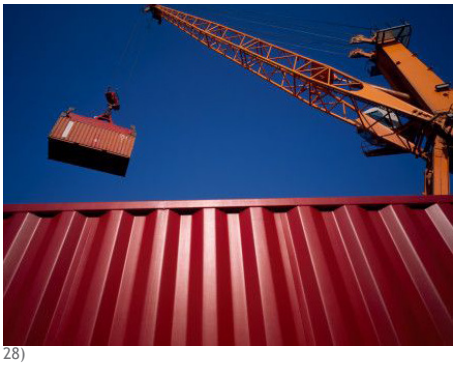
De ulike elementenes skala og virkningsgrad bør vurderes i forhold til prioritering av tiltak som igangsettes på Sydhavna. De elementene som på kort sikt vurderes som de mest virkningsfulle for å omstrukturere Sydhavnas visuelle profil, betegnes som “strukturerende elementer”.

25) Containerhus



26)

27) Saltlager

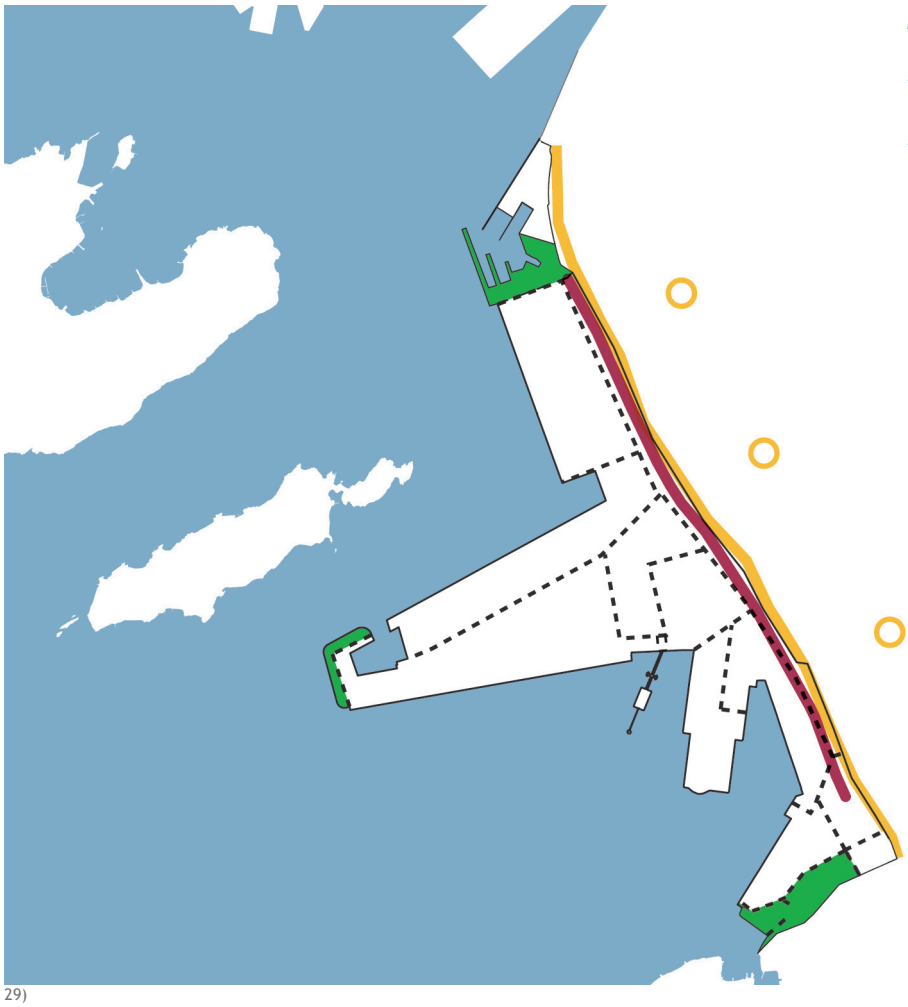

28)

BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Oslo Havn KF har gode forutsetninger for å gjennomføre sine ambisjoner om å styrke en bærekraftig utvikling av havna, og samtidig skape et mer positivt inntykk av havna. Dette kan blant annet gjøres gjennom å sette seg et mål for andel materialgjenbruk, strategisk bruk av vegetasjon og belysning, bruk av miljøvennlige kjøretøyer og kildesortering. Andre tiltak kan være bruk av elektrisk drevne kraner og være selvforsynt med energi fra energisentral på eget område. Strukturert og konsentrert drift av havna reduserer også behovet for intern transport.

Rivningsmaterialer fra bygg kan gjenbrukes i opparbeiding av nye havneflater, i nye elementer i buffersonene eller til veiformål i atkomstsaksen. Redusert energibruk i forhold til belysning kan oppnås ved å bruke armaturer som har lavere anleggskostnader enn vanlig veibelysning, som har et lavt energiforbruk, og forventet levetid på minst 10 år.

STEDENE SOM VEILEDEREN DISKUTERER



29)

ATKOMSTAKSEN

HAVNA BETJENES INTERNT FRA EN NORD-SYDGÅENDE ATKOMSTAKSE MED HAVNEVEI OG JERNBANESPOR.

KLARE SONEDELINGER MELLOM PRIMÆRFUNKSJONER OG BETJENENDE FUNKSJONER.
*BETJENENDE FUNKSJONER SAMLES LANGS ATKOMSTAKSEN.
*MINDRE ELEMENTER SAMLES PÅ TVERS AV ATKOMSTAKSEN.

DIREKTE ATKOMST TIL DE ENKELTE TERMINALENE.
GRØNN VERTIKAL VEGG I EKEBERG-SKRENTEN GIR ET SAMLENDE INNTRYKK AV EKEBERGÅSENS MØTE MED HAVNE-FLATEN.

TERMINALENE

BEBYGGELSEN ORGANISERES MED BASIS I DEN ENKELTE TERMINALS VARETYPE OG LASTE- OG LOSSE-FUNKSJON.

BEBYGGELSEN FÅR KARAKTER AV KONSTRUKSJONER OG "INSTALLAS-JONER" MED HØYT ESTETISK NIVÅ, SOM GIR UTTRYKK FOR HAVNAS DYNAMIKK, FLEKSIBILITET OG SKIFTENDE KARAKTER.

BUFFERSONER

BUFFERSONENE MARKERER SYD-HAVNA I FORHOLD TIL TILSTØTENDE BYDELER, OG ER ET BINDELEDD MELLOM BYEN OG GODSHAVNA.

BUFFERSONEN I NORD BØR UT-FORMES SOM EN MARITIM URBAN SONE SOM OGSÅ KAN TILRETTE-LEGGES FOR STØRRE PUBLIKUMS-RETTEDE FUNKSJONER/ HAPPEN-INGS. I SYD BØR BUFFERSONEN TILRETTELEGGES FOR REKRASJON.

UTSIKTSGALLERIET & UTSIKTSPUNKTER

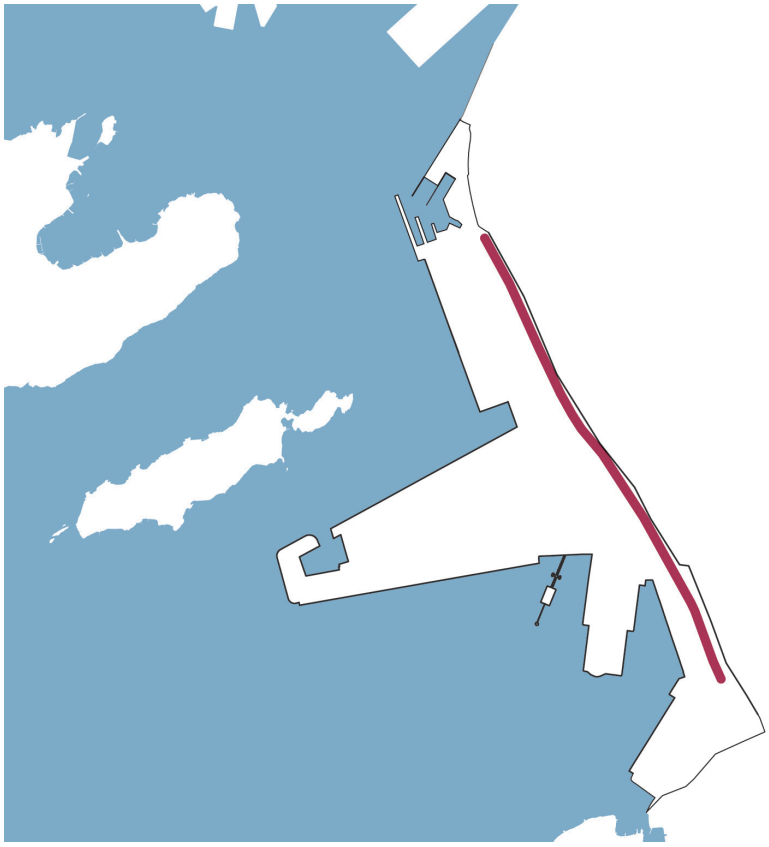
SEPARAT TRANSPORTÅRE FOR MYKE TRAFIKANTER.
KAN BESKUE HAVNEVIRKSOMHETEN HERFRA.

UTSIKTSPUNKTER LANGS EKEBERGÅSEN VIL KUNNE GI ET HELHETLIG BILDE AV SYDHAVNA.

B STEDENE

30) Steder som omtales i veilederen

2 ATKOMSTAKSEN



31) Atkomstvei - jernbanespor - skråning - Mosseveien

32) Veisystemet Oslo sentrum - Sydhavna

Den nord-sydgående havneveien betegnes som “atkomstaksen” og er hovedåren i Sydhavnas infrastruktur. Den fordeler biltrafikken fra E18 til Sydhavnas havneterminaler. Havnesporene ligger også langs denne aksen og danner nervestrengen i logistikkbevegelsene i havneområdet.

Portbygningene til alle terminalene bør plasseres synlig langs denne strengen, slik at de enkelte terminaler får direkte atkomst fra aksen. Logistikken bør i størst mulig grad baseres på “flyplass-logistikk”, med klare sonedelinger mellom primærfunksjoner og betjenende funksjoner slik at alle bevegelser følger bestemte mønstre og hierarkier. Funksjonene i de enkelte terminalområdene bør i størst mulig grad inneholde funksjoner knyttet til lasting og lossing, mens alle betjenende funksjoner i prinsipp legges til atkomstaksen.

2.1 FUNKSJONER

Alle betjenende funksjoner i tilknytning til terminaldrift bør ligge langs atkomstaksen, primært i restarealet mot skråningen i øst, sekundært mot terminalene, men utenfor terminalavgrensningen. Ved å skille betjenende funksjoner fra de rene laste- og lossefunksjonene i terminalområdene oppnås en sortering og opp-

33) Dagens situasjon langs havneveien: atkomstvei - skråning - Østfoldbanen - Mosseveien - Ekebergskråningen

34) Infrastruktur under omlegging

35)

36) Havneveien

37) Havneveien - Østfoldbanen

rydding i forhold til logistikk som kan gi arbeidsmessige gevinster. Trolig vil en slik funksjonsdeling være klargjørende i forhold til det estetiske helhetsinntrykket. Funksjonsdelingen vil også skape et grunnlag for videre opprydding i det visuelle bildet, med hensyn til skilting, oppmerking, fremheving av viktige elementer som terminalporter etc.

Bilverksted er en typisk fellesfunksjon som kan ligge på utsiden av terminalportene. Noe spesialvedlikehold vil finne sted inne på terminalområdene, men bør da primært lokaliseres langs atkomstaksen, på inn- eller utsiden av terminalgjerdet.

Velferdsbygg som er felles for hele Sydhavna bør ligge til atkomstaksen. Alle driftsfunksjoner og administrative funksjoner som kan trekkes ut av terminal-områdene bør også samles langs aksen, på utsiden av sikkerhetsgjerdet.

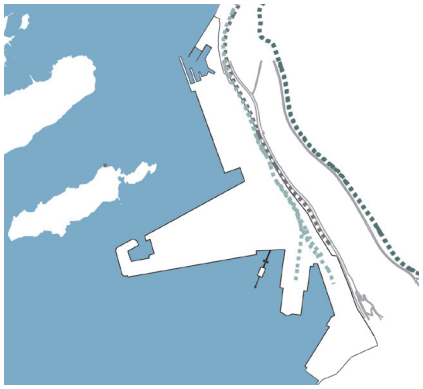
2.2 VEISYSTEMET

BEHOV / ORGANISERING

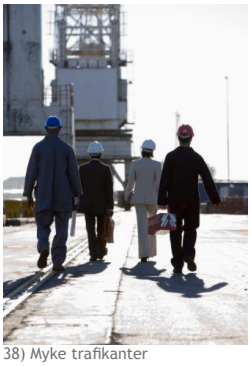
Med sentralisering av havnevirksomheten fra de øvrige deler av havna til Sydhavna, vil det være viktig at atkomstveien fungerer som forutsatt. Havneveien skal fungere som matevei for trafikk fra E18 inn til de ulike terminalene, og som en intern hovedåre i Sydhavna.

I dag har Sydhavna tre atkomster; en fra nord ved Bispelokket via havneveien, fra Mosseveien ved Sjursøya via bro eller tunnel, og fra Mosseveien ved Bekkelaget via Ormsundveien og havneveien. Sistnevnte er stengt med bom. Både avkjørselen fra Grønlikaia i nord og fra Ormsundveien i sør vil i fremtiden være stengt med bom, slik at man unngår dagens problem med gjennomgangstrafikk i form av syklister og biler, som blandes med havnetrafikk på havneveien.

Siden framtidig atkomstvei vil ha tilslutning fra E18/Mosseveien i nordenden av havna, bør det vurderes om atkomstveien bør ha en gjennomgående høyresvingsfil inn til terminalområdene, slik at trafikk som står i kø for passering gjennom terminalportene ikke blokkerer atkomstveien. En felles høyresvingsfil vil på deler av strekningen kunne merkes for korttidsparkering av trailere, med digital skilting om tilgjengelighet til lasse- og lossefunksjoner, kødannelser etc.

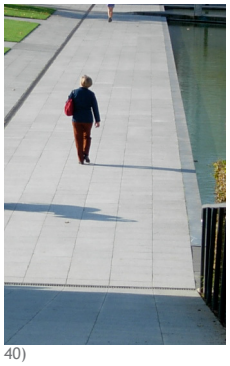


Parallelle trafikksystemer; havnespor, Østfoldbanen, E18 og trikk langs syd-nordgående akse.



38) Myke trafikanter

39) Sykkelparkering



40)

PARKERING

Det tilrettelegges parkeringsplasser for ansattes og besøkendes personbiler langs atkomstaksen. Det bør tilrettelegges parkeringsluker langs havneveien for ventende lastebiler. For annet kjøretøy som er knyttet til havnevirksomheten, tilrettelegges parkeringsplass i samsvar med behov.

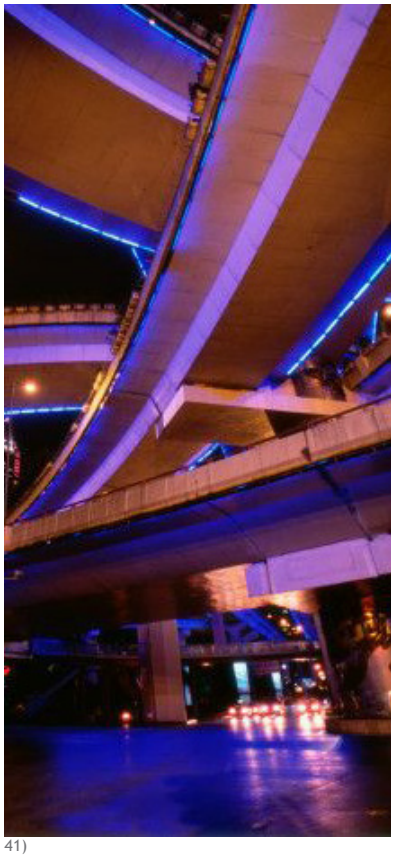
MYKE TRAFIKANTER

I dag er området rundt og på Sydhavna dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Fotgjengere og syklister beveger seg i stor grad på biltrafikkens premisser.

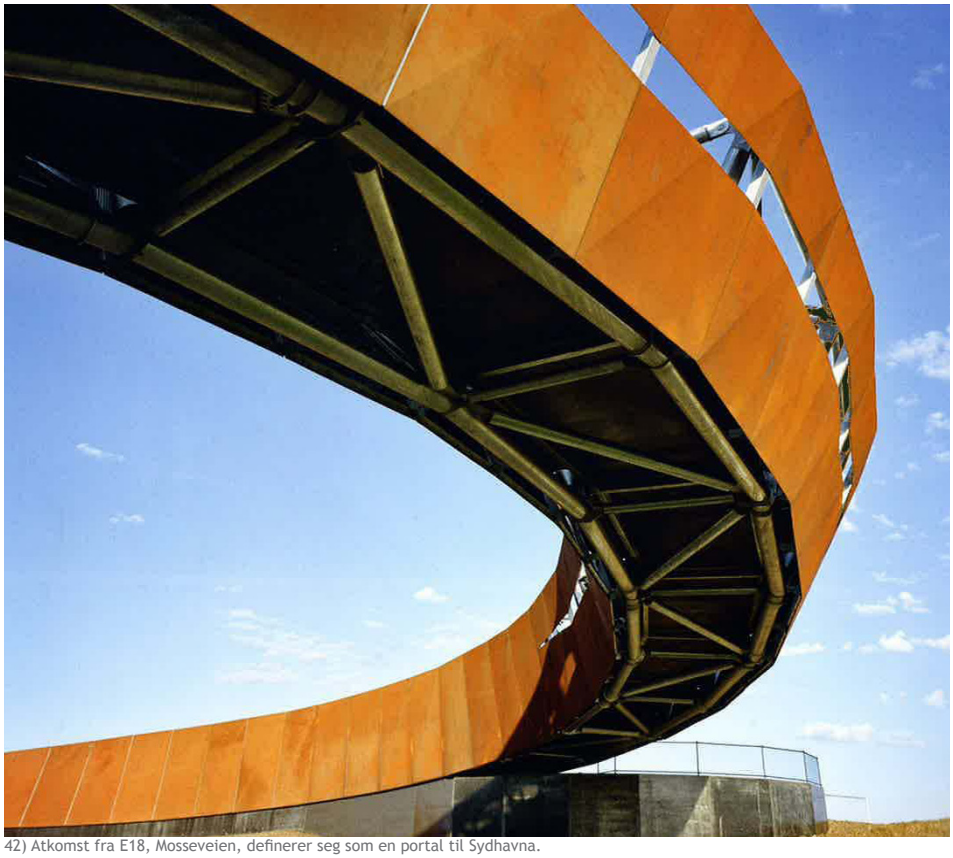
Offentlig gang- og sykkelvei må legges utenom havneområdet. Veisystemet bør tilrettelegges med et separat felt for fotgjengere og syklister til Sydhavna, romslig nok for begge trafikantgrupper.

HARDE TRAFIKANTER

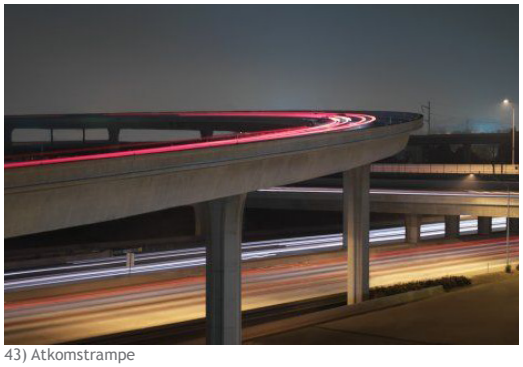
Personbiler, tunge kjøretøy og eventuelt anleggstrafikk til/fra Sydhavna vil utgjøre hovedvekten av biltrafikken. Det vil være viktig med et klart hierarki som skiller biltrafikk fra myke trafikanter etter hvert som området utvides. Der andre veier/jernbanespor krysser havneveien bør dette markeres i belegget.



41)

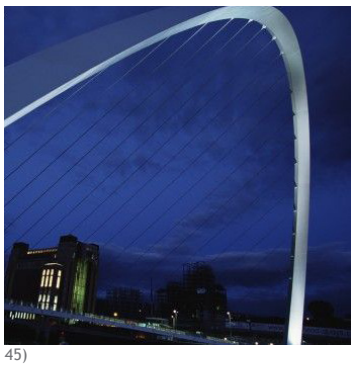


42) Atkomst fra E18, Mosseveien, definerer seg som en portal til Sydhavna.



43) Atkomstrampe

44)

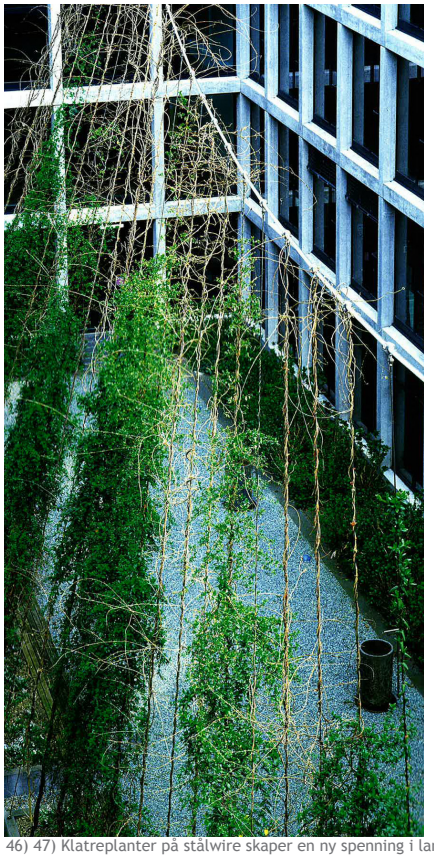


45)

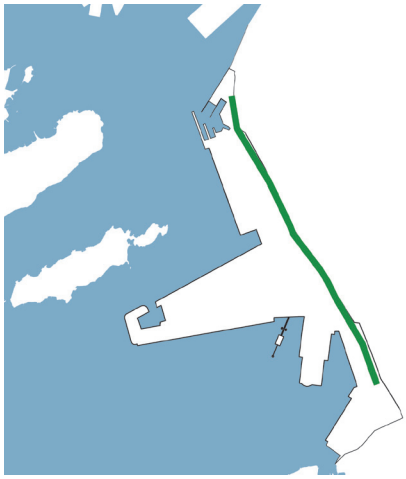
ATKOMST FRA E18

Planlagt ny hovedatkomst vil ha avkjøring via et to-planskryss fra E18/Mosseveien ned til Sydhavna. Vedtatt løsning medfører at det på nordre del av Kongshavn blir bygget en rampe fra Mosseveien ut over havneområdet i en 360° kurve ned på havneveien. Krysset må innpasses i den komplekse situasjonen med Østfoldbanen, havnespor, den sterkt trafikerte E18/Mosseveien med nytt kollektivfelt og den vernede Ekebergskrenten.

Veirampen vil fungere som hovedatkomst til Sydhavna. Stedsopplevelsen ved nedkjøringen til havneområdet vil være av stor betydning. Sett fra byen og fjorden vil rampen utgjøre et dominerende element i landskapet, slik at den estetiske utformingen av rampen vil være av betydning. Den nye rampen bør derfor fremstå med klar karakter og være en lett og luftig konstruksjon i landskapsrommet. Toplanskrysset kan også skille seg ut ved å skape et visuelt spennende atkomstelement og knutepunkt i landskapet, noe som kan framheve det urbane ved havna. Rampen fra E18/Mosseveien bør ha samme visuelle profil som resten av havneveien, slik at avkjøring fra E18 leses som en del av et felles system knyttet til havna. Dette gjelder valg av løse elementer som skilting og lysarmaturer.



46) 47) Klatreplanter på stålwire skaper en ny spenning i landskapet og definerer avslutningen mellom skråningen og flaten.



48) Eksisterende situasjon.

49) Eføybeplantning i skråning på oversiden av E18

2.3 RYGGRADEN

FUNKSJON

Atkomstveien og skråning/forstøtningsmur under E18/Mosseveien danner "ryggraden" i bakkant av havneflaten. "Ryggraden" fremstår som en bevegelseslinje og et "bakteppe" til havneflaten, og bør utformes med en klar stramhet i forhold til denne. Atkomstaksens funksjon som en del av "ryggraden" bør uttrykkes som en visuell nerve, med sine funksjoner og adderende trivselselementer. Det er viktig at det skapes tilstrekkelig plass for de aktiviteter som logisk sett bør plasseres i rommet mellom atkomstaksen og skråningen. "Ryggraden" vil oppleves gjennom aksens linearitet, visuelt knyttet til den bakenforliggende skråningen og muren mot Østfoldbanen og E18/Mosseveien, og som kontrast til de tverrgående aksene inn til terminalområdene. Ryggraden definerer overgangen mellom den industrielle havneflaten og Ekebergåsen.

SEKVENSER

For å skape en visuell ro og en fast retningsstruktur, bør atkomstaksen utformes med sekvenser av lineære strekninger og klare retningsendringer. Sekvensene bør forholde seg til siktlinjer og andre retningsgivende linjer i landskapet. De lineære sekvensene vil samlet skape et retningsgivende element, som vil bli styrende for plassering av trerekker, lysstolper, møblering og andre elementer.

50)

Grønne sekvenser

51)

52) Klatreplanter på stålwire

53)

VERTIKAL BETONGVEGG

Forstøtningsmuren under Mosseveien har blitt formet over tid, for å gi en maksimal bredde på Mosseveien og en best mulig utnyttelse av havneflaten. Den lite kontinuerlige og ujevne betongveggen framstår som et lappeteppe av ulike fasonger og former, og tilkjennegir at grensen for Sydhavnas horisontale flate ikke er naturlig.

Ved en eventuell utvidelse av E18 mot vest bør betongveggens utseende og helhetsinntrykk vektlegges, for å skape en homogen og attraktiv veggflate i møtet mellom Ekebergåsen og den harde industriflaten.

BEPLANTNING

SKRÅNING

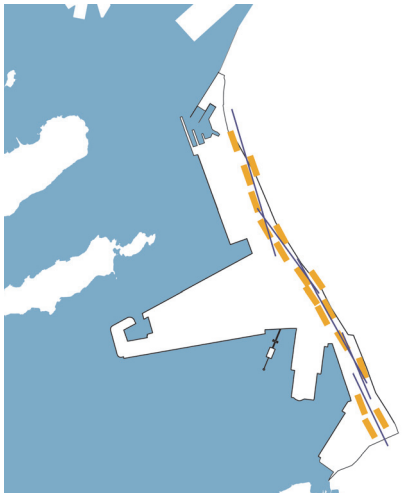
Jernbanesporet ligger i skråningen mellom havneveien og betongmuren. Skråningen kan utformes mer attraktivt gjennom å etablere felt med rik beplantning av klatreplanter, stauder eller busker. På deler av skråningen er det idag viltvoksende busker og trær. Disse bør trimmes og brukes videre i en beplantningsplan så langt det er mulig. Bevisst vegetering bidrar positivt til det fysiske og visuelle miljøet. Det anbefales en plantestrategi med fokus på farge og planteegenskaper, for å stramme opp og forskjønne havna med enkle grep, i et område med mye visuell støy og forurensning.

Det tilrådes at større partier av veggen dekkes med klatreplanter, for å trekke Ekebergåsens grønne teppe helt ned til den horisontale havneflaten. Beplantning er også et effektivt tiltak for å skjule eventuelle elementer langs betongveggen.

Klatreplanter bør velges ut fra bredde, høyde, tilpasningsdyktighet og variasjon i type og farge for å skape tilhørighet til eksisterende beplanting i området. Wire for klatreplanter festet i betongveggen bør vurderes som et skulpturelt element, der det finnes store muligheter for variasjoner i tetthet, høyde, type og form.

ATKOMSTAKSE

I de beplantede sekvensene langs atkomstaksen vil det være aktuelt med trær som tåler et relativt tøft klima, samtidig som form og type beplantning ikke går utover sikt og sikkerhet på vei. Det er derfor ønskelig med søyleformede trær som står i forhold til klatreplanter og annen beplantning langs betongveggen. I stedet for å følge veiens trasé, kan trerekkene heller følge den lineære sekvensens retning.



54/) Kneppeskjærskuret belyst i mørket, Sjømannsskolen i bakgrunnen

55) Kunstnerisk lysprosjekt

BELYSNING

Det vil være viktig med et enhetlig formuttrykk på belysningen. Det anbefales tre typer hovedbelysning langs atkomstaksen:

BELYSNING AV VEIBANE OG FORTAUSAREAL

Belysning langs havneveien med sykkel- og gangvei bør utformes i to nivåer. Et høyt nivå som gir tilstrekkelig lys på veibanen, og et lavere nivå over sidearealet for myke trafikanter, med armaturer som skaper intimitet og trygghet.

Belysning langs vei og sykkelareal bør følge nasjonale veinormer, men bør utformes spesielt for Sydhavna. Det bør brukes lik armaturtype på veibanen for hele strekningen av havneveien fra avkjørselen på E18/Mosseveien, slik at veien leses med en naturlig kontinuitet og får klare overganger i møtet med de tverrgående aksene inn til terminalene.

BELYSNING PÅ SIDEAREAL SOM ER KNYTTET TIL "RYGGRADEN"

Belysning på sideareal med underordnede funksjoner som parkering, bør oppfattes som sekundært til hovedbelysning langs havneveien, men bør samtidig ha et klart slektskap til veibelysningens utformimg. Den sekundære belysningen bør følge havneveiens trasé. Belysningen vil være med på å understreke "ryggraden" som et viktig landskaps- og logistikkelement i Sydhavna.

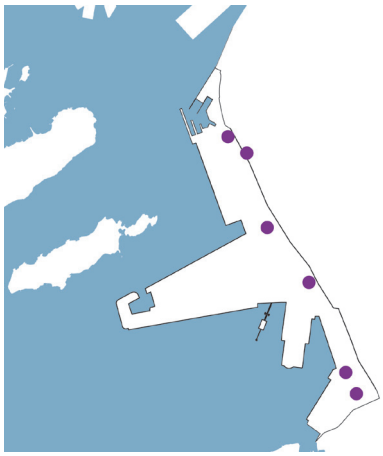
BELYSNING SOM ET KUNSTNERISK INNSLAG

Belysning kan utformes som et kunstnerisk innslag for å skape en ønsket atmosfære på eksempelvis betongvegg og tilhørende beplantning.

Belysning langs betongveggen kan plasseres på utvalgte steder der det er ønskelig å fremheve veggen. Lysarmaturen bør fungere som "uplight" eller "downlight" på mur og klatrebeplantning. Lyset bør være klart hvitt i sin farge med mulighet for å legge til fargefilter eller lyspærer slik at det ved spesielle anledninger kan gi et annet uttrykk. Stemningsbelysningen bør tydelig underordne seg de elementene den skal fremheve.

MØBLERING

Det bør være rom for pause og hvile langs havneveien. Atkomstaksen bør ha møblering i form av benker og enkle installasjoner for rekreasjon, slik at ventende sjåfører kan slappe av noen minutter. Møbleringen bør innordne seg den lineære sekvensens rytme, og forholde seg til atkomstaksens gangfelt, sideareal, parkeringsfelt og tilknytningen til terminalportene.



57) Mobile konstruksjoner

58) Portbygninger: eksempel Parc de la Villette, Paris

2.4 PORTER

ORGANISERING

Portene til terminalområdene bør samles langs atkomstaksen, slik at all informasjon og alle funksjoner knyttet til disse sentrale punktene blir direkte relatert til aksen og synlig lesbar fra denne. Lesbarhet og orienteringsevne blir da optimal. Avkjørslene til fjellhallene i Ekebergåsen på østsiden av havneveien bør også ha markerte porter lik terminalenes portbygninger, men utformingen kan være enklere og mer lik portaler. Belegget i veibanen bør markere tverraksene, for å understreke at det er kryssende trafikk til atkomstaksen.

UTSEENDE

Portbygningene bør utformes med klare fellestrekk i materialbruk og fargesetting, slik at det skapes en repetitiv gjenkjennelighet når man kjører langs atkomstaksen. Øvrig bygningsmasse bør i uttrykk underordne seg portbygningenes signaleffekt.

59) Portbygninger: eksempel Parc de la Villette, Paris

60) Paviljonger - lette konstruksjoner

61) Den karakteristiske retningsstrukturen på øyene

62) Dagens sitasjon: store havneskur på tvers av siktlinjer

2.5 BYGNINGSMASSE

Bygningsmassen langs atkomstaksen bør organiseres med samme retningsstruktur som den karakteristiske geologiske retningsstrukturen på øylandskapet i fjord-bassenget. Større bygningsmasse bør om mulig deles opp i mindre enheter eller struktureres med lengderetningen på tvers av atkomstaksen, slik at sikten fra atkomstaksen og fra Ekebergskråningen til terminalområdene og havflaten ikke stenges over lengre strekninger. Bygningenes funksjon bør fremkomme klart og tydelig, og det bør tydelig fremgå om bygningen henvender seg til atkomstaksen eller til terminalområdet innenfor gjerdet.

Bygningsmasse med betjenende funksjoner, som bilverksted eller passive funksjoner som parkering for ansatte, kan med fordel plasseres i eventuelle ledige fjellhaller hvis det finnes ledig areal rimelig nær atkomstaksen. Bilverkstedets sentrale arbeidsområde kan plasseres i dagslys på utsiden av fjellhallen, mens mer perifere funksjoner og parkeringsdelen bør legges inn i fjellhallene.

RETNINGSLINJER FOR ATKOMSTAKSE

Rampen fra E18/Mosseveien ned til havna bør fremstå med klar karakter og være en lett og luftig konstruksjon i landskapsrommet.

Havneveien/atkomstaksen bør utformes med et helhetlig uttrykk og en ensartet profil på hele veistrekningen.

Portene til terminalområdene bør samles langs atkomstaksen, slik at all informasjon og alle funksjoner knyttet til disse sentrale punktene blir direkte relatert til aksen og synlig lesbar fra denne.

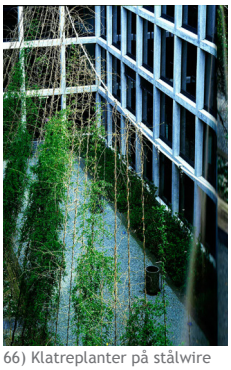
Alle “betjenende funksjoner” bør lokaliseres langs atkomstaksen. Arealkrevende bygningsmasse med “betjenende funksjoner” som bilverksted, eller passive funksjoner som parkering for ansatte, bør plasseres utenfor terminalområdene, om mulig i eventuelle ledige fjellhaller.

Skråning og forstøtningsmur under E18/Østfoldbanen bør bearbeides, slik at det skapes et helhetlig uttrykk i samspill med havneveien.

63) Portbygninger

64) Containerhus

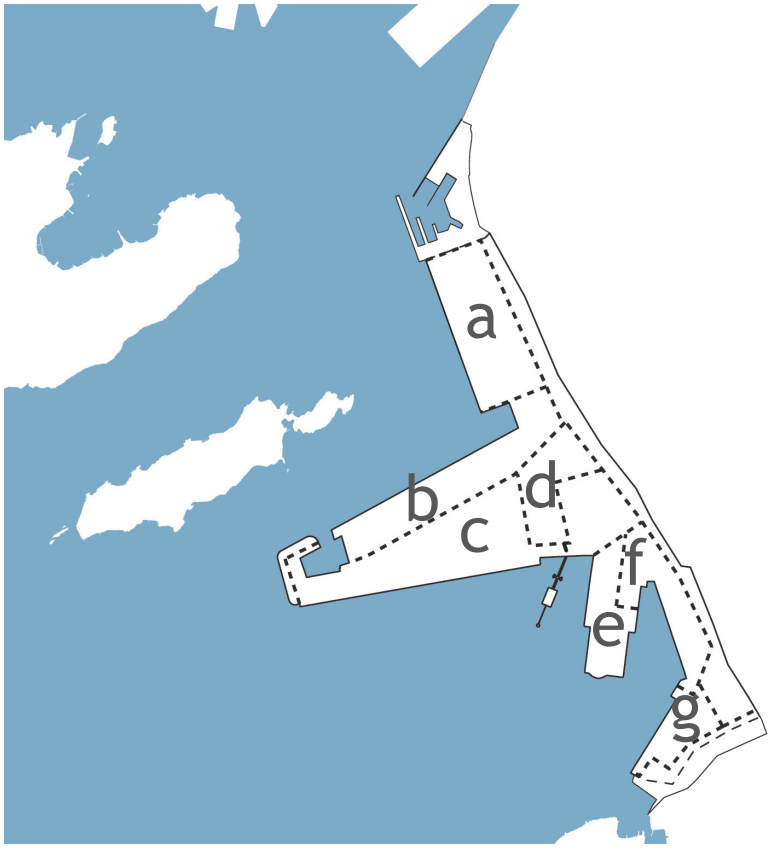
65) Containerhus


66) Klatreplanter på stålwire

67)

Beplantning og belysning langs havneveien bør understreke veiens horisontalitet og retningsstruktur. Skråning og mur bør beplantes med klatreplanter, stauder eller busker, og den vertikale grønne flaten bør lyssettes.

3 TERMINALENE



68) Tanskipspir

69) Siloer

70) Containere

71) Containerkran

a Kongshavn: toll, mattilsyn, ro-ro, containeromlasting, containerdepot

b Sjursøya nord: tørrbulk

c Sjursøya syd: containerterminal

d Sjursøya øst: våtbulk

e Kneppeskjærutstikkeren: stykkgods

f Bekkelagskaia: ro-ro, bil-omlasting, containeromlasting

g Ormsundkaia: fleksibel havne-virksomhet, ro-ro, stykkgods, bilomlasting, containeromlasting

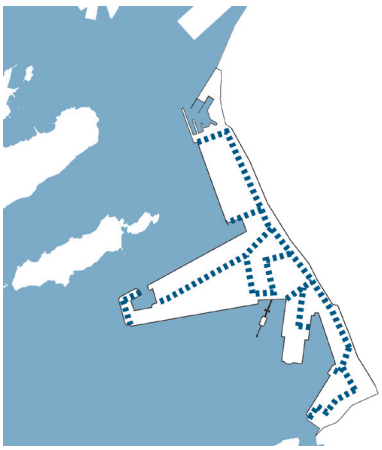
Sydhavna består i dag av 7 terminaler, fra nord til syd har de følgende funksjoner:

KONGSHAVN Spedisjon av containere, “stuffing/stripping” av containere, omlasting til biler, containerdepot og administrasjon for Tollvesenet og Mattilsynet. Planlagt endring: ny kaikant bygges slik at det kan etableres ro-ro virksomhet og omlasting med kraner. Ny hovedatkomst til Sydhavna etableres her, med rampe fra E18 til havneveien. Det planlegges etablert en energisentral for fjernvarme nord på Kongshavn.

SJURSØYA NORD Tørrbulk i form av sement, korn, gjødsel, sand og salt m.m. I tillegg produseres det betong for bruk i Osloregionen.

SJURSØYA SØR Containerterminal med omlasting til bil og jernbane, samt diverse verksted-bygninger og slipp mm. Planlagt endring: enklaven med oljetanker fjernes og containerterminalen bygges ut videre.

SJURSØYA ØST Oljeterminal med lossing av tankskip til lagertanker og kaverner i fjell og omlasting til tankbiler og jernbane (flydrivstoff). Planlagt endring: nye tanker for biodrivstoff og nye havnespor for flydrivstoff.



72) Gammel kran på Sjursøyas tupp

73)

74)

KNEPPESKJÆRUTSTIKKEREN Stykkgodsterminal med ro-ro virksomhet for kysttrafikk og bilimport, samt tømming og fylling av containere.

SØNDRE BEKKELAGSKAI Bilimport, mellomlagring av biler, omlasting til bil og jernbane, i tillegg til mellomlagring av containergods.

ORMSUND Containerterminal. Planlagt endring: containerterminalen flyttes i sin helhet til Sjursøya syd, og Ormsund blir en fleksibel terminal med ro-ro, stykkgods, bilomlasting og “stuffing/stripping” av containere. Buffersonen mot syd utvides.

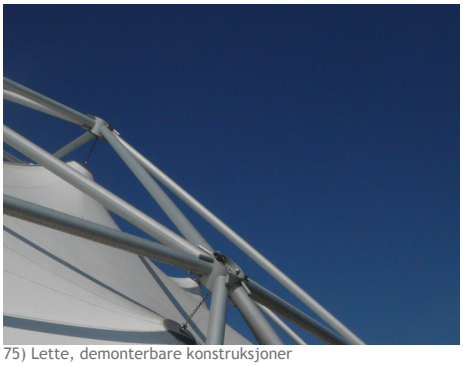
3.1 KARAKTER

Terminalenes ulike karakter gitt av de ulike lasteprinsippene og de ulike typer “installasjoner” for de forskjellige varegruppene, bør rendyrkes. Bebyggelsen bør organiseres i grupper basert på funksjon, i samsvar med terminalavgrensningene fra nord til syd: ro-ro/containere, tørrbulk, containerterminal, våtbulk, stykkgods, ro-ro/biler og ro-ro/stykkgods. Bebyggelsen bør få karakter av konstruksjoner og installasjoner mer enn tradisjonelle bygninger. Siloene betraktes også som “installasjoner” og fargebehandles slik at dette blir fremtredende. Installasjonene vil

uttrykke havnens dynamikk, fleksibilitet og skiftende karakter. Installasjonene bør i størst mulig grad uttrykke objektets funksjon.

Terminalområdene karakteriseres i dag av den eksisterende bygningsmassen, som i hovedsak består av gamle lagerskur, siloer, oljetanker, betongfabrikker og verksteder. I tillegg finnes det større mobile elementer som ulike containerkraner og arealer for container- og godsomlasting. Området karakteriseres av tilfeldige rester fra tidligere bygningsdeler og utstyr. Sjursøya er for tiden preget av transformasjon. Kaien mot syd er bygd ut og fremstår som et moderne og rettlinjet produksjonsområde. Nye containerkraner er på plass og rager i landskapet. Nytt betongbelegg er lagt fra kaikanten og innover til det støter mot den gamle, istykkerrevne havneflaten i nord og vest, mens veiene er under omlegging. Verkstedbygget lengst mot vest står tilbake som en verdig kjempe fra 50-tallet.

Terminalområdet på Kneppeskjærutstikkeren har allerede fått en ny karakter med sin nye lagerbygning og delvis nye kailinje. Sydhavna fremstår som svært sammensatt, med høyst ulik karakter på de enkelte terminaler og alle terminalene har i ulik grad et sammensatt og ustrukturert innhold. Havneflatene er så store at det er vanskelig å få oversikt. Det er også til dels vanskelig å orientere seg. Det er de mest karakteristiske bygningstypologiene i form av siloer, tanker, containerstabler og containerkraner som etterlater seg det mest permanente inntrykket.



75) Lette, demonterbare konstruksjoner

76)

3.2 BYGNINGSMASSE

Terminalenes bygningsmasse kan enkelt deles inn i noen få hovedgrupper, som gjenspeiler den enkelte terminals varetype. De viktigste kategoriene er siloer, binger og lagerskur for tørrbulk, tanker for våtbulk, lagerhaller og skur for stykkgods og containertømming og -fylling samt parkeringshus for bilimport.

TAKLANDSKAP

Taklandskapet fremstår som rotete, med en mengde påbygninger og tilfeldig etterinstallert utstyr. Unntaket er den nye lagerhallen på Kneppeskjærutstikkeren, som med sin klare struktur, sine repetitive elementer og sitt bølgende tak fremstår både helhetlig og varierende avhengig av årstid, vær og lysforhold.

SMÅSKALA ELEMENTER

Småskalaelementer som brakker, gjerder, Jersey-steiner etc. florerer i alle mulige fasonger og finnes i hele havna.

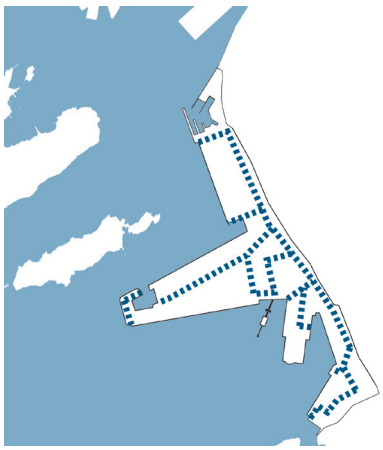
Belysningselementene er mangeartet, med en blanding av master og mindre lyspunkter om hverandre.

3.3 INSTALLASJONER

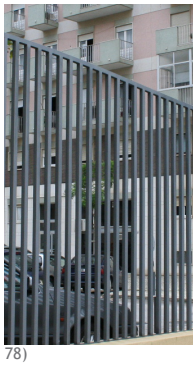
UTTRYKK I dag fremstår mesteparten av losseutstyret og enkelte av bygningene med karakter av å være "installasjoner". Det gjelder de ulike typer containerkraner, og det gjelder også tildels bygningstyper som siloer, selv om de er klattet på med takoppbygg, tilbygg og oljetanker. Siden hver terminal har sin egen spesifikke varekategori, og derav egenartete karakteristika for lossing, lagring og håndtering av last, virker det som et godt definerbart ryddemønster.

I det videre arbeidet med å rendyrke en estetisk klarhet, anbefales det derfor at de ulike terminalers karakter og egenart uttrykkes mer bevisst og mer "karikert" som "installasjoner", med "temporær" karakter som uttrykk for havnas skiftende funksjonsbehov og krav til fleksibilitet.

"Installasjonene" bør uttrykke de funksjonene de skal gi et identitetsskapende bilde til, men kan også være av ren kunstnerisk karakter. En enkel metafor kan være: Siloer = himmelrefleksjoner, oljetanker = skinnende metallkledninger, kontorer = containerstabler, losseutstyr = dyr og cyberspace-figurer, terminalportene = bølgende metallbaldakiner (som "Follies" i Parc de la Villette i Paris).



77) Spilegjerder



78)

79) Nettinggjerder

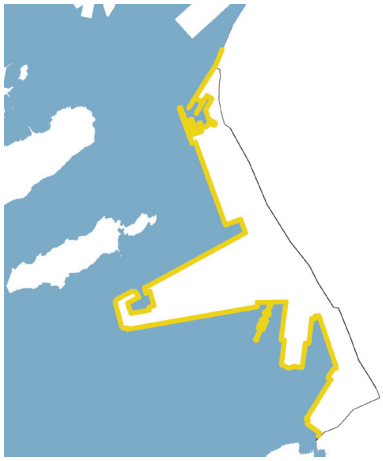
3.4 GJERDER

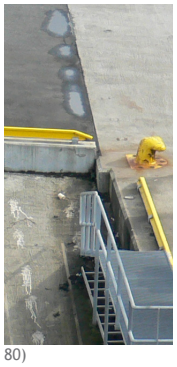
PLASSERING Gjerdene som avgrenser hver enkelt terminal er i hovedsak installert for å ivareta internasjonale sikkerhetskrav til havnevirksomhet: International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). Gjerdene ivaretar også sikkerhet for de som har Sydhavna som sin arbeidsplass, internt mellom de ulike terminalene, mellom atkomstsonen og terminalene og mot tilgrensende naboområder for å hindre tyveri, hærverk og at personer forviller seg inn i industrihavna. Plassering av gjerdene følger de ulike terminalenes avgrensninger og er dermed med på å definere området for hver enkelt terminals karakter.

STRUKTUR Gjerdene er et strukturelt element som må oppfylle gjeldende nasjonale og internasjonale krav til sikkerhet. Høyden bør minst være 2 meter for å fylle ISPS-krav til sikkerhet. Ved utforming av gjerder i klasse II, III og IV i henhold til ISPS-koden, bør det være en frisone på minst 3 meter på utsiden av gjerdet. Om det i slike frisoner finnes trær, lysstolper eller andre faste gjenstander bør gjerdet forhøyes tilsvarende. Gjerdene er samtidig fleksible elementer så det bør uten større vanskeligheter være mulig å flytte dem ved en omorganisering av områdene i Sydhavna.

FARGER Fargebruken på gjerdene i Sydhavna bør være ensartet for å skape et homogent område. Særlige unntak basert på estetiske prinsipper kan gjøres, så som en kontrasterende fargebruk ved terminalportaler for å markere disse. Fargepaletten er anbefalt mellom svart, grå og grønn for å la gjerdene bli minst mulig synlig i landskapsrommet. Det bør vurderes om gjerdene skal være visuelle og synlige eller transparente i sin utforming. Et flettverksgjerde tar liten plass og fremstår nesten som transparent, mens et stålgjerde med stående spiler vil være mer synlig og vil få et tyngre uttrykk.

SOM VISUELLE ELEMENTER Gjerder med lavere sikkerhetskrav kan tilføres sekundære elementer som klatreplanter. Slike gjerder vil primært være innenfor en avgrenset terminal eller langs atkomstaksen for å skille for eksempel mellom gang-og sykkelfelt og jernbanespor.





80)

81) Fokus på detaljer. Odense Havn.

82)

3.5 KAIFRONT

UTFORMING Kaifrontene i Sydhavna er i dag dominert av to konstruksjonstyper, en moderne åpen pelekai i betong og en blokkmurskai. Blokkmurskai finnes i dag i hovedsak langs Søndre Bekkelagskai og Nordre Sjursøykai.

Etter hvert som utfylling og oppgradering av havnearealene igangsettes, tilrådes det bruk av samme type betong på kaifront i de havneområder som er tilrettelagt for å ta imot skip og gods. I restareal bør eksisterende plastring av stein oppgraderes til en høy standard der det legges vekt på kvalitet og utseende. Områder som ikke vil få en opparbeidet kaifront, bør plastres med stein.

83) 84) Ulike avslutninger på kaiens front definerer kaiens funksjon.

85) Åpen pelekai

86) Blokkmurskai

87) Plastret steinfylling

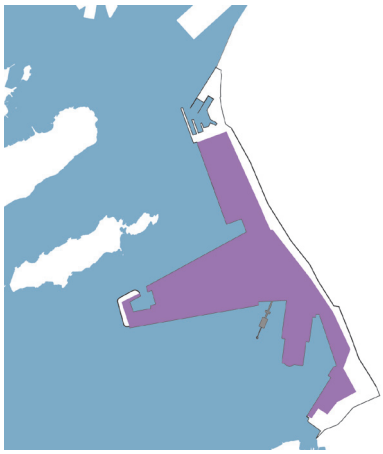
FENDERE OG ØVRIGE KAIELEMENTER

Kaifronten bør ha en samlet profil, hvor det fokuseres på detaljer for å skape et moderne havneanlegg som både er funksjonelt og har høy estetisk verdi. De etablerte gule kantelementene som pullere og kaifrontlist på Kneppeskjærutstikkeren er et godt eksempel på velfungerende elementer som både har en funksjon og som tilfører en estetisk spenning. Dette elementet bør følge hele Sydhavnas kaifront som en ledelinje for å skape en klarhet i havnas avgrensninger.

Fendere bør ha samme farge over hele området, men med en mer diskret gråtone i forhold til kaikanten i betong.

Leidere langs kaifronten bør ha samme farge som de gule pullerene og kaifrontlisten. Den gule fargen signaliserer oppmerksomhet. Kaiflatens møte med havnas industrielle bygningsmasse bør være godt synlig og klart definert. Overgangen fra kaiflate til bebyggelse bør understrekes tydeligere. Noen av elementene på havna bør gå igjen i buffersonenes maritime del. Eksempler på dette kan være de gule kaielementene med sin markante farge.

88)



89) Enhetlige flater på Ormsundkaia

90) Enhetlig materialebruk.

91)

3.6 DEKKENE

MATERIALER/ BELEGG

Funksjonen og bruken av dekkeflatene bør være styrende ved valg av materialer. I Sydhavna er betongelementer med et topplag av slitesterk mørk asfalt eller betongstein generelt gjennomgående belegg på hele havneflaten. Tilslag og kornstørrelse for asfalt bør følge gjeldende bestemmelser og forskrifter på veibane med tung trafikk. Materialet bør være av høy kvalitet med lengst mulig levetid.

Dekkeflatene bør være rolige i sitt uttrykk og fungere som et utstillingslerret for elementer og "installasjoner" som kraner, trucker, containere og siloer.

FUNKSJON

Kontinuerlig og jevnt underlag er viktig for å skape en velfungerende arbeidsplass og bør derfor prioriteres. Det anbefales at valg av materiale også er forholdsvis ukomplisert å reparere slik at man kan opprettholde en konstant overflate og unngå et lappeteppe som er ugunstig i forhold til bruk og kvalitet, også for det estetiske aspektet. Avrenningssystem og fall i bakken bør være tilstrekkelig for å unngå oppsamling av vann på dekkeflaten.

FARGEBRUK For å opprettholde en enhetlig fargebruk på tvers av de ulike terminalområdene, bør det brukes samme farge på asfalt over hele havneområdet, inklusive atkomstakse og tverrveier.
En fargeskala i mørk grå vil være gunstig, både i forhold til kontrasten til andre elementer på havna, synlighet, belysning og veimerking. For veimerking vil det være en fordel å bruke to farger, hvitt og gult. Den gule fargen samsvarer med kaielementene, samtidig som begge fargene er standard for veimerkning i Norge.

RETNINGSLINJER FOR TERMINALER

Bygningsmassen på de ulike terminalene bør rendyrkes i forhold til lastefunksjon og varetype: lagerhaller, tørrbulk, våtbulk, containerstabler/kraner, bilhus etc. Ved utforming av ny bebyggelse bør bygningens funksjon synliggjøres. Ny bebyggelse bør få karakter av installasjoner mer enn tradisjonelle bygninger.

Gjerdene som avgrenser terminalene bør være ensartet i utforming og fargebruk, for å skape et homogent område. Gjerder med lavere sikkerhetskrav kan tilføres sekundære elementer som klatreplanter.

92) Markeringer på kaiflaten

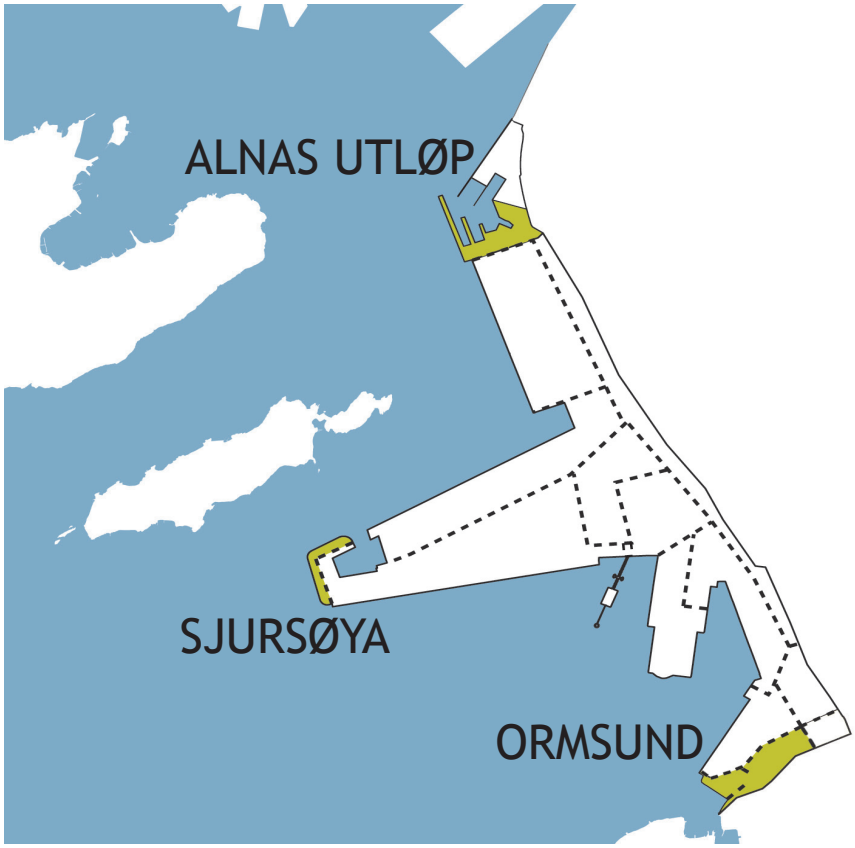
93) Markering av veibane på dekke.

94)

Kaifront og elementer langs kaifronten bør ha en enhetlig profil. De etablerte gule kantelementene med pullere og kaifrontlist bør følge hele Sydhavnas kaifront. Leidere langs kaifronten bør ha samme farge som de gule pullerene og kaifrontlisten. Fendere bør ha samme farge over hele området, men med en mer diskret gråtone.

Kaiflaten bør ha enhetlig profil, med samme type belegningsstein og samme farge på asfalt over hele havneområdet. En fargeskala i mørk grå vil være gunstig.

4 BUFFERSONER



95) Alnaelvens utløp.

96) Sjursøyas tupp: omforming til buffersone

97) Eksisterende buffersone, Ormsund

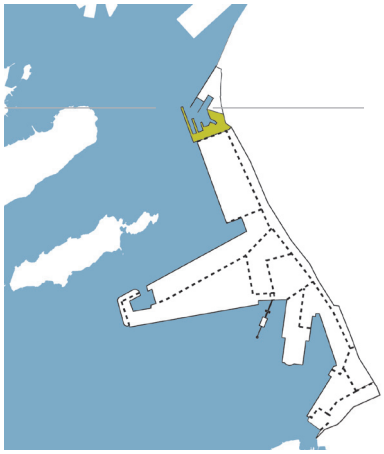
De tre buffersonene i ytterkantene av Sydhavnas havneområde vil avgrense og definere havna. Disse er plassert ved Alnas utløp, syd for Ormsundterminalen og lengst vest på Sjursøya. Buffersonenes hovedoppgave er å skape en myk overgang mellom by, natur, sjø og havnevirksomhet. En slik overgang kan utformes som et slør, og det er ikke et mål at etableringen av buffersonene skal skjule havnevirksomheten fra naboområdene. Det må fokuseres på å skape naturlige overganger og bindeledd. Ved Alnas utløp og Ormsund bør det etableres maritime parker med mulighet for havnerelaterte aktiviteter og attraktive rekreasjonsområder, samtidig som det legges til grunn for byutvikling mot buffersonen i nord. Buffersonene bør etableres med et moderne uttrykk som skaper en tilhørighet mellom havna og tilstøtende bydeler på tvers av buffersonene.

Utformingen av overgangssonene mellom de ulike buffersonene og terminalene, og eventuell beplantningsstruktur i disse områdene, bør underbygge lesbarhet og sammenheng mellom havna og tilstøtende bydeler/landskap. Det bør ikke etableres næringsvirksonhet i buffersonene.

I buffersonen mot Alnas utløp i nord bør det tilrettelegges for funksjoner som kan være åpne for allmennheten. Større publikumsrettede funksjoner/happenings kan være Tall Ships Race, flåtebesøk mm.

UNIVERSELL UTFORMING

Tilgjengelighet bør tilstrebes i størst mulig grad. Buffersonene ved Alnas utløp og Ormsund blir offentlig tilgjengelige arealer. Her er det viktig at gjeldende normer for universell utforming følges, slik at disse områdene blir inkluderende for alle. Det bør også reflekteres i utførelsen av områdene at de er en del av den urbane havne- og byutviklingen som finner sted i hovedstadens sjønære arealer.



98) Ulike sittemøbler

99)

100) Byutvikling

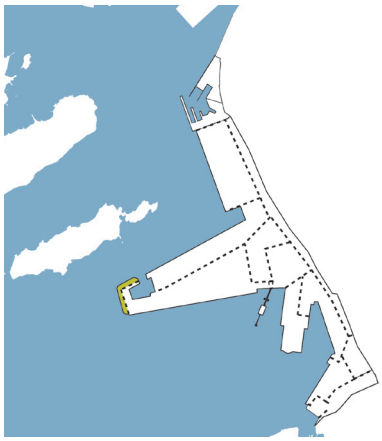
ALNAS UTLØP

Buffersonen ved Alnas utløp møter det urbane Oslo etter hvert som sentrum vokser seg sørover og fjordbyplanene for Loenga og Grønlikaia blir realisert. Kravet om en offentlig plass og et urbanisert elveutløp av Alnaelva er allerede nedfelt i gjeldende plandokumenter. Området bør utformes som en maritim og grønn overgangssone som gis et urbant preg, der det både skapes park og muligheter for maritime aktiviteter. Et "parkslør" i buffersonen ved Alnas utløp vil bli innledningen til grøntstrukturen langs atkomstaksen og "ryggraden", og skape en sammenheng med den nord-sørlige atkomstaksen.

Parksløret bør integrere utløpet av Alnaelva, slik at elva kan få en fremtredende rolle i en urban maritim buffersone og kan betones som et kunstnerisk innslag.

Buffersonen ved Alnas utløp må leses som en helhet, selv om elveløpet fører til at området deles i to. Den nordre og søndre delen bør få en samlet utforming og et felles formspråk. Det er også viktig at overgangssonene mellom havn, Fjordby/landskap og buffersoner er tydelig i sitt uttrykk.

101) Menneskeskapt landskap i strandsonen



102)

103)

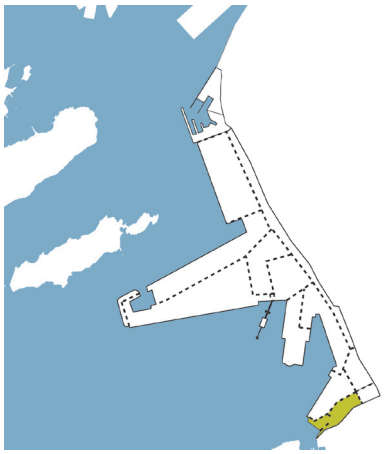
SJURSØYA

Det er satt av et mindre område til buffersone ytterst på Sjursøya mot vest. Buffersonen vil ikke være tilgjengelig for allmennheten, og bør utformes som en landskapsflate som ikke skjuler havnevirksomheten. Den bør derfor ses på som en integrert del av Sydhavnas havneområde.

Sjursøyas buffersone bør gjenspeile den maritime og industrielle aktiviteten som foregår på Sydhavna. Det bør fokuseres på å skape et attraktivt og stimulerende miljø for arbeidstakerne i havna, der de har mulighet for pause og miljøskifte. Buffersonen bør ikke være et element skapt for å skjule havna fra sjøsiden, og området bør ikke gjenplantes. Det bør fokuseres på få elementer som skaper en lett og naturlig overgang mellom sjø og land. Dette kan frembringes gjennom beplanting av trær i små lunger, benker og et vakkert og funksjonelt forhold mellom vann og land.

.

104)

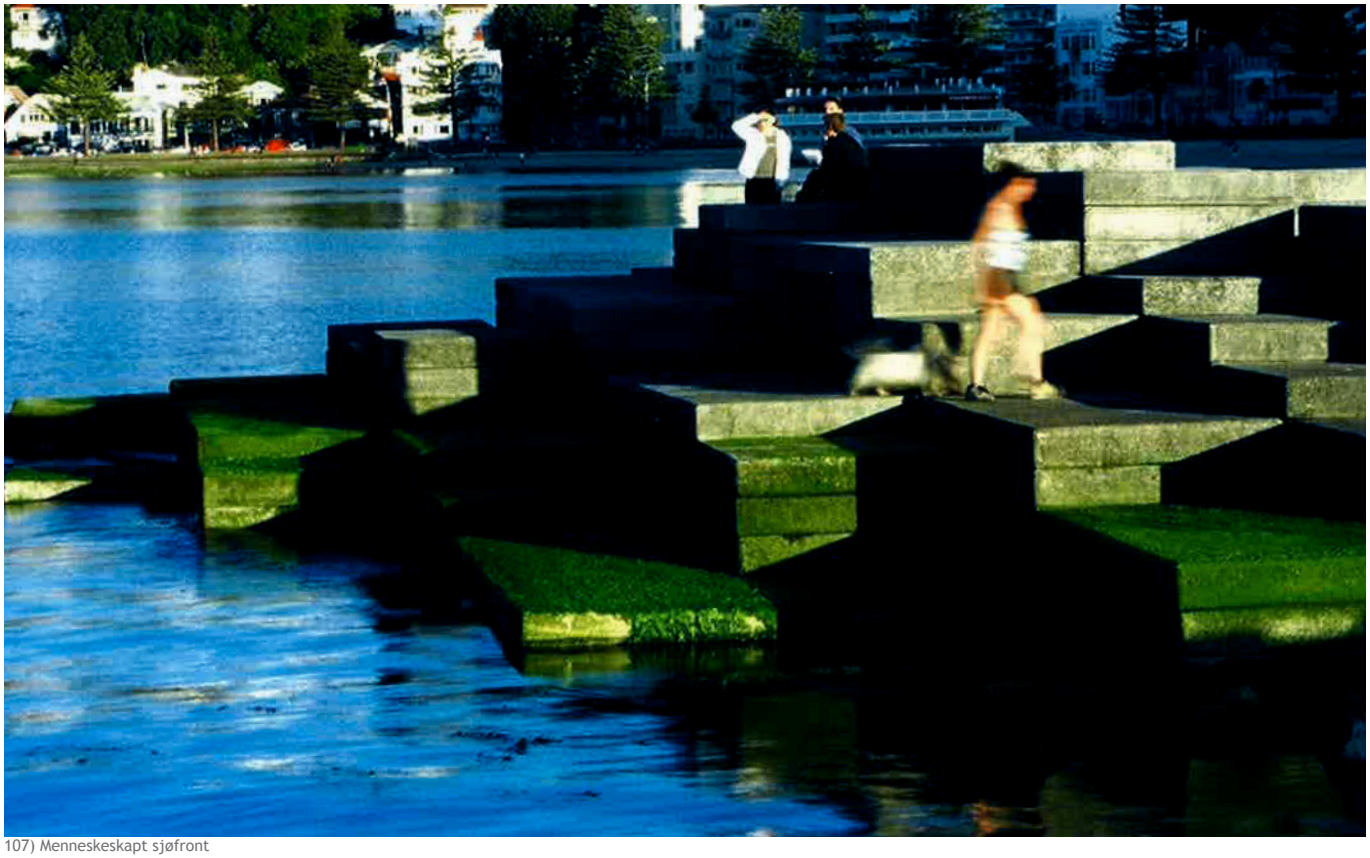


105) Eksisterende buffersone Ormsund

106) Kai for sittefunksjon og atkomst

ORMSUND Buffersonen på Ormsund mot syd bør utformes som et mest mulig aktivt rekreasjonsområde.

Det er i dag etablert et smalt, men attraktivt friområde/randsone ytterst på Ormsund. En etablering av en større buffersone bør forholde seg til den eksisterende randsonen og grenseområdene mot bakenforliggende bebyggelse. Parkbeltet bør etablere en tilhørighet til naboområdet, og samtidig ikke skille seg ut fra buffersonenes felles uttrykk. Mot bebygd område bør det være en flytende, transparent overgang mellom den maritime parken og boligområdets grønne lunge. Friområdet bør endre preg mot det maritime når det nærmer seg vannet, for å artikulerer endringene i landskapet.



107) Menneskeskapt sjøfront

108)

109)

110)

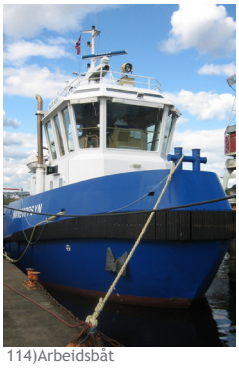
Buffersonen bør ses på som en lokal park for Ormsund og Bekkelagets beboere, samtidig som området bør utvikles til å bli en attraksjon. Grøntområdet bør ha en egen identitet, samtidig som den bør ha et klart slektskap med de to andre buffersonene. Særlig bør dette komme til uttrykk i bruk av materialvalg, utseende og formgiving.

Det bør skapes rom for maritime fritidsaktiviteter, så som kajakkutsetting og fiskemuligheter fra brygge.

111) Maritime elementer integreres i buffersonens uttrykk

112) Tilgjengelighet

113)



114)Arbeidsbåt

RETNINGSLINJER FOR BUFFERSONER

Mot Alnas utløp i nord bør buffersonen utformes som en maritim og grønn overgangssone. Det bør tilrettelegges for funksjoner som kan være åpne for allmennheten. Buffersonen må fremstå som en helhet, selv om elveutløpet deler området i to. Det anbefales at varme-/kjølesentralen fungerer som en del av buffersonen gjennom at byggets tak gjøres offentlig tilgjengelig.

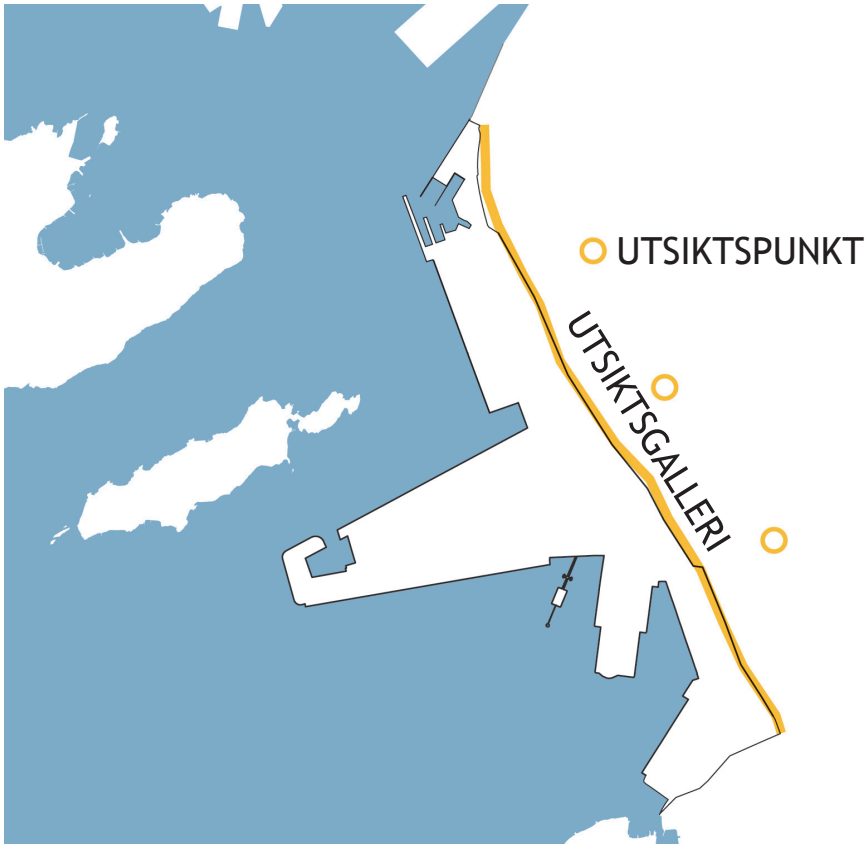
På Ormsund mot syd bør buffersonen utformes som et mest mulig aktivt rekreasjonsområde. Det bør gjøres rom for maritime fritidsaktiviteter, så som kajakkutsetting og fiskemuligheter fra brygge.

Ytterst på Sjursøya bør buffersonen utformes som en landskapsflate som ikke skjuler havnevirksomheten. Buffersonen bør ikke skjule havna fra sjøsiden, og området bør ikke gjenplantes.

Utformingen av overgangssonen mellom de ulike buffersonene og terminalene, og eventuell beplantning i disse områdene, bør underbygge lesbarhet og sammenheng mellom havna og tilstøtende bydel/ landskap.

Det bør ikke etableres næringsvirksomhet i buffersonene.

5 UTSIKTSGALLERI OG UTSIKTSPUNKT



115) Utsiktsgalleri

116) Utsiktspunkt

5.1 UTSIKTSGALLERI

I sammenheng med at E18/Mosseveien skal utbygges med nye kollektivfelt, påkjøringsramper og gang- og sykkelvei, foreslås det etablert et utsiktsgalleri langs Mosseveiens ytterkant, slik at myke trafikanter kan beskue havnevirksomheten herfra. Utsiktsgalleriet kan etableres som en lett, påhengt konstruksjon, nedsenket i forhold til veibanen, og i tråd med "installasjonenes" karakter. Utsiktsgalleriet vil gi utsyn over havna for pendlere, andre trafikanter og turister.

BEVEGELSE

Utsiktsgalleriets viktigste funksjon vil være at den skiller transportårene for myke trafikanter og biltrafikk. Utsiktsgalleriet er et element i separasjonen av de ulike brukerne og ulik bevegelse langs Mosseveien, slik at hver trafikktype får sin egen separate bane.

SYKKELFELT

Langs utsiktsgalleriet bør det legges opp til en hurtigbane for syklister og en egen gangbane som knytter seg opp mot eksisterende veinett. Her er det viktig at begge brukertyper får tilstrekkelig plass slik at man unngår konflikter og uheldige trafikksituasjoner. Et separat sykkelfelt bør etableres av sikkerhetsmessige grunner, slik at både syklister og gående føler seg trygge. Valg av materiale og overflatetekstur, samt opplevd trivselsmoment vil være en viktig del av sykkelfeltets suksess.

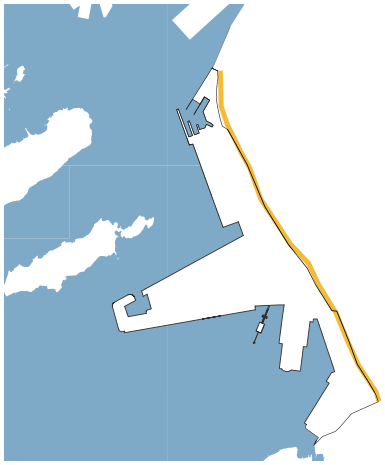
OPPLEVELSE

Utsiktsgalleriet er primært en transportåre, men bør sekundært også bli et utfluktsmål. Det kan gjøres gjennom å tilrettelegge for pausemomenter langs galleriet, som også kan være informasjonspunkter. Disse punktene bør ikke være arealkrevende, men være skjermede soner og en integrert del av bevegelsesstrekket. Men som navnet tilsier bør det etableres mulighet for å stoppe og nyte utsikten. Det er viktig at utsiktsgalleriet blir et hyggelig sted å bevege og oppholde seg på, samtidig som konstruksjonen kan bidra positivt i landskapsrommet mellom havna og Ekebergåsen. Det kan skapes møter på flere nivåer, så som å sitte, bevege, stoppe, se og lære. Disse momentene bør komme tydelig frem og bør være en markant del av opplevelsen langs utsiktsgalleriet.

SIKRING MOT VEI OG JERNBANE

Myke trafikanter som beveger seg på utsiktsgalleriet må sikres i forhold til E18/ Mosseveien og Østfoldbanen.

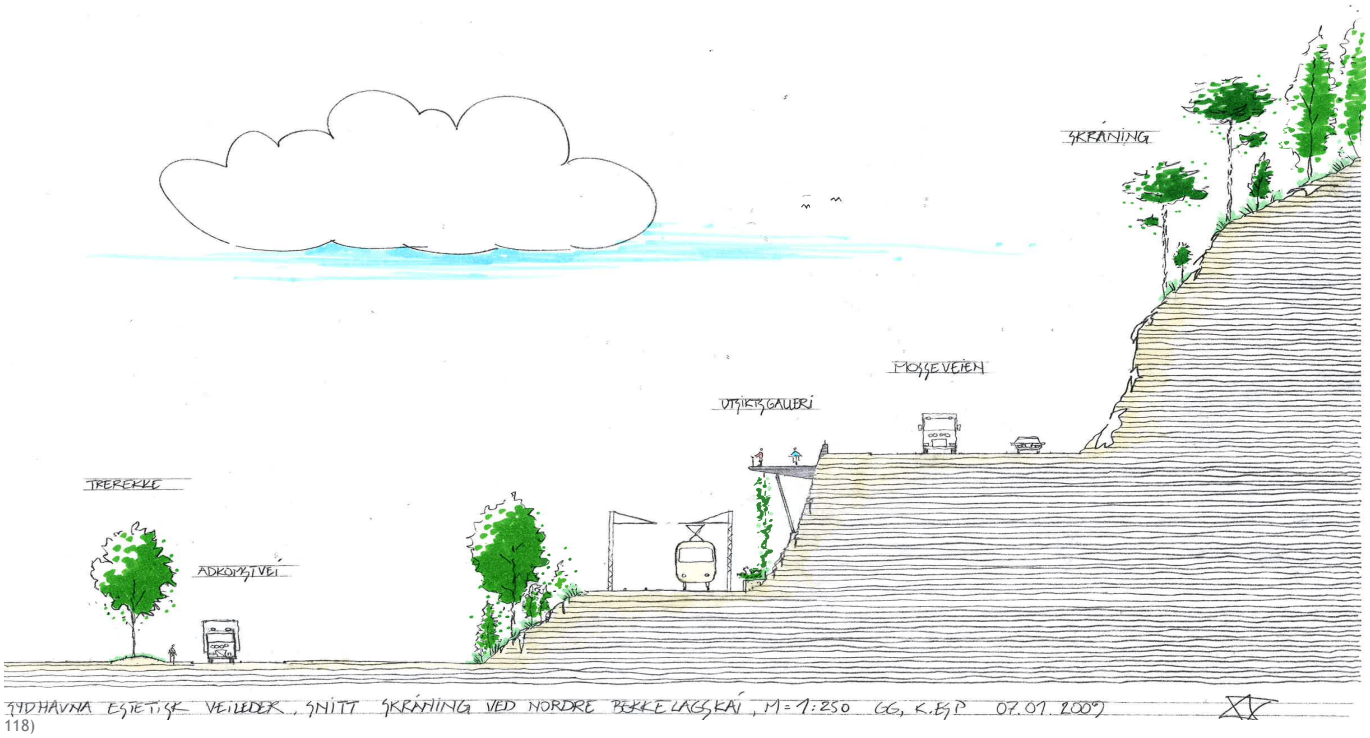
Galleriet er tenkt plassert nedsenket i forhold til veien, E18/Mosseveien må ha sikringsgjerde for å hindre utforkjøring mot utsiktsgalleriet og Østfoldbanen. Sikringen bør i store deler være en åpen stålkonstruksjon, slik at utsikt for bilister/turister kan forbedres i forhold til dagens situasjon. I tillegg bør det anlegges en grønn rabatt der det ikke er tett gjerde, som skille mellom syklistene og biltrafikken.



117) Utsiktsgalleri

Sikringen av utsiktsgalleriet mot Østfoldbanen bør utføres med glass der det er nærføring til strømførende kjøreledninger, slik at den visuelle kontakten med havna og fjordbassenget opprettholdes.

Det anbefales at det etableres en støyskjerm mellom utsiktsgalleriet og Mosseveien ut fra både et forurensningssynspunkt og et sikkerhetsaspekt. Støyskjermen må oppfylle gjeldende sikkerhetskrav til støyskjermer, men det må også fokuseres på den estetiske utformingen. Skjermen må ikke bli et negativt moment i landskapet, men heller tilføre en positiv opplevelse både for trafikk på Mosseveien og myke trafikanter langs utsiktsgalleriet. Valg av materialer bør velges ut fra tre hovedmomenter; sikkerhet, estetikk og vedlikehold. Støyskjermen kan få et lett og gjennomskinnelig uttrykk, med for eksempel bruk av opake glass i visse sektorer, sekvenser med farger, eller perforerte metallplater som skaper et mønster eller bilder.



118)

119) Utsiktspunkt

120) Utsiktspunkt

5.2 UTSIKTSPUNKT

OPPLEVELSE

I forbindelse med Sydhavnas utvidelse bør det også vurderes utsiktspunkter langs Ekebergåsen og Kongsveien. Folks generelle oppfatning av havna kan endres gjennom å skape en opplevelse som understreker betydningen av havnas plassering, og poengterer viktigheten av en levende havn som et sentralt knutepunkt. Utsiktspunktet "stiller ut" havna og tilrettelegger samtidig for en møteplass og et utfluktsmål. Utsikten kafé er ett av de stedene som har potensial til å bli et opparbeidet utsiktspunkt.

INFORMASJON

Det er gjennom informasjon og utsikt at opplevelsen skapes. Opplevelsen av stedet vil også være sterkt knyttet til utformingen av utsiktpunktet.

Godt fungerende utsiktspunkter i Ekebergskråningen vil bidra til å styrke Sydhavnas identitet, og vil etablere ytterliger fokus mot øst. Utsiktspunktene vil samtidig stå i en balansert kontrast til Sjømannsskolen, aktivere forholdet mellom vann og ås, og samtidig gi beboerne av området et nytt møtepunkt. Det er viktig at utformingen av et slikt utsiktspunkt tar vare på den grønnkledde åsen, og forholder seg til strukturen i landskapet, samtidig som det tør "å stikke seg ut" og ta plass i landskapsrommet.

Informasjonen bør fokusere på havna og øyene i fjordbassenget. Informasjon knyttet til historisk, nåværende og fremtidig bruk av Sydhavna bør fremstå på en klar og pedagogisk måte. Relatert informasjon kan være kart over logistikk og bevegelse på Sydhavna, Sydhavna som et knutepunkt i havnerelatert kontekst, og kontakten med det nasjonale og internasjonale markedet. Det bør også være historiske og landskapsmessige fakta om området.

RETNINGSLINJER FOR UTSIKTSGALLERI

Det bør etableres et utsiktsgalleri langs E18/Mosseveiens ytterkant, slik at myke trafikanter kan beskue havnevirksomheten herfra. Utsiktsgalleriet bør etableres som en lett, påhengt konstruksjon, litt nedsenket i forhold til veibanen, og i tråd med "installasjonenes" karakter.

Utsiktsgalleriet, Østfoldbanen og havna bør sikres mot biltrafikken på E18/Mosseveien med en åpen stålkonstruksjon, slik at utsikt for bilister/turister kan forbedres i forhold til dagens situasjon. Der det er nærføring til strømførende kjøreledninger på Østfoldbanen, bør sikringen av utsiktsgalleriet utføres med glass, slik at den visuelle kontakten med havna og fjordbassenget opprettholdes.

121) Utsiktspunkt

122)

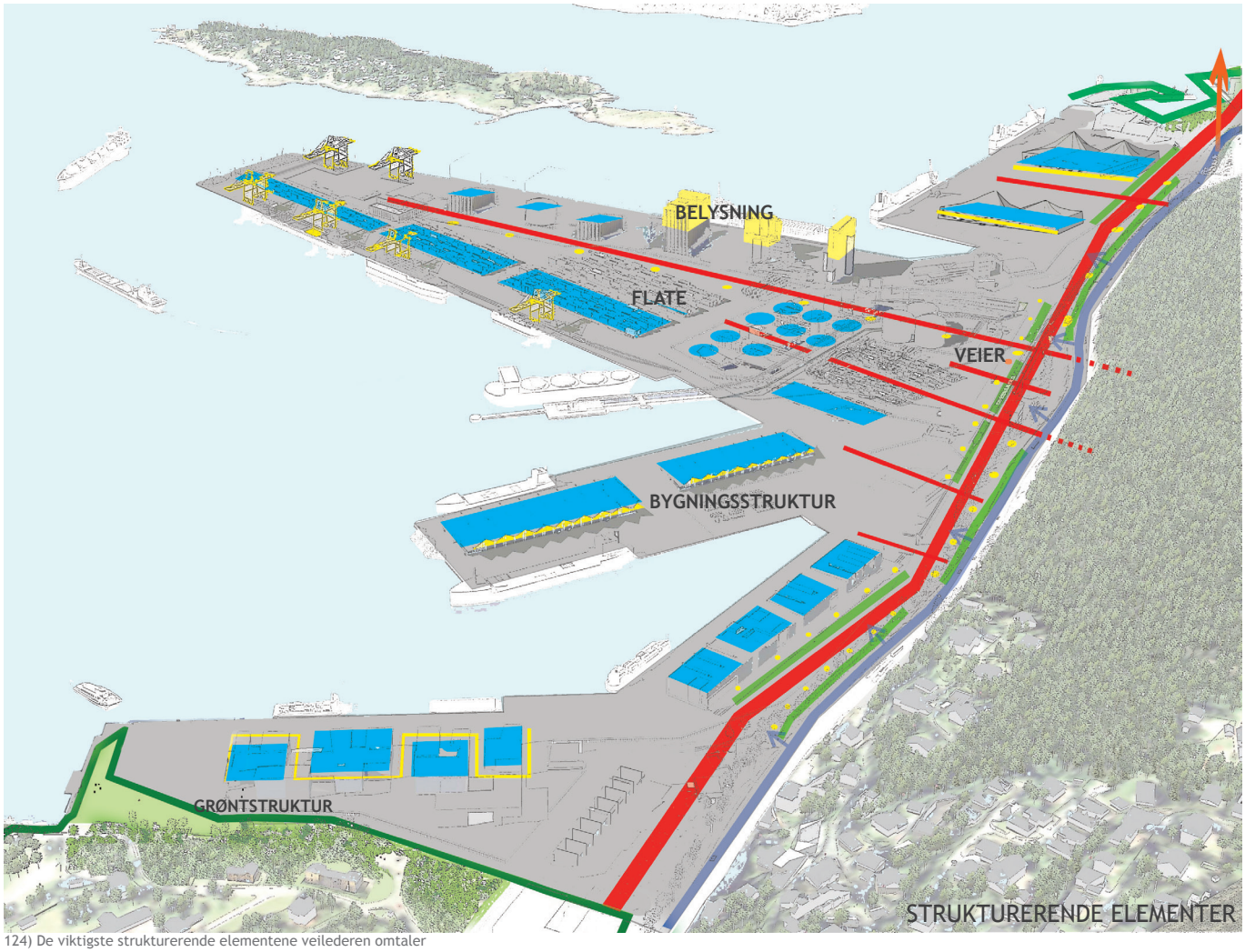
123) Utsikt mot Sjursøya

Det bør legges opp til en hurtigbane for syklister og et eget gangfelt som knytter seg opp mot eksisterende vegnett. Det anbefales at det etableres en visuell åpen støyskjerm mellom E18/Mosseveien og utsiktsgalleriet. Der det ikke er tett støyskjerm, bør det etableres en grønn rabatt som skiller syklistene fra biltrafikk.

Det bør tilstrebes at utsiktsgalleriet sekundært også blir et utfluktsmål hvor en kan iaktta havnevirksomheten. Det bør etableres informasjons- og møtepunkter som inviterer til å sitte, stoppe, se og lære langs galleriet.

Det bør vurderes å etablere utsiktspunkter langs Ekebergåsen og Kongsveien. Det er viktig at utformingen av utsiktspunkter tar vare på den grønnkledde åsen, og forholder seg til strukturen i landskapet, samtidig som det tør "å stikke seg ut" og ta plass i landskapsrommet. Informasjonspunkter bør fokusere på havna og øyene i fjordbassenget.

C STRUKTUR



124) De viktigste strukturerende elementene veilederen omtaler

STRUKTURERENDE ELEMENTER

Noen av virkemidlene som vil bli brukt i oppbyggingen av Sydhavna, bidrar i sterkere grad enn andre virkemidler til strukturering av området. Vi har kalt disse virkemidlene “strukturerende elementer”. Disse elementene er viktige i prosessen med å skape en synlig estetisk ramme for Sydhavna.

Det betyr at det vil være gunstig å investere i flere av disse elementene på et tidlig tidspunkt i transformasjonsprosessen, for å få et synlig resultat raskt uten altfor tunge investeringer i infrastruktur. Det igjen krever at det etableres et planverktøy hvor disse elementene kan plasseres i en langsiktig strategi, og utføres i en rekkefølge og et tempo som velges ut fra hva som er fysisk mulig, i et område der havnevirksomheten skal foregå uforstyrret.

De strukturerende elementene kan inndeles i to hovedgrupper. Den ene gruppen er de som skaper linjer i landskapet: som veier og bygningsstruktur, grønnstruktur, belysning og fargesetting, når de understreker disse retningsskapende elementene. Den andre gruppen er de som understreker flater i landskapet: som takflater, grønne flater og belegg, samt lys- og fargesetting av disse.

6 VEISTRUKTUR

125) Havneveien

126) Omlegging av infrastruktur

127) Omlegging av infrastruktur: Oslo sentrum - Kongshavn

VEISTRUKTUR

Havneflaten oppleves i dag som en ødslig “asfaltflate”. Ved å etablere en oversiktlig veistruktur på havneflaten vil det bli enklere å orientere seg. Veistrukturen er først og fremst funksjonelt strukturerende som nerve i oppbygging og organisering av alle aktiviteter på havneflaten. Veistrukturen danner også ramme for de andre strukturerende elementene som ofte følger eller forholder seg til veien; bygningsstruktur, beplantning, belysning, etc.

ATKOMSTAKSEN

Atkomstaksen bør ha så rett linjeføring som mulig, med sekvenser av rette strekninger og klare overgangskurver. Tverraksene ved portene inn til terminalene og til fjellhaller bør markeres med et annet belegg, slik at man grafisk blir gjort oppmerksom på kryssende trafikk/mulig innkjøring.

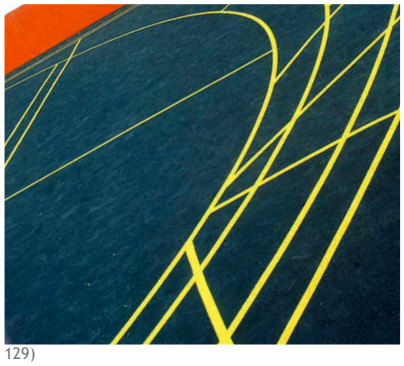
Alle terminalportene bør legges direkte til atkomstaksen, slik at det skapes et klart og lesbart hierarki. All hovedskilting kan da skje direkte på portbygningene, slik at man i størst mulig grad unngår løse skiltelementer.

Alle betjenende funksjoner bør legges til atkomstaksen, slik at terminalene blir mest mulig "produksjonsrettede" soner.

KJØREMØNSTER PÅ TERMINALENE

Bevegelsesmønstre for all trafikk på terminalområdene bør i størst mulig grad følge definerte traséer. Bevegelsesmønstrene bør analyseres, og kjøremønstre bør tydeliggjøres og kjøretraséer merkes.

128)



129)

130)

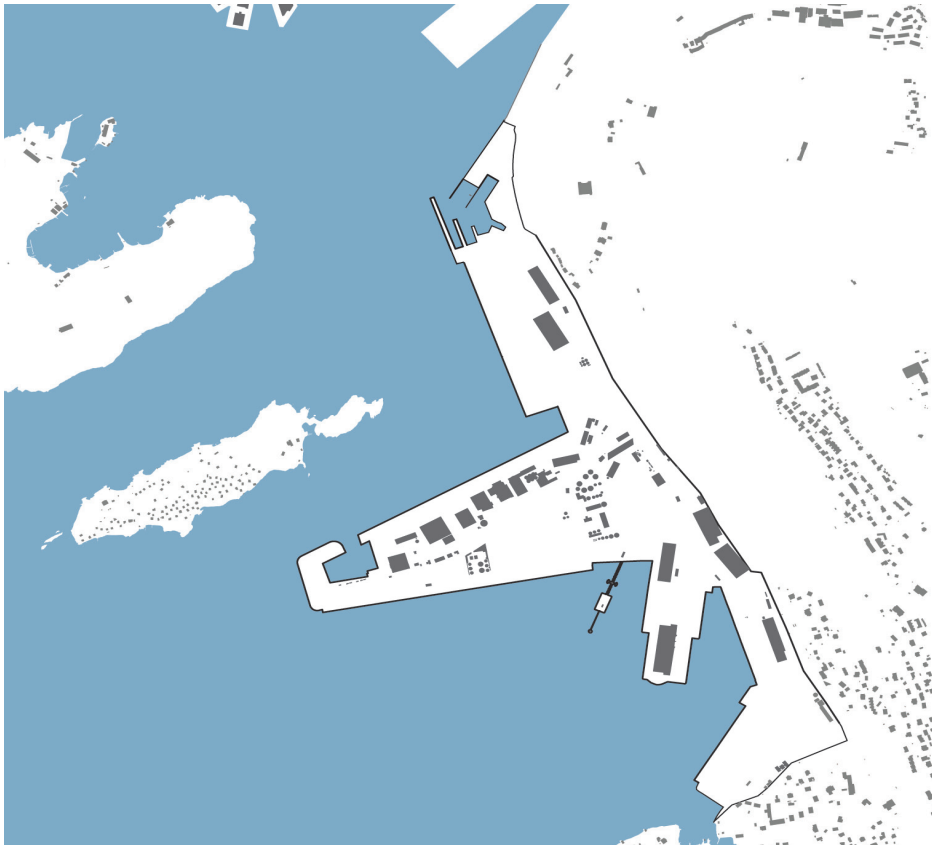
RETNINGSLINJER FOR VEISTRUKTUR

Atkomstaksen/havneveien bør ha så rett linjeføring som mulig, med sekvenser av rette strekninger og klare overgangskurver mellom disse.

Tverrakser inn til terminalene bør plasseres lineært på atkomstaksen. Der tverraksene til terminalene og innkjøring til fjellhaller krysser atkomstaksen, bør dette markeres med et annet belegg i veibanen.

Bevegelsesmønstre for all trafikk på terminalområdene bør i størst mulig grad følge definerte traséer, og kjøretraséer bør merkes. "Flyplass-logistikk" bør legges til grunn.

7 BYGNINGSTRUKTUR



131) Kneppeskjærskuret i tåkedis

132) Kneppeskjærskuret

BYGNINGSSTRUKTUR En bevisst plassering av bygningsmassen er trolig det viktigste strukturerende elementet på havneflaten, på grunn av størrelsesforholdet. Bygningsstrukturen er et element som ved lyssetting er lesbart hele døgnet. Det er lesbart både fra Ekebergåsen og sett i silhuett fra sentrum og havnebassenget. Av de ulike "strukturerende elementene" er det samtidig det mest kostbare.

BEBYGGELSESMØNSTER Valg av bebyggelsesmønster kan være "retningsskapende" for store enkeltbygg, og for mindre bygningselementer kan det ved repetitiv bruk formes retningsstrukturer. I bygningstypologier som oljetanker kan det formes bevisste "klynger" etc.

SIKTLINJER For å opprettholde og skape siktlinjer i rommet, bør bygningsstrukturen etableres i forhold til retningsangivende linjer i landskapet. Viktige siktlinjer som bør ivaretas er forholdet mellom Akershus festning/Operaen i Bjørvika og Kongshavn/Sjursøya, og mellom øylandskapet og Ekebergåsen.

Store bygningsvolumer vil kunne skape uheldige barrierer. Tidligere lå de store enetasjes havneskurene langsetter kaiutstikkerne for å få flest mulig porter vendt mot skipene. I mer tettbygde byhavner hvor effektiv arealbruk var viktigst, lå de gamle pakkhusene vegg i vegg, i flere etasjer og med én port pr. etasje. I dag er plassering av havneskur og logistikk uavhengig av dette.

Det betyr at man for eksempel kan endre retningen på havneskurene på Kongshavn, fra dagens struktur hvor de ligger på tvers av øyenes retningsstruktur i havnebassenget, til å ha en retning sammenfallende med øystrukturen.

TAKFLATER

En bevisst strukturering av de store takflatene er viktig for sikten fra E18 Mosseveien og fra Ekeberg/Bekkelagsskråningen. Som eksempel på dette henvises det til det nye havneskuret på Kneppeskjærutstikkeren, som med belysning også gir en positiv effekt i mørketiden og om natten.

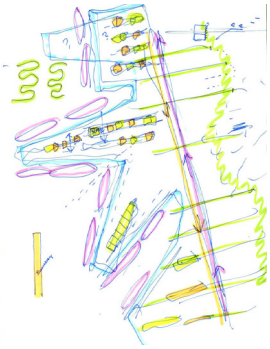
TERMINALPORTER

Terminalportene bør utformes som klart lesbare elementer langs atkomstaksen. Terminalportene kan være ulike, men bør ha lik bygningstypologi og en ensartet, klar fargebruk.

Bygningsmassen på de ulike terminalene bør rendyrkes i forhold til lastefunksjon og varetype: lagerhaller, tørrbulk, våtbulk, containerstabling/kraner, bilhus etc. Bebyggelsens karakter på hver enkelt terminal bør rendyrkes. All ny bebyggelse bør synliggjøre sin funksjon og estetisk bygge opp under terminalens bygningstypologi. Fargesetting kan være et første skritt i oppgradering av en bygning, og fargesettingen bør vurderes ulikt for hver terminal.

133) Portbygninger

134) Containerhus



135) Konseptskisse kaifront

136) Kneppeskær: bygningsstruktur - taklandskap

INSTALLASJONER

Ny bebyggelse bør få karakter av installasjoner mer enn tradisjonelle bygninger. Siloene bør også betraktes som installasjoner, fargesettes og eventuelt kles med perforerte metallplater eller lignende, for å gi dem en transparent karakter (ref. kapittel 11 Fargestruktur).

RETNINGSSTRUKTUR

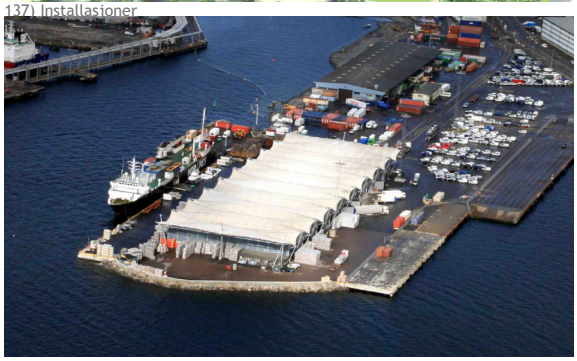
Bygningenes retningsstruktur bør i prinsipp følge retningen på øylandskapet i fjordbassenget. Ny bebyggelse på Kongshavn bør dreies 90 ° i forhold til dagens skur, slik at siktlinjene mot fjorden gjenskapes.

Ny bebyggelse i tørrbulkterminalen på Sjursøya nord bør utformes slik at siktlinjer mellom byggene fra sentrum mot syd ivaretas, slik at det ikke dannes en tett mur mot sentrum/Akershus festning.

Nye oljetanker på våtbulkterminalen bør komponeres i bevisste klynger der dette er funksjonelt gjennomførbart.

Containerterminalen bør ha alle containere stablet parallelt med kaifronten mot syd, uten retningsendring mot midtre og østre del av Sjursøya.

137) Installasjoner



138) Kneppeskjærskuret

139) Sjursøya

SMÅSKALA BEBYGGELSE OG ELEMENTER

Bebyggelsen på Kneppeskjærutstikkeren følger ikke øystrukturen, men følger utstikkerens retning og danner ingen barriere mot bakenforliggende landskap.

Bakarealet på Bekkelagskaia er lite, slik at ny bebyggelse nødvendigvis vil bli lagt langsetter kaikanten og vil danne barrierer på tvers av ønskede siktlinjer mot fjordbassenget. Bebyggelsen bør derfor brytes opp. Der det er funksjonelt mulig, bør bebyggelsen oppdeles med transparente partier som både visuelt og estetisk bryter barrierevirkningen.

På Ormsund bør ny bebyggelse legges parallelt med kaikanten og brytes opp i lengderetningen, slik at det ikke skapes en barriere mot landskapet bak.

Småskalaelementer bør gis en bevisst, samlende fargeholdning, og bør strukturers som en helhet. Alle elementer som lyktestolper, skiltsøyler, pullere etc. bør organiseres i en helhetlig illustrasjonsplan, slik at elementene bygger opp om en samlet struktur. Mindre bygningsvolumer bør om mulig samles i klynger eller i repetitive rekkeformasjoner. Flere funksjoner kan også med fordel samlokaliseres, for eksempel i portbygningene.

RETNINGSLINJER BYGNINGSSTRUKTUR

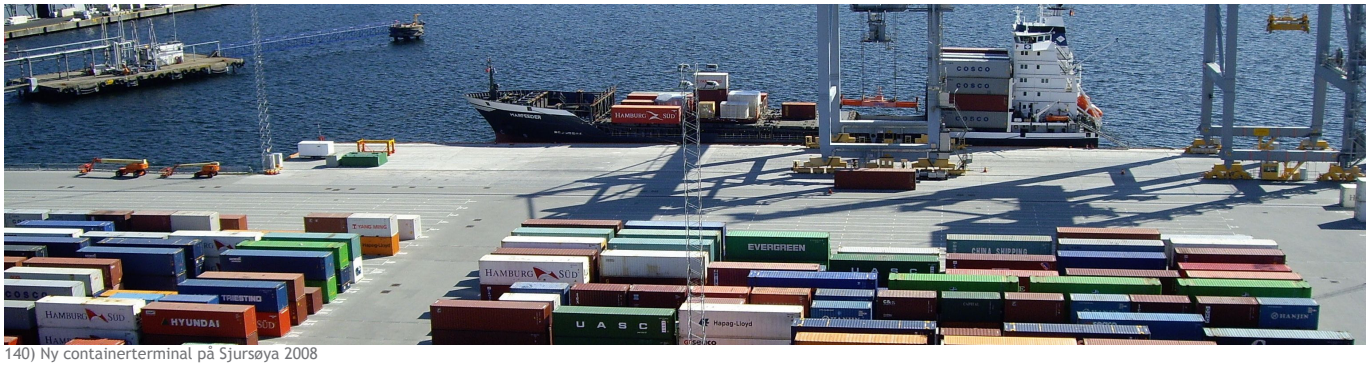
Portbygningene bør utformes som klart lesbare elementer langs atkomstaksen, med klare fellestrekk i materialbruk og fargesetting. Øvrig bygningsmasse bør i uttrykk underordne seg portbygningenes signaleffekt.

Bygningsmassen på havna bør organiseres med samme retningsstruktur som den karakteristiske geologiske retningsstrukturen på øylandskapet i fjordbassenget. Større bygningsmasse på tvers av øylandskapets retningsstruktur bør primært deles opp i mindre enheter, alternativt bør bygningsmassen utformes med en formmessig oppdeling.

Ny bebyggelse på Kongshavn bør dreies 90 ° i forhold til dagens skur, slik at siktlinjene mot fjorden gjenskapes.

Ny bebyggelse i tørrbulkterminalen på Sjursøya nord bør utformes med mellomrom mellom bygningene slik at siktlinjer fra sentrum mot Ormsund ivaretas, og slik at det ikke dannes en tett mur mot sentrum/ Akershus festning.

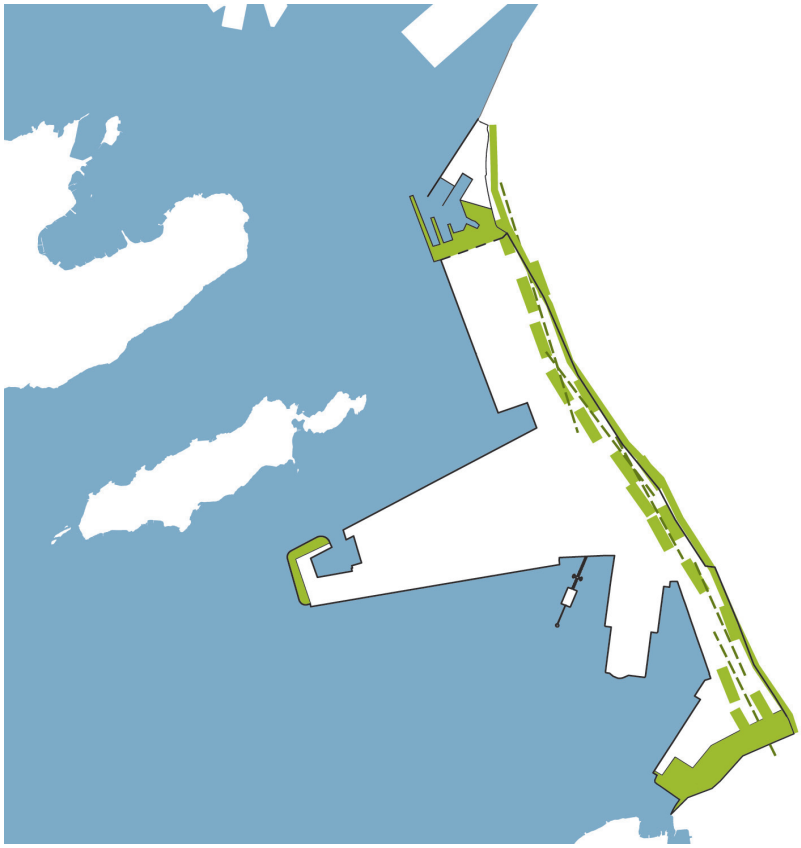
Nye oljetanker på våtbulkterminalen bør komponeres i bevisste klynger der dette er funksjonelt gjennomførbart.



140) Ny containerterminal på Sjursøya 2008

Bebyggelsen i buffersonene bør tilpasses bebyggelsen i tilstøtende områder, men bør beholde den industrielle karakteren av havn. Buffersonene bør betraktes som aktive overgangssoner, som ikke tilslører det faktum at Sydhavna ligger her.

8 GRØNTSTRUKTUR



141) Klatreplanter på stålwire

142) Mosseveien: klatreplanter i skråning

143) Menneskeskapt landskap i buffersoner

GRØNTSTRUKTUR

Grøntstruktur omfatter alle grønne elementer som er bevisst plassert i form av rekker, klynger eller flater.

Den grønne strukturen i Sydhavna manifesterer seg i buffersonene mot de tilgrensende nærområdene, og langs atkomstvei og forstøtningsmur mot E18, slik at det etableres en ramme rundt havna. En gjennomtenkt bruk av planter i sekvenser, som forholder seg til områdets andre elementer, er nødvendig. Havneområdet må tenkes på som et urbant/semi-urbant sted, og ikke som en isolert havneflate.

Grøntstrukturen bør ikke skjule havnearealet, men heller agere som en overgangssone mellom de ulike landskapskarakterene, og utformes som et lett slør som binder sammen de ulike elementene. Det grønne "sløret" kan være med på å myke opp havnelandskapets ytterkanter, og på den måten være en premiss for utforming av de grønne rommene.

Grøntstrukturen i selve havneområdet befinner seg på to nivåer, horisontalt langs havneveien og vertikalt på forstøtningsmuren mot E18. Etablering av trær og klatreplanter vil være et av hovedgrepene for å skape en lesbar lineær struktur langsetter havneflaten, som i dag er uten en klar retning.

Grøntstrukturen i nærområdene, i buffersoner, utsiktsgalleri og utsiktspunkt, bør også prioriteres. Bevisst vegetering og organisering av grøntstruktur i disse områdene kan være med å skape et bedre nærmiljø for beboere og brukere.

Grøntstrukturen kan få ulik karakter gjennom ulik utforming av områdene, samtidig som det er ønskelig at det er en klar sammenheng mellom de grønne arealene, slik at det kan skapes en klar og lesbar struktur for hele Sydhavna.

SEKVENSER

Sekvensene av grøntstruktur langs atkomstaksen bør forholde seg til bygningsmasse, siktlinjer og andre retningsgivende elementer. De grønne "sekvensene" vil bli etablert som trerekker og eventuelt annen type beplantning langs og i forbindelse med havneveien, for å bryte opp en tung linearitet som lett skaper en følelse av tetthet.

BUFFERSONENE

I buffersonene bør grøntstrukturen tilpasses et parkmessig uttrykk som kan fungere som et slør mot nærområdene. Grøntstrukturen i buffersonene bør gjenspeile rytmen som blir brukt langs "ryggraden", slik at grøntområdene leses med en klar sammenheng på tross av ulik plassering og funksjon.

144) Strukturerende grønne soner

145)

146)

RETNINGSLINJER GRØNTSTRUKTUR

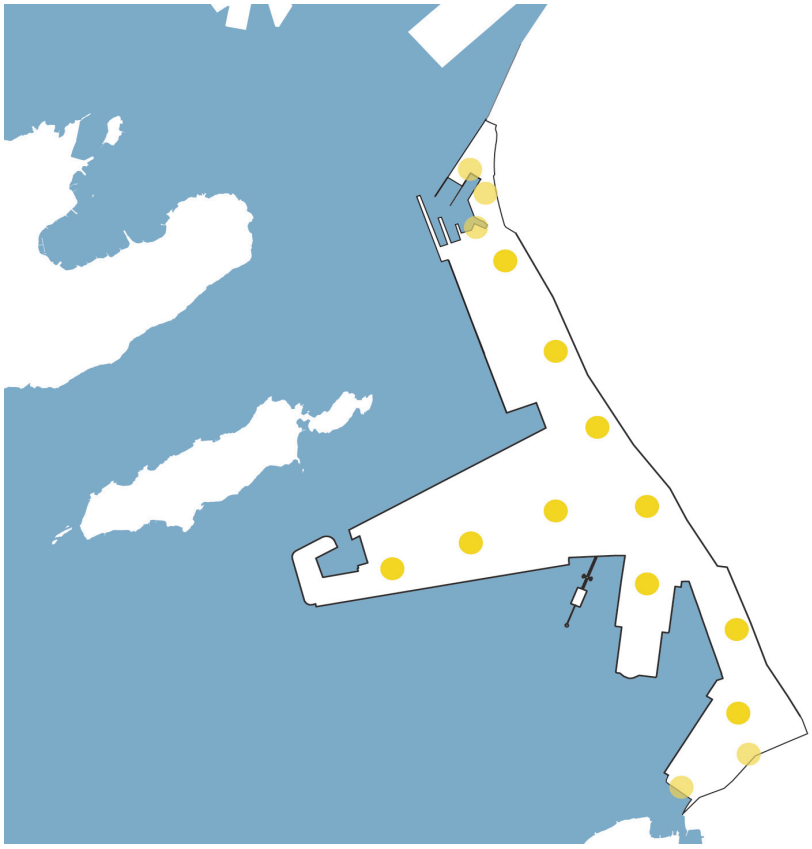
Grøntstrukturen langs "ryggraden" (havneveien og forstøtningsmuren mot E18), bør prioriteres som det viktigste grønne elementet i Sydhavna.

Grøntstruktur langs havneveien bør utføres i klare sekvenser som bygger opp under retningsstruktur for vei, bygningsmasse, siktlinjer, og andre retningsgivende elementer. Beplantning bør utføres med en søyleformet type trær som understreker veiens horisontalitet og retning, og som står i kontrast til den vertikale flaten langs forstøtningsmuren.

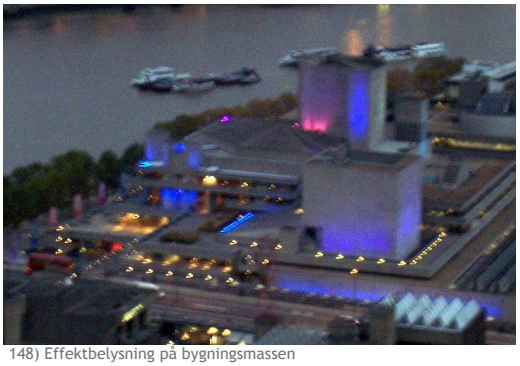
Skråning og mur bør beplantes med klatreplanter, stauder eller busker. Wire for klatreplanter festet i betongveggen bør vurderes som et skulpturelt element.

I buffersonene bør grøntstrukturen tilpasse seg et parkmessig uttrykk som "et slør" mot de tilliggende bydelene. Grøntstruktur i buffersonene bør gjenspeile rytmen som blir brukt langs "ryggraden", slik at grøntområdene leses med en klar sammenheng på tross av ulik plassering og funksjon. Grøntstruktur i buffersonene bør også etablere en sammenheng til de tilstøtende bydelenes grøntområder.

9 BELYSNINGSTRUKTUR



147) Kneppeskjærskuret i kveldslys



148) Effektbelysning på bygningsmassen

RETNINGSSKAPENDE STRUKTURER

Belysningen bør struktureres i henhold til funksjon og skala. I Sydhavna finnes det 3 nivåer med belysning. De store lysmastene langs kaikantene og på havneflaten danner øverste nivå. Disse bør struktureres i rekker som underbygger container-stablenes retning, bygningsstrukturen og kaikanten, og som på den måten kan understreke forholdet mellom bygning og asfaltflate.

Mellomste nivå er veibelysningen, som understreker veistrukturen. Denne er meget retningsdannende, fordi den også gir retning til bygningsstruktur, grønt-struktur etc. På laveste nivå kommer belysningen av gang- og sykkelveier, som også er retningsskapende, men i mindre skala.

FLATER

Belysning av flater er med på å understreke større elementer, og vil ha forskjellig virkning fra ulike betraktningsvinkler. Det kan være belysning av takflater, som er mest virkningsfullt sett fra E18 og Ekebergskråningen, belysning av store bygnings-volumer som korn- og sementsiloer, samt belysning av skråningen opp mot E18/ foten av Ekebergskråningen. De to siste elementene er mest synlig fra byen og fjorden.

Belysning av de metallkledte oljetankene vil skape refleksjoner og gi et inntrykk av transparente volumer.

Belysning kan også understreke elementer og objekter av type "installasjoner" som containerkraner, rørgater etc.

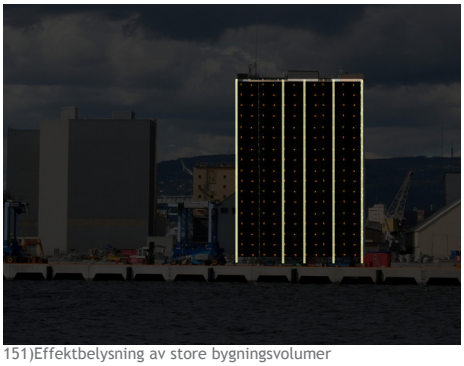
ESTETISK VIRKEMIDDEL

Det er viktig at lys som estetisk virkemiddel brukes varsomt og bevisst, også i forhold til energibruk. Det er derfor viktig å først gripe tak i de elementene som er nødvendige i forhold til funksjon, som vei- og arbeidslys. Som estetisk virkemiddel kan det igjen henvises til belysningen av takflaten på Kneppeskjærsskuret, som dempet skinner gjennom den halvtransparente duken i taket.

En mer aktiv og kunstnerisk interessant belysning kan iverksettes sporadisk ved gitte anledninger, som større utstillinger i flerbrukshallene i buffersonen, viktige felles jubileer etc.

149) Lyskunstprosjekt

150)


151)Effektbelysning av store bygningsvolumer

RETNINGSLINJER BELYSNINGSSTRUKTUR

Belysning bør struktureres i samsvar med funksjon og de belyste elementenes skala.

De store lysmastene langs kaikantene og på havneflaten bør struktureres i rekker som underbygger containerstablenes retning, bygningsstrukturen og kaikanten.

Veibelysningen bør understreke og stramme opp veienes retningsstruktur i samvirke med bygningsstruktur og grøntstruktur.

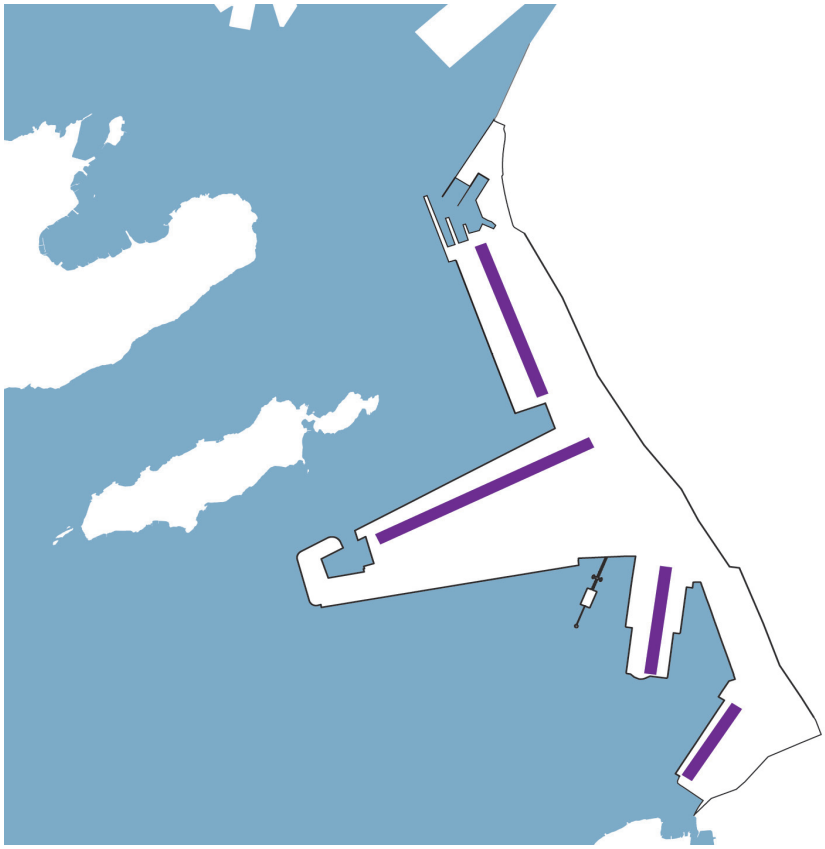
Det bør vurderes effektbelysning av objekter som containerkraner og rørgater, store bygningselementer som siloer og tanker og store flater som tak og skråningen mot E18.

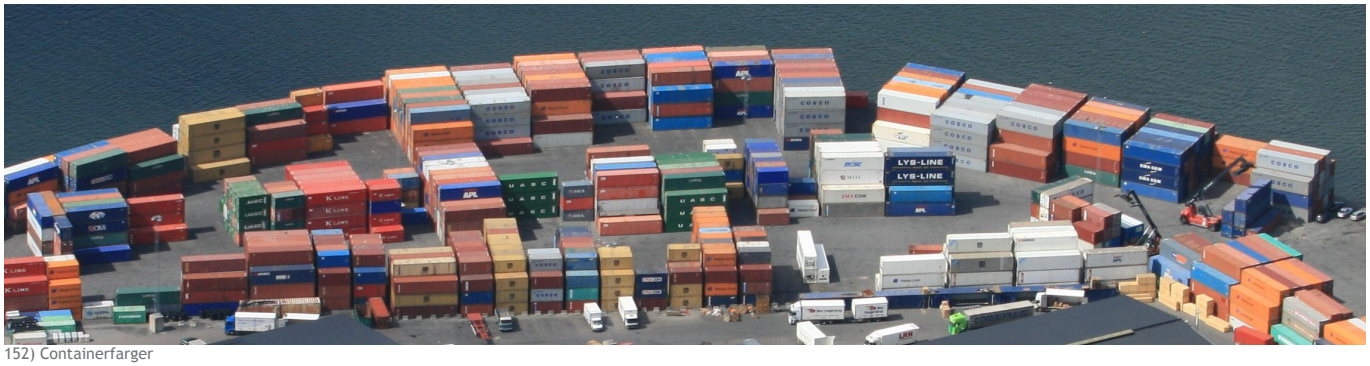
Stemningsbelysning bør underordne seg elementet som skal fremheves.

Det bør utarbeides et eget dokument som omhandler prinsippene for belysningsstruktur, som en utvidet del av estetisk veileder.

Det anbefales et lyskunstprosjekt av internasjonal karakter relatert til installasjonene.

10 FARGESTRUKTUR





152) Containerfarger

FARGER, LYS OG KUNST

EKSISTERENDE FORHOLD

I utviklingen av en estetisk plan for Sydhavna vil bevisst bruk av farger være et viktig og kraftfullt virkemiddel.

Som grunnlag for utvikling av en både interessant og funksjonell fargepalett for havneområdet bør det legges til grunn en registrering av dagens farger, da noen av disse også vil opptre i det fremtidige visuelle bildet.

Dagens situasjon i Sydhavna preges av en rekke permanente bygg, som siloer, tanker og havneskur, og en rekke temporære, mer eller mindre mobile enheter og strukturer. Farger på siloer, tanker og skur er relativt dempet, noe som er sympatisk i forhold til omgivelsene, men samtidig svært karakterløst og tilfeldig. De temporære installasjonene som kraner og trucker er mer fargerike, og utgjør sammen med containermassen det koloristiske bildet av havna i dag. Til dette legges farger på båter og andre flytende enheter som ligger til kai, og som til dels bærer Oslo Havn KFs logofarge, en kraftig blå kulør.

153) Sand i tørrbulkbåt, sement i siloer, blandesiloer og betongbiler - et helhetlig grafisk uttrykk

154) Sementsiloer og blandesiloer

155) Opprinnelig kran

156) Nyere containerkran

REGISTRERINGER

I registreringen skilles det her mellom to typer av eksisterende farger:
a) farger på temporære strukturer som kraner, containere, båter, skilting, gjerder etc.
b) farger på permanente strukturer som siloer, tanker, havneskur, administrasjonsbygg etc.

TEMPORÆRE STRUKTURER

KRANER, BÅTER OG TRUCKS

Gråfargen, sammen med rødt, går igjen på kraner, i ulike nyanser og ulik lys/mørkhetsgrad. Ellers dominerer havnevesenets logofarge blått på en del trucks. Denne finner vi også igjen på båtene.

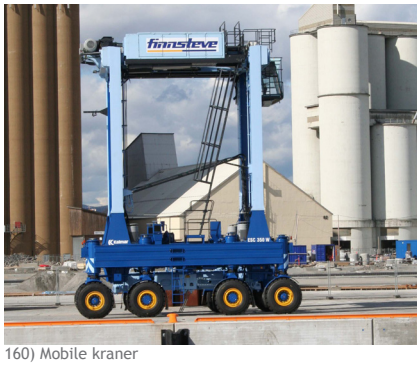
Paletten til høyre viser kun et utvalg av typiske, opplevde farger. Registrering av egenfarger (NCS-systemet) er ikke gjort.

Delte felter viser sol og skygge på samme overflate, for å gi en indikasjon på hvor variabelt dette fargebildet opptrer.

157) Kraner for tørrbulk

158) Containerkran og skip

159)



160) Mobile kraner

161) Tankskipsutstikkeren sydøst på Sjursøya

Opplevd palett for kraner, båter og trucks, et utvalg.

162) Containerfarger mot grønn vegetasjon

163)

CONTAINERE Containerne utgjør en dominerende fargepalett som fortsatt vil prege havnebildet.

Brune og røde farger er dominerende, sammen med blått. Det finnes påfallende få grønnfarger og nesten ikke gult. Denne mangelen kan være temporær, og bør undersøkes, men den åpner opp for bruken av nettopp disse fargene som viktige markører av områder og porter etc. i det nye havnebildet.

Den gule fargen som ligger mer mot grønt enn rødt gir muligheter for kontrast til havnas mobile palett.

164) Siloer og lagerbygg for tørrbulk

165)

166) Skur på Kneppeskjærutstikkeren

167) Oljetanker

PERMANENTE STRUKTURER

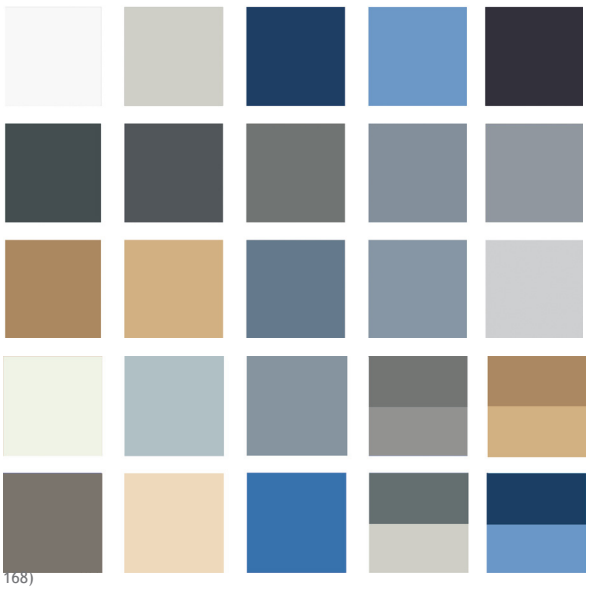
SILOER, TANKER OG SKUR

166) Sjursøya og Kongshavn

Siloer, tanker, skur og høye innstallasjoner/bygg domineres i dag av hvite, grå, blå og brunaktige toner.

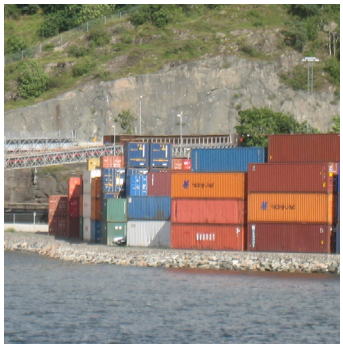
Havneterminaler og lave administrasjonsbygg preges på samme måte av hvite og grå og blå toner, med enkelte brunaktige innslag.

Ulike hvitfarger er en hyppig ingrediens i disse palettene.



168)

170) Pelekai med vertikale siloer og horisontalt sjikt med containere og mobile kraner



171) Containerstabel på Kongshavn

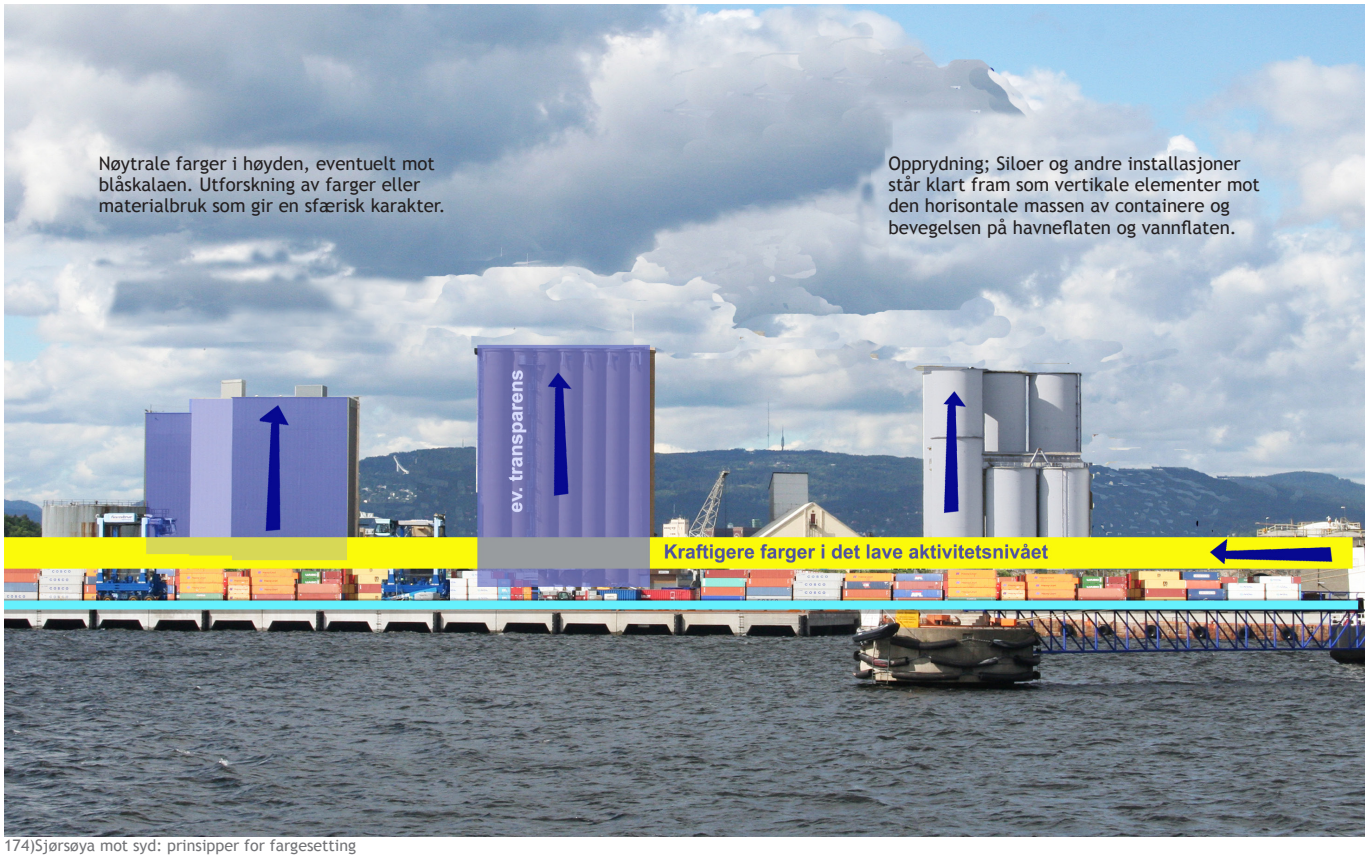
172) Sjursøya og Kongshavn fra Ekebergskråningen

173) Blå kran - rød silo

FARGEANALYSE

Farge- og lyssetting for de enkelte strukturer/bygg, må vurderes i forhold til de ulike betraktningsvinkler, fra landskapet, sjøen og byen. På tilsvarende måte må de enkelte volumer/strukturer ses mot de nære omgivelsene, Ekerbergåsen, byen og især må volumene/strukturene vurderes i forhold til Akershus festning. Farge-settingen må også ta i betraktning containermassens nye plassering, konferer analysen av eksisterende farger.

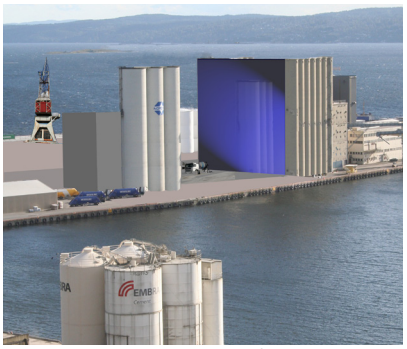
Ved opprydding og fjerning av småvolumer knyttet til installasjonene, kommer horisontalitet og vertikalitet bedre til syne, og dette klargjør for et tydelig fargekonsept.



174)Sjørsøya mot syd: prinsipper for fargesetting

175) Blågrønne kraner

176) Variert fargesetting


177) Fargesetting/kunst er mulig på en side av et bygg

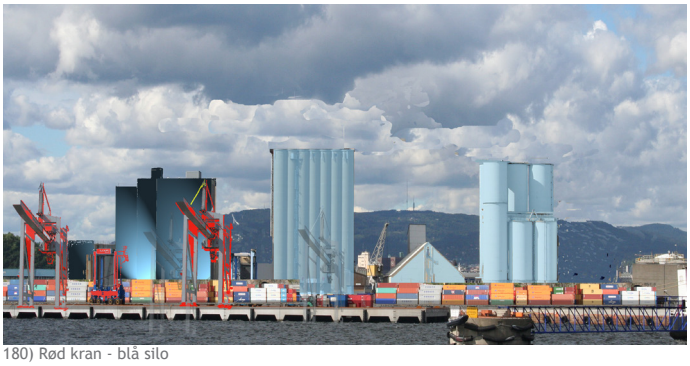
Bilde 174 viser de høye installasjonene mot landskapet med en diskret fargesetting/materialbehandling. Fargene er her konsentrert i nedre sjikt, der containermassen allerede har markert en fargerikdom.

Bilde 173, 175 og 176 viser kraftige farger på de høye installasjonene, et markert uttrykk i landskapet, men tåler omgivelsene dette?

Bilde 177 viser muligheten for å rydde området for uhensiktsmessige skur og bygningsmasse. De store volumene fremtrer klarere og muligheten for spennende farge- og lyssetting øker, likedan mulighetene for kunstprosjekter.

178)

179)



180) Rød kran - blå silo

PRINSIPPER FOR FARGESETTING

På grunnlag av analysen og de funksjonelle disposisjoner som foreslås i estetisk veileder forøvrig, gis her anbefalinger for material- og fargebruk, samt for integrert kunst i forbindelse med installasjonene. Det legges vekt på samspillet mellom temporære og permanente strukturer i forslaget.

Det anbefales å spille på en atmosfærisk karakter i fargebruken på de høye installasjonene, eventuelt materialer som uttrykker noe av det samme. Det innebærer å unngå sterke farger i høyden. Speilende materialer i partier vil kunne gi spennende refleksjoner når temporære og mobile strukturer beveger seg på havneområdet.

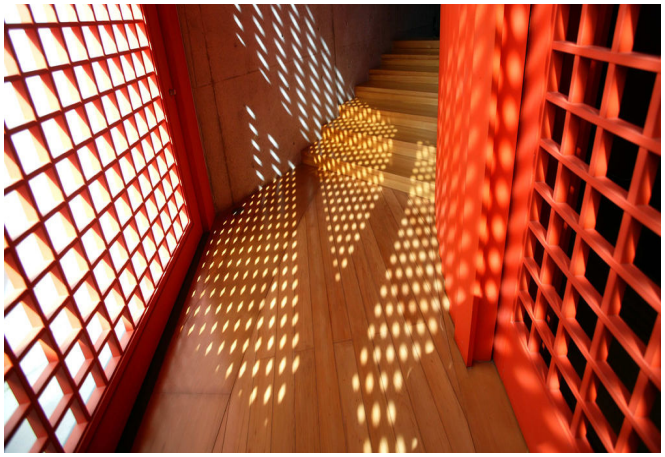
I nedre sjikt kan klare gulfarger, enkelte grønnfarger og eventuelt klar rød skille seg ut mot eksisterende omgivelser og stå i fin kontrast til de mer dempede fargene på siloene. Et system av porter inn til området kan benytte seg av denne fargeskalaen for å skille seg klart ut.

Bruk av metallstrukturer som egne fasadesjikt byr på muligheter for omdefinering av formene. Disse vil også kunne være bærere av lyssetting og kunst.

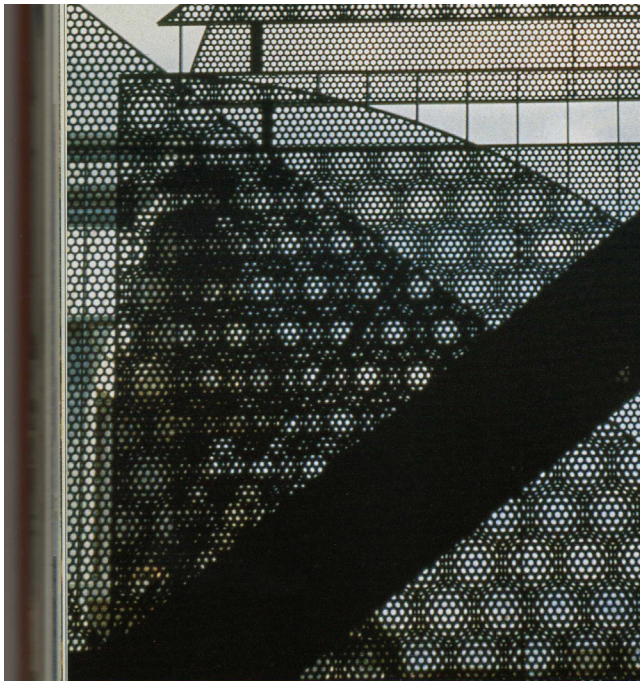
181) Materialitet - metallstrukturer

182)

183)

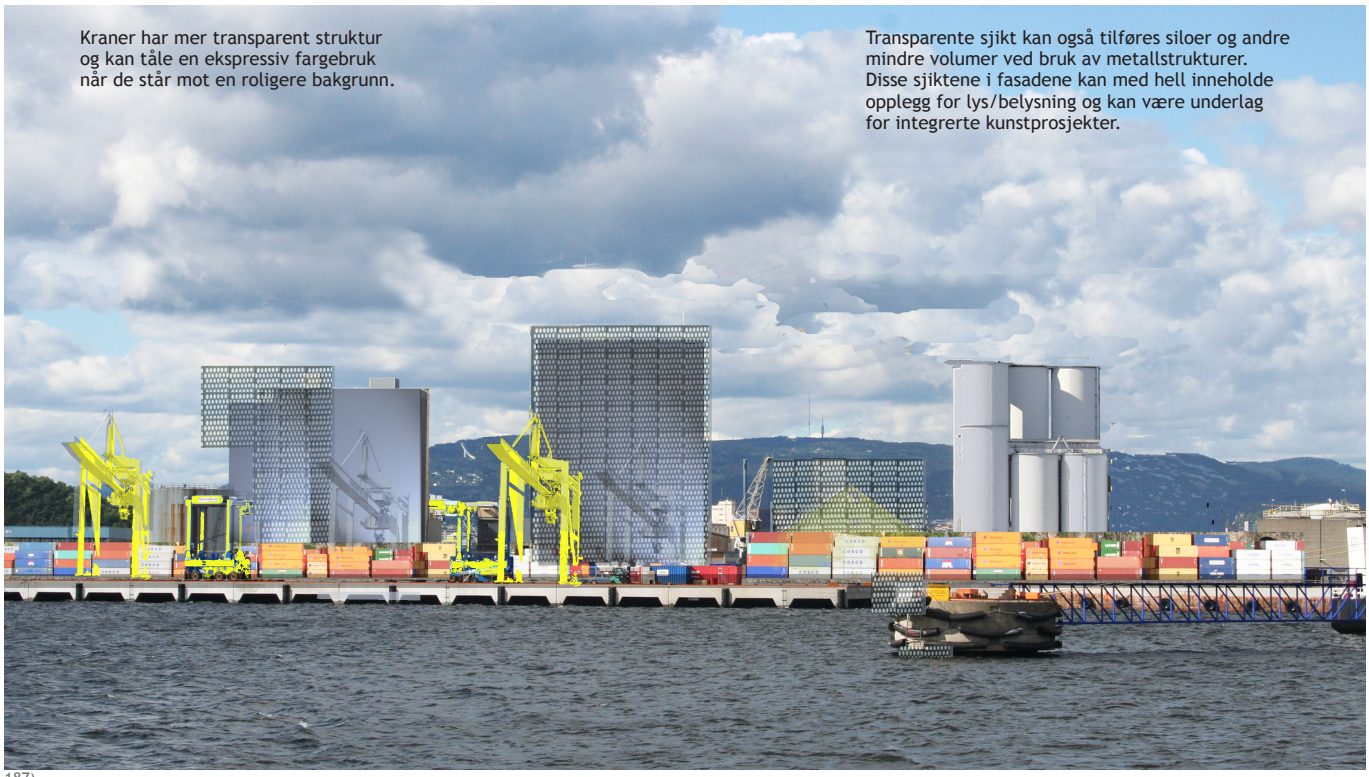


184)



185)

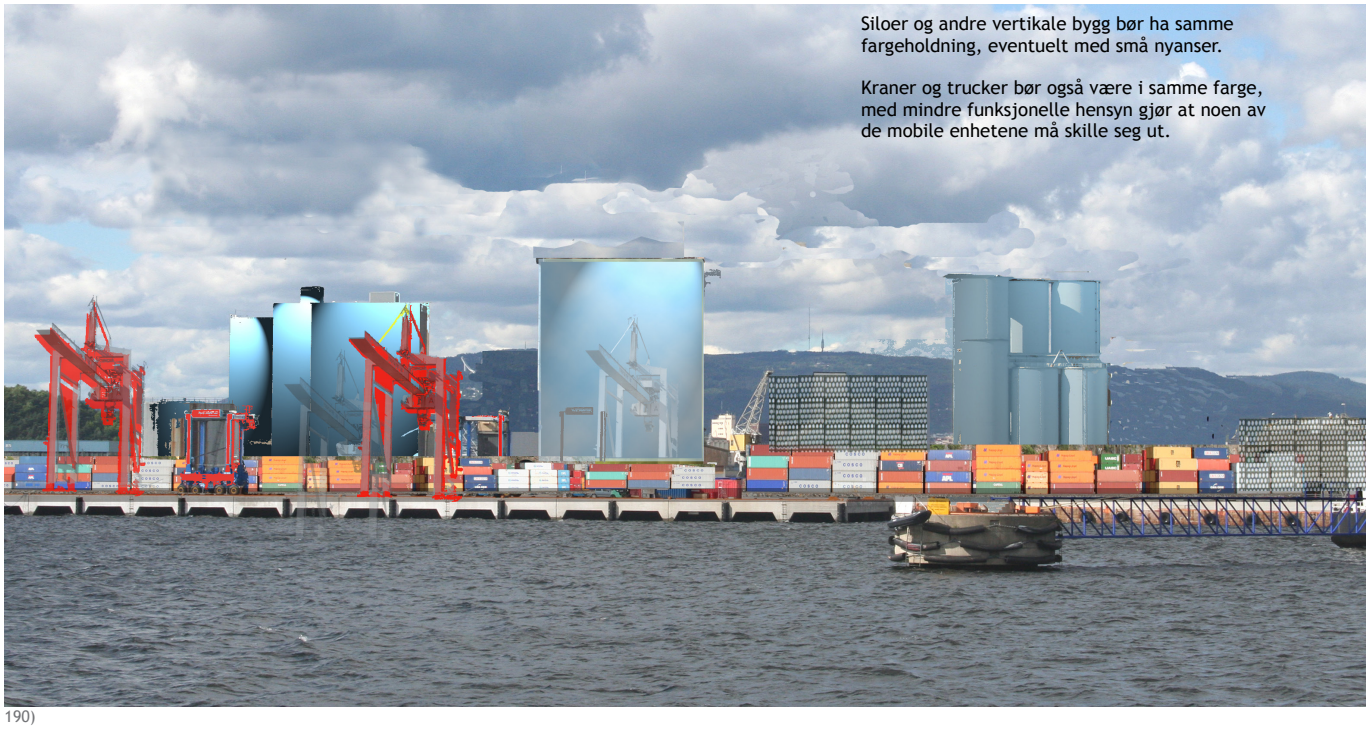
186)



187)

188)

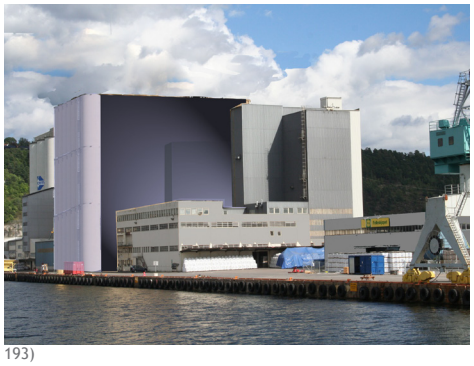
189)

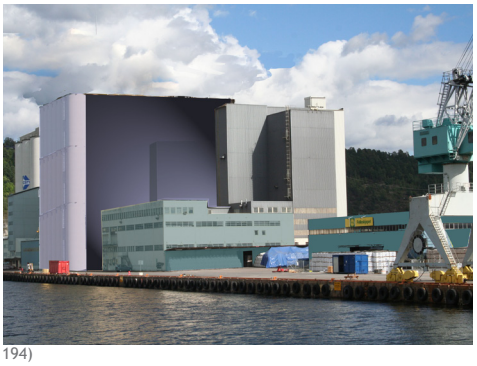


190)

191) Markering av enkeltelementer

192) Markering av enkeltelementer


193)


194)

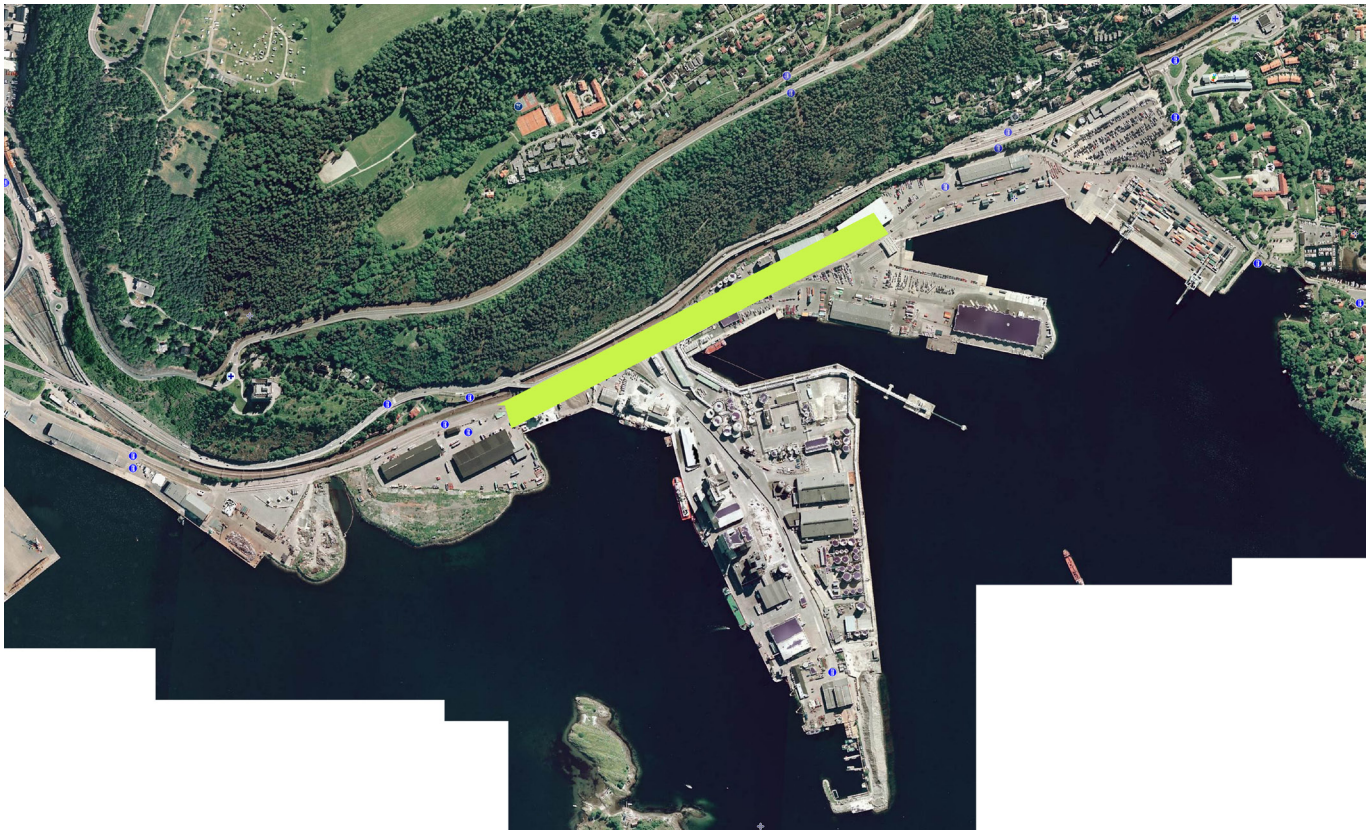
HAVNESKUR OG LAVERE TERMINALBYGG

Disse byggene anbefales malt i en gråtoneskala der man varierer lys- og mørkhetsgraden. Ved å spille på denne effekten fjernes følelsen av monotoni, og andre farger kan settes opp mot denne bakgrunnen. Eventuelt kan grå-grønne farger i lyse og mørke nyanser anbefales. Mindre partier kan få kontrastfarger for eventuelt å markere funksjon, logo mm.

195)

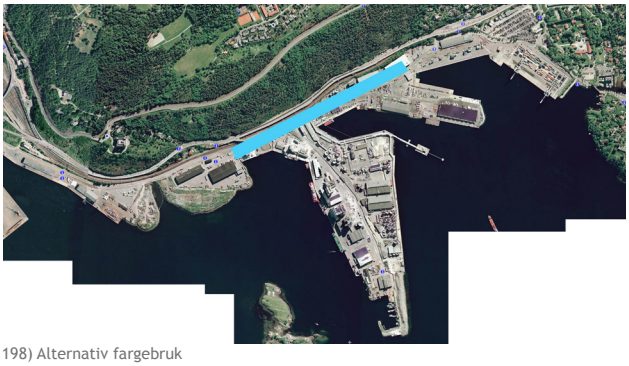
Her kan blant annet gulfargen som markert skiller seg fra containermassens fargerikdom finne sin plass.

Denne type fargesetting av detaljer og elementer i bygningsmassen som helhet kan også være gjenstand for et kunstprosjekt.



196) Sone for portbygninger langs atkomstaksen

197)



198) Alternativ fargebruk

PORTER TIL OMRÅDET

Det anbefales at portene har samme farge eller nyanser av én farge. De bør skille seg klart ut fra de temporære fargene på havna, som containere og trucker. Den innledende fargeanalysen viser at gule toner opptrer sjelden, og de vil derfor være et bra alternativ. Grønne eller blågrønne toner som markerer seg klart i forhold til havnefargen er også en mulighet. Her kreves en finstilt presisjon i fargebruken, da portene skal være godt synlige for brukere av området, samtidig som de signaliserer havnas funksjoner og estetikk (industrielt preg).

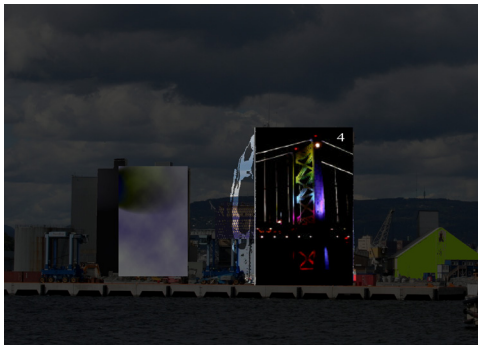
HAVNEFLATEN OG GJERDER

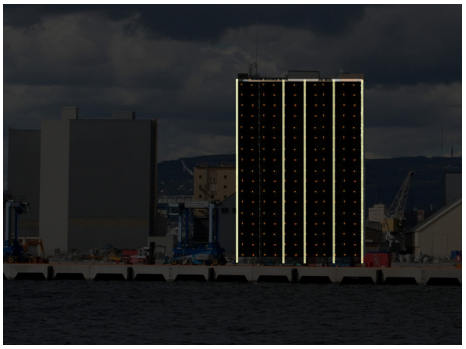
Hvis havneflaten skal fargesettes i forhold til historiske spor, bør virkningen vurderes nøye, for ikke å skape forvirring i forhold til funksjonsdiagrammet. En mer nøytral behandling av flaten, med andre innslag av mer fysisk karakter som minner om fortiden er å anbefale. Gjerder vurderes i forhold til de primærfargevalg som gjøres på området.

KUNSTPROSJEKT

Det anbefales et lyskunstprosjekt av internasjonal karakter relatert til installasjonene. Himmelretning for det kunstneriske uttrykket bør vurderes nøye. Det kan være en god idé å relatere dette mot utsiktsgalleriet, det vil si mot syd og øst. Det vil kunne gjøre spaserturen ut mot havna mer attraktiv.

199) Lyskunstprosjekt - siloene på Sjursøyas nordside


200)


201)

RETNINGSLINJER FOR FARGESTRUKTUR

Det bør spilles på en atmosfærisk karakter i fargebruken på de høye innstallasjonene, eventuelt kan det brukes materialer som strekkmetall og perforerte plater, som uttrykker noe av det samme. Det bør unngås sterke farger i høyden.

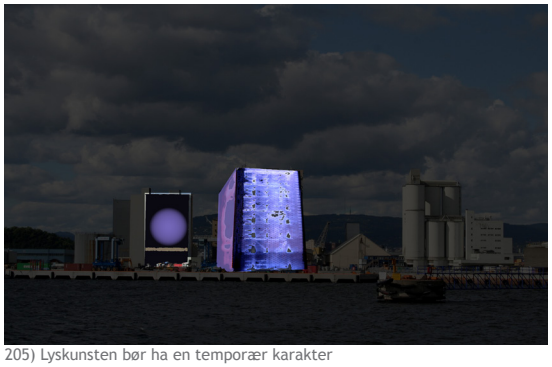
I nedre sjikt vil klare gulfarger, enkelte grønnfarger og eventuelt klar rød skille seg ut mot eksisterende omgivelser og stå i fin kontrast til de mer dempede siloene.

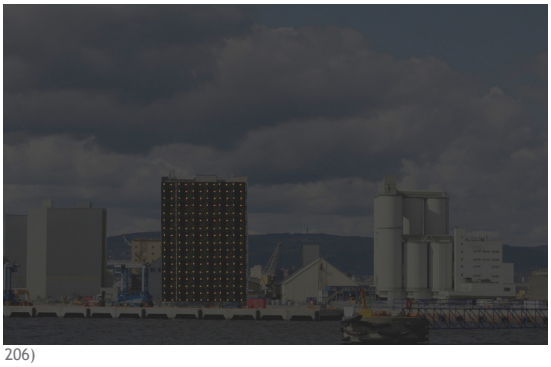
Terminalportene bør benytte seg av denne fargeskalaen for å skille seg klart ut. Alle terminalportene bør ha samme farge, eller nyanser av en farge. Fargeanalysen viser at gule toner opptrer sjelden, og gule toner vil derfor være et bra alternativ.

Havneskur og lavere bygg anbefales malt i en gråtoneskala der man varierer lys-mørkhets-graden. Mindre partier kan få kontrastfarger for eventuelt å markere funksjon, logo mm.

203)

204)


205) Lyskunsten bør ha en temporær karakter


206)

207)

11 MOBILE STRUKTURER

208) Kraner

209) Kraner og containere på ny containerterminal på Sjursøya syd

BEVEGELIGE ELEMENTER

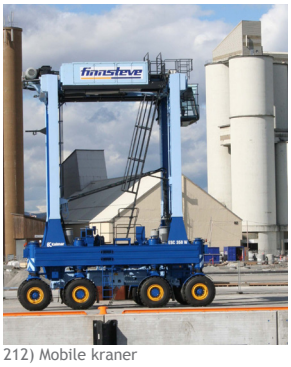
Bevegelsen til kraner, trucker, biler, båter og transportbånd mm tilkjennegir logistikkmønstrene til virksomheten på havna, og bør synliggjøres i den grad det er mulig. Fordi disse elementene i hovedsak er mobile, og posisjonene kan være tilfeldige, er det viktig å fastlegge et riktig nivå på fargesetting, belysning etc, i forhold til faren for å skape et visuelt kaos.

FLYTTBARE ELEMENTER

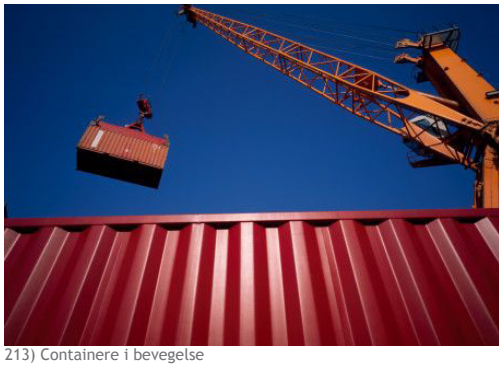
En rydde- og struktureringsprosess i forhold til utelagring er viktig, siden omfanget for enkelte varegrupper er stort. Det gjelder først og fremst containerstabler, men også saltsekker, gjødselsekker, bygningsmaterialer og biler, som er de største varegruppene som blir lagret utendørs. Det er viktig å fastlegge retningsstruktur og områdeavgrensninger for utelagring. Flyttbare elementer bør organiseres mye strammere enn i dag. Mønsteret for stabling av containere er gitt ut fra håndteringsmåte, og mønster og retning bør følges konsekvent, også for mellomlagring av containere. Containerterminalen bør ha alle containere stablet parallelt med kaifronten mot syd, uten retningsendring mot midtre og østre del av Sjursøya.

210) Utelagring salt og kunstgjødsel

211) Dagens situasjon: stabling av containere på Kongshavn



212) Mobile kraner



213) Containere i bevegelse

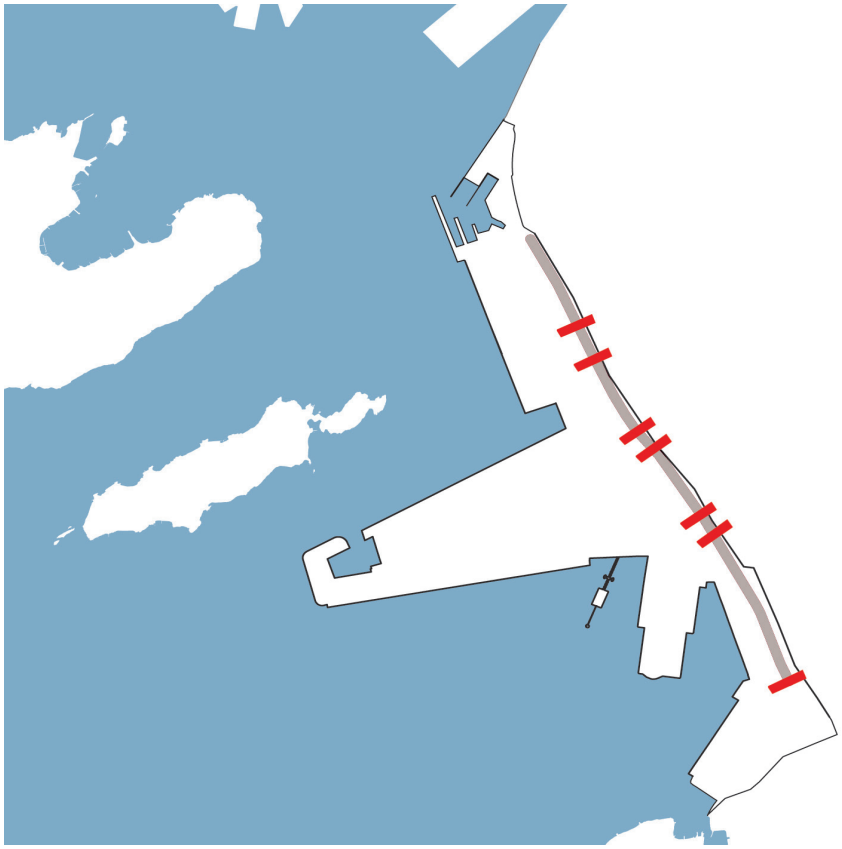
RETNINGSLINJER FOR MOBILE STRUKTURER

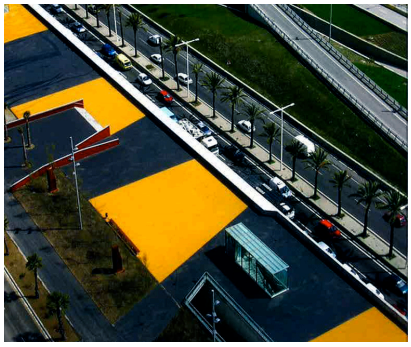
Bevegelige elementer bør fargesettes og karakteriseres i forhold til hvor synlige de er i havneområdet, slik at det skapes klarhet uten at fargebruk/uttrykk blir forstyrrende.

Flyttbare elementer bør organiseres mye strammere enn i dag. På container-terminaler og containerdepoter bør alle containere stables parallelt med kai-fronten.

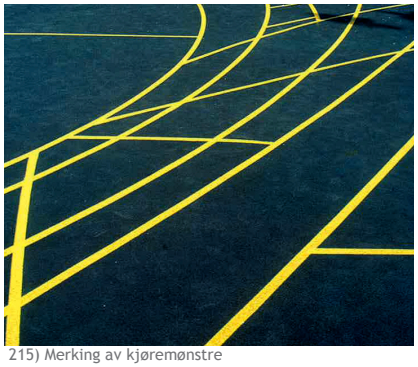
Områdeavgrensning og stablemønster for utelagring av salt, gjødsel, bygnings-materialer, biler etc. bør defineres klart.

12 GRAFISK PROFIL





214) Markeringer i veiflaten



215) Merking av kjøremønstre

216) Områdeskilting

217) Merking av kjøremønstre

ORGANISERING

På havna er det i dag et uoversiktlig skiltsystem med ulike typer og utseende. Et godt skiltsystem er nødvendig for god lesbarhet av området og god trafikkflyt. God skilting vil samtidig være med på å binde sammen de ulike delområdene til en helhet. Sydhavna er et stort område med et mangfold av aktiviteter og internasjonal virksomhet, og skiltingen som benyttes må reflektere dette. Det bør etterstrebes en tydelighet tilsvarende andre infrastrukturelle områder, som f.eks. flyplasser. For å tydeliggjøre Sydhavnas organisering bedre, anbefales det at all skilting og informasjon har samme grafiske profil. Hierarkiet må være klart leselig, ikke nødvendigvis med like skriftstørrelser, men med gjenkjennelige skilttyper: vertikale skilt, horisontale skilt, piktogrammer etc.

UTSEENDE/ UNIVERSELL UTFORMING

Det bør utformes et skiltsystem som skaper umiddelbar forståelse av området for alle typer brukere. Valg av font og symboler bør ha en tydelighet og lesbarhet som er universell. På skiltene bør det brukes både tekst og symboler. Det anbefales at man i så stor grad som mulig tar i bruk symboler, tegn og kart for å forklare bruken av de ulike områdene. Symboler henvender seg til en bredere målgruppe, hvor også mennesker med ulike språk og forståelsesoppfatning har mulighet til å forstå informasjonen.

ANNEN INFORMASJON

Skilt og annen informasjon skal ha et klart og tydelig budskap og må plasseres strategiske og logisk i forhold til omgivelsene og i henhold til gjeldende forskrifter. Skilting for den enkelte terminal bør være plassert likt på hver enkelt portbygning, og bør ha en enkel grafisk utforming i stort format slik at det er lett å skille terminalene fra hverandre. Bruk av skilting som viser forklarende kart eller lignende over hele området, i tillegg til spesifikk informasjon, bør repeteres gjennom hele Sydhavna der det er naturlig, slik at en helhetsforståelse av området blir etablert. Veimerking og standard skilt bør følge gjeldende forskrifter, og bør inkludere hele Sydhavna.

SYNLIGHET

Viktig informasjon bør også markeres direkte på havneflaten slik at man til enhver tid har oversikten enten man kommer i bil, til fots eller på sykkel. Et bånd malt på tvers av atkomstaksen, fra en terminalport over til gang- og sykkel-feltet, med informasjon om portnavn og innhold, kan være et eksempel på et skilt markert direkte på havneflaten.

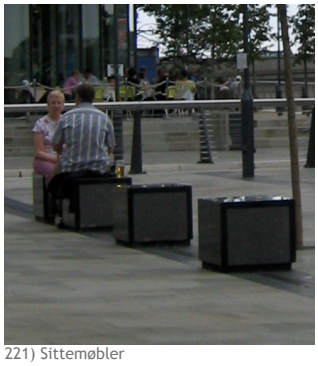
MØBLERING

Det anbefales å bruke en enhetlig type benker og annen møblering for å kunne holde på en stringent og enkel renhet i form og uttrykk. Det tilrådes å velge møbler med et uttrykk som eksplisitt definerer havna og tilfører en identitetsskapende funksjon. Det er viktig at valg av utemøbler er i samsvar med andre løse elementer, og valg av møbler langs atkomstaksen bør videreføres inne på teminal-

218) Skilt

219) Lysmøbel

220) Integrert kunstmøbel


221) Sittemøbler

områdene og brukes i buffersonenes maritime områder. Det bør i forbindelse med atkomstaksen også være innslag av kunst. Kunstneriske innslag kan plasseres i kontekst med møblering, terminalporter og andre elementer langs havneveien.

RETNINGSLINJER FOR GRAFISK PROFIL

All skilting og informasjon bør ha samme grafiske profil. På skiltene bør det brukes både tekst og symboler.

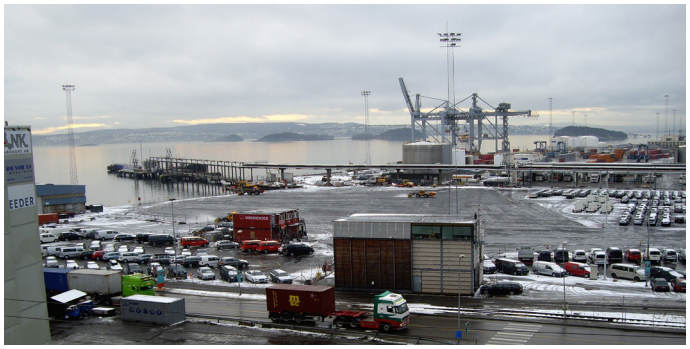
Skilting som viser forklarende kart eller lignende over hele området, bør repeteres gjennom hele Sydhavna der det er naturlig. Viktig informasjon bør også markeres direkte på havneflaten.

For veimerking vil det være en fordel å bruke to farger, hvitt og gult.
Benker og annen møblering bør ha en enhetlig karakter i form og fargebruk.

Småskalaelementer bør gis en bevisst, samlende fargeholdning, og bør struktureres som en helhet. Alle elementer som lyktestolper, skiltsøyler, pullerter etc bør registreres på en helhetlig illustrasjonsplan, slik at elementene kan samordnes og bygge opp om en samlet grafisk profil.

D..... TRANSFORMASJON

222) Kontraster i transformasjonsfasen: containerkraner på Ormsundkaia


223) Sjursøybukta utfylt 2008

224) Tørrbulkskip på Sjursøya nord

13 UTBYGGING & TIDSPERSPEKTIV

INNLEDENDE OM UTBYGGING & TIDSPERSPEKTIV

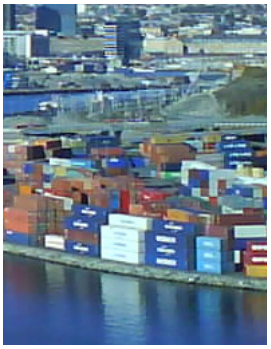
I et overordnet perspektiv vil handelen være økende på verdensbasis, og importen til Norge vil øke. Type varer kan kanskje variere noe over tid, men det er lite trolig at omfanget vil stagnere. Containertrafikken er økende, og det må antas at det kan bli behov for utvidelse av containerterminalen. Siden importen er større enn eksporten, er det mange tomme containere som skal i retur, noe som krever areal for midlertidig deponering. I våtbulkterminalen vil det bl.a. være behov for tanker for bioetanol, da dette ikke kan lagres i kaverner i fjell.

Sydhavna har et stort utbyggingspotensial hvis utbyggingen følger forutbestemte mønstre og bruken av havneflaten effektiviseres. Sydhavna vurderes som et robust område som tåler en stor grad av transformasjon hvis den utføres planmessig.

Utbyggingspotensialet kan realiseres ved økt arealutnyttelse på havneflate og i fjellhaller, utbygging i høyden og utfylling i havnebassenget. Høydebegrensingene i reguleringsplanen for Sydhavna vurderes som maksimale, og bør ikke utfordres.

225) Fortid og nåtid

226)



227)

228)

De siste 10 – 20 årene har det vært en kontinuerlig politisk debatt om bynære havnearealer, for å avgjøre hva som skal være havn og hva som skal transformeres til byutviklingsområder. Når laste- og lossefunksjonene i havna nå er lokalisert til Sydhavna på en permanent basis, har tidsperspektivet blitt vesentlig forlenget, og medfører at Oslo Havn KF og øvrige aktører i Sydhavna kan planlegge og investere langsiktig.

Tidspunkt og rekkefølge for gjennomføring av de ulike elementene er ikke kritisk sett i et langsiktig utviklingsperspektiv. Resultatet er imidlertid avhengig av at man utarbeider en handlingsplan, og at alle tiltak konsekvent vurderes opp mot estetisk veileder og handlingsplan. Ikke alle tiltak vil sammenfalle med veilederen, men det er viktig at alle tiltak blir vurdert mot veileder og tiltaksplan. Hvis man unnlater en kontinuerlig vurdering, mister veilederen sin verdi.

Veileder og tiltaksplan bør justeres i forhold til faktiske endringer i havnevirksomheten. Kommuneplaner rulleres hvert fjerde år. Havnevirksomhet er omskiftelig, og det anbefales at handlingsplanen revideres hvert annet år.

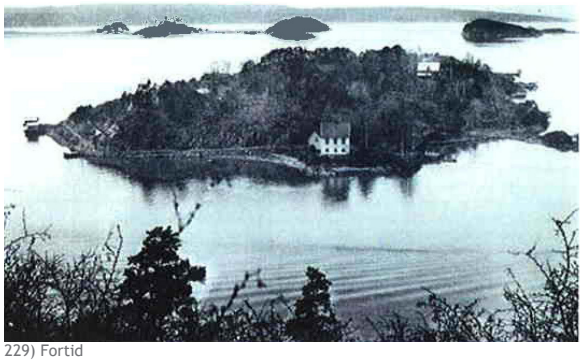
FLEKSIBILITET

Det bør skapes mest mulig fleksibilitet både i atkomstaksen med sine betjenende funksjoner, og i terminalområdene. Portene inn til terminalområdene bør plasseres med en viss avstand, og aldri mer enn to ved siden av hverandre, slik at de ikke blir "bygget inn" og ikke kan ekspandere. Grensen mellom atkomstaksen og terminalområdene bør også være fleksibel, slik at terminalgrensen kan forskyves og funksjoner tilhørende atkomstaksen kan ligge på terminalgrunn med gjerdet i bakkant.

Grensen mellom terminalområdene bør være fleksibel, slik at de ulike terminalene kan utvides eller reduseres i størrelse. Bebyggelse og infrastruktur bør derfor ikke plasseres langs gjerdet mellom terminalene. Alle terminaler bør fortettes maksimalt, men uten at det går ut over terminalenes fleksibilitet. Hvert terminalområde bør analyseres i forhold til logistikk og bevegelsesmønstre, merkes opp i henhold dette, og frigitt restareal bør benyttes til fleksible, sekundære aktiviteter.

UTBYGGINGSPOTENSIAL

Arealutnyttelsen bør intensiveres vesentlig i terminalenes randsoner. Arealet langs kaifronten i containerterminalen er idag maksimalt utnyttet i forhold til valgt håndteringsmetode, men kan effektiviseres ved endret håndteringsmetode. Restareal i ytterkanten av terminalene bør effektiviseres betraktelig.



229) Fortid

230)

TIDSPERSPEKTIV

Strukturerende elementer bør utføres både i et kortsiktig, mellomlangt og langsiktig tidsperspektiv. Aktiviteten må tilpasses utbyggingsrekkefølge i henhold til brukernes endringsbehov og investeringer, samt Oslo Havn KFs tidsplan for finansiering av infrastruktur.

Strukturerende elementer som bør utføres på kort sikt, vil være relatert til vedlikeholdsprogrammer med relativt hyppig frekvens, som maling av bygninger etc. Skilting bør også være del av en kortsiktig plan, men utføres slik at skiltene kan gjenbrukes ved transformasjon. Videre bør beplantning og belysning langs de deler av atkomstaksen og tverraksene som vil forbli permanente, gjennomføres i en tidlig fase.

KORTSIKTIG

På kort sikt bør man også følge opp prosessen som Oslo Havn KF har påbegynt med å rydde Sydhavna for tilfeldig brakkebebyggelse, skrap, kantsteiner etc.

MELLOMLANG SIKT

På mellomlang sikt bør man vurdere å erstatte utrangerte lagerbygg med nye areal-effektive og estetiske bygninger. Spesielt gjelder dette noen av havneskurene, foruten en del mindre bebyggelse. På mellomlang sikt bør det gjøres investeringer i deler av infrastrukturen, som f.eks. ny kai på Kongshavn.

På mellomlang sikt bør parkeringshusene på Bekkelagskaia rives, havnevei og -spor legges om, og ny losse- og lastesone langs havnesporene etableres.

LANGSIKTIG

På lang sikt bør virksomheten komprimeres ytterligere, og nødvendig areal fylles ut vest på Sjursøya og utenfor kaikanten på nordsiden. Bygge- og stablehøyder for containere bør vurderes for mulig økning, og omløpshastigheten økes.

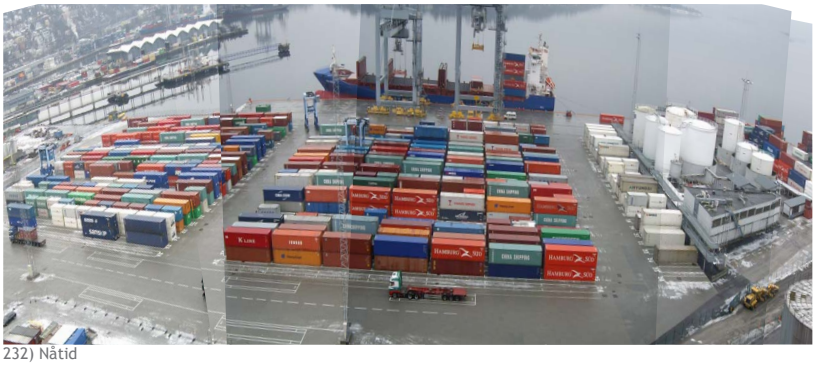
RETNINGSLINJER FOR TRANSFORMASJON

Det bør skapes størst mulig fleksibilitet i hele Sydhavna.

Bebyggelse og infrastruktur bør ikke plasseres langs gjerdene som avgrenser terminalene.

Terminalporter bør plasseres med en viss avstand, slik at ekspansjon og en-dring er mulig.

231) Nær fortid



232) Nåtid

Hver gang det gjøres en endring av bebyggelse eller infrastruktur på havneflaten, bør det samtidig forsøkes å intensivere arealutnyttelsen.

Strukturerende elementer som bør utføres på kort sikt vil være relatert til ved-likeholdsprogrammer med hyppig frekvens, som maling av bygninger. Skilting og tilsvarende begrensede aktiviteter, samt beplantning og belysning langs de deler av atkomstaksen og tverraksene som vil forbli permanente, bør gjennomføres i en tidlig fase.

13.1 KONKLUSJON

Havnas logistikk bør legges til grunn for havnas estetiske uttrykk, i henhold til punktene beskrevet i kapitlet visjon, konsept og mål, slik at planarbeidet ikke blir en teoretisk øvelse.

All ny eller endret virksomhet innen planområdet må på et tidlig stadium i prosessen vurderes opp mot intensjoner og mål i estetisk veileder og påfølgende handlingsplaner, slik at planarbeidet blir et aktivt endringsverktøy.

Handlingsplanen bør rulleres hvert annet år, slik at planen beholder sin aktualitet.

REFERANSER FOTO OG ILLUSTRASJONER

For- og bakside: Ortofoto fra PBE, Oslo kommune

Terje Løchen, flyfoto
1, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 31, 32, 34, 61, 62, 89, 127, 138, 139,152, 153, 211, 227, 231

Oslo Havn KF
5, 8, 9, 23, 38, 54, 74, 105, 112, 123, 131, 132, 136, 140, 147, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 166, 208, 209, 210 , 212, 222, 223, 224, 225, 226, 228, 232

Niels Torp as
2, 3, 6, 7, 27, 29, 30, 124, 135, 137

Gullik Gulliksen Landskapsarkitekter as
20, 28, 33, 35, 36, 37, 40, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 60, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 104, 108, 110, 114, 118, 125, 126, 128, 142, 146, 213

Mette L'orange
149, 150, 151, 154, 155, 157, 163, 165, 167, 168, 170, 171, 173, 174, 175 (Terje Løchen, flyfoto), 176 (Terje Løchen, flyfoto), 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196 (Ortofoto fra PBE), 197, 198 (Ortofoto fra PBE), 199, 200, 201, 203 (Terje Løchen, flyfoto), 204, 205, 206, 207

Asplan-Viak, Sydhavna estetisk veileder del 1
11, 12, 229, 230

Fra internett
22, 24, 26, 41, 42, 43, 44, 45, 144, 148, 216, 217, 219, 221

Freitag Shop Zürich, Spillmann Echsle Architekten, div foto fra nettet
25, 64, 65, 134

Alles Wird Gut, foto Hertha Hurnaus
39

Raderschall Landschaftsarchitekten, foto Mario Ciampi
46, 47, 141

Gruppe F und Putz, Cosmos Cinema
55

Parc de la Villette, Paris, Bernard Tschumi Architecten, foto Jay Berman
58, 59, 63, 115, 133

Amager Strandpark, foto Dan hasløv
84

Topolek 1, foto Haans Joosten
93, 94, 129, 130, 215

Siller, Kiel boat harbour
100, 102

Isthmus Group, Oriental Bay, foto Nik Kneale, Simon Devit
101, 107, 143

foto: Helmuth Ernst, Elbauenpark
103

Mosebbach Paysagistes, Bordeaux Botanical Gardens,
109

Oslund & Associates, General Mills Corporation
113

Union Point Park, foto David Golberg, Dixi Carillo
111

Stegastein, foto Anna Lundvall, Todd Saunders
116, 120

3rw, Ørnesvingen, foto Nils Petter Dale
119

Paolo Bürgi, Cardada Intervention
117, 121

Mc Gregor & Partners, BD Park, Sydney, foto Brett Boardman, Simon Wood
122

Rehwaldt Landschaftsarchitekten
145

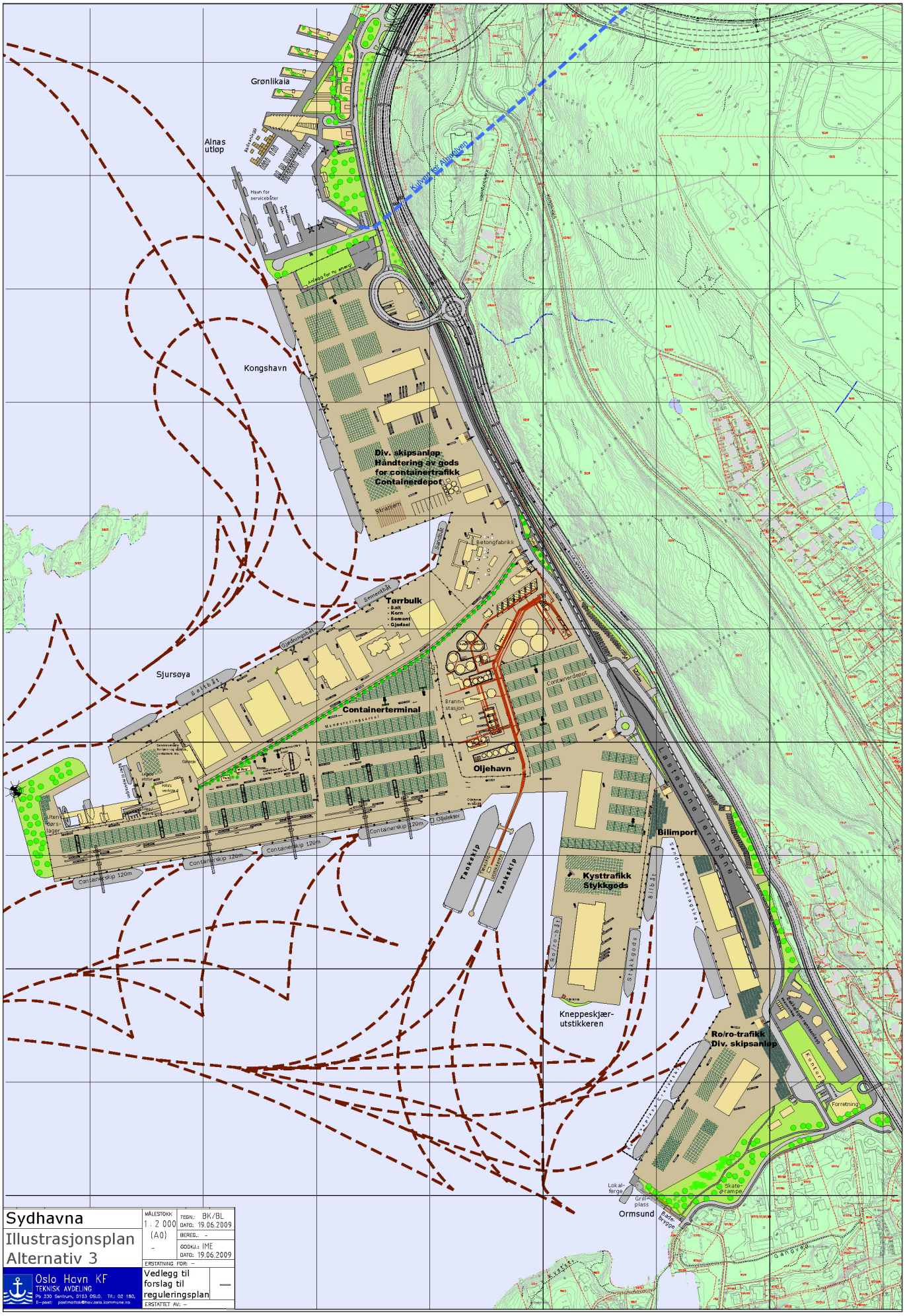
Ravetllat & Ribas, foto Lourdes Janasan, Marti\i Lorens
214

Heatherwick Studio, The Blue carpet, fot Mark Pinder
220

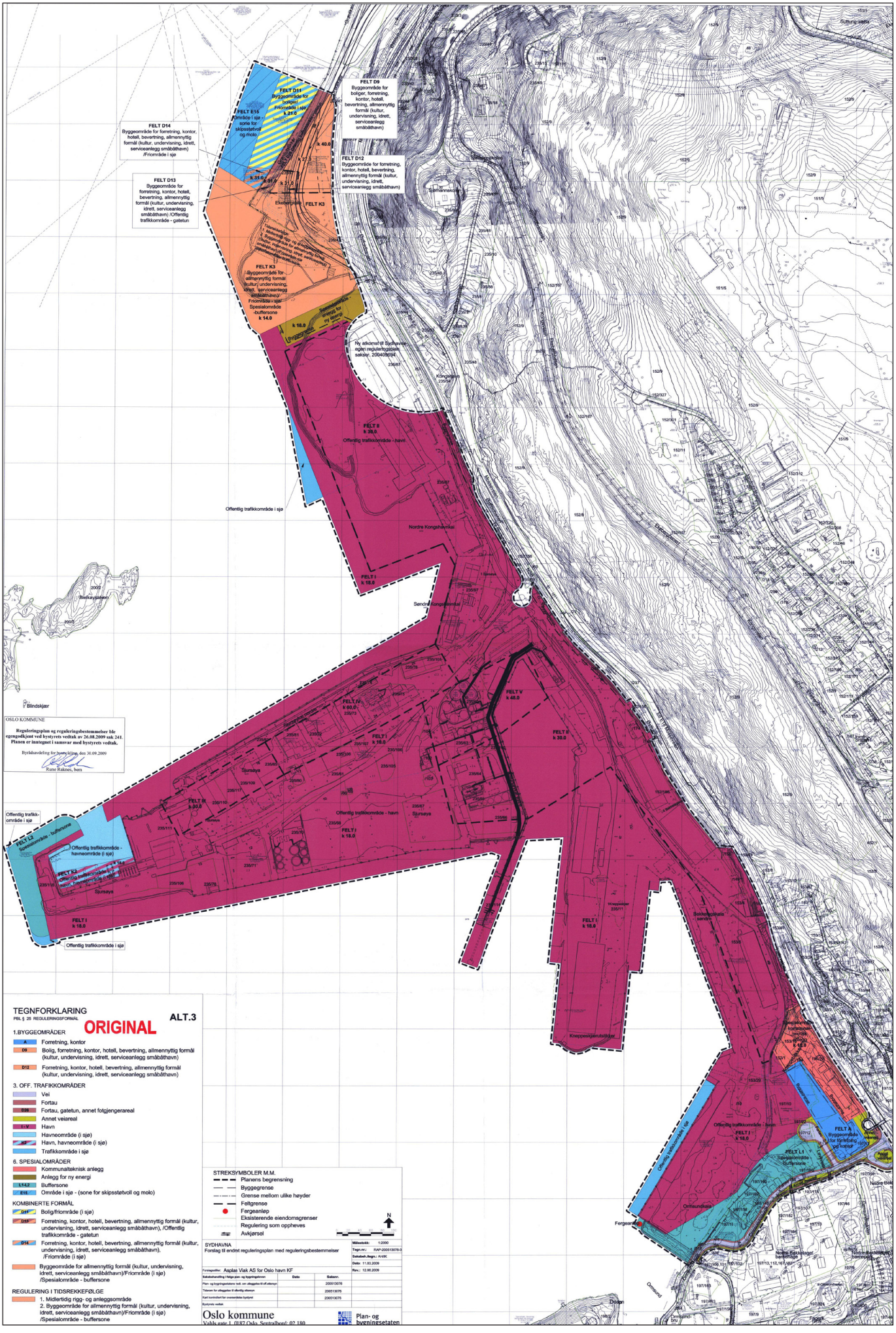
Schønherr Landskabsarkitekter, Odense havn
81, 106, 218

KILDER

Asplan Viak: estetisk veileder for Sydhavna, del 1
Oslo Havn KF: Kjenn din havn
Estetisk veileder for Fornebu



ILLUSTRASJONSPLAN TIL REGULERINGSPLAN



REGULERINGSPLAN SYDHAVNA 12.08.2009

Oslo Havn KF

Postadresse:
Postboks 230 Sentrum
0103 Oslo

Besøksadresse:
Skur 38 Vippetangen

Telefon: 02 180
Telefaks: 23492601
e-post: postmottak@hav.oslo.kommune.no

www.oslohavn.no