

3.3//FREMTIDIGE FILIPSTAD

FILIPSTADS ROLLE I FJORDBYEN

Filipstad vil fortsette å være et havneområde med terminal og anløp for utenlandsferge og vil da både opprettholde havnerelatert virksomhet og vil kunne utvikles ytterligere som skipsanløp. I tillegg til havnevirksomhet skal det legges til rette for en framtidig byutvikling hvor forholdet til sjøfronten og sammenhengen med den tilstøtende byen skal være av overordnet betydning.

Området skal integreres i byen og fungere som en utvidelse av den, samtidig som Filipstad i seg selv skal gi varierte tilbud og fungere som et lokalt, selvforsynt område med hensyn til offentlige- og private tilbud. Det skal avsettes minimum 50 daa til en folkepark på stedet og det skal etableres en gjennomgående havnepromenade fra Tjuvholmen til Frognerstranda.

(Utdrag fra Filipstad områderegulering, planbeskrivelse 2.utkast, 18.05.2011, PBE)



fig 2.8 Oslo kommunes plan over fremtidige Filipstad fra områderegulering 18.05.2011. (Kart: Oslo kommune)

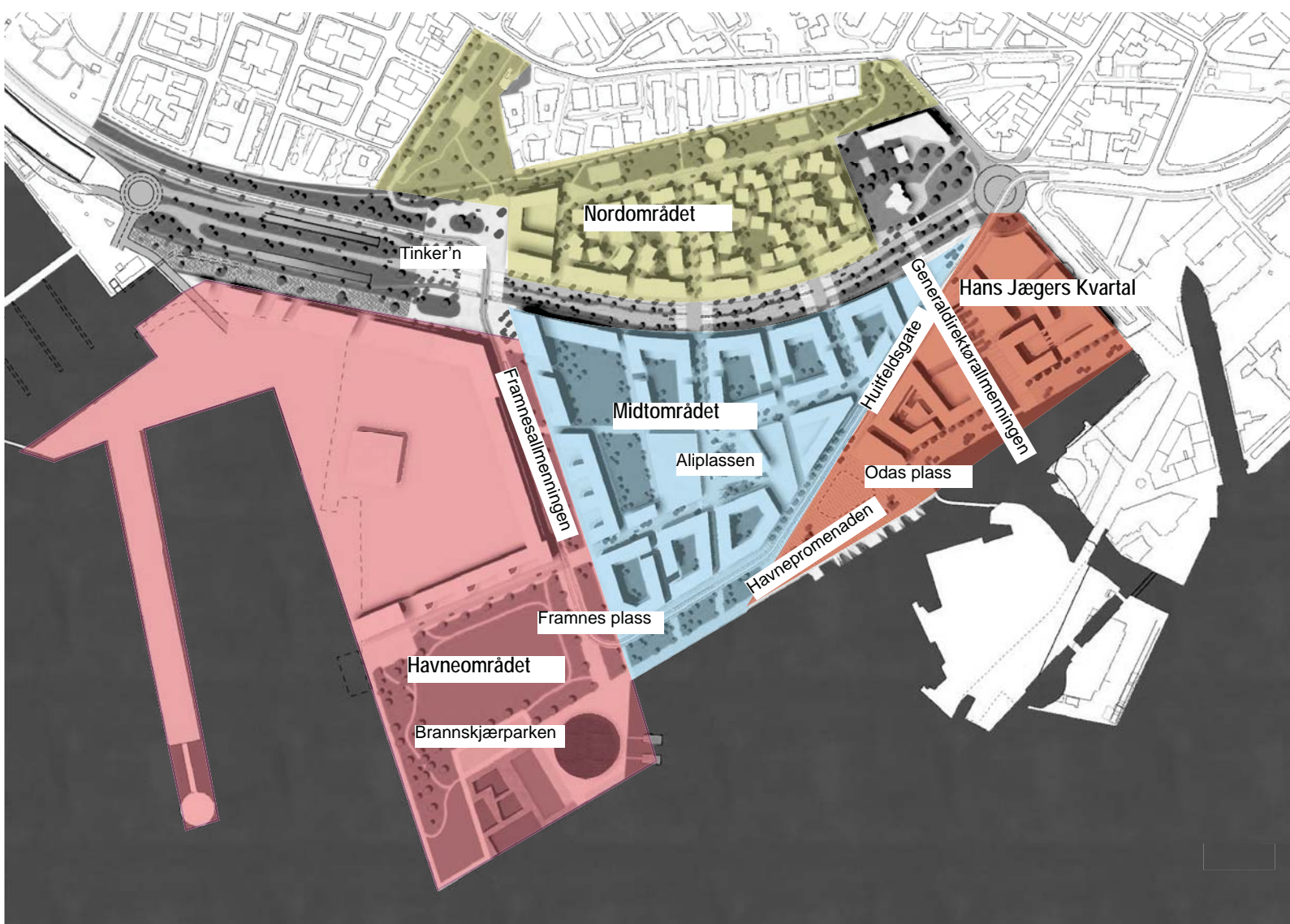


fig 2.9 Delområder med de viktigste torgene og møteplassene.

DELOMRÅDER MED VIKTIGE PLASSER OG ALLEMENNINGER

Hans Jægers Kvartal

Hans Jægers Kvartal er knyttet til både Aker Brygge og Tjuvholmen og det vil i fremtiden bli større samspill mellom disse områdene. Området skal i fremtiden ha høy utnyttelse med 70 % næringsvirksomhet og 30 % boligområder.

Midtområdet

Midtområdet avgrenses i nord mot Ring 1 og i sør mot eksisterende kaifront. Her blir det hovedsaklig planlagt boliger (65%), mens resten av plassen brukes til næring, offentlige formål og sosial infrastruktur. Aliplassen er et lokal knutepunkt skjermet for vær og vind. Tilstøtende bebyggelse skal inneholde lokale publikumsrettede funksjoner med særlig tilgang til offentlig service i form av skole, barnehage, flerbrukshall og liknende.

Havneområdet

Hjortnesterterminalen skal bestå av en kaiplass for ferge og cruiseskip med rom for havnepromenade og sykkelveg langs kaia. Havnepromenaden er en blågrønn forbindelse med muligheter for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet, mens parken i havneområdet, Brannskjærparken, blir en park tilrettelagt for fysisk aktivitet, lek og opplevelse. Lek og aktivitet ved sjøen er også tatt hensyn til og det er en intensjon at parken kan fungere som et tilleggsareal for skolen.

Nordområdet

Nordområdet grenser til eksisterende bebyggelse i nord, Generaldirektørboligen i øst, E18 i sør og Framnes plass/Tinkern/Skillebekk i vest. Her blir det høy boligandel (65 %), mens resten brukes til næring. Bebyggelsen nært

Ring 1 forbeholdes hovedsakelig lite støyømfintlig formål, mens det i vest tillates høyere utnyttelse som en buffer mot E18. Den eksisterende parken i nord, Tinker'n, får en variert bruk.

Plasser og allemenninger mellom delområdene

Framnesallmenningen er et viktig byrom med god kontakt med sjøen. Odas plass mellom Huitfeldsgate og havnepromenaden fungerer som et urbant torg og blir et naturlig samlingspunkt. Framnes plass blir et viktig kollektivknutepunkt på Filipstad. Her er det nærhet til både busser, cruiseterminal og fjordtrikk. Generaldirektørallmenningen har en grønn akse med kulturhistorisk verdi og et vannspeil er foreslått trukket opp her.

(Utdrag fra Filipstad områderegulering, planbeskrivelse 2.utkast, 18.05.2011, PBE)

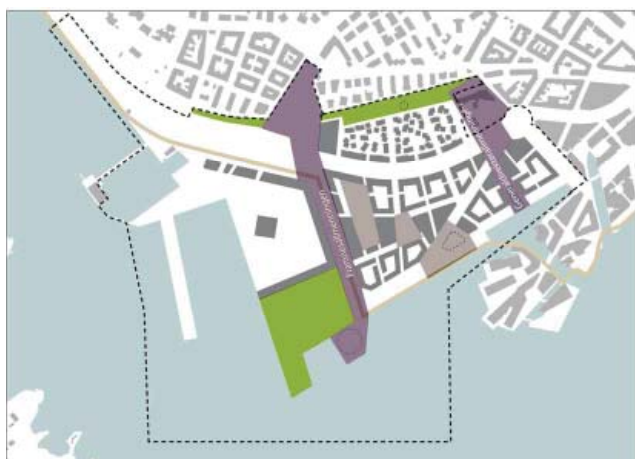
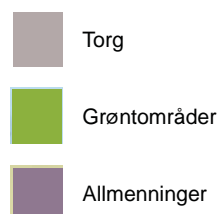


fig 2.10 Parkdrag, allemenninger og de viktigste torgene.

(Kart: Oslo kommune)



3.4//TRAFIKK OG LYDFORHOLD



1



2



3



4

fig 2.11- 2.14

Bildehenvisning for steder/områder i analysen.

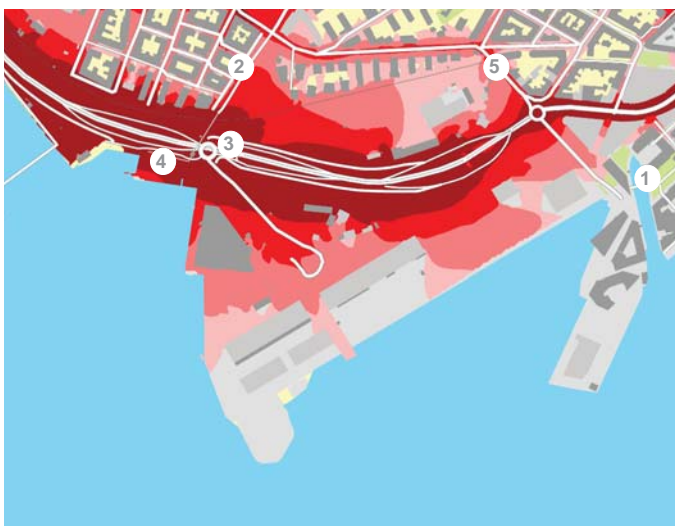
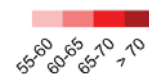


fig 2.16

STØYNIVÅ/LYDNIVÅ I DAG

Lyd,- eller støy fra veitrafikk utgjør i dag den største lyd- eller støykilden. På Filipstad i dag er det bare området lengst mot havet som har et akseptabelt lyd-nivå til formålet næring/bolig. Grunnlagskartet er støykart med eksisterende dB- nivåer og jeg har satt inn tall som henviser til de ulike stedene jeg har analysert.

dB- nivåer på kartet



OPPLEVDE LYDFORHOLD I DAG

Jeg har gjort en analyse av det opplevde lydlandskapet på ulike steder på Filipstad i dag for å få en forståelse av hvordan de ulike lydnivåene oppleves i forhold til målt desibelnivå.

Lydene jeg observerte prøvde jeg å skille fra hverandre etter Schafer inndeling av lydlandskapet, altså etter grunnnoter, som for eksempel lyden fra skogens brus og summing fra trafikk, lydsignaler fra eksempelvis varselssignaler som plystring, horn, sirener og lydkiennemerker for eksempel måkeskrik ved sjøen eller kirkeklokker i byen.

Jeg har også analysert lydlandskapet ved å ta utgangspunkt i hva jeg definerer som "gode lydlandskap i offentlige rom", som er disse kriteriene; "at det er riktig lyd på riktig sted til riktig tid", "at lyden er identitetsskapende, budbringende og ikke påtvunget" og at det er fravær av støy eller lavt støynivå og tilstedeværelse av positive lyder.

Da jeg oppholdt meg fritt på en høyde i det åpne landskap ved Generaldirektørboligen, ble lydene, spesielt fra trafikken oppfattet som mer positive enn da jeg oppholdt meg i korridoren nært E18. Andre forhold, som de estetiske, så ut til å kompensere for et lydlandskap som var preget av negative opplevde lyder. Etter min erfaring har det visuelle miljøet mye å si for hvordan du oppfatter lyden.



fig 2.11

fig 2.15

STED/OMRÅDE	TYPE LYD: GRUNNNOTE/LYD-SIGNAL/LYDKJENNEMERKE	LYD FRA	FORHOLD TIL PRINSIPPENE OM ET GODT LYDLANDSKAP I OFFENTLIG ROM	+0/-*	dB- NIVÅ
1 Ved Tjuvholmen	Lydsignaler og lydsignaler. Kjøretøy stopper og starter, noen på tomgang.	Biler og busser. Det er mye av- og påstigning i området.	Lydnivået er tilfredsstillende. Lyd fra bussene er identitetsskapende. Man har mulighet til å trekke ut mot havna eller inn i gårdsrom dersom man vil ha det stille.	0	under 55
2 Tinker'n	Grunnnoter fra trafikken i bakgrunnen oppleves som lett summende. Parken er et lydkiennemerke med naturbaserte lyder.	Fuglekviser og sus fra trær, bygningsarbeid, biler og tog.	At parken er oppsluttet av trær og myke flater gjør at den får en mer dempet preg. Fuglekviser og sus fra trær blir oppfattet som positivt.	0	65- 70
3 Langs E18	Grunntoner (summende trafikk). Toget som passerer er et lydkiennemerke.	Sterk biltrafikk.	Lydlandskapet oppleves som negativt. Høyt lydnivå og i den lille passasjen oppleves som klausetobisk. Det er ingen muligheter for å søke stillhet på en lang strekning.	-	over 70
4 Over gangbrua	Grunntoner (summende trafikk). Toget som passerer er et lydkiennemerke.	Bil og tog.	Man er eksponert for støy og har ingen mulighet til å søke stillhet på en lang strekning. Utsikten kompenseres for negativ oppfattet lyd.	0	over 70
5 GD- boligen	Svake grunnnoter fra trafikk siden området ligger på en bakketopp.	Biltrafikk fra underliggende område.	Man har mulighet for å trekke seg unna lyden. Utsikten kompenseres for et negativt opplevd lydlandskap.	0	under 55

*med +0/- mens det positiv, nøytral og negativ forhold til et godt lydlandskap

fig 2.17

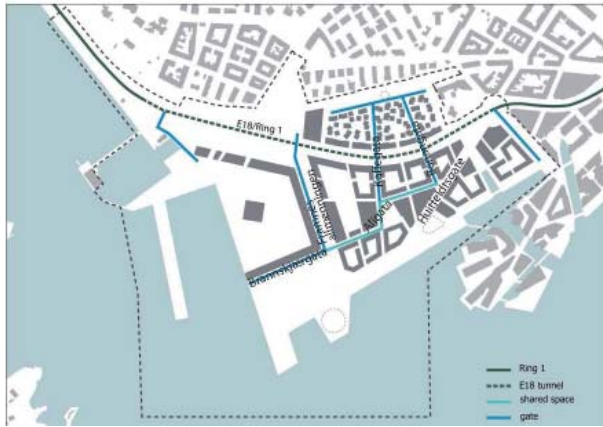


fig 2.18 Lokalgatenett.
(Kart: Oslo kommune)

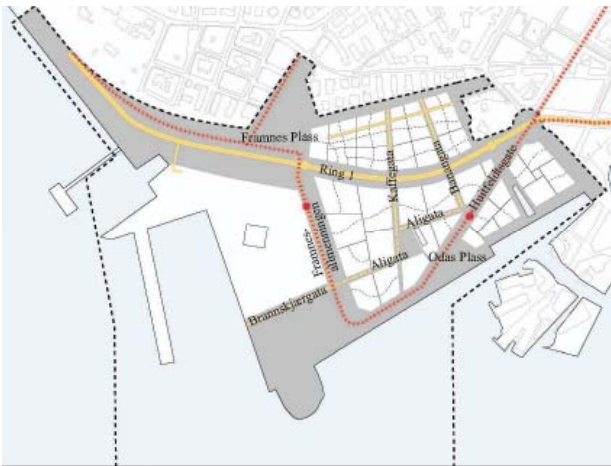


fig 2.19 Kollektivtransport.
(Kart: Oslo kommune)



FREMTIDIGE STØYFORHOLD

Fremtidig lyd- og støyforhold kan i stor grad leses ut fra trafikksituasjonen i den nye planen for Filipstad.

Lokalgatenett

De ulike gatene har ulike funksjoner og har en bredde fra 14 til 24 meter. I Framnesallmenningen deler buss og trikk areal. Huitfeldtsgate fungerer som en gågate med midtstilt trikke-trase og trekker. Kaffegata og Banangata har utvidede fortau, vekslende kantparkering og beplantning, mens Aligata fungerer som "shared space".

Lokalgatenettet er prioritert utformet for myke trafikanter, men er likevel fullt gjennomkjørbart. Intensjonen er at nedkjøring til lokale parkeringskjellere anlagt nær Ring 1 skal minimere biltrafikken på Filipstad. Det underjordiske parkeringsanlegget skal også hindre støy ved tenning av biler.

Sykling

Sykeltrafikk er "stillestående" og det legges til rette for syklister over store deler av området. En hovedsykkelvei anlegges langs Ring 1 og kobler seg på sykkelvei langs Frognerstranda i vest og Munkedalsveien i øst. Øvrige syklister kan sykle i alle gateløp. Langs havnepromenaden legges det spesielt vekt på rekreasjonssykling.

Støy fra kollektivtransport

Busser er lagt utenfor området ved at holdeplassene ligger langs Ring 1 og det vil ikke komme støy fra bussene inne på Filipstad. Trikken kommer i følge beregninger fra Sweco derimot til å generere endel støy (fig 2.21) og vil bli et betydelig støyproblem. Fjordtrikken deler delvis areal med biltrafikk og det er satt av to trikkeholdeplasser inne på området.

Støy fra biltrafikk

Med en legging av E18 i tunnelen vil støynivået fra biltrafikken bli betydelig mindre enn den er i dag. (fig 2.20). E18 reguleres til tre+ tre felt gjennomgående. Hjortneskrysset i øst kommer til å fungere som eneste av- og påstigningskrysset mot E18 til vestre deler av sentrum og kommer til å bli et sterkt belastet område støymessig sammen med Munkedalskrysset.

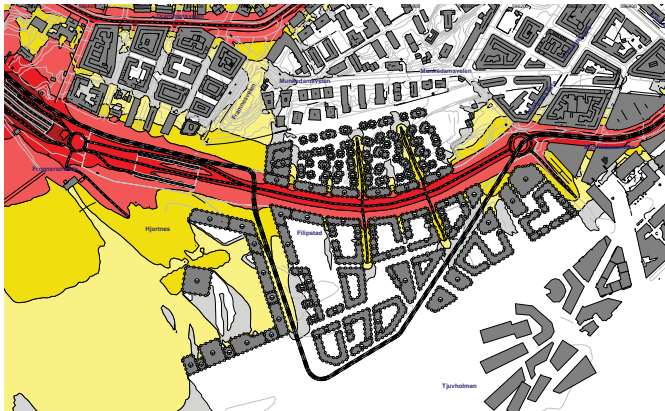


fig 2.20 Støynivå fra fremtidig biltrafikk med E18 under tunnel. De røde områdene har høyest støynivå, mens de hvite områdene er støyfrie. (Kart: Oslo kommune)

Støy fra cruisetrafikk

Når cruiseskip har landligge vil det høres støy fra tekniske anlegg, annonsering fra høytaleranlegg, underholding og lignende. Det er ikke gjort beregninger for hvor omfattende dette lydnivået blir.

Fremtidige kritiske områder

De mest kritiske områdene støymessig har jeg markert på kartet (fig 2.22). Disse områdene har en kombinasjon av støy fra trikk og biltrafikk.

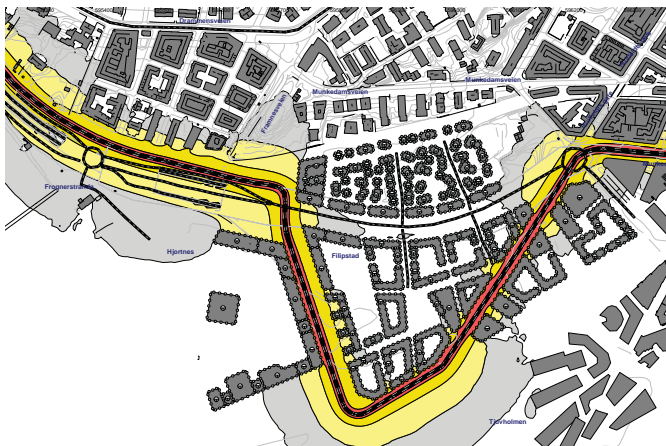


fig 2.21 Støynivå fra fremtidig trikk. De røde områdene har høyest støynivå, mens de hvite områdene er støyfrie. (Kart: Oslo kommune)

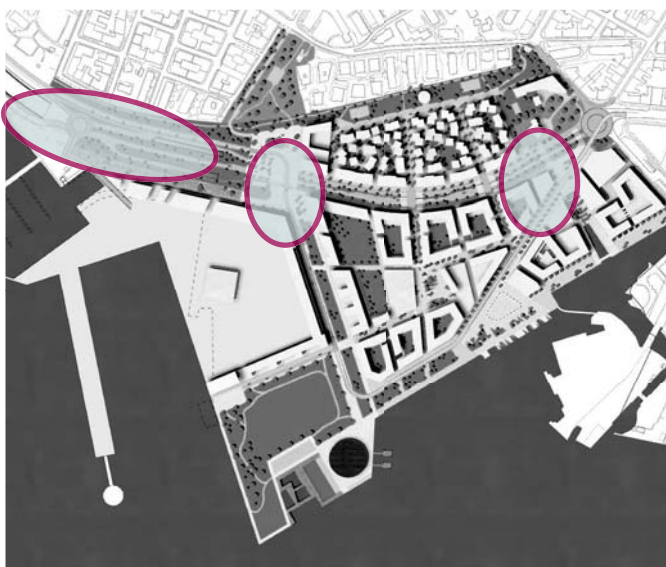


fig 2.22 De mest kritiske områdene støymessig.

INNDELING I SONOTOPER

Jeg har forsøkt å dele oppgaveområdet opp i ulike lydsoner eller sonotoper for å lettere gjøre arbeidet videre.

Høypulsområder

Noen områder kan tydelig defineres for det jeg vil kalle høypulsområder med både stor grad av menneskelig aktivitet og trafikk som sammen genererer støy. Kanskje kan man tillate høyere støynivå i disse områdene enn i resten av området?



fig 2.23 Områdene i rødt er steder jeg vil definere som høypulsområder med høyt aktivitetsnivå.

Offentlige/private områder

Her har jeg skilt mellom områder som oppfattes som private og områder som oppfattes som mer offentlige og allmenne tilgjengelig. Det er de sistnevnte områdene jeg fokuserer på i denne oppgaven. De private områdene har en lukket bygningsstruktur og ikke så eksponert for støy som de offentlige.

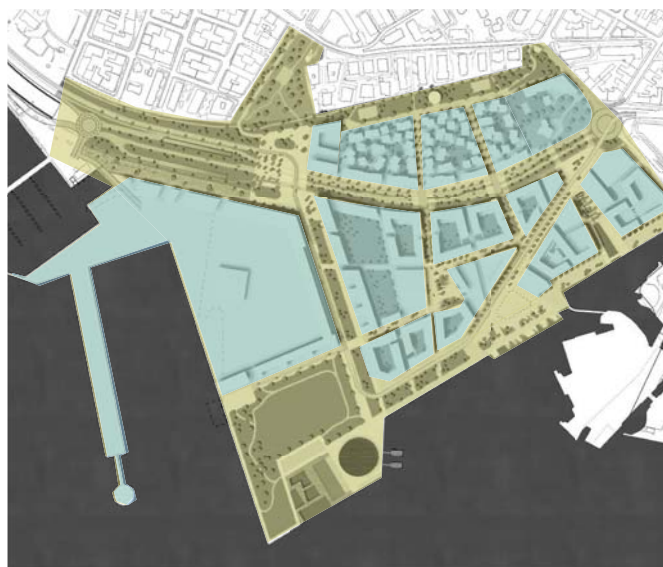


fig 2.24 Offentlige- og private områder.



Vegnettet med både trafikk og menneskelig aktivitet.



Cruiseskipterminalen med støy fra trafikk, cruiseskap og mennesker.



Ali plass, som er et knutepunkt med stor menneskelig aktivitet.



Odas plass med aktivitet fra både trafikk og mennesker.



Generaldirektørallmenningen med lyd både fra menneskelig aktivitet og trafikk.



Områder som oppfattes som private.

Områder som oppfattes som offentlige.

3.4//HISTORIE

FILIPSTAD SOM LØKKEEIENDOM

Løkkeeiendommen Filipstad har navn etter Philip Moth som hadde urtehage her omkring 1650. Hefye- familien overtok løkkeeiendommen i 1805 og bygde den villaen som står på eiendommen den dag i dag. Filipstad var opprinnelig en bukt mellom Tjuvholmen og Bergtangen der Filistad- bekken hadde sitt opprinnelige utløp. Vannet i Filippstadbukta strakk seg oppover fjellet langs Tinkeren og i Hjortnesbukten litt innenfor der jernbanesporene går i dag.

Mellom landfremspringet mellom Hjortnesbukta og Filippstadbukta, på Bergtangen, ble Kristianias gamle hestebad lagt. Vest for Bergtangen lå Brannskjærene, som navnet tilsier, kommer av at stedet bruktes for å brenne bål. På 1900- tallet ble skjærene benyttet til bad, bananmonderi og betongblanderi til de ble overbygd i 1934.

FILIPSTAD KAIANLEGG

De nye planene for Filipstad på 1800- tallet ble igangsatt på grunn av havnedriftens vekst og fordi godsstasjonen skulle flyttes til Filipstad. Havdybden var grunn her og

Filipstad egent seg godt til utbyggingsformål. Anleggningen av jernbanespor mellom Drammen og Kristiania medførte den første forandringen av strandlinjen i Frognerkilen. Store masser grus ble brukt til oppfyllingen av havnebassenget som senere ble belagt med betong.

JERNBANEN

Jernbanelinjen fra Christiania- Drammen ble åpnet i 1872 og fikk sitt endepunkt ved Christiania Vestbanestasjon i Pipervika. I 1907 ble Havnebanen åpnet for godstransport mellom Vestbanen og Østbanen. I 1915 ble Filipstad ranger- og godsstasjon for Vestbanen og i 1926 ble det innført elektrisk drift på skrekningen.

E18 OG FILIPSTAD

Arbeidet med ny innfartsvei i Frognerstranda startet i 1959. Nytt riksvegkryss i Filipstadveien/Munkedamsveien ble anlagt av Vegvesenet i 1969.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)



fig 2.25. Filipstad ca 1870-75.



fig 2.26. Filipstad sett fra Brannskjærene, ca 1880.



fig 2.27. Svømmebasseng på Filipstad.



fig 2.28. Petro- og kullvareindustri på Filipstad i 1923.



fig 2.29. Dagens E18.

UTVIKLING INNHOLD

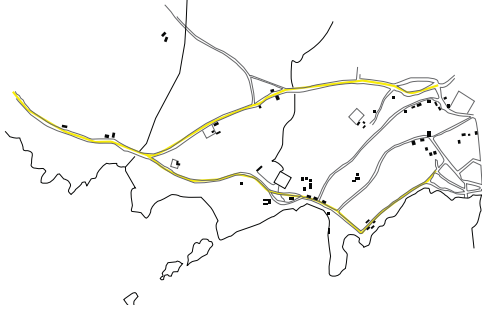


fig 2.30

1624- 1814: Bymarken ble utskilt til løkkeeiendommer tilknyttet gårdene i byene. På 1700- tallet fikk flere løkker preg av landsted med hage- og gårdsanlegg.



fig 2.31

1814- 1894: Løkkeeiendommene deles opp og selges. Filipstadbukta blir oppdemmet med tanke på fremtidig havnevirksomhet og det bygges jernbanespor fra Vestbanen til Drammen.

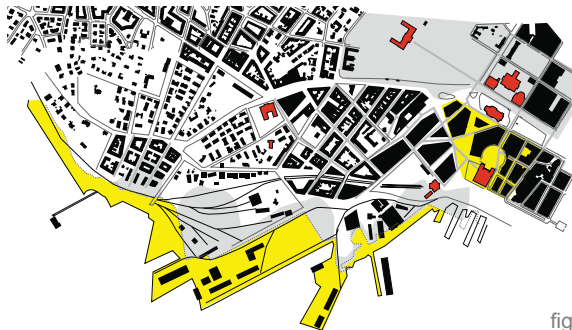


fig 2.32

1894- 1940: Oslo får et storbypreg som følge av industrialisering og tilflytting. Løkken Filipstad blir solgt til NSB.

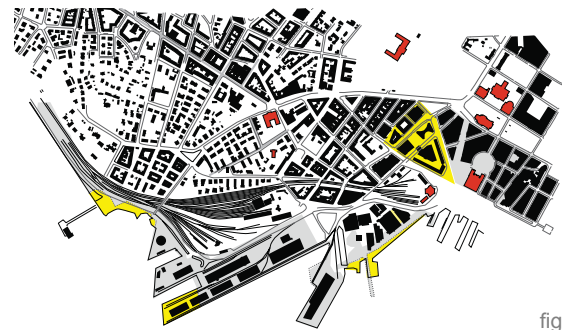


fig 2.33

1940- 1985: Containerisering av havna og store kraner preger sjøfronten og havnearealene.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)



fig 2.34

1985- 2010: Aker brygge bygges i øst. Det meste av havnevirksomheter flytter til Sjørsøya.

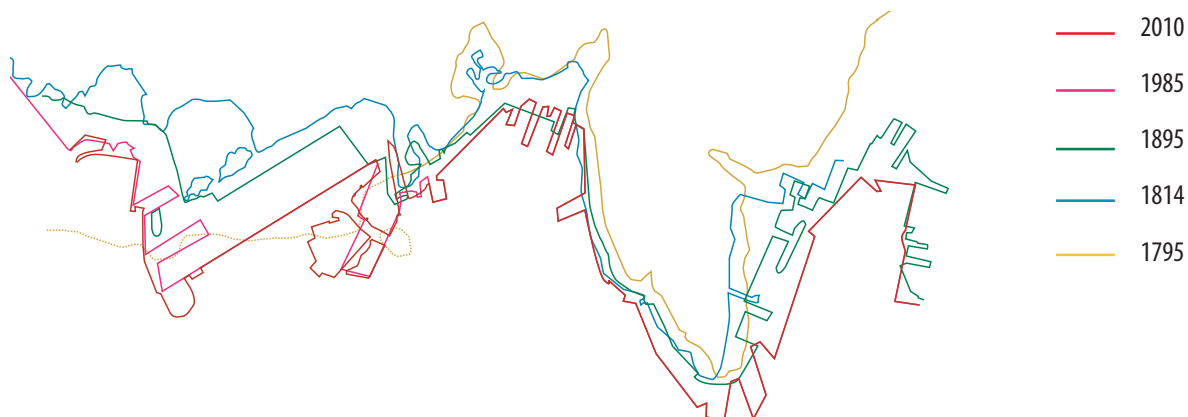


fig 2.35. Linjene viser Oslos utvikling langs strandlinjen ved Flipstad og Akershusneset fra 1796 fram til i dag. (Kart: Oslo kommune)

UTVIKLING AV STRANDLINJA

Dagens kaifront ligger flere hundre meter fra den opprinnelige strandlinjen, noe historien gir et svar på.

1795: Filipstad med sin opprinnelige kystlinje. Filipstad er en løkkeeiendom i utkanten av Oslo.

1814: Byggingen av jernbanen fører til den første utvidelsen av sjøfronten med utfyllinger og Hjortnesløkken delt i to.

1895: Havna blir bygd ut og det tilrettelegges for skipstrafikk.

1985: Store havneutvidelser i en periode på 120 år. Utfyllinger og sprenginger av berg og øyer forandrer sjøfrontenes karakter betraktelig. Sjøfronten utvides med tanke på havnevirksomhet.

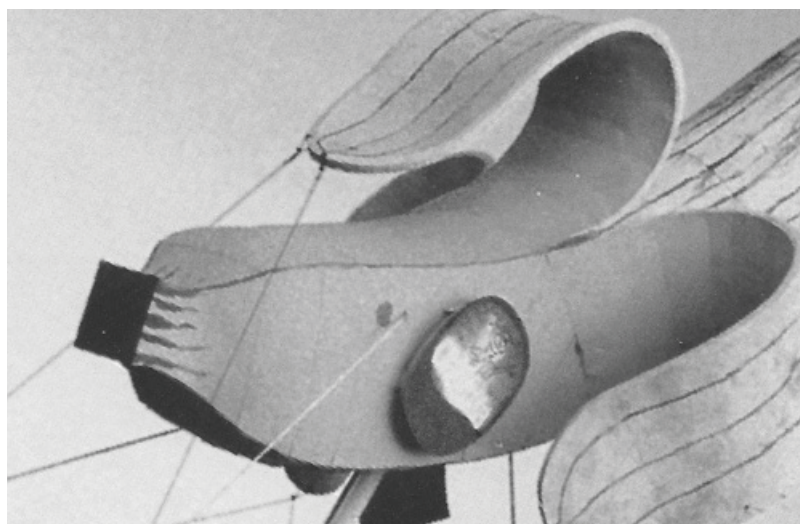
2010: Ytterligere utfylling i syd- vest. Det er langt til en brygge i sør.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)

3.6//IDENTITET

IDENTITET I DAG OG I FREMTIDEN

Historiske hendelser og elementer, der det også er etterlatt verdifulle elementer gir Filipstad en egen identitet. I dag er området preget av industri- og havnevirksomhet. Når dagens bruk med industri- og havnevirksomhet forsvinner, får muligheten stedet en ny identitet? Mange av de viktigste identitetskapende elementene vil forsvinne i oppgraderingen av Filipstad. I områdereguleringen til Filipstad blir en del av de historiske elementene tatt hensyn til, men å fremheve Filipstads historie i utformingen av området er også aktuelt.



Identitetskapende elementer: fra venstre, import av kaffe har gitt stedet en identitet, "Filipstadbananen" som har vært et viktig landemerke, Sjølyst bad og heisekraner.

fig 2.36 | fig 2.37

fig 2.38 | fig 2.39



fig 2.40. De mest fremtredene identitetsskapende elementene i dag.

1. Togetskiner gjennom området
2. Generaldirektørboligen.
3. Ali- bygget.
4. Området er preget av containere.
5. Skipstrafikk.
6. Frammuseet som sees på Bygdøy.

IDENTITESKAPENDE HISTORISKE HENDELSER OG ELEMENTER

Badeanlegg

Diverse badeanlegg skaper en identitet på stedet. Før utbygging var det hestebad i fjorden. Hasvold bad og Studenterbadet Sølyst ble åpnet i 1904 og revet i 1928. utbyggingen av Filipstad ble badelivet ødelagt her og som erstatning ble det bygd svømmestadion her som var i drift mellom 1933 og 1943.

Spesielle hendelser

"Vi- kan utstillingen 1938" var Oslo Håndverks- og Industriforenings 100- års jubileum og ble arrangert på Filipstad. Filipstad- ulykken i 1943 som var en større eksplosjon med etterfølgende brann i et kulloplag samme sine spor på stedet. Ulykken ødela over 400 bygninger og drepte totalt 120 mennesker. Gjenoppbygning av kaia og lagerhus var ferdig i 1949.

Handel

Handel har skapt en egen identitet på stedet. Bananmodneri med en banan på taket var et landemerke i over 50 år før den ble flyttet (fig 2.37). Kaffe har blitt importert til Filipstad siden 1866 og kaffelukta har blitt kjent over lengre avstander og over lengre tid. Kaffehøyblokka er også et viktig landemerke. To kraner (fig 2.39) har vært karakteristiske landemerker på Filipstad i lang tid. I dag er de fjernet. Godsterminal og lokomotivstall som har vært tilknyttet handel er også viktige identitetsskapende elementer.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)

3.7//LANDSKAPSMESSIGE FORHOLD OG KLIMA

GRØNTOMRÅDER I DAG

De to viktigste grøntområdene på Filipstad er parken Tinker'n (1) og hagen ved Generaldirektørboligen (2). Begge grøntområdene er en del av en sammenhengende grøntstruktur som fortsetter nordover.

BLÅGRØNN STRUKTUR I FREMTIDEN

Trær og vegetasjon er aktivt brukt i utformingen av bygate og uterom og Huitfeldtsgate, Framnesallmenningen og Havnepromenaden er viktige grønne forbindelser i naboombådene. Sammenhengen mellom Tinker'n og Brannskjærparken utgjør hovedvekten av grøntstrukturen innenfor planområdet.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)



fig 2.41. Grøntområder i dag.
(Kart: Oslo kommune).



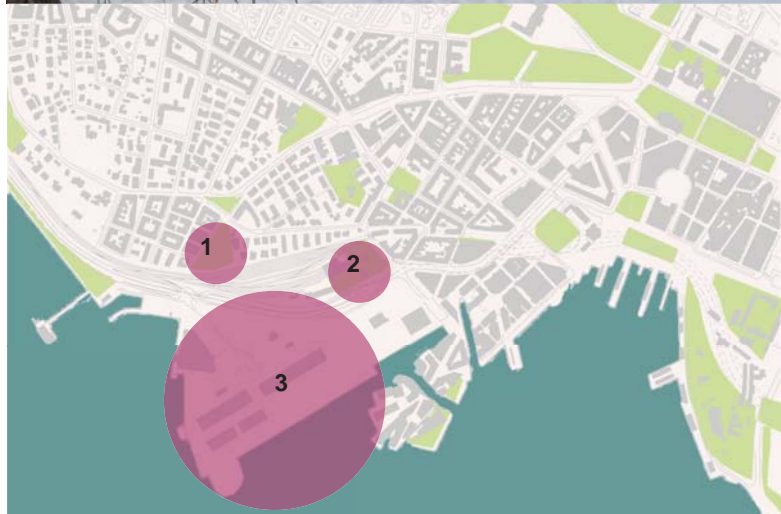
fig 2.42. Blågrønn struktur i fremtiden.
(Kart: Oslo kommune).

VINDRETNINGER OG TEMPERATUR

Sommerstid kommer vind inn fra havet fra sør, mens det på vinteren kommer vind inn fra nord- vest (se figur 2.43). Filipstad har et typisk kystklima med normaltemperatur i januar på -4.3°C og normaltemperatur i juli på $16,4^{\circ}\text{C}$.

(Utdrag fra Oslo kommunes analyse)





1. Vegetasjon rammer inn de små rommene, her ved Tinker'n
2. Området ved generaldirektørboligen.
3. Den store landskapsrommet. Perspektivet er tatt fra Generaldirektørboligen.

fig 2.44 | fig 2.45

fig 2.46

Bildehenvising for landskapsrom.



OPPLEVELSE AV LANDSKAPSROMMENE

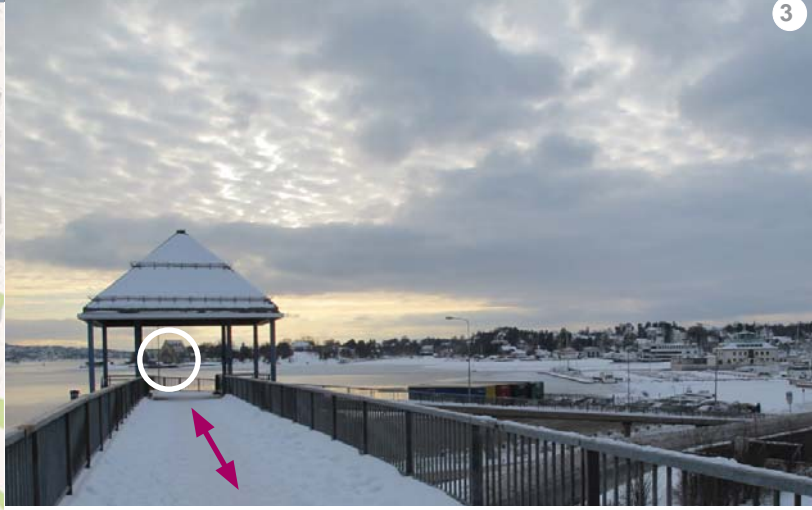
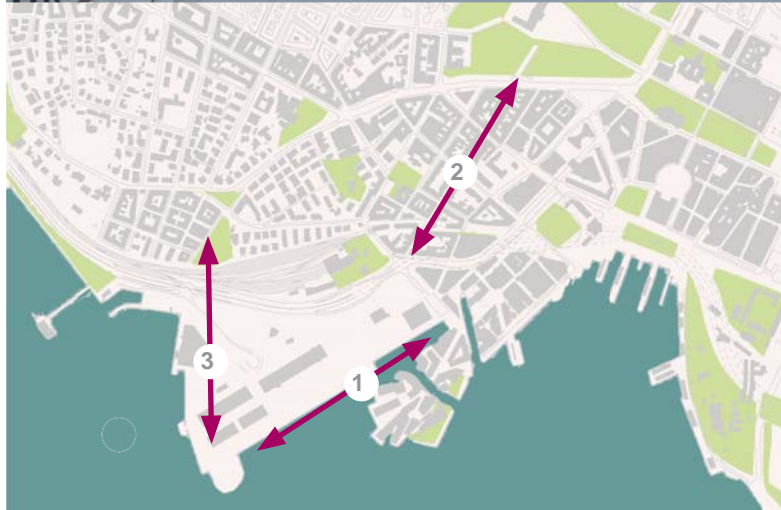
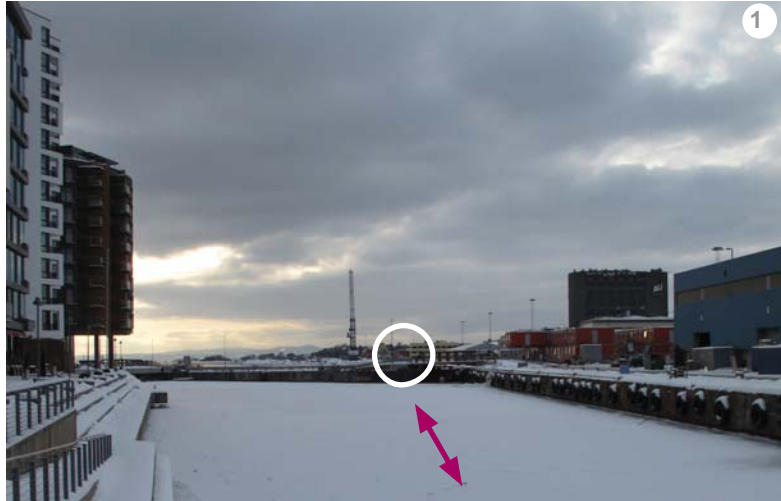
Filipstad oppleves som en del av det store landskapsrommet som henvender seg ut mot Fjordlandskapet, avbrutt av bygninger, gjerder o.l. som deler områder inn i flere delrom som jeg ikke går nærmere inn på i denne analysen.

De to grøntområdene, ved Tinker'n og ved Generaldirektørboligen, oppleves som egne rom avgrenset av vegetasjon. At begge grøntområdene ligger på et høyere nivå enn resten av området forsterker rommenes karakter.

I nye plan for Filipstad vil de to viktigste grøntområdene bli bevart, mens opplevelsen av landskapsrommene kommer til å forandres ved at det bygges høyt, noe som vil komme til å dele opp rommene i mindre deler.



fig 2.47



VISUELLE FORBINDELSER

1. Siktlinje fra Tjuvholmen til Frammuseet.
2. Munkedalsveien er en viktig forbindelse.
3. Fra gangstien over E18: Det er en visuell forbindelse til Bygdøy. Museet Fram (hvit ring) har god forbindelse til landskapsrommet, men siktlinjer brytes av den ruvende gangbroa.

De visuelle forbindelsene ser ut til å ha blitt tatt hensyn til i områdereguleringen av Filipstad og vil bli de samme som i dag.

fig 2.48	fig 2.49
fig 2.50	fig 2.51

3.8//VALG AV OMRÅDER FOR DETALJPROSJEKTERING

Jeg har valgt ut tre ulike områder på Filipstad som detaljområder. Det er valgt ut områder med ulik karakter og med ulike utfordringer knyttet til lyd.



fig 2.52

BRANNSKJÆRPARKEN

Brannskjærparken er valgt fordi den har potensial til å bli "et stille område" fordi det er så stort. Det er en utfordring å skille området fra støy fra forbipasserende og ilandliggende båter.

SKOLEOMRÅDET

Skoleområdet ligger til utsatt for støy fra E18 og trikk og er derfor aktuelt.

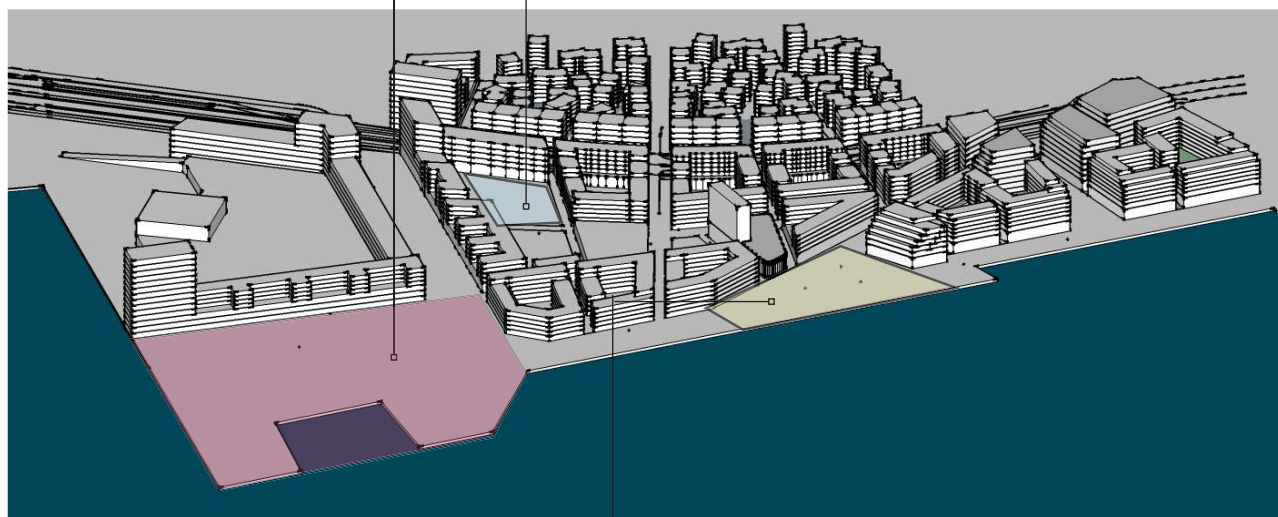
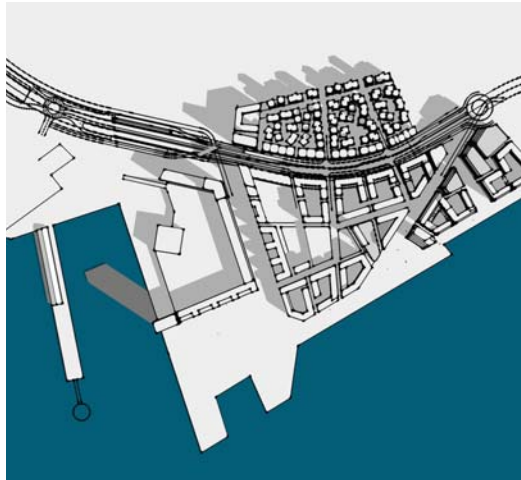


fig 2.53

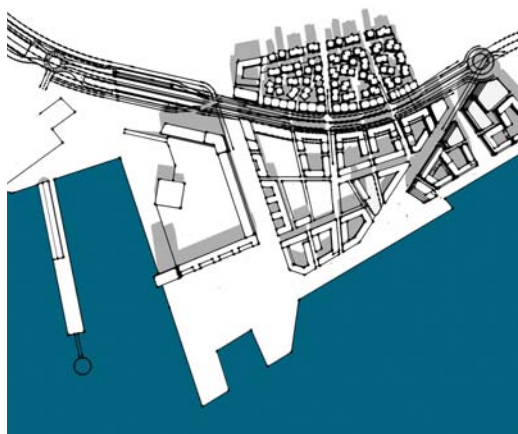
ODAS PLOSS

Odas plass er valgt fordi det er et eksempel på et urbant torg og samlingspunkt med mye aktivitet der det vil bli et mangfold av forskjellige lyder. Her blir det en utfordring å utforme et godt lydmiljø.

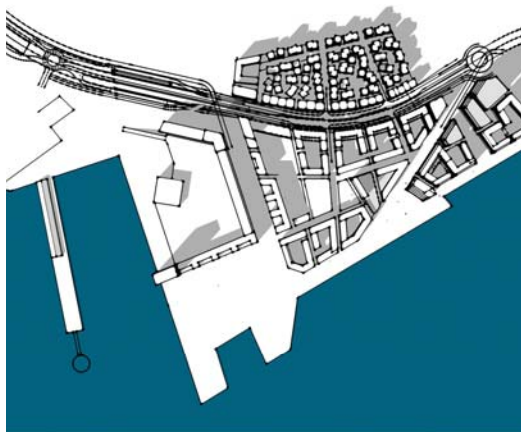
3.9//ANALYSE PÅ DETALJNIVÅ



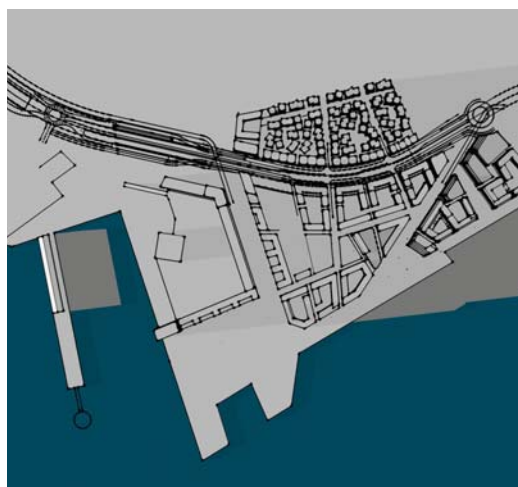
Sol/skygge- analyse 21. mars klokka 09.00



Sol/skygge- analyse 21. mars klokka 12.00



Sol/skygge- analyse 21. mars klokka 15.00



Sol/skygge- analyse 21. mars klokka 18.00

fig 2.54 | fig 2.55

fig 2.56 | fig 2.57

SOL/SKYGGE- ANALYSER

Sol/skygge- analysene er gjort ved Vårjevndøgn der dagene er like lange som korte og er dermed et gjennomsnitt for dagene i året.

Havneområde og Odas plass ligger sørvendt og er stort sett soleksponert, mens skoleområdet har bare tilgang til sol midt på dagen i likhet med de andre gårdsrommene. Høyden på bygningene er med på å gjøre solforholdene dårlige.

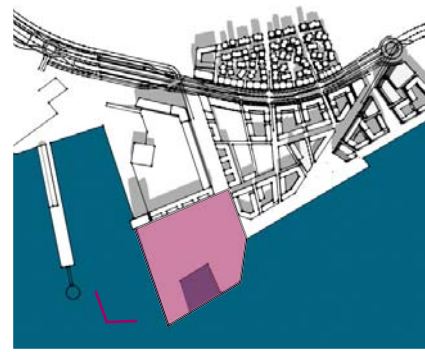


fig 2.58. Synsvinkel for aksometri av Brannskjærparken.

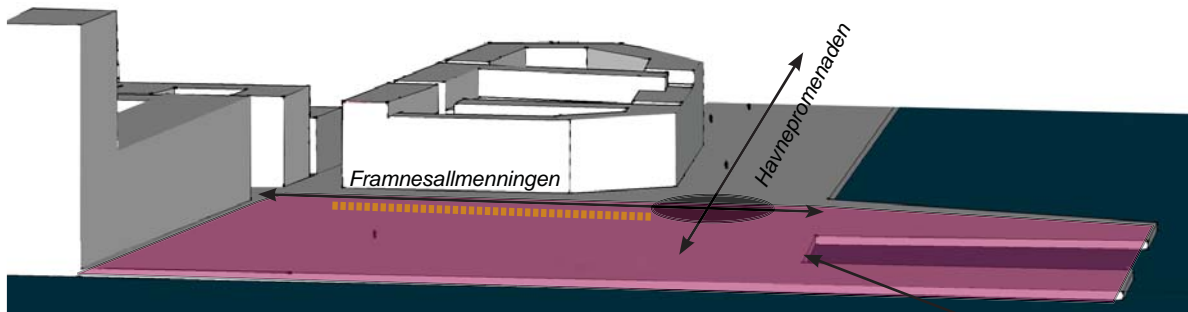


fig 2.59

Siktakse til Bygdøy.



ROMLIG VISUELL ANALYSE AV BRANNSKJÆRPARKEN



Rommet: Brannskjærparken er 250 ganger 203 meter og er det største åpne rommet på Filipstad som blir rammet inn av sjølinja og omkringliggende bygninger.



Viktige akser/siktlinjer: Framnesallmenningen er sammen med aksene langs havna de viktigste fysiske aksene. Aksene fra Bygdøy og Frammuseet er viktig visuelt.



Barriere: Trikketraseen kan oppfattes som en barriere.



Knutepunkt: I skjæringspunktet mellom de to aksene danner det seg en naturlig knutepunkt som vil fungere som en møteplass.



Landemerker: Frammuseet på Bygdøy sees på som en landemerke.

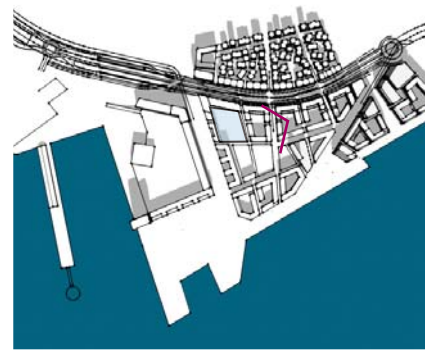


fig 2.60. Synsvinkel for aksometri av Skoleområdet

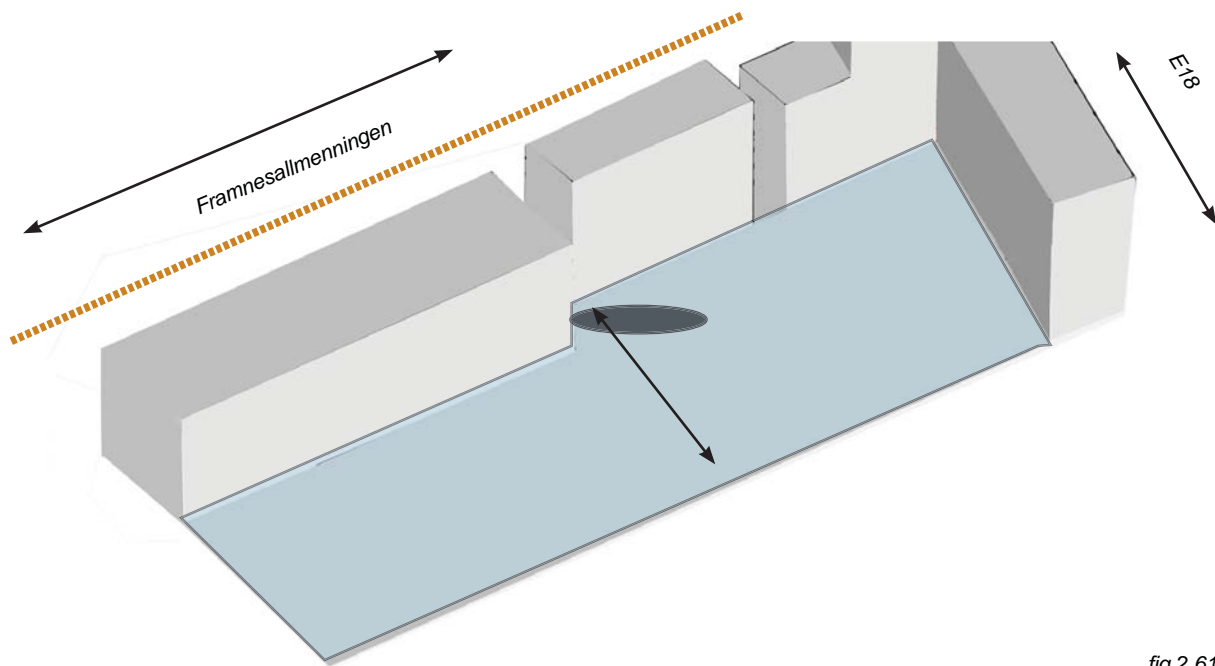
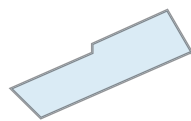


fig 2.61

ROMLIG VISUELL ANALYSE AV SKOLEOMRÅDET



Skala og rom: Visst det realiseres en stor skole på Filipstad blir utearealet planlagt til å være på omtrent 15 600 m². Bygninger rammer inn rommet på alle sider.



Viktige akser/siktlinjer: Skoleområdet ligger opp til både Framnesallmenningen og E18 som er viktige akser. Gjennom skoleområdet går også en akse der det ferdes folk.



Barriere: Trikketraseen langs Framnesallmenningen kan oppfattes som en barriere for fotgjengere.



Knutepunkt: Adkomstområdet inn til skolen danner et naturlig knutepunkt siden ferdsel kommer inn fra mange retninger her.

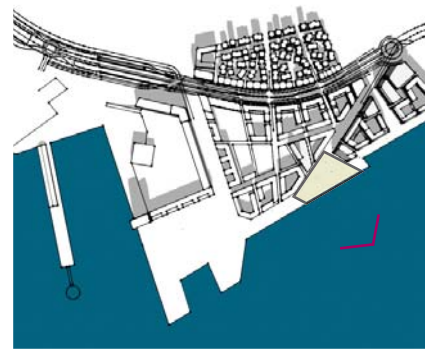
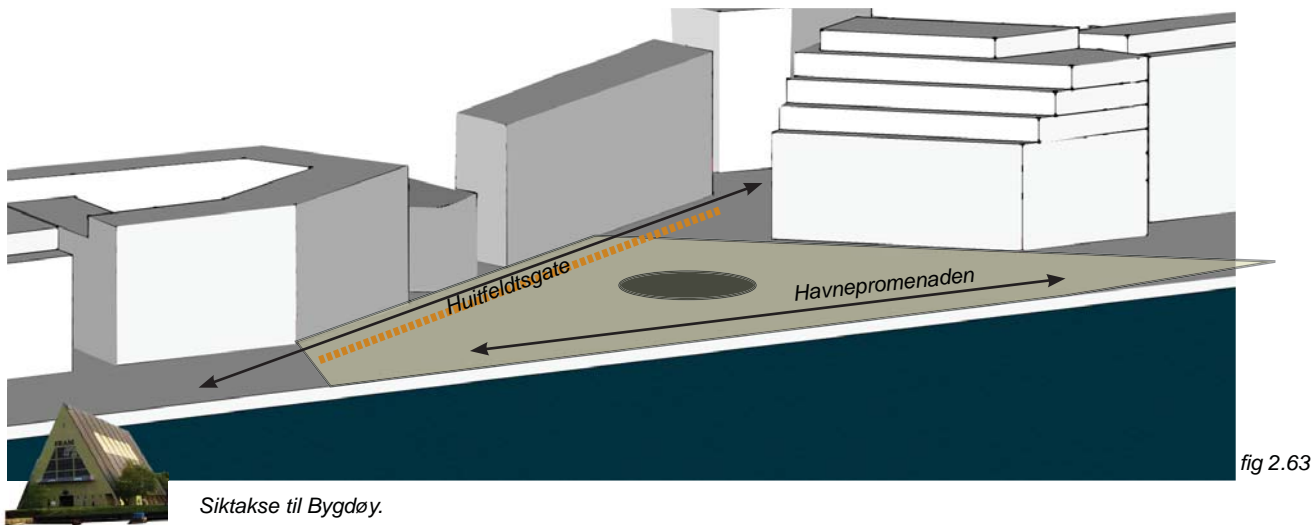


fig 2.62. Synsvinkel for aksometri av Odas plass



Siktakse til Bygdøy.

fig 2.63

ROMLIG VISUELL ANALYSE AV ODAS PLASS



Skala og rom: Dimensjonene på rommet er 146*38*175 meter og har en triangelform. Sjøkanten og bygningene er med på å definere rommet.



Viktige akser/siktlinjer: Både akse langs havna- og fra Huitfeldtsgate møtes på plassen. Akse fra Huitfeldtsgate er også en visuell akse som peker på Bygdøy med Frammuseet.



Barriere: Trikketraseen kan oppfattes som en barriere for fotgjengere.



Knutepunkt: Plassen er i seg selv et knutepunkt der ferdsel fra ulike kanter møtes.



Landemerke: Fra Huitfeldtsgate er det en visuell forbindelse til Frammuseet på Bygdøy.