

La región de Oslo

Una situación peculiar

El Plan Municipal de Utilización del Suelo de 1991 responde a un modelo de desarrollo urbano concentrado que plantea el incremento de la densidad de población ante el crecimiento de la región de Oslo. Como complemento, los Planes Especiales preservan las zonas verdes de la presión que este desarrollo ocasiona sobre ellas.

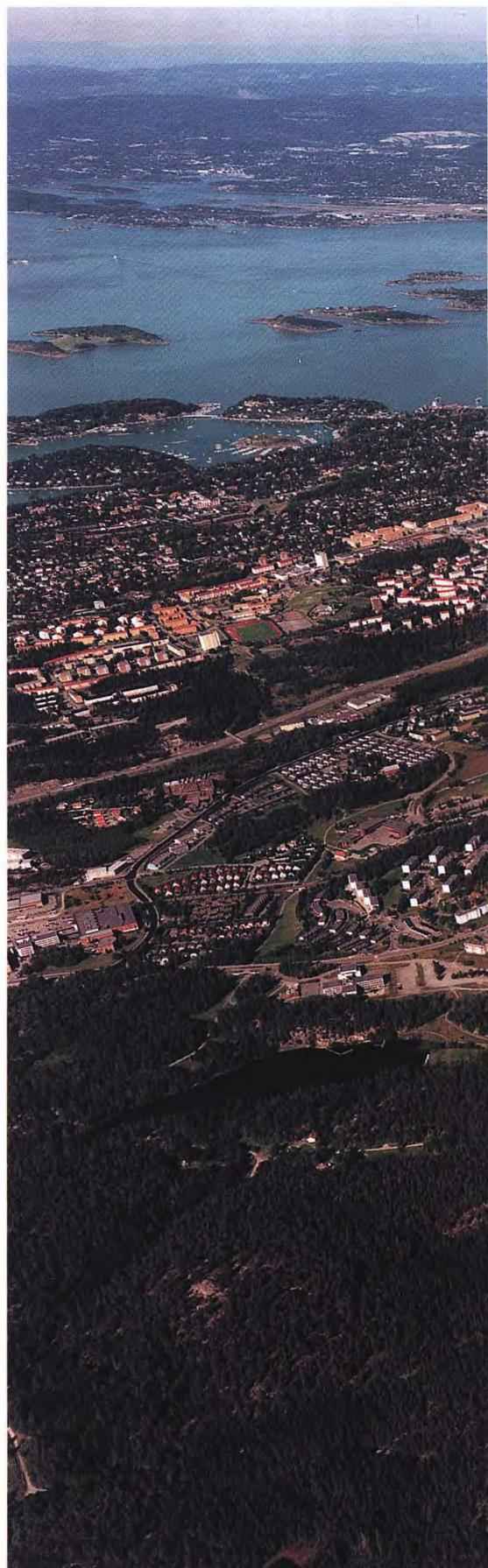
Oslo, la capital de Noruega, está situada al noreste del país y constituye el centro de desarrollo económico de la región. Ésta, que se encuentra a una hora en coche desde el centro de la ciudad, tiene aproximadamente un millón de habitantes, una cuarta parte de la población del país, y es la región de Noruega con mayor tasa de crecimiento demográfico. De continuar esta tendencia, crecerá en aproximadamente 120.000 nuevos habitantes y 75.000 empleos antes del año 2010. Los condados de la región de Oslo y de Akershus abarcan 23 municipios. El condado y el municipio del propio Oslo tienen 490.000 habitantes, de los cuales aproximadamente el 15% son de origen extranjero (datos de 1996).

GEOGRAFÍA Y CLIMA

La zona urbanizada de la región se sitúa sobre antiguas áreas agrícolas al oeste, norte y sur. La ciudad se encuentra en la parte interior del fiordo de Oslo, rodeado por colinas. En verano, se beneficia de su situación cercana al mar; en invierno, de los bosques y de sus numerosas pistas de esquí. Las dos terceras partes de la superficie del condado de Oslo (45.000 hectáreas) están constituidas por bosques. Si bien las zonas costeras del oeste y el norte de Noruega tienen temperaturas estivales moderadas e inviernos suaves gracias a la corriente del Atlántico Norte (corriente del Golfo), Oslo afronta inviernos bastante duros con temperaturas medias que llegan a 10° C bajo cero y nieve entre noviembre y marzo/abril. Por su clima continental, la temperatura en verano llega a los 20-25°, lo que da lugar a una larga estación.

ACTIVIDAD ECONÓMICA E INFRAESTRUCTURAS

Durante los últimos quince años la actividad económica de la región ha experimentado un cambio que ha supuesto la sustitución de las industrias manufactureras y astilleros por las



Anne Siiri Oyasaeter
Kjersti Granum



Vista aérea de la región de Oslo. La ciudad se sitúa en la parte interior del fiordo, rodeada por colinas.

LA REGION DE OSLO

La ciudad se encuentra casi totalmente urbanizada, ya no cuenta con ninguna gran zona disponible para nuevas edificaciones. Con este marco se ha establecido la estrategia actual de desarrollo.

industrias de servicio, los servicios públicos, la alta tecnología y las empresas pequeñas y medianas. En la región de Oslo se han instalado grupos de empresas especializadas en telecomunicaciones, biotecnología, exploración en alta mar e ingeniería.

La transformación de ciudad industrial en administrativa y comercial le ha concedido una economía estable, menos vulnerable a los ciclos económicos. En Oslo y Akershus están empleadas 452.000 personas, 300.000 de las cuales trabajan dentro de las lindes de la ciudad.

Aunque Noruega no es miembro de la Comunidad Europea, sus acuerdos comerciales le permiten un acceso relativamente libre a los mercados comunitarios. El poder adquisitivo (PNB/per cápita) en la región de Oslo se cuenta entre los más elevados de Europa.

En la actualidad se encuentra en construcción un nuevo aeropuerto con capacidad para acoger 10.000-15.000 pasajeros al día, situado en la parte norte de la región, en Gardermoen, a 50 kilómetros del centro de la ciudad. Un nuevo tren de alta velocidad (4.500 millones de coronas noruegas) comunicará la ciudad con el aeropuerto en 19 minutos.

Para dar servicio a una densidad cada vez mayor de tráfico, evoluciona la oferta regional de autopistas financiada por un sistema vial de

peaje y por fondos del gobierno. Su infraestructura de tranvía y metro es una de las mejores de Escandinavia. Aproximadamente el 45% de la población local viaja a diario en ferrocarril, tranvía, metro o autobús (60% en las horas punta), mientras que el 55% va en coche a su trabajo, aunque esta cifra va en aumento.

El gobierno ha realizado inversiones importantes en nuevos sistemas de tren rápido para conectar Oslo con ciudades próximas de Suecia (Gothenburgo y Malmö) y con Bergen, en Noruega. Esto mejorará las posibilidades de vivir y desplazarse diariamente a puntos más alejados de la ciudad y seguir trabajando en el centro de la región. Oslo es un puerto regional importante de Noruega, con 5.937.000 toneladas de carga por año. Diariamente hay *ferries* a Dinamarca y Alemania desde y hacia Oslo.

PRINCIPALES OBJETIVOS

El desarrollo urbano de esta región, caracterizada por su bajo índice de densidad de población, tendrá en cuenta las necesidades que se le plantean como capital nacional, centro neurológico de desarrollo económico y centro regional. Estas necesidades pueden ser:

Evitar el crecimiento de la zona

Es preciso seguir la normativa nacional en

cuanto a emisiones, ruido, polvo y otros contaminantes e integrar la planificación de la utilización de la tierra y del transporte para reducir la degradación medioambiental. Una manera de cumplir estos requisitos es aumentar la densidad de la población en zonas clave como pueden ser los intercambiadores de transporte público.

Preservar las regiones verdes circundantes

Oslo tiene una densidad demográfica bastante baja si se la compara con Copenhague y París. Una estrategia consiste en aumentar la densidad permitiendo la edificación de viviendas en la zona de construcción y protegiendo las colinas verdes de una mayor urbanización manteniendo un límite estricto. El interés por la conservación de los recursos naturales es muy marcado en la región y ya están elaborados los planes estructurales para el cinturón verde y la estructura verde urbana.

Superar las barreras administrativas

Los límites de las administraciones municipal y condal pueden constituir un obstáculo. Como el sistema de planificación de Noruega carece de un nivel regional, es preciso abordar las cuestiones principales en la planificación por lo que respecta a los límites internos de los condados o de los municipios. Las cuestiones en las que esto puede constituir un problema



Sobre estas líneas, vista de Oslo, con el puerto de la ciudad en primer plano.

En la página contigua, en la parte superior, mapa de la región de Oslo y Akershus, que comprenden 23 municipios y en los que están empleadas 452.000 personas.

En la parte inferior, a la izquierda, mapa de estas dos regiones con la señalización del sistema principal de carreteras (trazo amarillo) y de ferrocarril (trazo rojo).

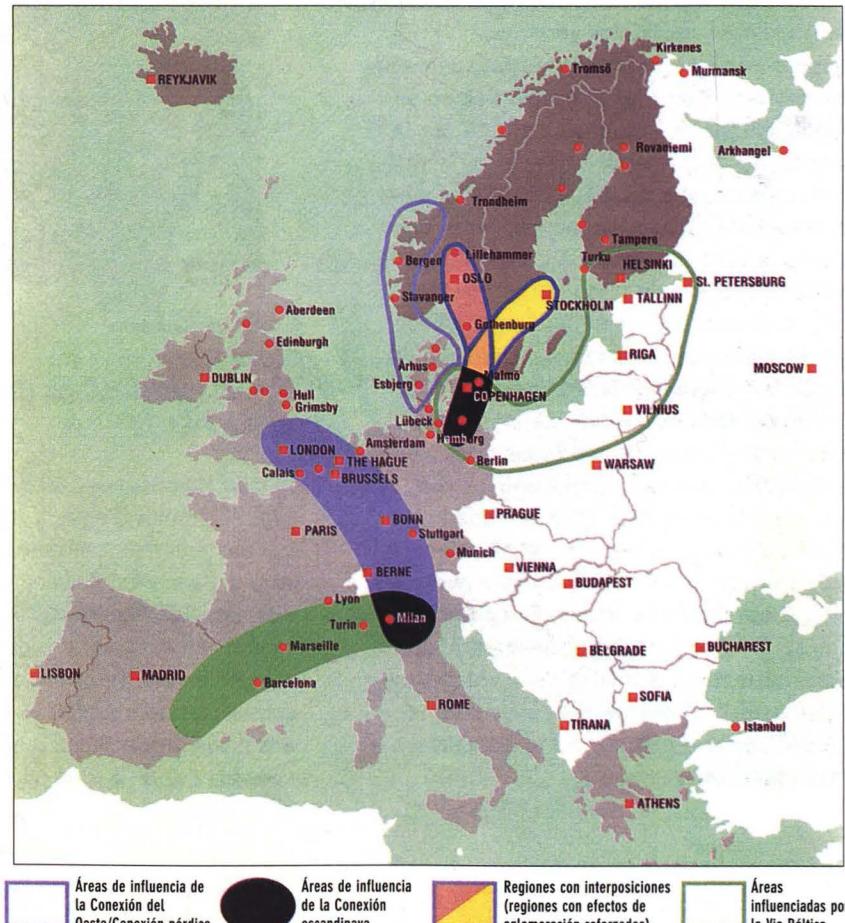
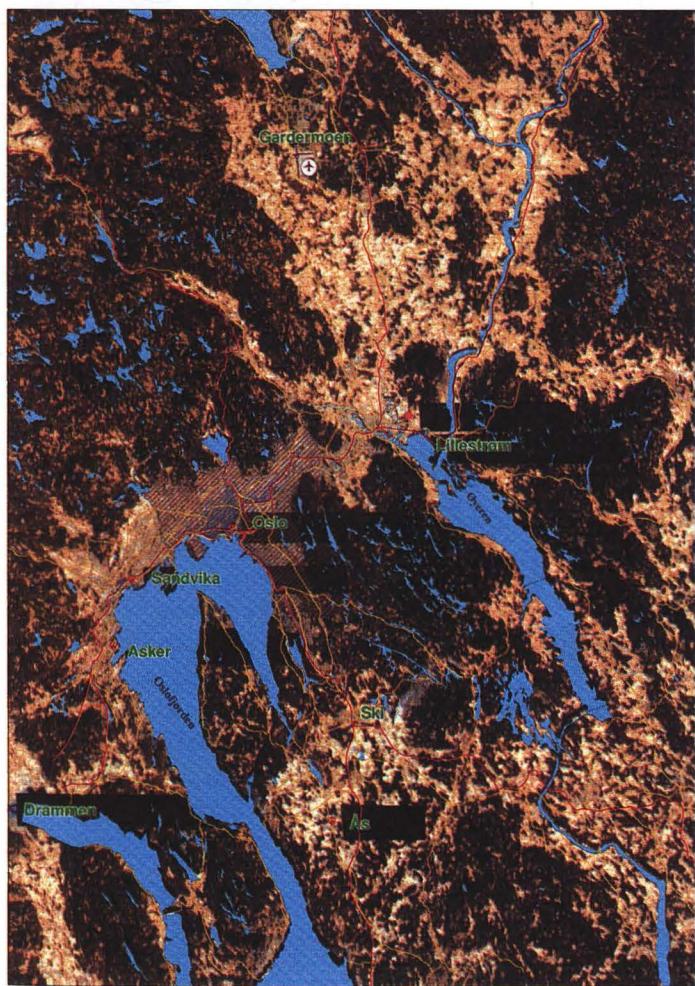
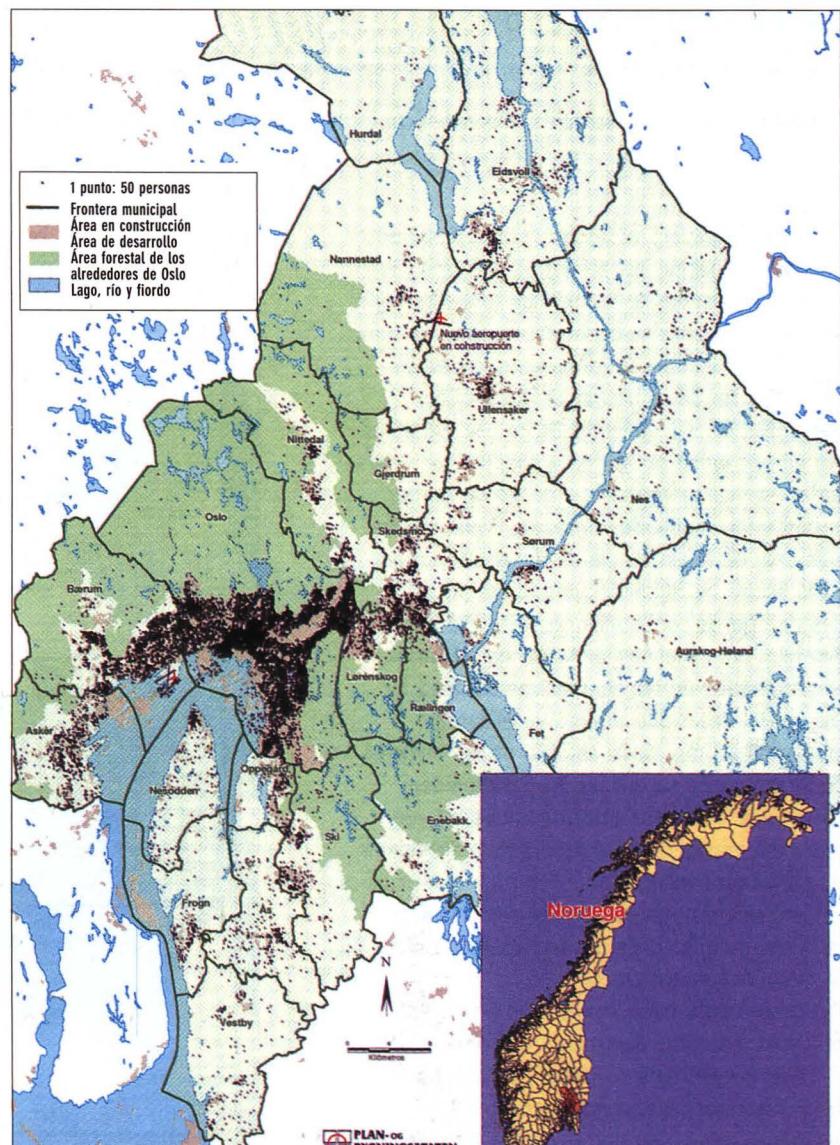
En el mapa de la derecha, la configuración nórdica.

son, por ejemplo, los planes de infraestructura, la política de aparcamiento, los planes para la ubicación de nuevas viviendas y los emplazamientos de servicios céntricos.

DIRECTRICES DE DESARROLLO URBANO

El Departamento de Planificación y Edificación es el responsable de estructurar el uso de la tierra en Oslo, es decir, del desarrollo urbano, de la planificación detallada y del control de la construcción, de la supervisión, el mapeo y la división de la propiedad.

La concepción que tiene este organismo sobre Oslo se centra en la contribución a la planificación y el desarrollo de una capital respetuosa con el medio ambiente, hermosa y funcional. El Plan Municipal de Utilización de la Tierra de 1991 constituye una estrategia para nivelar las condiciones de vida. Oslo, al igual que muchas otras grandes ciudades, tiene evidentes diferencias este/oeste que han llevado a una inteligente segregación social de la población. En los últimos años se han propuesto soluciones a este problema. Este Plan Municipal más reciente no tiene una parte dedicada a la utilización de la tierra sino que se ocupa de la planificación física global y mantiene los principios de 1991.



La Configuración nórdica

LA REGION DE OSLO

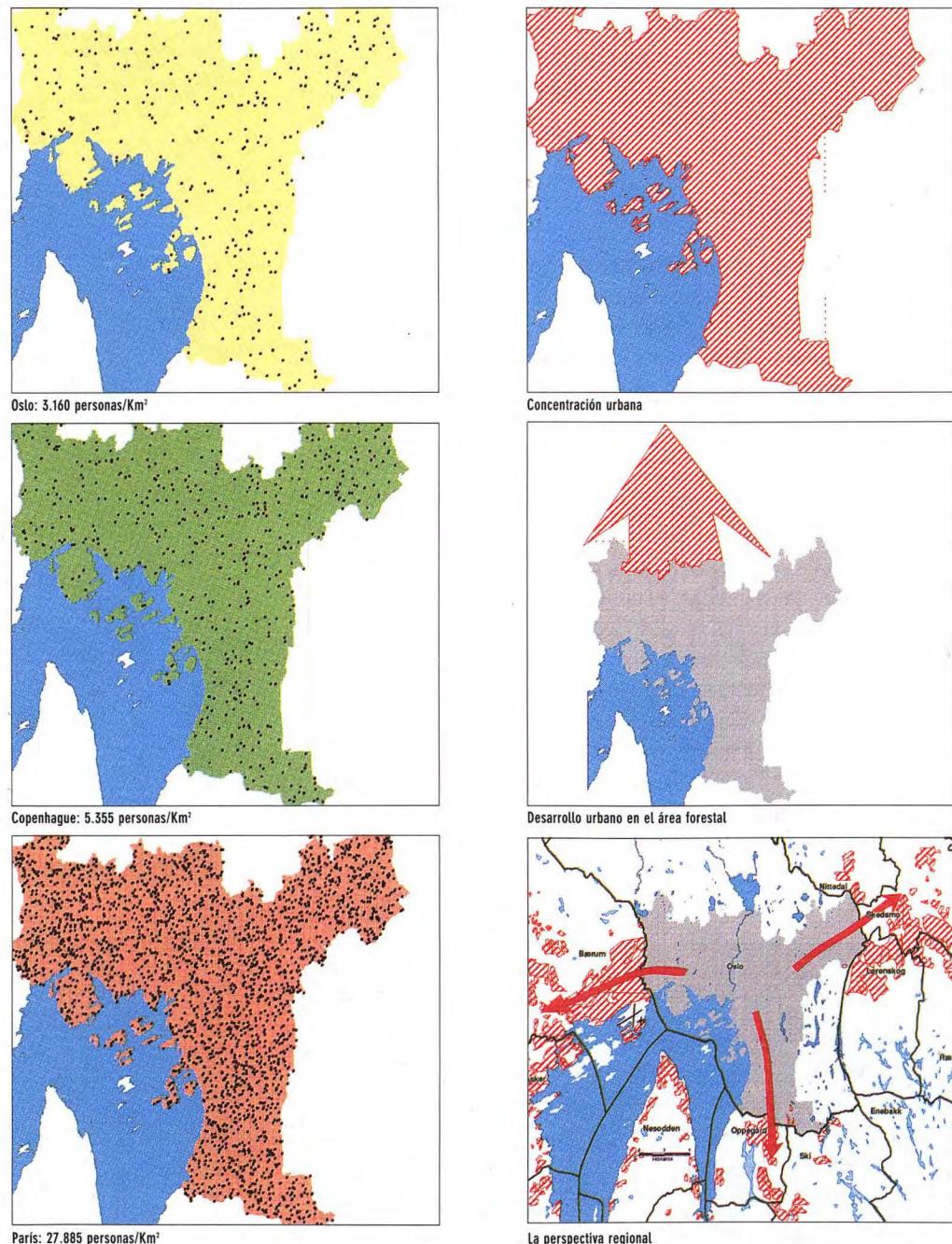
Ante la exigencia de ensanche, se aprobó la alternativa de “desarrollo urbano concentrado”, que resolvía las necesidades de nuevas construcciones dentro de la zona edificable.

En 1989 se preparó el informe sobre desarrollo urbano y situación del área de Oslo. Esto llevó a un debate sobre la elección de una estrategia a largo plazo para su desarrollo urbano de aquí al año 2015 y sobre la forma en que podían mejorarse las áreas de mayor desarrollo y redistribución. Lo que sucedía en ese momento era que se veían obligados a construir en áreas cada vez más marginales, a riesgo de perder importantes cualidades urbanas. Y una mejora adicional de la estrategia de desarrollo urbano en la época no hubiese cubierto las necesidades de nuevas construcciones más allá de fin de siglo. Era necesario provocar un relevamiento sistemático de las alternativas del área de Oslo y del desarrollo urbano en el futuro mediante un minucioso estudio de los recursos de la zona y de su utilización. Se consideró importante optar por soluciones que a largo plazo mejorasen tanto el medio ambiente como las cualidades urbanas.

Se propusieron tres soluciones que daban a Oslo disponibilidad de ensanche urbano incluso después del año 2000:

- Desarrollo urbano concentrado: una utilización más intensiva de la zona de construcción.
- Nueva estrategia de desarrollo urbano en las zonas forestales: concentración sobre el desarrollo urbano en partes de las áreas forestales circundantes.
- Solución regional: disposición de desarrollo urbano en los municipios vecinos.

Pueden combinarse las estrategias, pero para concentrarse en todas al mismo tiempo se requieren grandes recursos. Se optó por la alternativa de “desarrollo urbano concentrado”, es decir, que las áreas necesarias para el desarrollo urbano debían resolverse dentro de la zona de edificación. Esta alternativa es la más simple tanto por lo que respecta a la financiación como a la organización, y más tarde puede complementarse con una de las otras estrategias. Es posible utilizar las inversiones existentes, mejorar la estructura urbana, mantener las zonas forestales y evitar los problemas administrativos con los municipios vecinos. Pero la ciudad cambiará de carácter y experimentará un grado más elevado de utilización y una mayor presión sobre las áreas verdes. En consecuencia, se resolvió formular un plan para las áreas recreativas restantes de la ciudad, un “plan verde”. El debate del Consejo de la Ciudad sobre el informe dio el espaldarazo al Plan Municipal en 1991.



PLAN MUNICIPAL DE UTILIZACIÓN DE LA TIERRA

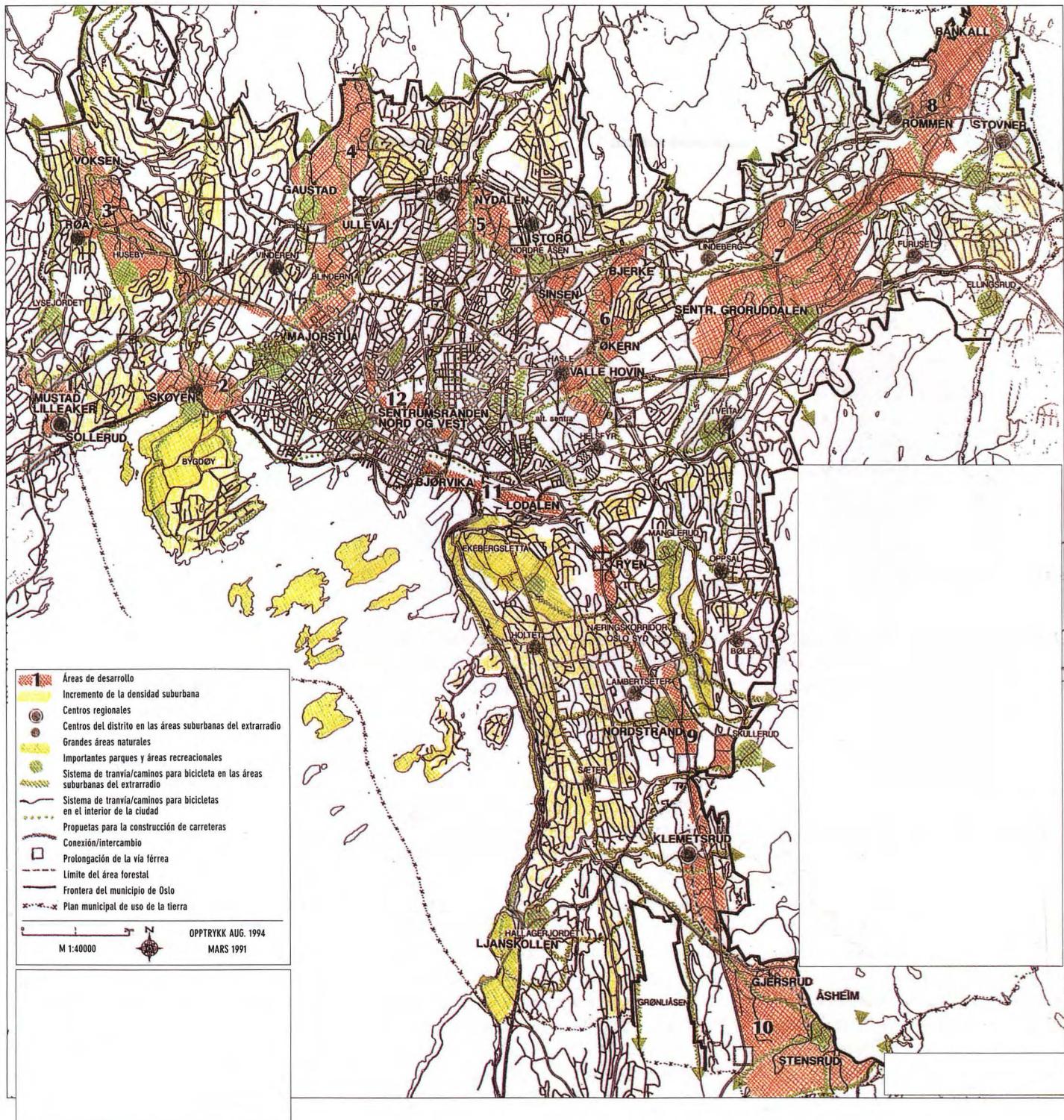
El Plan Municipal de Utilización de la Tierra de 1991 se promovió en dos etapas:

- Una principal, concebida como estrategia para la promoción de la zona de edificación existente. Las intenciones de este plan no se centraban en realizar una planificación minuciosa, sino en establecer una planificación global conscientemente elegida que diese preferencia a la planificación de las zonas que necesitan y tienen la posibilidad de un mayor desarrollo.

Tres soluciones alternativas para el futuro desarrollo urbano en Oslo.

Densidad de población en el área de construcción de Oslo comparado con Copenhague y París.

- Otra centrada en la planificación, para la parte correspondiente a Oslo, de las zonas forestales circundantes.
- El Plan Municipal de Utilización de la Tierra y los planes aprobados de cuestión/área establecen los límites de la zona de edificación para las áreas de recreo, preservación y transporte por mar a lo largo de la parte del fiordo que corresponde a Oslo. Este plan subraya los principios importantes de un desarrollo concentrado en la zona de edificación, poniendo de relieve las siguientes cuestiones: áreas de desarrollo y suburbanas con mayor concentración, estructura



de la zona verde, forma urbana, transportes, viviendas, empresas y desarrollo comercial. La ciudad no cuenta con ninguna gran zona disponible para urbanizar, a excepción de algo en el sur. Este es el fondo sobre el cual se establece la estrategia global de desarrollo urbano.

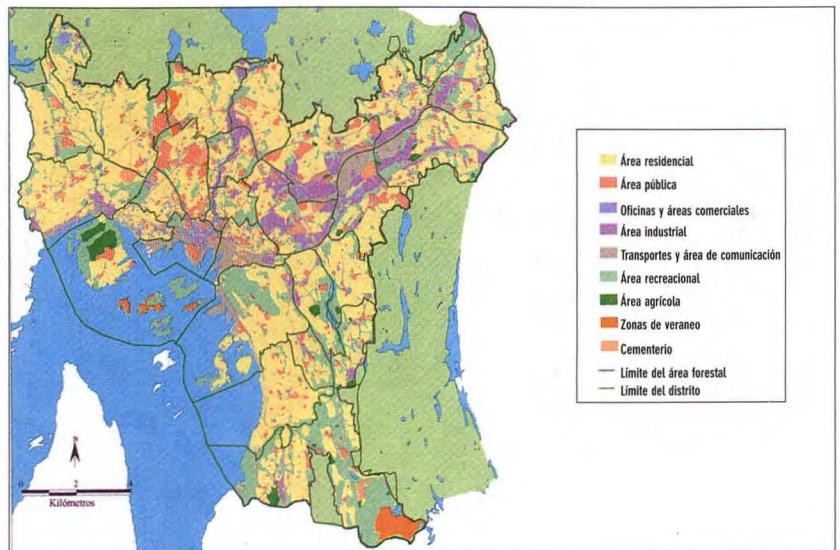
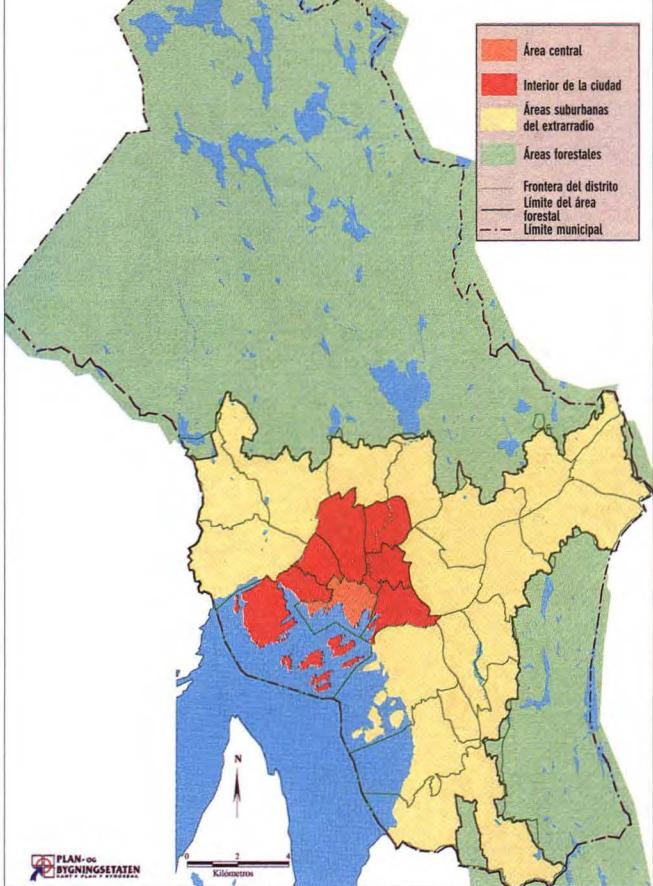
CONCENTRACIÓN URBANA

Oslo abarca una superficie total de 45.000 hectáreas. La zona de edificación representa sólo 15.000 hectáreas, mientras que sus áreas forestales y la zona agrícola y forestal que la rodea

abarcan 30.000 hectáreas. Está decidido mantener la frontera entre la zona de edificación y la forestal, que deberá preservarse como zona natural. El contacto con la naturaleza es muy importante para los noruegos, tradicionalmente un pueblo de andarines. Hay corredores verdes que conducen desde el centro de la ciudad a los escenarios "intactos" que la rodean: las áreas forestales.

Puesto que surgirán todo tipo de necesidades dentro de la zona de edificación, debe haber una densidad cada vez mayor y un desarrollo más urbano en la misma. El término clave es

concentración urbana. La concentración urbana como estrategia aumenta las necesidades de reestructuración y también el valor de un marco evidente de la estructura verde global de la ciudad, que tiene que mantenerse y desarrollarse aún más. Debe conservarse la imagen visual, tanto paisajística como urbana, de Oslo. Las grandes ciudades a menudo están expuestas a presiones medioambientales que tienen tanto efectos locales como globales. Las normas nacionales para la protección del medio ambiente son la base para el desarrollo urbano de la zona de edificación. Una mayor concen-



tración adicional en zonas de ubicación central también tiene ventajas para el medio ambiente porque establece los cimientos de una red de transportes reducida y una utilización económica de los recursos de la zona.

ESTRUCTURA VERDE

Hay tres Planes Puntuales que ilustran la estrategia de Oslo para la creación de zonas verdes. Como la ciudad ha decidido que todos los tipos de desarrollo urbano se produzcan dentro de la zona de edificación, las zonas verdes quedarán expuestas a una presión de desarrollo cada vez mayor.

El Plan Especial para las Áreas Forestales

Plantea la necesidad de mantener el límite existente de las zonas forestales circundantes. Desde la década de 1940 Oslo intentó impedir un desarrollo urbano en las zonas forestales que rodean la ciudad. Para evitar una actividad constructora indeseada, estas áreas están destinadas a zonas agrícolas, naturales y de recreo.

El Plan Especial para la Estructura Verde de la Zona de Edificación, el "Plan Verde"

Se trata de un plan importante global que estima cuáles son las áreas verdes que a la ciudad en su conjunto le interesa proteger y atiende a la demanda de documentación para demostrar que las consecuencias de la edificación en una zona de estructura verde deben dejarse claras antes de tomar una resolución. Se plantean medidas vinculantes con cláusulas legales complementarias para trece zonas de importancia estratégica para la estructura verde. Se propo-

nen normas para las zonas restantes.

Los siguientes son los cuatro principios globales que constituyen el centro de este Plan:

- Preservar las características de Oslo como "la ciudad verde entre colinas".
- Atender a las necesidades de zonas de recreo de una forma global.
- Preservar y exaltar el paisaje de Oslo.
- Proteger los valores ecológicos.

El Plan se centra en la preservación de los sistemas globales de parques y de trochas y de las zonas naturales, ríos y arroyos.

Este Plan Verde se erige como la continuación de una planificación de la estructura verde de Oslo realizada por generaciones anteriores; entre otras cosas, el Plan Maestro para el Gran Oslo de 1934 con las arterias radiales parquizadas y el Plan para un Sistema Coherente de Trochas de 1953. Gran parte del actual sistema de parques y trochas de Oslo se creó como resultado de estos planes. Faltan todavía algunos vínculos importantes para hacer un sistema continuo de trochas; la ciudad ha crecido y han surgido necesidades nuevas de áreas verdes. No se ha formulado ningún plan completo de estructura verde en Oslo desde la década de 1950.

En la actualidad nos centramos en categorías de zonas verdes que no son las mismas que en la década de 1950 y hacemos hincapié en la coherencia y la complejidad de la estructura verde. Por primera vez se emplea una perspectiva ecológica sobre la estructura verde dentro de la zona de construcción, es decir, conocimientos

ecológicos unidos a la planificación física. Una evaluación ecológica exclusiva pone en evidencia el papel peculiar que desempeñan las diferentes categorías de estructura verde en el sistema ecológico de la ciudad y cuál es la mejor forma de preservar la entidad ecológica de esta estructura. Este conocimiento es necesario para que los planificadores y los políticos tomen conciencia de qué principios de utilización de la tierra son más adecuados desde el punto de vista ecológico.

Plan Especial para la parte del Fiordo

Es un plan completo para la utilización de la franja del fiordo de Oslo, donde se da preponderancia a la vida al aire libre y a la protección del medio ambiente. El plan alienta la disposición de diversas actividades de recreo y mejora el abordaje de la zona del fiordo. También significa una protección reforzada de valiosas áreas y de los incidentes en la zona del fiordo y en las islas. El municipio de Oslo ha aprobado un Plan Especial que expone la relación entre el desarrollo urbano y el del puerto siguiendo el lado costero del centro de Oslo. Una vez más se evalúan y debaten estas cuestiones.

AUMENTO DE DENSIDAD

Para atender a las demandas de suelo para los planes de desarrollo, deben utilizarse diferentes partes de la zona edificable de una forma más intensiva de lo que se hizo en las nuevas áreas de expansión. Este tipo de densidad incrementada requiere una reestructuración:

El Plan Municipal define doce áreas de desarro-

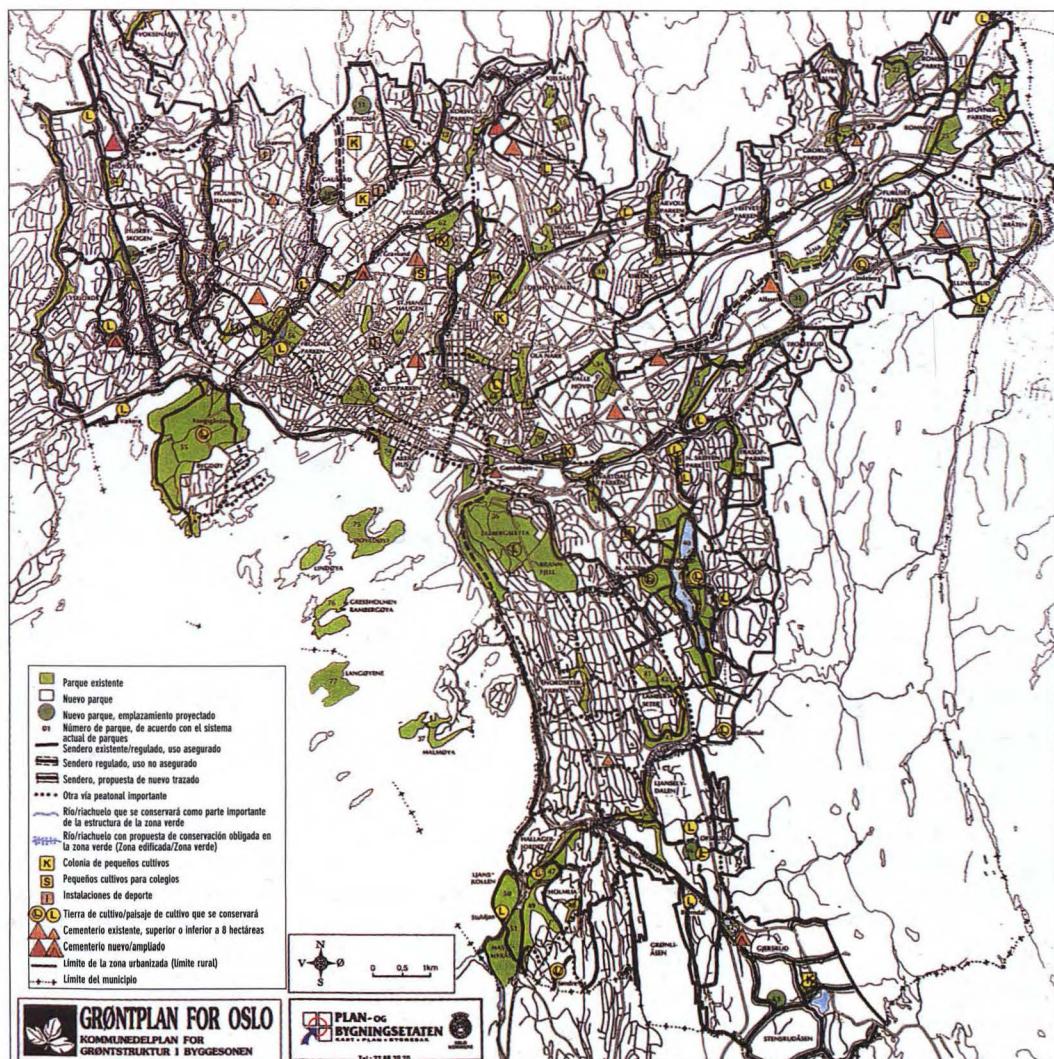
Se formuló un Plan Especial con el fin de proteger las trece zonas verdes de importancia estratégica para la ciudad.

llo con densidad incrementada, es decir, áreas de ubicación central con suelo adecuados para el desarrollo urbano, posibilidad de desarrollo y demanda de mejora medioambiental. Todas las áreas están favorablemente situadas por lo que respecta al sistema de transporte y a la estructura del centro. Deben ser bastante atractivas para conseguir inversiones en desarrollo urbano. Las viviendas y las empresas combinadas son preferibles y en el desarrollo también hay que pensar en la estructura verde de la ciudad. Las partes no urbanizadas de las zonas de desarrollo abarcan en total 1.100 hectáreas. El Plan Municipal propone que las zonas suburbanas infrautilizadas con posibilidades de mayor concentración incrementen categoríamente su densidad. Se está preparando un nuevo Plan de Desarrollo Local para estas áreas que garantice unas normas menos ambiguas y mejore la calidad de la futura densidad incrementada. En este plan se consideran el carácter y la localización de las zonas, la arquitectura y la ubicación de los nuevos edificios con respecto al medio ambiente existente. Las áreas suburbanas cubren en total 3.000 hectáreas, es decir, el 20% de la zona de edificación y están divididas en cuatro categorías diferentes de mayor concentración:

- Adecuadas para el desarrollo urbano.
- Donde hay que considerar especialmente el paisaje y la vegetación.
- Dignas de preservación.
- Con incremento general de la densidad.

TRANSPORTE, SERVICIOS Y COMERCIO

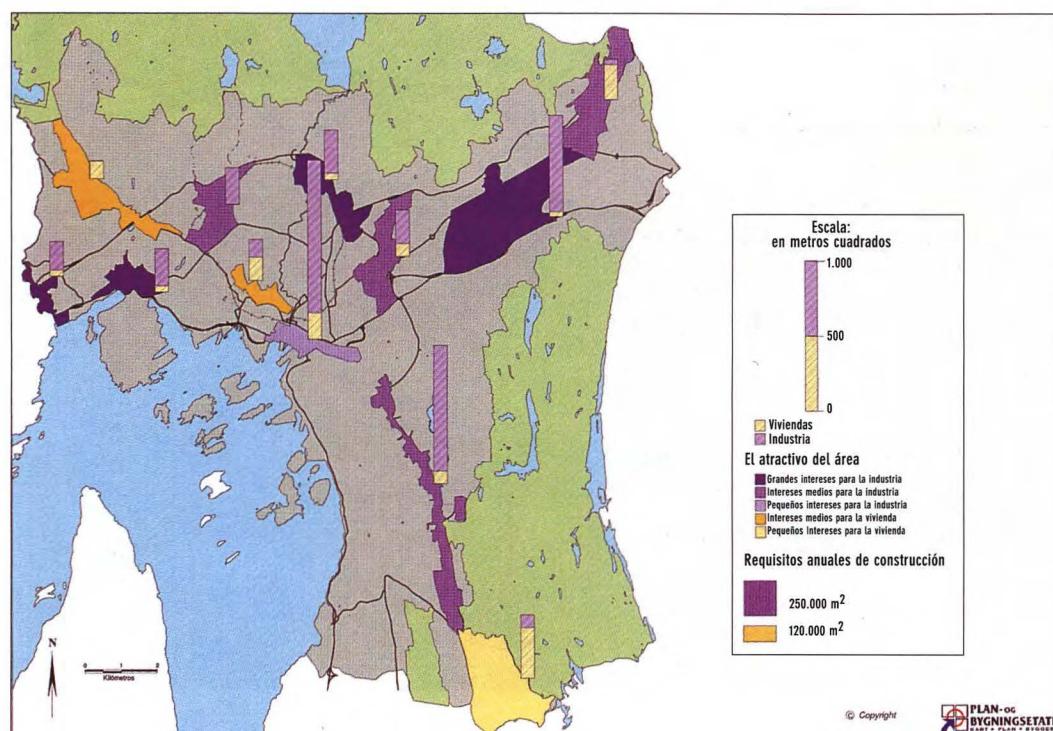
Oslo tiene ante sí grandes retos en el sector del transporte y ha culminado otros importantes. El objetivo principal de su política de transportes es incrementar la capacidad vial, mejorar la seguridad en las carreteras y el medio ambiente local. Para cumplir esta tarea es necesario mejorar el sistema de carreteras principales. Su construcción ha sido financiada por subvenciones nacionales y por los ingresos obtenidos por peaje. Se está llevando a cabo una mejora del sistema ferroviario hacia el oeste, el este y el nuevo aeropuerto principal de Gardermoen. Tienen lugar importantes discusiones sobre el futuro desarrollo del puerto. La nueva estrategia de servicios y centros obtuvo la aprobación política el 26 de abril de 1995. Con ello se propuso mantener la ciudad de Oslo como centro regional principal con predominio del comercio minorista; conservar los



En la fotografía, una de las zonas forestales que rodean Oslo. Abajo, principios de estructuración de zonas verdes.

LA REGION DE OSLO

*Los grandes centros comerciales, con gran afluencia de coches, están excluidos de la ciudad.
Se instalarán en municipios circundantes.*



Áreas de desarrollo en el Plan de Utilización del suelo de Oslo.

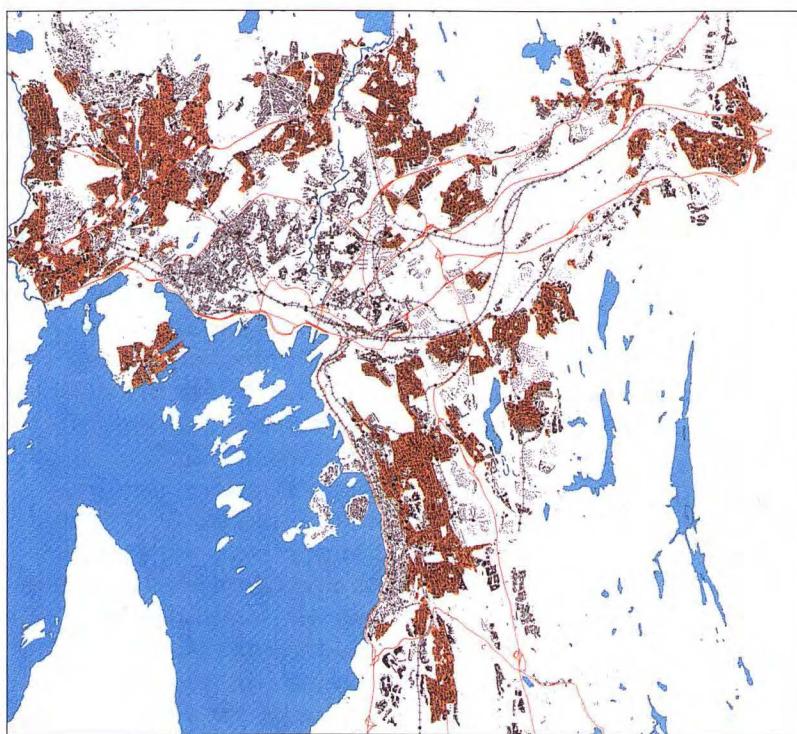
En la fotografía, una de las playas de la región.

centros locales de distrito existentes y localizar los servicios municipales y los centros comerciales en un distrito central conjunto. Se decidió tomar medidas para que las tiendas y servicios locales de las áreas residenciales garantizasen a los habitantes un rápido acceso a los mismos y, por último, cubrir las necesidades de la población y dirigir el flujo de compras a la región, para lo que pueden crearse los llamados centros comerciales especializados sobre mercancías más pesadas.

Oslo no permitirá el establecimiento de grandes centros comerciales que provoquen una utilización intensiva de coches privados. Los municipios circundantes mantienen otras estrategias con respecto a la construcción de estos centros a los que se acude en coche. Las autoridades de planificación pueden solicitar estudios de evaluación del impacto medioambiental para la construcción de centros comerciales de más de 4.000 m² a fin de probar los efectos sobre el comercio minorista y el medio ambiente.

ACTIVIDAD EDILICIA

En la segunda mitad de la década de 1980 tuvo lugar en Oslo una importante actividad edilicia. Hubo muchos grandes proyectos de desarrollo urbano vinculados a la reestructuración de áreas comerciales céntricas, industriales e institucionales donde las nuevas actividades requerían modificaciones y una renovación de los edificios existentes así como nuevas construcciones. Buen ejemplo de ello son el Aker Brygge y el Nydalen, donde se dejaron libres grandes zonas para nueva urbanización cuando se cerraron industrias. Esa reestructuración produjo cambios significativos en la ciudad, tanto físicos como funcionales. Pero una renovación urbana consciente del interior de la ciudad, entre otras cosas, significa un mejoramiento de la ciudad en su conjunto.



COOPERACIÓN REGIONAL

Cada municipio de Noruega tiene un alto grado de autonomía por lo que respecta a la planificación física y los intentos de cooperar dentro de la región no han sido muy eficaces. En 1965 se creó un Comité de Planificación Regional para Oslo y Akershus cuya misión era encargarse de las cuestiones sobre desarrollo urbano en estos dos condados, pero resultó casi un fracaso. Sólo en cuestiones de infraestructura ha tenido soluciones fructíferas la cooperación intermunicipal. El Plan Municipal establece que a largo plazo tendremos que crear soluciones regionales para cubrir las necesidades futuras de las zonas de desarrollo. Hasta el momento, esto sólo se ha dado en el papel.

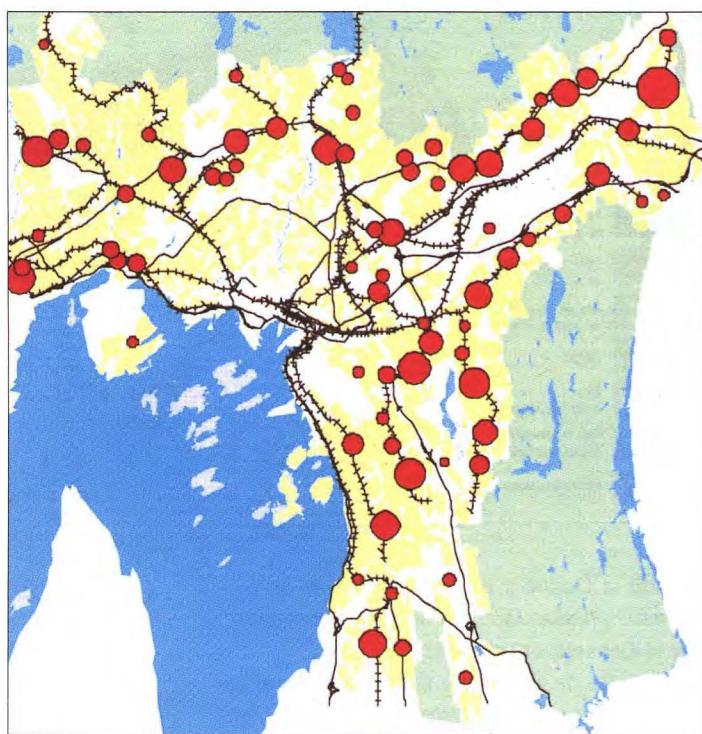
PLAN DEL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD

Este plan de área fue presentado a la opinión pública durante el verano de 1995 y se prevé que reciba la aprobación política en 1997. Su objetivo es propiciar la discusión pública y dar con las directrices políticas sobre cuestiones importantes relativas al medio ambiente y al desarrollo urbano en el centro de la ciudad. Dentro de esta zona el interés suele centrarse en proyectos individuales. Este plan tiene dos enfoques coincidentes: describir las fuerzas que

actualmente impulsan al cambio –arrojando luz mediante las concepciones para la ciudad en el futuro– y, al mismo tiempo, tratar de resolver coherentemente diferentes aspectos de la planificación ciudadana junto con los actuales proyectos. Al plan habrá de seguirle una fase de minuciosa planificación.

El principal mensaje del plan está formulado en ocho puntos. El primero es:

□ Elegir las funciones correctas dentro de la ubicación adecuada: erradicación de empresas del interior de la ciudad. La expansión de las áreas urbanas contribuye a aumentar la dependencia de los coches privados. Será fundamental, tanto social como financieramente, apoyar el papel metropolitano de una ciudad dentro de un mercado de trabajo coherente y regional. Por otra parte, esto no debe inducir a una utilización excesiva de los coches, por los problemas medioambientales que esto provoca. Las empresas que ocasionan tráfico rodado deben situarse a lo largo de las carreteras axiales o en áreas suburbanas con fácil acceso. Viceversa, el municipio debe facilitar la concentración aún mayor de lugares de trabajo dentro del Anillo 3 ofreciendo un transporte público adecuado. Las normativas en materia de aparcamiento contribuirán a localizaciones adecuadas. El interior de la ciudad debe resultar atractivo como área residencial. Es importante que muchas personas vivan en ella ya que se dispondrá de trans-



porte público. A su vez esto contribuirá a la limitación en el uso de coches privados para el transporte.

Los otros siete puntos son:

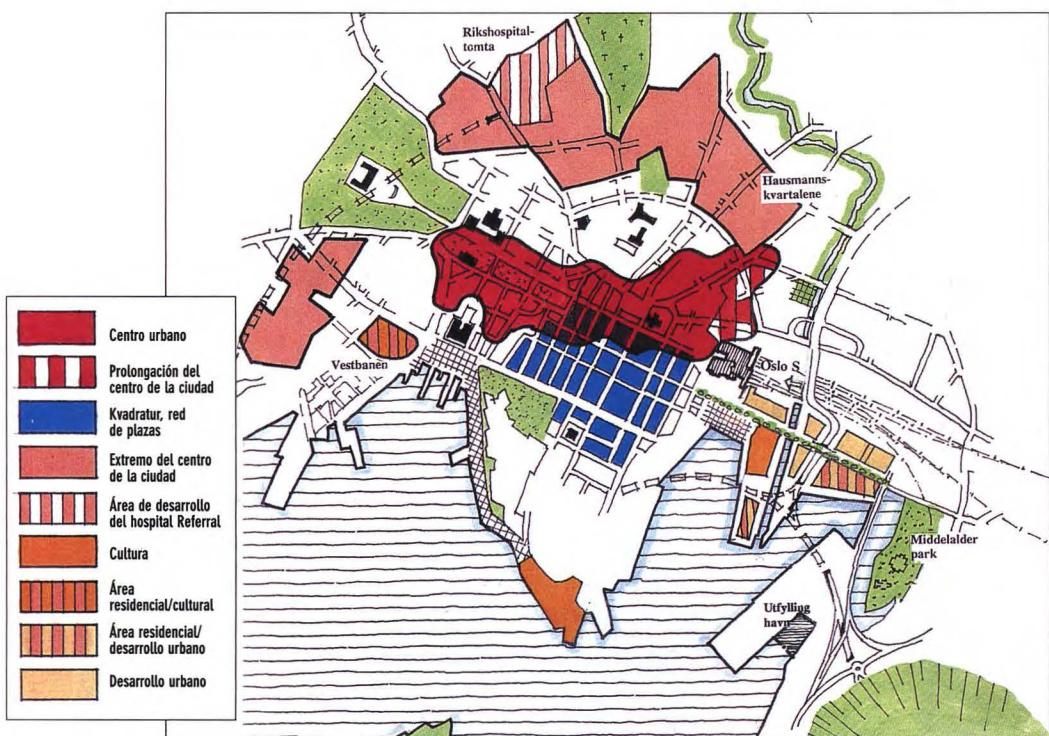
- Líneas de ferrocarril y de metro como esencia dorsal de la estructura urbana.
- Gran población urbana; un lugar mejor para crecer.
- Preservación y renovación.
- La demanda de un núcleo urbano vital.
- La ciudad verde.
- “Congelación” de la capacidad vial.
- El puerto dentro de la ciudad; la ciudad dentro del puerto.

ADMINISTRACIÓN Y PLANIFICACIÓN MUNICIPAL

Desde 1986 Oslo cuenta con un sistema parlamentario de gobierno –un “gobierno de la ciudad”– denominado Junta Ejecutiva, cuyos miembros administran sus departamentos individualmente. Esta Junta debe responder en el Parlamento ante el Consejo de la Ciudad. El Consejo de la Ciudad es el organismo político de control en Oslo. Consta de 59 miembros y está dividido en cinco comités cuyo papel es preparar y presentar recomendaciones. La Junta Ejecutiva, formada por ocho miembros, está a cargo de la administración del municipio. Presenta recomendaciones al Con-

En el mapa de la izquierda se señalan las zonas suburbanas destinadas a un incremento razonable de la densidad. Para este crecimiento se propone el tipo de urbanización que se presenta en la fotografía de la página contigua.

A la derecha, mapa de servicios y centros estratégicos en la región de Oslo. La ciudad se presenta como el centro regional principal en el que hay un predominio del comercio minorista.



sejo de la Ciudad y es responsable de poner en marcha todas las resoluciones aprobadas por el Consejo de la Ciudad.

Desde julio de 1988 Oslo está dividida en 25 distritos con una población media de 20.000 habitantes. Cada distrito tiene su Comité Urbano de Vecindad, que consta de trece miembros con una administración supervisada por un director. Este Comité es nombrado por el Consejo de la Ciudad y es responsable de los servicios primarios para el público: en especial, salud, servicios sociales, bienestar de los niños y actividades culturales. Además de las administraciones de distrito, el municipio consta de agencias y empresas cuya función es hacerse cargo de los servicios públicos. Uno de ellos es el Departamento de Planificación y Edificación, que es responsable de la planificación física y del desarrollo urbano de Oslo.

LEGISLACIÓN

Las tareas de planificación urbana se desarrollan de acuerdo con la Ley de Planificación y Edificación modificada por las convenciones para Oslo. El Departamento de Planificación y Edificación prepara casos e informes para la Junta Ejecutiva y coordina intereses privados y públicos en el campo de la planificación.

La Ley de Planificación y Construcción de 1985 requiere un alto grado de participación e información pública. La ley exige que la autoridad local establezca un órgano permanente: Comité Urbano de Desarrollo de Oslo (UDC).

SISTEMA DE PLANES

El Plan Municipal coordina el desarrollo físico, económico, social y cultural del municipio. El Departamento de Planificación y Edificación pre-

para propuestas para el Plan Municipal de Utilización de la Tierra. Este es un plan estratégico principal de ámbito global que realiza supervisiones regulares, aproximadamente cada cuatro años. La utilización del terreno podría ser legalmente vinculante.

El Plan de Área/Puntual es legalmente tan vinculante como el municipal pleno, pero abarca un área, tema o sector definidos. Resulta práctico dividir un municipio tan grande como Oslo en partes más manejables preparando y adoptando planes de utilización de la tierra para áreas limitadas de la ciudad. Un plan de área o puntual puede resolver importantes cuestiones de utilización de la tierra como base para posteriores planes locales de desarrollo y/o construcción.

El Plan de Desarrollo Local es un plan detallado que permite la utilización de la tierra dentro de un área limitada. Este instrumento podría abarcar un área más amplia con usos diferentes. Las decisiones son legalmente vinculantes.

El Plan de Construcción presenta la forma y la ubicación de los edificios de forma detallada. Legalmente impone la misma obligatoriedad que el de desarrollo local.

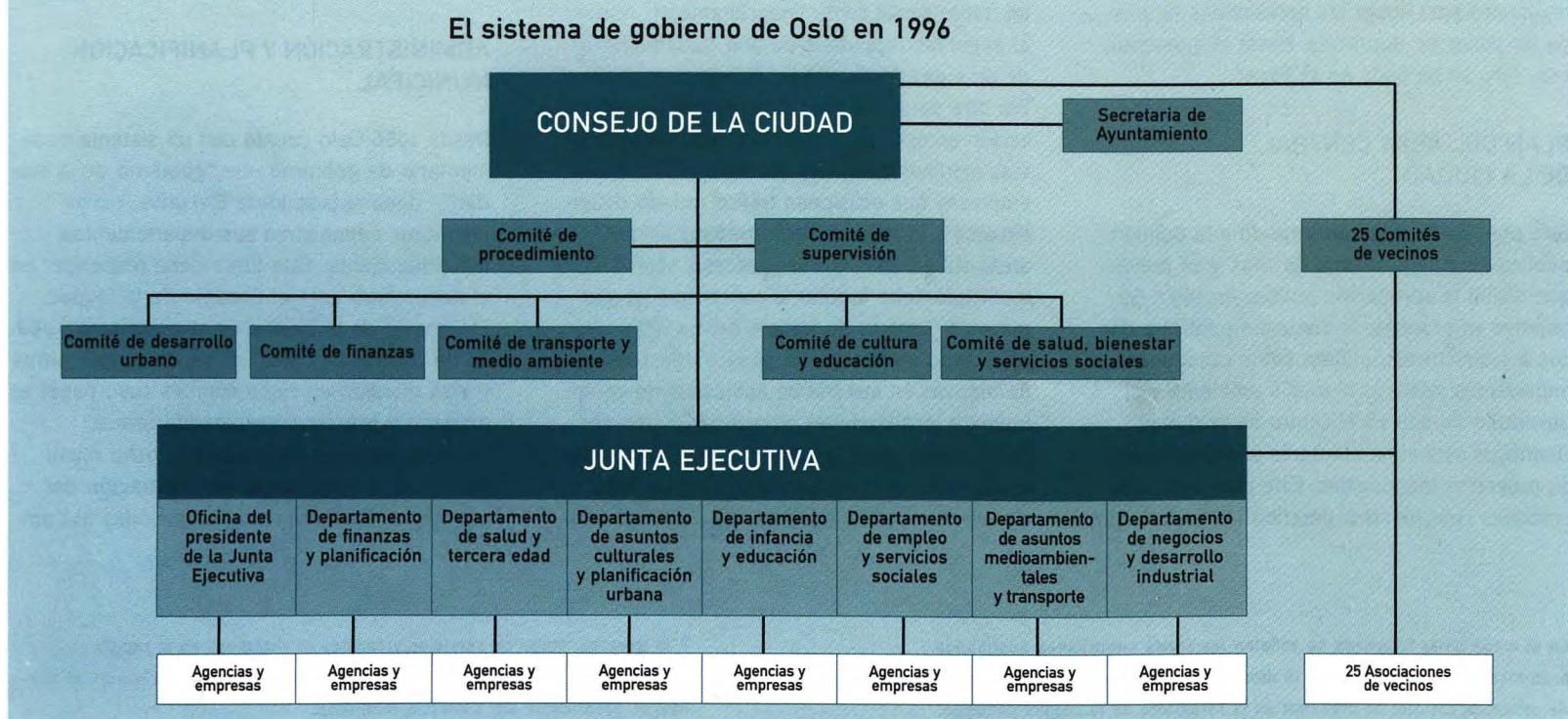
Los dos últimos planes pueden ser formulados por el municipio o pueden ser propuestas de planes privados de los que se ocupa éste.

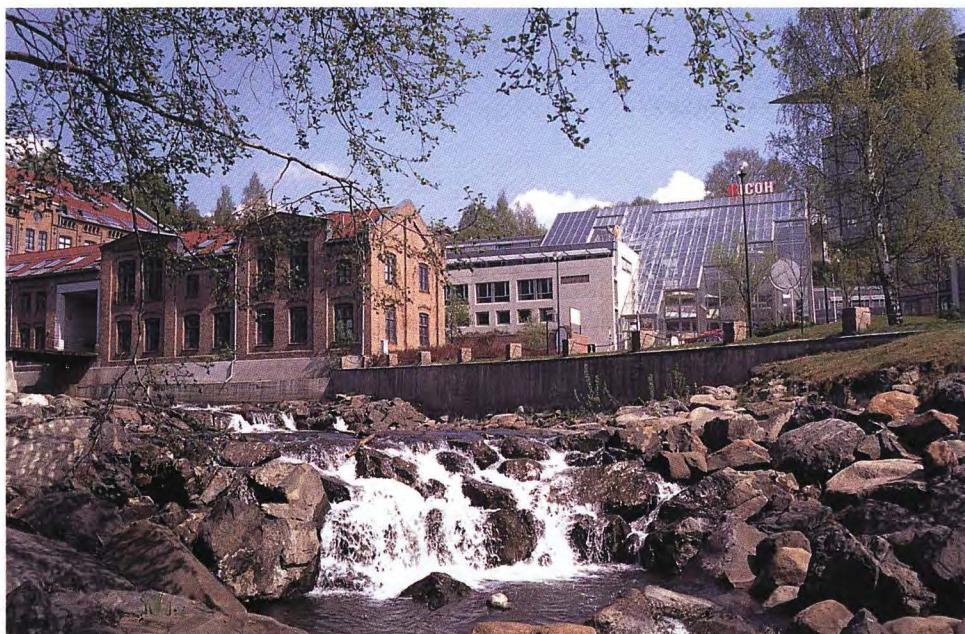
Nuestro sistema democrático, la democracia local, implica procedimientos de planificación extensivos. Un instrumento de administración global que no entra en detalles, sino que establece las grandes estructuras para utilización de la tierra y la política de construcción, es fundamental para el municipio.

Anne Sliri Oyasaeter. Kjersti Granum

Departamento de Planificación y Edificación

El sistema de gobierno de Oslo en 1996





En la fotografía superior, reestructuración de una antigua zona industrial en Nydalen, dentro del municipio de Oslo. Las otras dos imágenes corresponden a Grunerlokka, un distrito típico de la ciudad donde, desde el siglo XVIII, reside la clase trabajadora.

THE OSLO REGION: A PARTICULAR SITUATION

Oslo, located in northwest Norway, is the country's top region in terms of demographic growth. As the capital of Norway, the city is the hub of region's economic development.

Traditionally conceived as an industrial city, Oslo has gone on to become administrative and commercial, enabling it to ensure greater economic stability. Although Norway is not a European Union member state, trade agreements with the Union allow for relatively free access to Community markets. Purchasing power in the region is amongst the highest in Europe. The city government rests on the City Council, a central political body, the Executive Board, in charge of municipal administration, and Urban Neighborhood Committees, acting in each one of Oslo's 25 districts. The Department of Planning and Building is in charge of physical planning and urban development.

Strategies for Planning The region's main feature is its low density. Only 15,000 out of a total of 45,000 hectares in the region are developable. The rest is wooded land.

Three different strategies were put forward given the need to provide an urban area for development: concentrated urban development, urban development in wooded areas, and urban development in the neighboring municipalities. The first of the three, the simplest in terms of planning and organization was chosen offering the solution of an increase in density. Given the pressure that this change in the city could exert on its green areas, a series of area plans was decided upon, including a specific plan for Forest Areas, a Green Plan, and a specific plan for the fjord area. The urban development strategy was based on the premise that Oslo's developable land has been nearly depleted. The planning instrument is the 1991 Municipal Plan for Land, a comprehensive strategic plan including periodical revisions every four years, aiming to level out living conditions in the region, highly imbalanced between the east and west, and to coordinate the physical, economic, social and cultural development of the city. This plan defines twelve areas of development with increased density: centrally located areas with resources suited to urban development.

In addition, specific plans encompassing a defined area, theme or sector which may resolve important land use issues make up the groundwork for subsequent local development or building plans.

The Central City Plan, aiming to analyze the forces acting on the city and tackle citizen planning issues, is expected to be passed in 1997. One of its objectives is correct zoning, with a special focus on environmental protection and containing traffic.

Part of the groundwork for the city's development is its transportation policy, guided by the need to increase road capacity, road safety, and the local environment. A new airport with capacity for between 10,000 and 15,000 passengers per day is now under construction, a rapid train service is currently being implemented, and a regional highway system is now being developed. In terms of services and business, retail businesses are being backed while large scale shopping centers are planned for outside the center of the city.