Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling

PLAN- OG BYGNINGSETATENES FORSLAG ETTER HØRINGSRUNDE NOVEMBER 2012

Den fargerike byen ved Alna;

Veiledende plan for det offentlige rom på Breivoll (VPOR)

Plan- og bygningsetaten

FORORD

Denne planen for det offentlige rom er en oppfølging av fastsatt planprogram for Breivoll- / Alnabruområdet og gir retningslinjer for en helhetlig utvikling og fortetting på Breivoll.
En veiledende plan for offentlige rom (VPOR) er prioritert som en av de første oppfølgingsoppgavene fra nevnte planprogram.
I planen diskuteres det kvalitative utbyggingspotensialet i området. Den fremmer en samlet visjon for området og angir innhold, form og ambisjoner for Breivoll.
VPOR gir, i likhet med tilsvarende plan for Ensjø, grunnlag for rekkefølgekrav i oppfølgende reguleringsplaner og privat/offentlig samarbeid og utbyggingsavtaler.
Planen viser prinsipper og retningslinjer som må følges opp i videre konkretisering av det offentlige rom. VPOR angir nøkkelprosjekter som bør kostnadsberegnes som del av videre arbeid med gjennomføring av planen.
Planen er et verktøy i parallell behandling av private og offentlige planer og viser en helhetlig og strukturerende gate-, torg- og grøntstruktur i planområdet.

Utarbeidet ved Plan- og bygningsetaten Oslo kommune (PBE) i samarbeid med Gehl Architects i København og Østengen & Bergo Landskapsarkitekter i Oslo. Prosjektleder har vært Hans Martin Aambø ved PBE.

Oslo, desember 2013

Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør

Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør
Avdeling for byutvikling

INNHOLD

Forord 3
Innhold 5

1. Sammendrag 6

2. Innledning 10
2.1 Breivoll i byen 11
2.2 Hva er en VPOR? 12
2.3 Planhierarki 12
2.4 Visjon 14

3. Planen for offentlige rom 16
3.1 Strategi for de offentlige rom 18
3.2 Planen - Bylivets arena 20
3.3 Byliv - Rikt og utfoldene 22
3.4 Byrom - Hvor alt kan hende 24
3.5 Gaterom - For møter og reise 26
3.6 Kanten - Overgangen mellom byrom og bygg 28
3.7 Vitale bygninger - Generatorer for bylivet 30
3.8 Overvann - Alna som del av byrommet 32
3.9 Aktivitet - Rom for bevegelse 34
3.10 Lokalklima - Godt å være utendørs 36

4. De prioriterte offentlige rom 38
4.1 Prinsipp om kostnadsfordeling 38
4.2 Bymessig tverrforbindelse - øst-vest aksen 40
4.3 Meanderparken 42
4.4 Byromssekvens - Ole Deviks vei 44
4.5 Byromssekvens - Grønt kjede 46
4.6 Karakter og standard 48

5. Høringsuttalelser 52
5.1 Høringsuttalelser og Plan- og bygningsetaten kommentarer 52

6. Plan- og bygningsetatens anbefaling 63
6.1 Organisering og gjennomføring 64
6.2 Retningslinjer for saksbehandling 66

Appendix A. Visjonen - Den fargerike byen ved Alna 68
Appendix B. Tabell over prosjekter, tiltak og arrangementer 80
Appendix C. Eksempelprosjekt, kilder og illustrasjoner 82

1. SAMMENDRAG

1.1 PLANOMRÅDET

VPOR for Breivoll er en av oppfølgingsoppgavene i fastsatt planprogram for Breivoll- / Alnabruområdet og del av et langsiktig planarbeid for transformasjon av området.
Dette arbeidet ble initiert med et områdeprogram i 2004, og er videre arbeidet med i kommunedelplan for Alna miljøpark. Breivoll ble markert som knutepunkt i kommuneplan 2008 og er siden fulgt opp med et planprogram, fastsatt 15. oktober 2010. Planprogrammet lister opp flere utredningsoppgaver for området, bl.a nedlegging av høyspentlinje, veisystem, kollektivløsninger og klima- og miljøprogram. En plan for de offentlige rom har vært prioritert i oppfølging av planprogrammet.
Transformasjon av Breivoll vil være en av flere store transformasjonsoppgaver i 'mellomlandet'; lavt utnyttede industri- og næringsarealer i utkanten av den tette byen. Utviklingspotensialet her er stort, med et samlet areal i planområdet på 990daa med ca. 380daa utbyggingsområder. En prognose for bolig og næringsareal tilsier at det kan være mulig å etablere 2-3000 boliger og opptil 15000 arbeidsplasser.
Sentralt i arbeidet med området er styrket kollektivtilgjengelighet. Det foreslås en ny sentral T-banelinje i Groruddalen, med stopp på Breivoll eller togstopp på Hovedbanen. Gjennom jernbanen vil områder som Sandvika, Lysaker, Skøyen og Lillestrøm ligge få minutter unna. Metrolinjen kan gi tilgang helt ut til Ahus og til flere av de store forsknings- og vitenområdene langs Ringen, i tillegg til de nærliggende områdene i dalbunnen og i 'mellomlandet'. Styrket kollektivtilgjengelighet vil være et premiss for utviklingen av Breivoll.

Kap. 2.1 - Side 11

1.2 STRATEGI

En VPOR har flere roller i utviklingen av et området. I første rekke gir den et overordnet og helhetlig grep om de offentlige rom og gate-, torg- og parkstrukturen i området. På Breivoll er det viktig at eksisterende grøntområder, byrom og plasser blir del av en ny offentlig romstruktur. Den beskriver også kvalitativ utvikling av de offentlige rom, programmering, standard og størrelser.
Planen foreslår en tydelig struktur i området, med mål om å bedre tilgangen til de sentrale deler av området. Den foreslår et mer finmasket gatenett, flere punkter for forbedret tilgang til naboområder, og viktige tverrforbindelser over jernbane og Alna. Kvalitativt foreslår planen at karakter og standard på de offentlige rom tar utgangspunkt i de stedskvaliteter som finnes. Alnas meandrerende elvelandskap og den historiske industrielle bebyggelse er viktige element.
Transformasjon på Breivoll vil være et godt utgangspunkt for å løse de problemer som ligger i dårlig tilgjengelighet gjennom og ut av området. Dette anbefales gjort gjennom å beholde eksisterende, og legge til en mer finmasket, gatestruktur, samt etablere strategiske krysninger av eksisterende barrierer og øke tilgangspunktene til naboområder, særlig Fjellhus og Tveita, men også over E6.
Områdets kvaliteter, både i eksisterende bygningsmasse, byrom og naturområder bør være sentrale i utviklingen av området. Alna og grøntområdene rundt bør styrkes som

Kap. 3.1 - Side 18

rekreasjonsområde, både for aktiv bruk som trening, ferdsel og oppdagelse, men også for de roligere aktivitetene.
Aktiviteten som vil være rundt et fremtidig stasjonsområde bør utnyttes best mulig for å bringe liv til områdene rundt. Til slutt bør området beholde og øke sitt mangfold og tilby en blanding av næring, bolig, kontor og små og store forretninger.

Kap. 3.2 - 3.9
Side 16-35

1.3 PLANEN

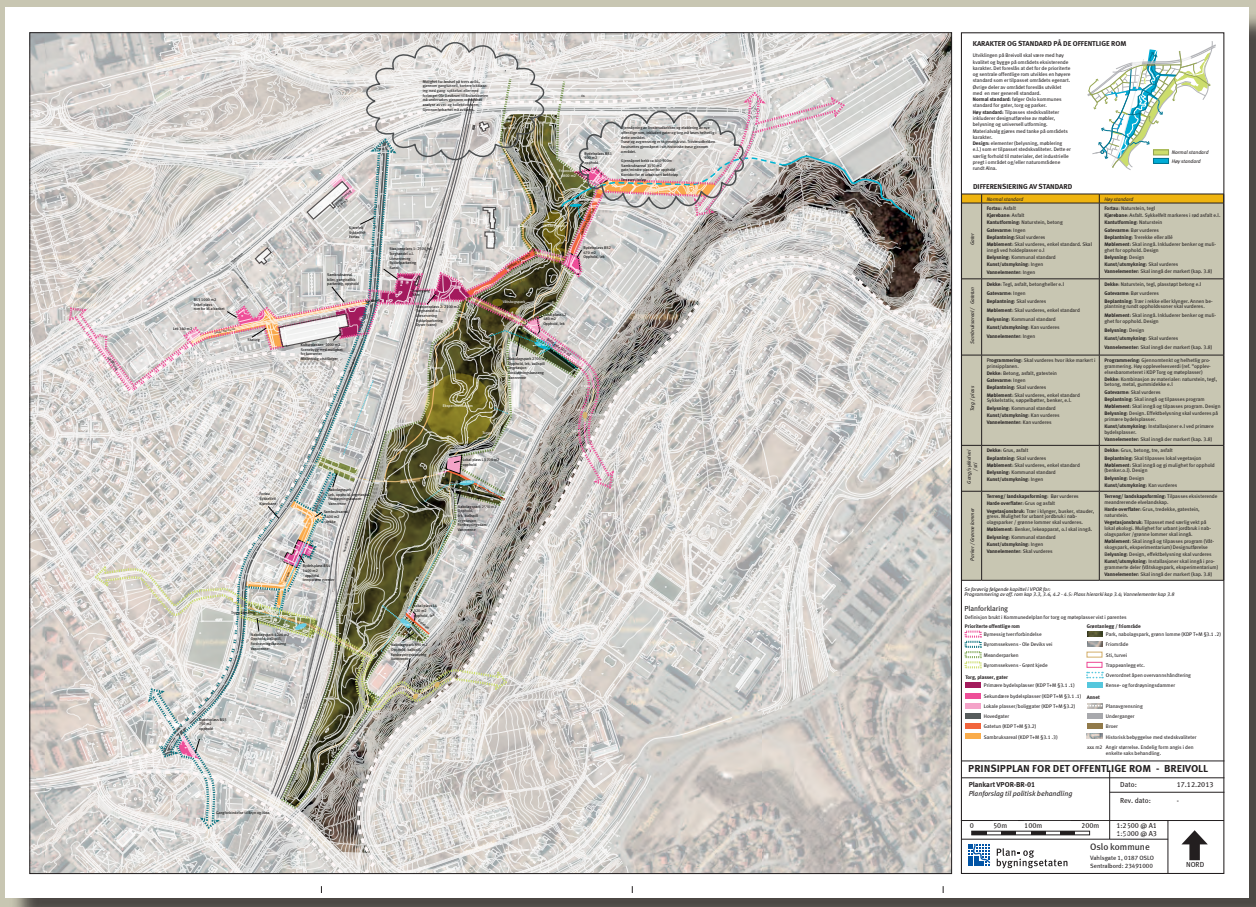
VPOR beskriver selve bygulvet i transformasjonsområdet og hvilke kvaliteter dette skal ha. Det gis en temavis gjennomgang av forhold til byliv, byromshierarki, gatestruktur, kantsoner, forhold til bygninger, overvann og lokalklima.
Særlig gatestruktur og kantsoner er viktige tema. Overgangen mellom bygg og byrom er en viktig faktor for gode byrom. Aktiviteten i fasadene betyr mye for aktiviteten i byrommet. Fasadene er også viktige for å ramme inn de offentlige rom, og hindre at torg, plasser og gateløp blir for utspredte og store. Mot Alnas naturområder må kantsonen varieres mer.

Kap. 3.6 - Side 28-29

Kap. 3.5 - Side 26-27

Gatestrukturen må både åpne for trafikk til og gjennom området, men samtidig være et byrom for gående og syklende. Gaten er ikke bare for gjennomreise, men også en møteplass.
Det foreslås ikke endringer i dagens kjøremønster i Smalvollveien og Ole Deviks vei,

UTVALGTE ILLUSTRASJONER AV DE OFFENTLIGE ROM



Under: Tre viktige diagram. Gatestruktur (s.26), kantsonen (s.28) og de priorterte offentlige rom (s.37).

Over: Plankart VPOR-BR-01, veiledende plan for offentlige rom på Breivoll

men kvaliteten bør bedres for gang- og sykkeltrafikk. Det er også viktig å sørge for gode krysningsmuligheter. Videre bør det etableres et mer finmasket gatenett for å bedre tilgjengeligheten til fots og sykkel gjennom området.

1.4 PRIORITERTE OFFENTLIGE ROM

Kap. 4.1 - 4.5
Side 36-45

Planen trekker frem viktige forbindelser og sekvenser av byrom som prioriterte offentlige rom. Dette er sammenhengende byområder som utgjør det overordnede nettverk av offentlige rom, og prioriteres kvalitetsmessig, men som også bør vurderes helhetlig og prioriteres i gjennomføringen. VPOR foreslår også enkeltprosjekter blandt disse viktige sammenhengende byrommene som vil være viktige for å få til en sammenhengende struktur, bla bruer og underganger som krysser de tunge barrierene i området.

Kap. 4.6 - Side 46-49

Kvaliteter og programmering av disse rommene blir beskrevet i planen, og de er ytterligere konkretisert på plankartet (vedlegg). Det foreslås en to-delt standard for disse offentlige rommene, hvor de prioriterte offentlige rommene prosjekteres med en høy standard mer tilpasset stedskvaliteter og et 'lokalt' uttrykk, med høyere kvalitet i materialbruk og en mer overveid programmering og møblering.

Kap. 6.1 - Side 63

De prioriterte offentlige rom bør også sikres reguleringsmessig og forutsettes regulert av Oslo kommune.

Kap. 6.1 - Side 61-63

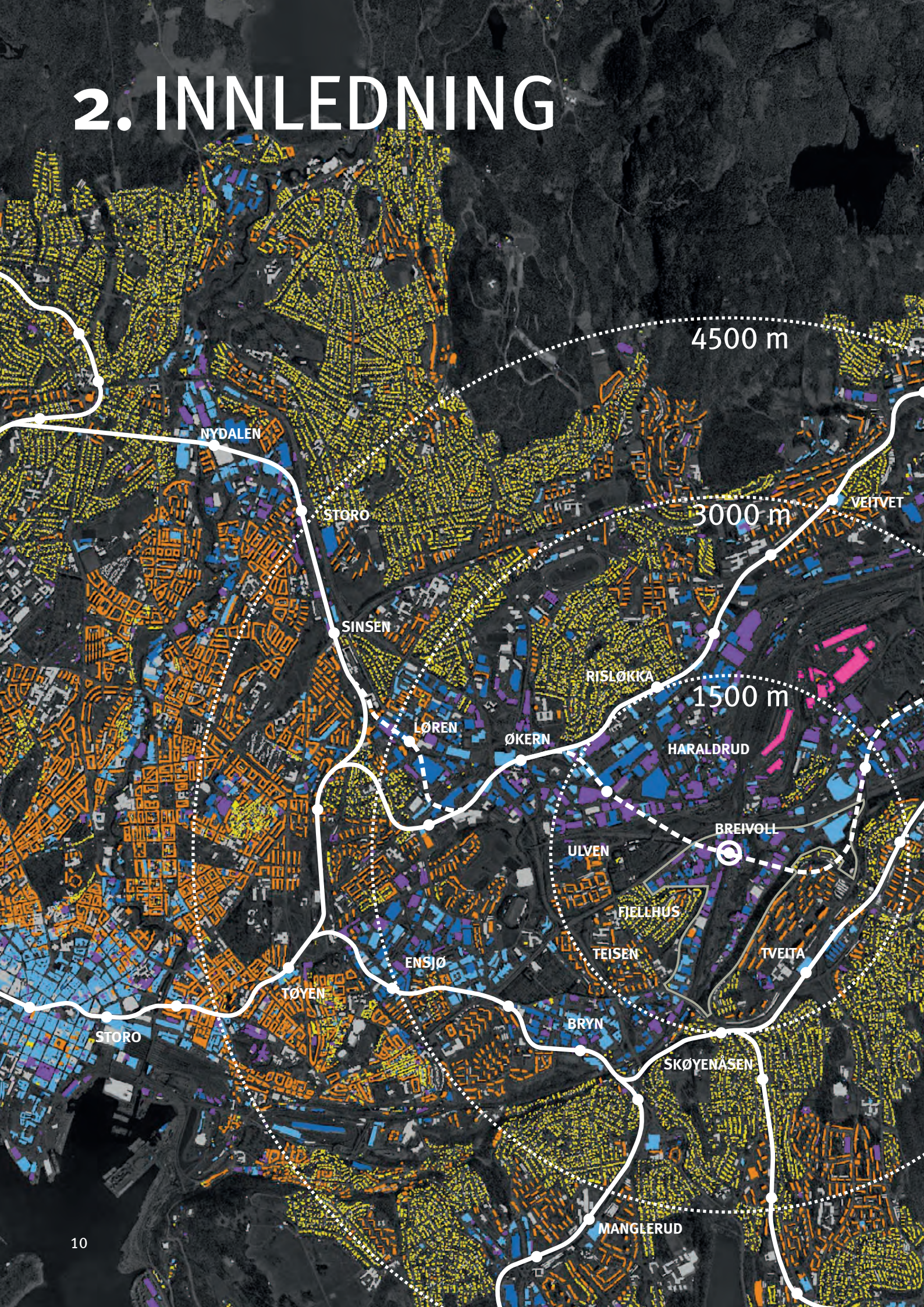
1.5 GJENNOMFØRING OG OPPFØLGING

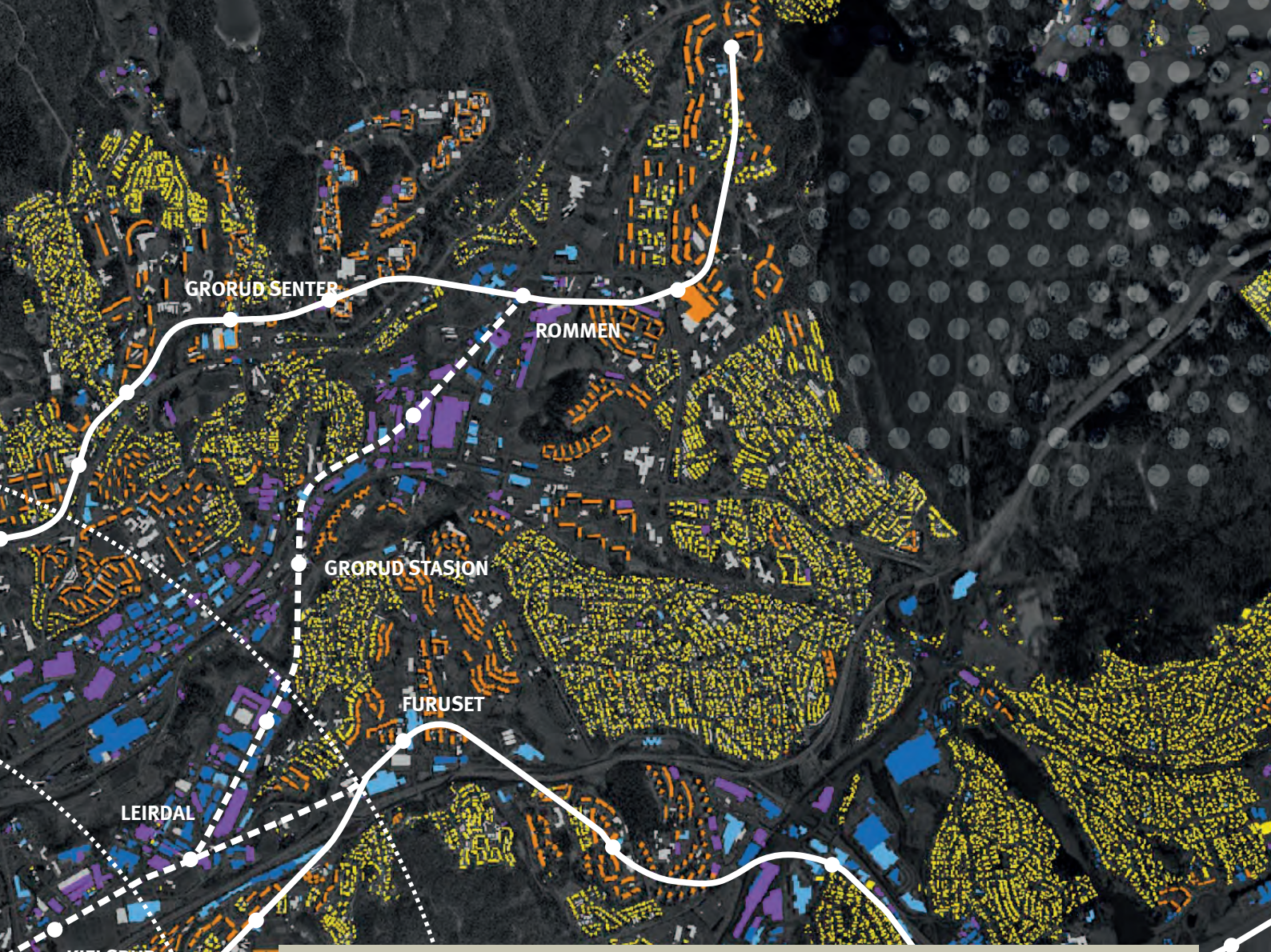
VPOR for Breivoll skal være retningsgivende for utviklingen og oppgraderingen av offentlige strukturer i området. Planen skal være et underlag for behandling av plan- og byggesaker i området og skal legges til grunn for forhandling om utbyggingsavtaler i området.
Det offentlige rom, som vist i denne planen, må detaljeres og konkretiseres ytterligere for å sikres gjennomført. Breivollområdet er en del av et stort transformasjonsområde og det er flere utfordringer som må håndteres overordnet og lokalt for å sikre en god utvikling. Det videre oppfølgingsarbeidet må koordineres med utredningsoppgaver i området omhandlende miljø, veisystem, bolig, skole og kollektivsystem. De offentlige rom må detaljeres reguleringsmessig gjennom utarbeiding av nye område-/detaljreguleringsplaner. Viktige, nye og større offentlige rom reguleres gjennom offentlige reguleringsplaner. Andre deler av det offentlige rom kan bli regulert gjennom detaljreguleringsplaner utarbeidet av private utbyggere i området.
Reguleringsplanene for utbyggingsområdene vil inneholde rekkefølgebestemmelser som sikrer at det offentlige rom blir utbygget i takt med utviklingen av utbyggingsområdet.
Rekkefølgebestemmelsene følges opp gjennom utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og utbygger for å sikre gjennomføringen. Utbyggingsavtalene skal sikre at utbyggingsprosjektene bidrar til realisering av sin forholdsmessige andel av det offentlige rom på Breivoll.
Plan og bygningsetaten anbefaler at det etableres en egen gjennomføringsorganisasjon /-prosjekt, f.eks tilsvarende som for Ensjøområdet.

Kap. 6.2 - Side 64

Det er utarbeidet retningslinjer for saksbehandling av plan- og byggesaker i området. Disse legges til grunn for den videre utviklingen på Breivoll.

2. INNLEDNING





2.1 BREIVOLL I BYEN

Oslo vokser raskt. Innen 2030 er det beregnet at Oslo har behov for over 100.000 nye boliger og et tilsvarende antall nye arbeidsplasser. Denne veksten legger opp til en transformasjon av store deler av 'mellomlandet'; lavt utnyttede industri- og næringsarealer i utkanten av den tette byen. Disse områdene omfatter Ensjø, Løren, Bryn og Økern, områder som har vært dominert av utflytende industri og lager. Med utgangspunkt i fortetting rundt knutepunkter blir disse områdene transformert til bolig i bymessig struktur og blandet arealbruk. Breivoll er snart også et av disse stedene. Utviklingspotensialet her er stort, med et samlet areal i planområdet på 990daa med ca. 380daa utbyggingsområder. Men det ligger isolert til, avskjermet fra naboområder og uten et klart senter. Området oppfattes ofte som utkanten eller en bakside av de mer definerte områdene rundt.

Utviklingen her er i likhet med de øvrige områdene i 'mellomlandet' avhengig av nye overordnede strukturer for alt fra gang- og sykkelvei til grøntområder, gater, torg og møteplasser.

I Oslos kommuneplan fra 2008 er Breivoll markert som knutepunkt med blandet arealbruk. Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler (KDP11, 1997) beskriver arealformålet i planområdet som Næring - Industri, lager, kontor og gir mulighet for høy utnyttelse i deler av området. Dagens bygningsmasse i planområdet utgjør 320.000 BRA. Om det legges til grunn en utnyttelse som beskrevet i kommunedelplanen, vil området kunne utbygges med over 600.000 BRA. En slik utnyttelse vil eksempelvis gi rom for å etablere 2-3000 boliger og 10-15000 arbeidsplasser.

Utbyggingen av god kollektivtransport vil være sentralt for å oppnå en god utvikling på Breivoll. En ny metrolinje foreslås mellom Økern og Furuset og vil, i tillegg til Breivoll, kunne betjene Haraldrud/Ulven, Stubberud, Kjelsrud og Leirdal. Alle disse områdene har stort utbyggingspotensial.

Med en samlokalisert løsning med stasjon

på ny Metrolinje og nytt stoppested på Hovedbanen vil Breivoll kunne bli ett av de mest sentrale kollektivknutepunktene i Oslo. Gjennom jernbanen vil områder som Sandvika, Lysaker, Skøyen og Lillestrøm ligge få minutter unna. Metrolinjen kan gi tilgang helt ut til Ahus og til flere av de store forsknings- og vitenområdene langs Ringen, i tillegg til de nærliggende områdene i dalbunnen og i 'mellomlandet'.
Breivoll har potensial til å bli et kollektivknutepunkt for reiser mellom de nevnte målpunkter, men også et godt utganspunkt for å starte kollektivreisen og et enkelt punkt å nå i kollektivlandskapet; et attraktivt sted å være etablert.
Med en slik plassering på kollektivkartet og med nevnte muligheter til fortetting er det klart at Breivoll vil kunne gå gjennom en betydelig transformsjon. 'Bakgården' Breivoll vil kunne bli et vitalt sentrum og byområde.
Tilgjengeligheten til kollektivknutepunktet fra nærliggende områder vil være viktig. Dette gjelder ikke bare de umidelbart tilliggende og allerede utbygde boligområdene som Fjellhus og deler av Tveita, med også de store transformasjonsområdene nord-øst for Breivoll. På samme måte vil grøntområdene innenfor planavgrensingen ikke bare ha verdi for de tilliggende utviklingsområdene, men vil være en del av grøntstrukturen i hele 'mellomlandet'.
Alna renner gjennom planområdet, den slynger og bukter seg gjennom det som anses som et nasjonalt viktig naturområde. Dette er også et av de største grøntområdene i denne delen av byen og med sine 130daa utgjør dette en sentral del av grøntstrukturen i hele byområdet som nå er under utvikling. Tett byutvikling inntil et slikt naturområde er utfordrende, men kan også gi muligheter. De blågrønne verdiene kan tilføre nye aspekter til byutviklingen, ikke bare i Breivoll, men for hele byområdet.
Breivoll vil kunne bli et sentralt kollektiv-punkt og en port inn til Oslo med Alna som et levende og rikt naturelement i hjertet av den nye byen.

2.2 HVA ER EN VPOR?

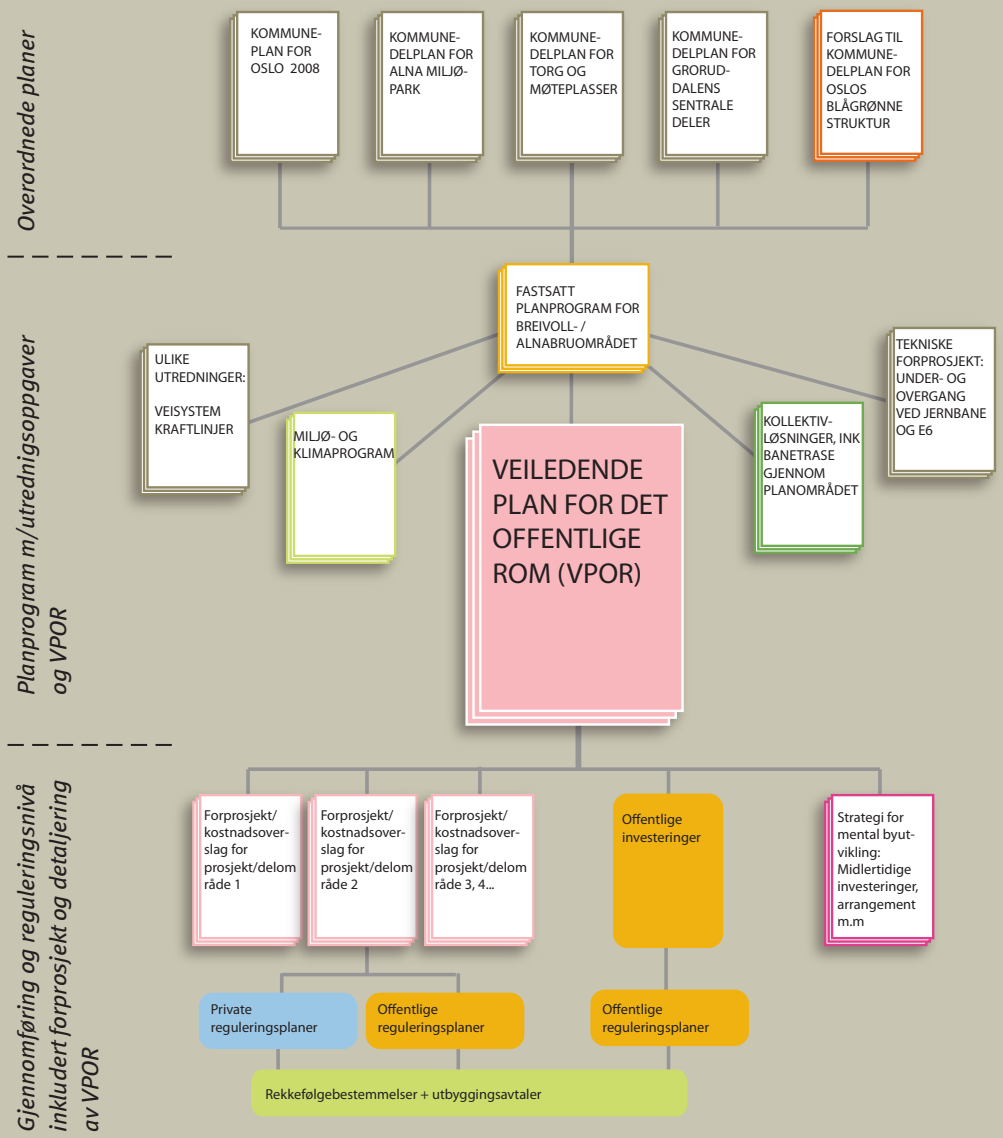
En veiledende plan for det offentlige rom er en plan med flere forskjellige bruksområder. I likhet med *Veiledende prinsipplan for offentlige rom på Ensjø* vil denne planen for det offentlige rom på Breivoll angi hvilke torg, plasser, gater og parker som skal utbygges som prioriterte offentlige rom og gi grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med byggeprosjekter. Det er derfor nødvendig å konkretisere disse tiltakene slik at dette kan gi grunnlag for rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og fremtidige utbyggere.
Som en direkte oppfølging av *Fastsatt planprogram for Breivoll/Alnabruområdet* er planen også et viktig verktøy for videreutvikle området i et overordnet perspektiv.
VPOR vil være et verktøy for å konkretisere og kommunisere ambisjonsnivå og visjoner for området. Planen gir derfor retningslinjer for saksbehandling av byggesaker og reguleringsplaner i området for å sikre et helhetlig perspektiv i utviklingen.
De forskjellige kapitlene i dette dokumentet viser til planens ulike virkeområder.

- Kap. 1: sammendrag av planen
- Kap. 2: beskriver Breivoll sin rolle i byen, denne planens virke og en samlet visjon for området.
- Kap. 3: presenterer planen, først ved å vise til de strategieske grep. Dernest ved å presentere planens innhold tematisk.
- Kap. 4: ser på de forskjellige tiltak som foreslås gjennomført i sammenheng med hverandre. Beskriver standard på de offentlige rom.
- Kap. 5: bemerkninger og kommentarer fra offentlig ettersyn.
- Kap. 6: Plan og bygningsetatens anbefaling som inneholder, oppfølging av planen, organisering og ansvarsfordeling mellom det private og offentlige og retningslinjer for saksbehandling etter plan- og bygningsloven.

I tillegg er det en appendix med bl.a tabell over de ulike tiltak som foreslås i VPOR.

2.3 PLANHIERARKI

Planområdet dekkes av en rekke føringer og planer, bla Kommunedelplan for torg og møteplasser og Kommunedelplan for Alna miljøpark. VPOR for Breivoll er èn av oppfølgingsoppgavene beskrevet i fastsatt planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet, oktober 2010. Oppgaven er beskrevet under kapittel A 6.4:



"Utarbeide prinsipplaner for hovedstrukturen av offentlige rom innenfor planavgrensingen. Disse prinsipplanene skal videreføre og konkretisere løsninger for blågrønne strukturer i tråd med premisser i forslag til KDP Alna miljøpark, forslag til KDP for den blågrønne strukturen og i tråd med føringer og krav i KDP for torg og møteplasser."

VPOR vil sammen med utredning om kollektivtrafikk, veisystem, høyspentlinjer og miljøprogram legge grunnlaget for en helhetlig utvikling i området.
Breivoll er et stort område med mange utfordringer, og denne planen for offentlige rom vil ikke kunne gå inn på alle nærliggende utfordringer i forbindelse med utviklingen av området som beskrevet i planprogrammet.
Kollektivdekning av området er et særlig viktig premiss, som behandles i andre utredninger. Veisystem og trafikkanalyse vil også bli behandlet i andre utredninger, som beskrevet i planprogrammet.
VPOR setter en visjon for området og gir et overordnet og helhetlig blikk på områdets eksisterende og ønskede kvaliteter. Dette er viktige premisser som vil være styrende for hvordan Breivoll utvikles gjennom videre arbeid med de oppfølgende private og offentlige planer.
Planen må detaljeres for delområder som kan kostnadsberegnes og danne grunnlag for å fastsette investeringene som må gjøres i utviklingen av området, jf pk. 6.6 i planprogrammet.
Rekkefølgebestemmelser vil bli fastsatt i reguleringsplaner og gi grunnlag for utbyggingsavtaler mellom utbyggere og Oslo kommune.

2.4 VISJONEN

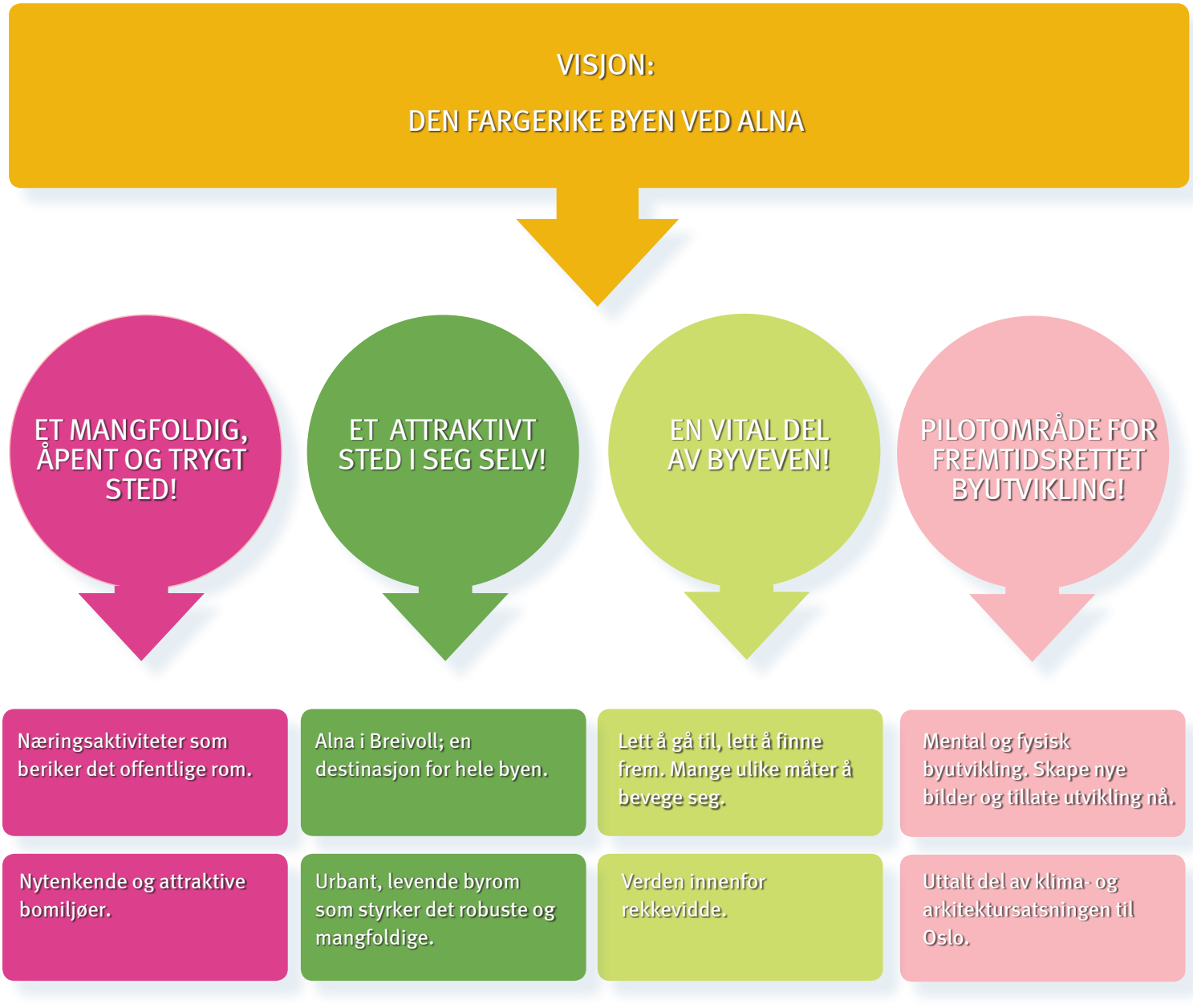
Farger, variasjon og et rikt byliv, Det er slik Breivoll vil møte deg. Nyskapende og frisk, hvor mangfoldet i opplevelser, mennesker og uttrykk kan spores i bygninger og gjennom de offentlige rom.

Breivoll er stedet med det store mangfold; i natur, bebyggelse, aktiviteter og uttrykk. Ved etablering av et nytt kollektivstoppested på Breivoll vil stedet tiltrekke seg stor investeringsiver og gå gjennom en kraftig utvikling. Det er lett å se for seg at området vil kunne utvikle seg som et tett næringsområde, likt som Skøyen, Nydalen og Lysaker. En slik utvikling vil kunne være rask når den først kommer og den kan dermed også ta en generisk form. Området kan, som mange andre områder som har vokst frem raskt, bli homogent, kjedelig og monotomt.

Det Breivollske
Utviklingen av Breivoll skal bygge på eksisterende kvaliteter som et robust, mangfoldig og karakterfullt miljø med en rik historie. Først som jordbruksområde og senere nesten hundre år med trelast, industri- og logistikkvirksomhet. Denne perioden av Oslos nyere industrihistorie kommer frem i mange av de eldre bygningene, men også gjennom flere av byrommene som har oppstått over lang tid med gradvis tilvekst og endret arealbruk. Alna med sitt meandrerende parti og Tveitaskrenten bidrar til denne variasjonen med sine særegne og unike naturområder.

Det er et mangfoldig og variert virksomhetsliv på Breivoll. Fra IT-bedrifter til skraphandel, trelast, Fretex og diverse møbel-, interiør- og flisebutikker. Bildeler og dekk finnes sammen med lager, engrossalg, catering og servicetjenester. Mye av tjenestetilbudet er bilbasert og en del genererer tungtransport. Det er en rik blanding av produksjon, handel og resirkulering.
Ikke alt vil fortsette å eksistere i fremtidens Breivoll, men Breivoll kan utvikles ut fra dette mangfoldet. Den nye sentraliteten området får gjennom å bli et knutepunkt kan tilføre ytterligere variasjon i bruk, og forlenge tiden av døgnet hvor området er fylt med aktivt, samtidig som den bilbaserte bruken kan avta. De nye bedriftene kan i større grad henvende seg til gatelivet, slik at Breivoll blir et sted hvor det ikke bare er mangfoldigheten på utsiden som vises, men også det yrende livet inne i bygningene.

Visjonen for Breivoll er et trygt, åpent og inkluderende sted, med en mangfoldig blanding av næringsaktiviteter og bruk. Breivoll skal være aktivt langt utover ettermiddagen og kvelden og nattestid skal boliger med utsyn ut over de viktigste byrommene sørge for at det alltid er 'øyne' som holder utkikk. Et sted som skal være koblet opp med verden, men også med naboområdene for å gi beboere der mulighet til å bruke det varierte tilbudet som Breivoll vil ha.



Breivoll skal være et sted alle kjenner til, hvor Alna er en destinasjon for hele byen; et naturparadis midt i byen, med mange spennende aktiviteter langs bredden og i naturlandskapet rundt.
Sist men ikke minst skal Breivoll ha ambisjoner! Ambisjoner om å være ledende innen miljøtilpassning og arkitektur, men også være gjenstand for en byutvikling som tar vare på alt det gode som er og som tilfører enda flere farger!

3. PLANEN FOR DE OFFENTLIGE ROM

3.1 STRATEGIER
for de offentlige rom

3.2.1 ENKLE GREP FOR VITALITET

Flere av utfordringene på Breivoll kan møtes med enkle grep. Men selv om grepene er enkle kreves det også at de gjennomføres sammen. Det er helheten i de små endringer som vil bidra til å samle nye beboere og arbeidstakere rundt de viktigste offentlige rom og skape et utgangspunkt for et rikt byliv. Aktiviteten som vil være rundt et fremtidig knutepunkt bør utnyttes best mulig for å bringe liv til områdene rundt.

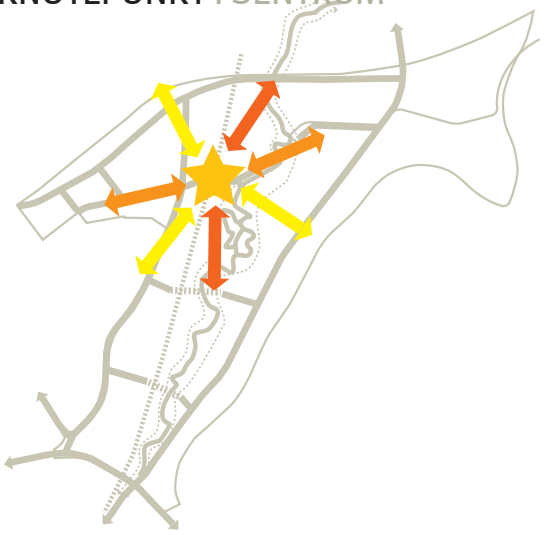
Transformasjon på Breivoll vil være et godt utgangspunkt for å løse de problemer som ligger i dårlig tilgjengelighet i og ut av området.
Dette anbefales gjort gjennom å beholde eksisterende, og å legge til en mer finmasket, gate- og gangstruktur, samt etablere strategiske krysninger av eksisterende barrierer og øke tilgangspunktene til naboområder, særlig Fjellhus og Tveita, men også over E6.

Områdets kvaliteter, både i eksisterende bygningsmasse, byrom og naturområder bør være sentrale i utviklingen av området. Bygninger med historiefortellende kvaliteter må gis en rolle rundt de offentlige rommene, og fylles med bl.a. nye publikumsrettede aktiviteter.

Alna og grøntområdene rundt bør styrkes som rekreasjonsområde, både for aktiv bruk som trening, ferdsel og oppdagelse, men også for de roligere aktivitetene, et rom for den lille pausen i hverdagen.

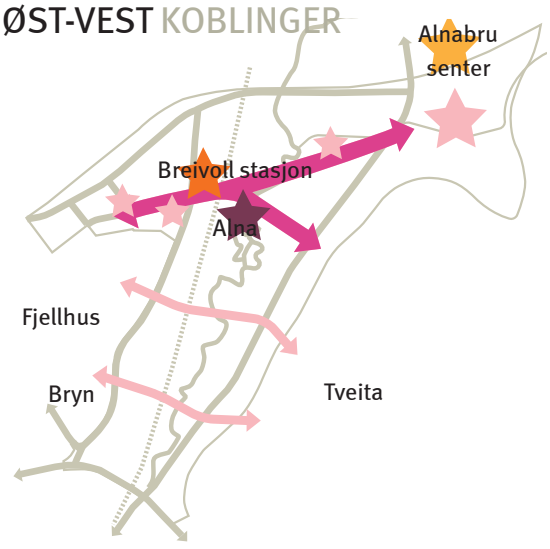
Til slutt bør området beholde og øke sitt mangfold og tilby en blanding av næring, bolig, kontor og små og store forretninger, med et fokus på aktivitet på gateplan.

KNUTEPUNKT I SENTRUM



Oppkoble, feire og skape god tilgjengelighet til transformasjonsområdet med knutepunktet.

ØST-VEST KOBLINGER



Nye øst/vestlige forbindelser etableres på tvers av områdets mange barrierer. I nord etableres det en tydelig akse som forbinder viktige målpunkter og sikrer en god tilgjengelighet til stasjonen.

REKRATIVE ALNA

Alna tilgjengeliggjøres og utvikles som destinasjon og rekreativ forbindelse og sone

VITAL OG MED TIDSDYBDE

Synliggjøre Breivolls industrielle historie gjennom å gi eksisterende bygninger og byrom nye attraktive funksjoner.

FINMASKET OG OPPKOBLET

Tilgjengeligheten til omkringliggende områder økes ved å etablere flere forbindelser. Breivoll gjøres tilgjengelig både som destinasjon og for gjennomfart. Et finmasket nettverk, med tydelig hierarki som prioriterer fotgjengere og syklister etableres internt.

TRYGG MED FUNKSJONSBLANDING

En blandning av funksjoner etableres for å skape et levende og trygt Breivoll. Dette er særlig viktig langs den tverrgående hovedaksen.

Haraldrud
Alna bransjesenter
Strømsveien
E6
Breivollveien
Østre Alna gård
E6
Østre Aker kirke
Djupedalslinjen
Strømsveien
Breivoll stasjon
mot Oslo sentrum
mot Haugerud
Caspar Storms vei
Fjellhus
Ole Deviksvei
Smalvollveien
Tveita
idrettsplass
Hellerud v.g. skole
idrettsplass
Bryn skole
Tveita senter
Tveita skole
Tveten gård
mot Østmarka
mot Oslo sentrum
Hellerud stasjon
Meanderparken
Alna og sidebekker
andre grøntområder
primære byrom
sekundære gater/ byrom
lokale gater (indikativ plassering)
primært fotgjengernettverk
destinasjoner
stasjoner, kollektivtrafikk
avstand fra kollektivtrafikk, 500 m
planområdet
0
100
200
300
m

3.2 PLANEN

Bylivets arena

Byens folkeliv er et organiskt, pulserende og levende fenomen. Det kan ta overraskende former som impulsiv dans i gatene eller spenstige arrangementer knyttet opp til høytider, men det er også de dagligdagse aktiviteter; aktivitetene som skaper rytme og struktur gjennom dagen og uken.

3.2.1 ARENA FOR ET MANGFOLDIG BYLIV

Det er byens liv som skaper identiteten til et område. Den daglige rytmen som skapes av mennesker til og fra jobb, vareleveringer, lunsjmøter og mosjonering på ettermiddagen.
De offentlige rommene danner arenaen for dette livet. De gir mulighet, ikke bare for de dagligdagse aktiviteter, men også de unike og impulsive. Det er kvaliteten, utformingen og sammenhengen mellom disse rommene som danner grunnlaget for stedets byliv og i stor grad avgjør hvor attraktivt et sted blir.

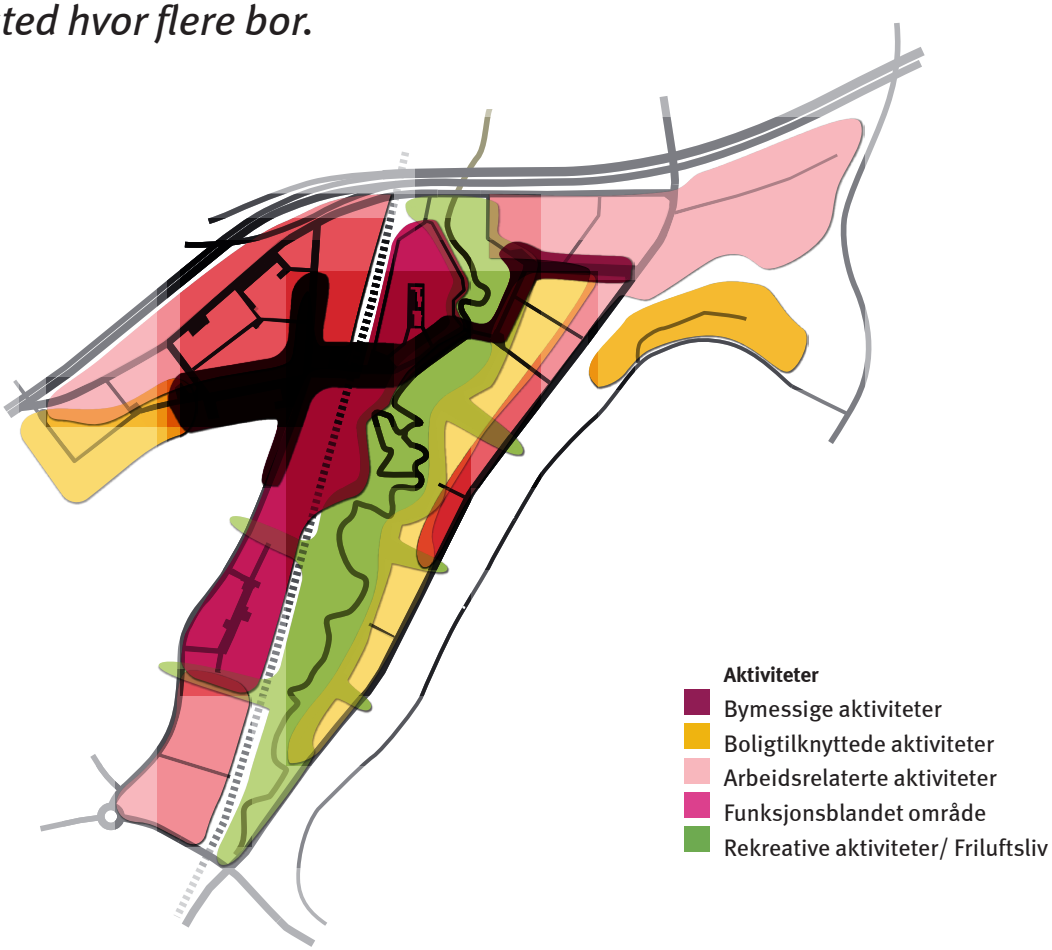
VPOR for Breivoll legger grunnlaget for et lett tilgjengelig kollektivknutepunkt, med generøse og gode torg og plasser i direkte nærhet til det fremtidige stasjonsområdet. Planen legger opp til varierte byrom som forsterker eksisterende kvaliteter og vil gi et oppholdstilbud til såvel fastboende, arbeidstakere og besøkende.
Viktige gatekryss og der hvor gangnettet samles markeres med mindre offentlige rom som gir mulighet for opphold og møter.

Planen skaper et variert og finmasket gatenett, med flere mulige tilgangspunkter ut til naboområder først og fremst eksisterende boligområder som Tveita og Fjellhus, men også nordover, til nye byuviklingsområder på Ulven og Økern.
Planen forholder seg til det eksisterende gatenettet og i størst mulig grad eksisterende eiendomsgrenser. Den 130daa store Meanderparken er et sentralt element på Breivoll, og en viktig del av grøntstrukturen i hele Oslo øst. Den er lett tilgjengelig fra knutepunktet, med et nettverk av gang- og sykkelveier som gjør den til en frodig del av reisen til og fra knutepunktet eller ut til hovedsykkelveinettet.
Den blågrønne Alna sprer seg ut i bebyggelsen gjennom mindre grønne lommer og et åpent system for overvannshåndtering. Historiske bygninger integreres i planen ved at de får viktige offentlige rom rundt seg og deres fortellinger kan danne grunnlag for det nye eventyret om Breivoll, Alna og Oslo.

3.3 BYLIV

Rikt og utfoldende

Det er stedets byliv som gir det identitet. Breivoll skal ha et mangfoldig liv, fylt med et bredt spenn av aktiviteter. Et sted hvor mange jobber, mange reiser gjennom men også et sted hvor flere bor.



3.3.1 LIVET MELLOM HUSENE

Ivaretagelse av gode muligheter for rekreasjon og kulturelle oppelvelser er av særlig betydning for byprogrammeringen ... Eksempel på tiltak som er med på å gi en tryggere by er det å tilrettelegge for blandede funksjoner med døgnkontinuerlig virksomhet...

'Forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo kommune des 2009'

Bylivet på Breivoll intensiveres rundt stasjonsområdet og det er her de viktigste offentlige funksjoner ligger. Videre ut i området fra stasjonen ligger mer stabile nærings, kontor og boligområder. I mellomlandet, langs Ole Deviks vei og ved Alna Søndre gård kan bylivet ta en mer utfordrende form.

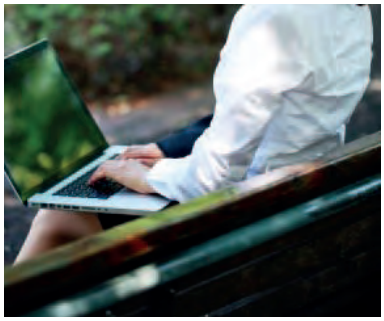
3.3.2 FUNKSJONSBLANDET OMRÅDE

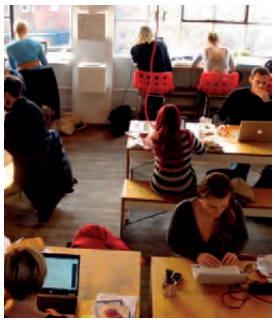
'Mangfoldig-næring' betyr næringsaktivitet i den bredeste forstand. Hvor kaféen og bilverkstedet ligger side om side. Dette refererer til virksomheter som ønsker å være i sammensatte og mangfoldige områder hvor de kan inspireres av den variasjonen de har rundt seg. Det er virksomheter som søker å være aktive i det offentlige rom.

Urbane aktiviteter
Rommer de mest mangfoldige muligheter for opphold. Steder å sitte og vente, steder å være sammen med flere andre, men også store plasser for markeringer, hvor mange kan samles. Store og små plasser for å iakta og bli iaktatt.

Bolignære aktiviteter
Lek, muligheter for å dyrke og gode rom for sosiale arrangement med venner og naboer er stikkord for disse områdene. Plasser bør være trygge og overvåkede og uten for mye trafikk gjennom. Samtidig kan aktiviteten her bidra til å gjøre gangveier i nærheten tryggere.

Arbeidsrelaterte aktiviteter
Muligheter til å nyte lunsj, en kjapp kaffe eller sosialt samvær ved endt arbeidstid. Kan også gi mulighet for utendørs møter, og avkobling og korte turer for inspirasjon eller en liten pause.





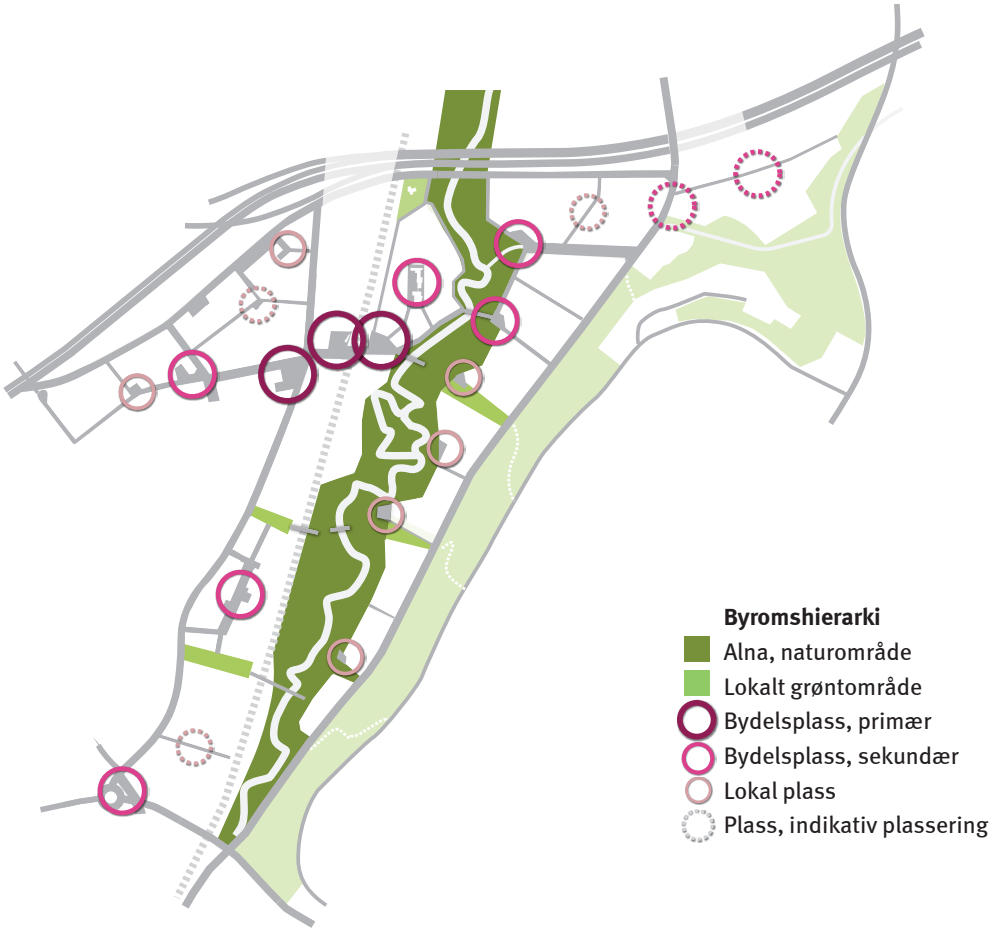
Funksjonsblandet område
Hvor arbeidsaktiviteter fyller de offentlige rom. Grensene mellom de forskjellige virksomheter utfordres og overgangen mellom fritid og jobb viskes ut.

Rekreative aktiviteter/ Friluftsliv
Utforskning, oppdagelser eller kontemplasjon. Gir muligheter for søndagsturer med aktiviteter og noe spennende å se på eller lære, men også daglige aktiviteter, til fra arbeid og skole eller trening, gjennom løpsløyper, hinderløyper eller styrketreningsstasjoner. Gi mulighet for å oppleve naturens mangfold.

3.4 BYROM

Hvor alt kan hende

Et tydelig hierarki bidrar til å gjøre det lettere å orientere seg i området. Varierte byrom gir mulighet for at flere finner et sted som passer seg.



3.4.1 TORG OG MØTEPLASSTRUKTUR

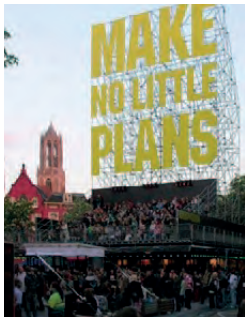
Torgene, parker og andre møteplasser utgjør sammen med gatene bygulvet. På Breivoll beholdes det eksisterende bygulvet så godt som mulig, men de offentlige rommene settes inn i et hierarki som gir føringer for utforming og bruk.

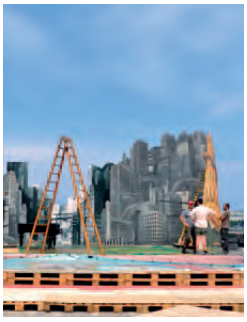
Tettest på knutepunktet er de største plassene. Gangtrafikken til og fra kollektivmidler, gir en høy gjennomstrømning og disse plassene vil kunne være viktige samlingsteder for hele bydelen. I områdene rundt, strategisk i forhold til gatekryss og hvor trafikk møtes og spres, ligger de sekundære byrommene. De er opparbeidet rundt kvaliteter som historiske bygningsmiljøer eller nærhet til og utsikt utover Alna. I tillegg til disse er det mindre lokale plasser og torg. Disse kan enten være områder for lek i nærheten av boliger eller, i næringsområder, et godt sted for lunsj eller en liten pause. Viktig for alle torg og plasser er at de prøver å maksimere solinnstråling og forbedrer oppholdskvalitetene. De sentrale plassene trenger også at det er godt med aktivitet på gateplan i bygningene rundt.

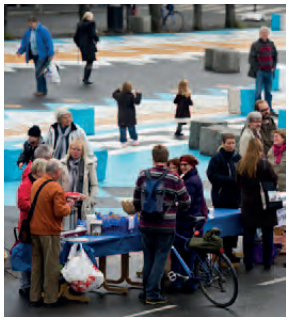
Alna
Alna sitt meanderlandskap, det vernede naturområde rundt og en parkmessig opparbeiding rundt dette er den sentrale attraksjonen i området. Landskapsparken er på nesten 130daa og har mulighet til å bli en vill og moderne bydelspark med høyt biologisk mangfold og slående naturopplevelser.

Lokalt grøntområde
Mindre grønne områder i tilknytting til nærings- og boligmiljøer rundt Alna landskapspark. De lokale grøntområdene har viktige funksjoner som grønne korridorer, lokal håndtering av overflatevann, dyrking av mat, lek og ballspill og som sosiale rom for nabolaget.

Bydelsplass, primær
De sentrale byrom rundt knutepunktet. Aktive steder, med mye gangtrafikk til og fra stasjonen. De viktigste og mest publikumsrettede funksjonene finnes her. Steder for arrangementer for hele byen.







Bydelsplass, sekundær
Varierte byrom på lett tilgjengelige og attraktive plasser. Hvert byrom er tilpasset sitt område og kan ha tema som svarer til omgivelsene, funksjoner rundt eller viktige bygninger. Aktive og spenstige byrom.

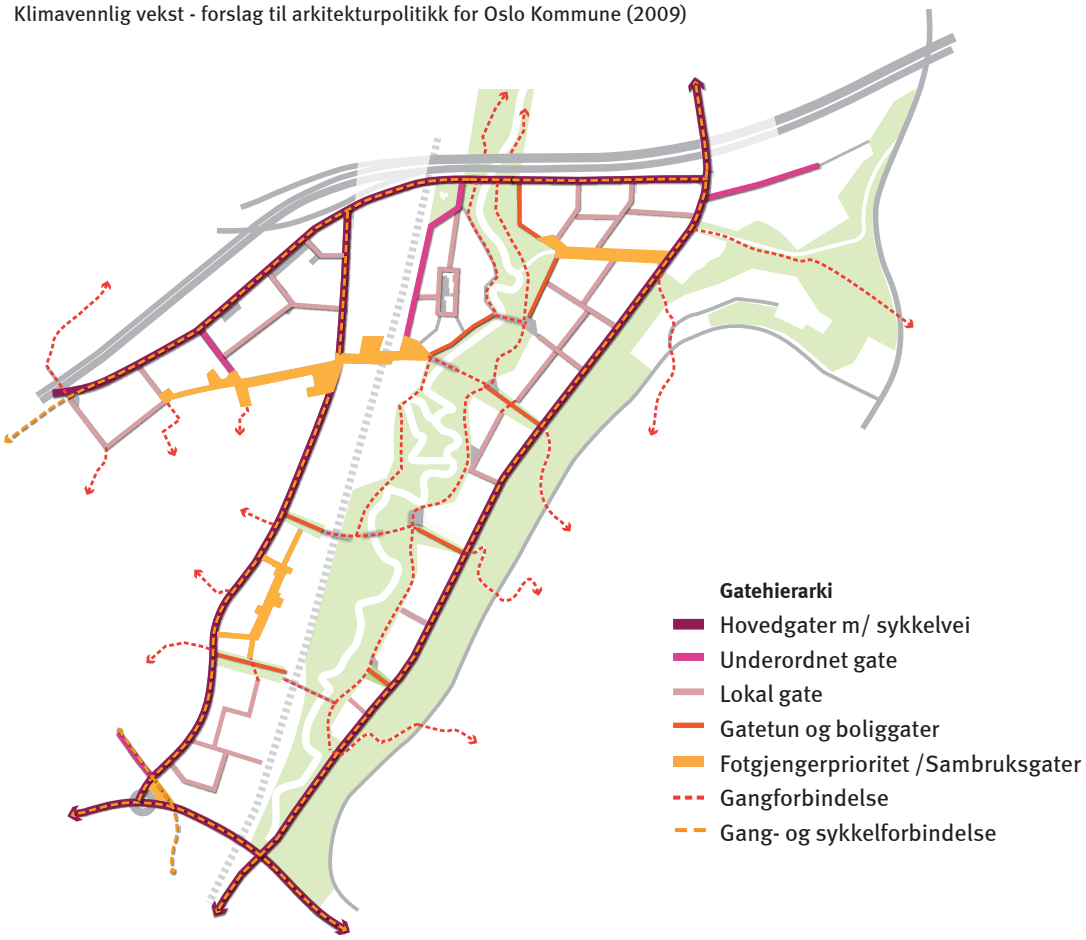
Lokal plass
De mindre og uformelle plassene inn i mellom. De kan være utformet som felles uteområder i forbindelse med næringsbebyggelse, Leke og oppholdsområder rundt boligprosjeketer og små plasser og rom langs med turstier.

3.5 GATEROM

For møter og reise

I Oslo må det være et mål at det skal bli enklere å reise kollektivt, og at byen tilrettelegges med svært god fremkommelighet for gående og syklende.

Klimavennlig vekst - forslag til arkitekturpolitikk for Oslo Kommune (2009)



3.5.1 DEN NYE VEVEN

Veisystemet på Breivoll bør i hovedsak beholdes som det er i dag, men med en fortetting vil også veienes karakter endres. Hvor den nå er forbehold kjøretøy, vil fotgjengere og syklister få større prioritet. Hovedveistrukturen vil fortsatt ha som oppgave å ta unna trafikk, men den må også gi bedre mulighet for gang- og sykkeltrafikk langs med og på tvers av veiene. Gangnettverket og tilkoblingspunktene til naboområdene utvikles og flere kommer til slik at tilgangen fra knutepunktet til lokalmiljøet bedres.

3.5.2 GATEN SOM OPPHOLDSROM

Gatene er ikke bare et sted for transport, men også et viktig byrom. De sentrale gatepartier bør utformes slik at de gir mulighet også for opphold og i enkelte tilfeller også likestille eller gi prioritet til fotgjengere. Bruk av Shared space, eller homezones i boligområder er utprøvde muligheter for å få til store og gode arenaer for byliv uten at bilen nødvendigvis forsvinner helt.

Hovedgater
Smalvollveien, Ole Deviksvei og Strømsveien/Breivollveien danner hovednettverket av gater. Dette er hovedveiene ut av og gjennom området. De er bygget som trafikksikre veier med mulighet for egne sykkel- og gangfelt.

Lokal gater
De mindre veiene som danner det finmaskede nettverket. Veier med mindre trafikk, hvor separering av de forskjellige trafikanter ikke trenger være like tydelig, men hvor kjøretøy har sine prioriterte deler.

Fotgjengerprioritet
Gater hvor folkelivet ikke hindres av trafikken. Sambruksgater introduseres f.eks. flere steder i Europa og er gaterom hvor det ikke gjøres skille på hvor bil eller forgjengertrafikk skal være.

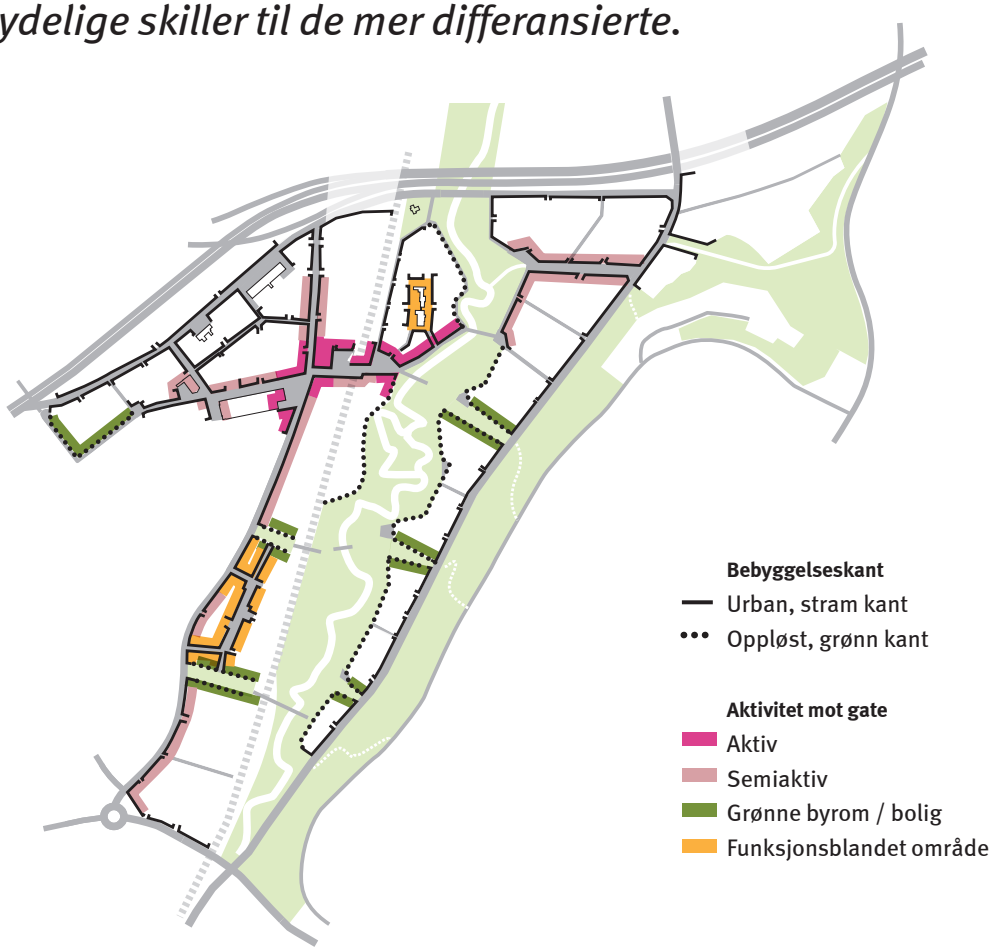
Gatetun og boliggater
Inne i områder med bolig, vil det være nødvendig med tilgang med kjøretøy helt inn til døren. Tilsvarende 'gatetun', hvor det er gaterommets mulighet som et oppholdsted for lek og dagligdagse gjøremål som for forrang, mens bilen kun sporadisk opptar rommet.

Rekreative ruter/
Gang- sykkelforbindelse
Gode gang- og sykkelveier i alle utførelser. Fra de velplanlagte og bearbeidede hovedsykkelveiene til små stikk og stier. Mangfoldet må være stort for å skape en god mobilitet.

3.6 KANTEN

Overgangen mellom byrom og bygg

Det er aktiviteten langs ytterkantene av torg og gater som avgjør hvilket liv de fylles med. Kantsonene omhandler grensesnittet mellom det offentlige og private. Fra klare, tydelige skiller til de mer differansierte.

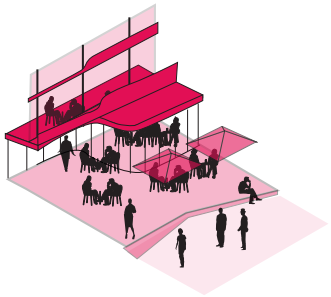


3.6.1 AKTIVE FASADER GIR AKTIVE ROM

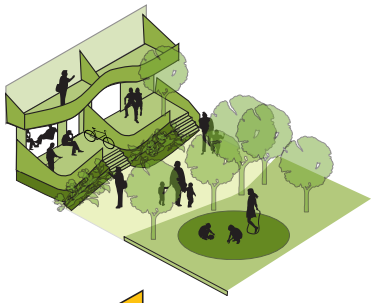
Det er aktiviteten langs ytterkantene av torg og gater som avgjør hvilket liv de fylles med. De offentlige rommene defineres av bygningene, som gir torgene og gaterommene form, og de aktiviteter som legges mot disse. For å unngå store, utflytende og golde plasser må bygningene rundt aktivt ramme inn, definere og gi rett skala til rommene. Gater som skal være fylt med aktivitet må ha virksomheter ut mot gateplan som gir denne aktiviteten.
I gaten bak Fretex, Hanken er det allerede stor variasjon i virksomheter, med varierte bygninger som definerer gaterommet, torget ved stasjonsplassen og Rodeløkken maskinverksted er nå utflytende, og bør strammes opp. Casper Stormsvei har både et definert gateløp, og flere spennende romligheter.

36.2 UT MOT ALNAS NATUR

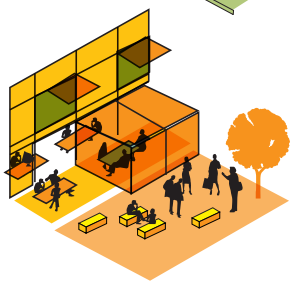
Mens de urbane områder må gis en stram og definert kant, må kanten ut mot grøntområdene løses opp. Tilbaketrukkede bygninger og halv-private områder mellom bygg og offentlige rom kan bidra til dette. Parklandskapet kan tas inn i bebyggelsen og bryte ned harde kanter og linjer.



Aktive/semiaktive kantsoner
De sentrale og mest bymessige områdene hovedsaklig rundt de største offentlige rommene. Åpne og inviterende fasader, uteservering og salg ut i de offentlige rom. Med tydelige bestemmelser og retningslinjer for bruk av private elementer i det offentlige rom.



Bolig/grønne kantsoner
Rundt boliger og ned mot Alna eller andre grøntområder. Differensiert skille mellom offentlig og privat, med flere nabolagssoner/gatetun, forhager og lekeområder.



Funksjonsblandede kantsoner
Kantsone hvor ulike virksomheter bruker de offentlige og halv-offentlige rommene aktivt. Lette, mobile møbler gir mulighet til stadig endret gatebilde.
Offentlige rom kan midlertidig privatiseres og vice versa private rom gjøres offentlig tilgjengelige.

Arbeidskantsoner
De resterende kantsoner i nærings- og kontorområder. Kantsone som legger til rette for arbeidsrelaterte aktiviteter som lunsj, korte pauser og møteaktivitet.
Tydelig skille offentlig - privat.

Oppløst, grønn kant
Mot grøntområder og parkmessig opparbeidedede områder trappes bygninger ned eller møter landskapet med mindre utspring. Parklandskapet får lov til å trenge inn i bebyggelsen.

Fast urban kant
For å skape gode byrom må kanten være stram og definert. Det er viktig at byrommene ikke blir for store eller utflytende. Mot de viktigste og mest urbane rommene må kantsonene være med på å skape aktivitet i byrommet. Dette kan være gjennom servering eller utadrettede virksomheter.

3.7 VITALE BYGNINGER

Generatorer for bylivet

”Arkitekturarven er en viktig del av vår kulturelle identitet og kan gi trygghet, stabilitet og karakter. Samtidig er arkitekturen i utvikling. Arkitektur kan flytte grenser og gi rammer for de livsformer og samfunn vi ønsker å utvikle.”

Klimavennlig vekst - forslag til arkitekturpolitikk for Oslo Kommune (2009)

3.7.1 EN RESSURS I BYROMMET

Bygningene rommer noen av de største ressursene i et område. De skaper attraksjoner som samler bylivet og aktiviteten inne i bygningene kan spille ut i byrommet rundt. Eldre bygninger kan fylles med nytt innhold og liv. De kan interagere med omgivelsene, inspirere til å bli utforsket eller gi mulighet til å utforske omgivelsene gjennom å tilby utsikt eller tilgang til å se det som kanskje er skjult fra gateplan. De kan bære på historier om hva som engang var, eller være pilotprosjekter som viser hva som kan komme. De kan være aktive ressurser i området, rense luften og produsere energi og de kan fylles med midlertidige aktiviteter som tester ut nye muligheter, ny bruk eller skaper nye attraksjoner.

De vitale bygningene, bygningene som er med på å gi noe til området må også få en vital plass i det offentlige rom. Liggende inntil de viktigste torg og møtesplasser og langs de travleste gater.

Gjenbruk av bygg

Endring av bruk kan gjøre mye med hvordan området rundt oppfattes. Et verksted og garasje lokale kan bli til en unik og attraktiv kafe. Lagerhaller kan bli aktivitetshus. Eldre industribygninger kan romme nye kulturaktiviteter.

Inside/out

Virksomhetenes aktivitet trenger ikke være skjult inne i bygningskroppen. Aktiviteten kan få ta del i det offentlige rom og gatelivet kan trekkes inn i bygningen.

Lekende

Arkitektur trenger ikke være alvorlig. En bygning kan være utfordrende, inspirerende og oppfordre til å oppleves på nye og uvante måter. Ikke minst kan bygningen være et lekestativ i seg selv.

Midlertidig bruk

Ikke alle investeringer kan gjøres når en ønsker. Men midlertidig aktivitet kan gi signal om hva som kommer, etablere nye beveglesemønstre før utbyggingen er ferdigstillt og ikke minst brukes til å prøve ut nye ideer uten å gjøre tunge investeringer.

Aktive bygninger og +hus

I et klimaperspektiv er det viktig at bygningene yter mer. De kan være mer ressurseffektiviserende, men også aktivt produsere energi og varme. De kan rense luften, bryte ned smog og filtrere regnvann. Bruk av integrert vegetasjon kan bidra til å kjøle ned luften eller områdene rundt.

3.8 OVERVANN

Alna som en del av byrommet

Gjennom smarte overvannsløsninger flettes Alna inn i byen, overvannet fordrøyes, infiltreres og beriker de offentlige rom, mens sammenhengen med Alna og sidebekkene styrkes.

3.8.1 VANNET I BYEN

Regnvann er en utfordring i den tette byen. Store nedbørsmengder kan skape lokale flommer og setter stort press på den tekniske infrastrukturen. Vannet er samtidig en kvalitet som gjør byrommene unike og tiltrekker seg barn og unge såvel som eldre. Byrommene som klarer å gi vannet en attraktiv, spennende og god form er ofte de mest besøkte og best likte.

3.8.2 ÅPEN OVERVANNSHÅNDTERING

Overvann skal hovedsaklig skje på egen tomt gjennom infiltrasjon. Bruk av grønn arealfaktor (GAF) vil være et virkemiddel for å sikre at overvann håndteres på egen grunn. Regnvann kan samles i åpne overvannsløsninger som grønne tak, regnbed og 'swales'(vegeterte grøfter) som fordrøyer vannet. De åpne overvannsløsningene kan på varme dager virke kjølende og hindre "varmeøy" effekten som byer med tette, harde flater er utsatt for. Overvannsløsningene kan utformes som biofiltre som renser og filtrere vannet, og utformet med rik vegetasjon kan de være viktige bidrag til biologisk mangfold.

Alna og sidebekkene
Trosterudbekken åpnes gjennom byområdet i nord-øst og blir en naturlig del av bymiljøet.

Infiltrasjonssoner
Regnvann som samles i åpne overvannsløsninger kan fordrøyes og infiltreres før det føres videre ut i elv eller avløp. Infiltrasjonssonene tar toppene i nedbør, og kan utformes som grønne tak, vegeterte grøfter(Bioswale), temporære dammer eller regnbed. Alle disse kan også utformes som biofilter, som renser vannet før det slippes videre i bekk eller elv.

Regnbed
Regnbed samler overflatevann fra torg, plasser og gater og renser og infiltrerer dette. De kan beplantes som frodige oaser i byen og være visuelle skjermer for trafikk. Kanskje også små spennende labyrinter langs med fortauet.

Vannelementer
Vann er lyd, og vann er lys, det forsterker lukter og svalner temperaturen. Bruk av vann som et stemningselement eller til lek kan være med på å skape spennende rom og plasser som både ser og høres unike ut.

Erosjonssoner
I bratt terreng vil overflatevann gi erosjon. Det er viktig at vannet håndteres godt i disse områdene, og tiltak utformes slik at de tåler eventuell erosjon. Vannet kan samtidig renne gjennom flotte anlegg, med små fall, trapper og lignende.

3.9 AKTIVITET

Rom for bevegelse

En aktiv bruk av friområder, plasser og parker, med mulighet for fysisk utfoldelse for alle aldersgrupper

3.5.1 OFFENTLIGE ROM MED AKTIVITET
De offentlige rommene tjener ikke bare for ferdsel eller rekreasjon, men er også viktige arenaer for treningsaktivitet. Folkehelse er et tema som i den senere tid har blitt viktig i planlegging. Mye av bevegelsesaktiviteten og trening foregår innefor den organiserte sfæren, eller treningsstudioer, men de offentlige rom må også gi mulighet for denne type aktivitet. Bevegelse og bruk av kroppen må fremmes på så mange måter som mulig, enten som sportsaktiviteter som sykling og løping eller ungdomsaktiviteter som skating, basket eller parkour. Også andre aktiviteter som dyrking i parsellhager, pardans og lek bør kunne gis plass i de offentlige rom.

3.5.2 SAMBRUKS AV IDRETTSHALLER
Både den organiserte og den egenorganiserte aktiviteten kan ha bruk av innendørs haller. Disse kan gis form som Holmbladsgade Sport Center i København av Dorte Mandrup Ark, med et mangfold av ulike aktiviteter. Bruk av hallene bør koordineres mellom skole, idrettslag og annen organisert aktivitet slik at de brukes gjennom hele dagen.

Eksperimentarium
Mulighet for utforskning og lek. Ulike stasjoner for utforskning kan bindes sammen med elementer som øver balanse, motorikk etc. Samtidig mulighet til å utforske variert natur med alle endringer gjennom årstidene. Kryssing av, eller langs Alna på flåter, balansere over våte områder. Mulighet til å komme nærme vannet.

Langs Alna
Turveiene langs Alna kan sammen fungere som rundløyper for jogging og løp. Langs Disse stiene kan det plasseres robuste apparater for sirkeltrening eller styrketrening, i organiserte grupper eller egenorganisert. Ulike løyper og treningsopplegg kan skiltes.

Lokale plasser og grønne lommer
Plassene utenfor stasjonsområdet kan programmeres med ulike former for aktivitet. Det samme gjelder de grønne lommene langs Alna. Aktiviteter her bør spenne over et vidt felt og kan være alt fra: basket, skating, sandvolleyball, fotball i binger og skøyter vinterstid til kolonihager og dans.

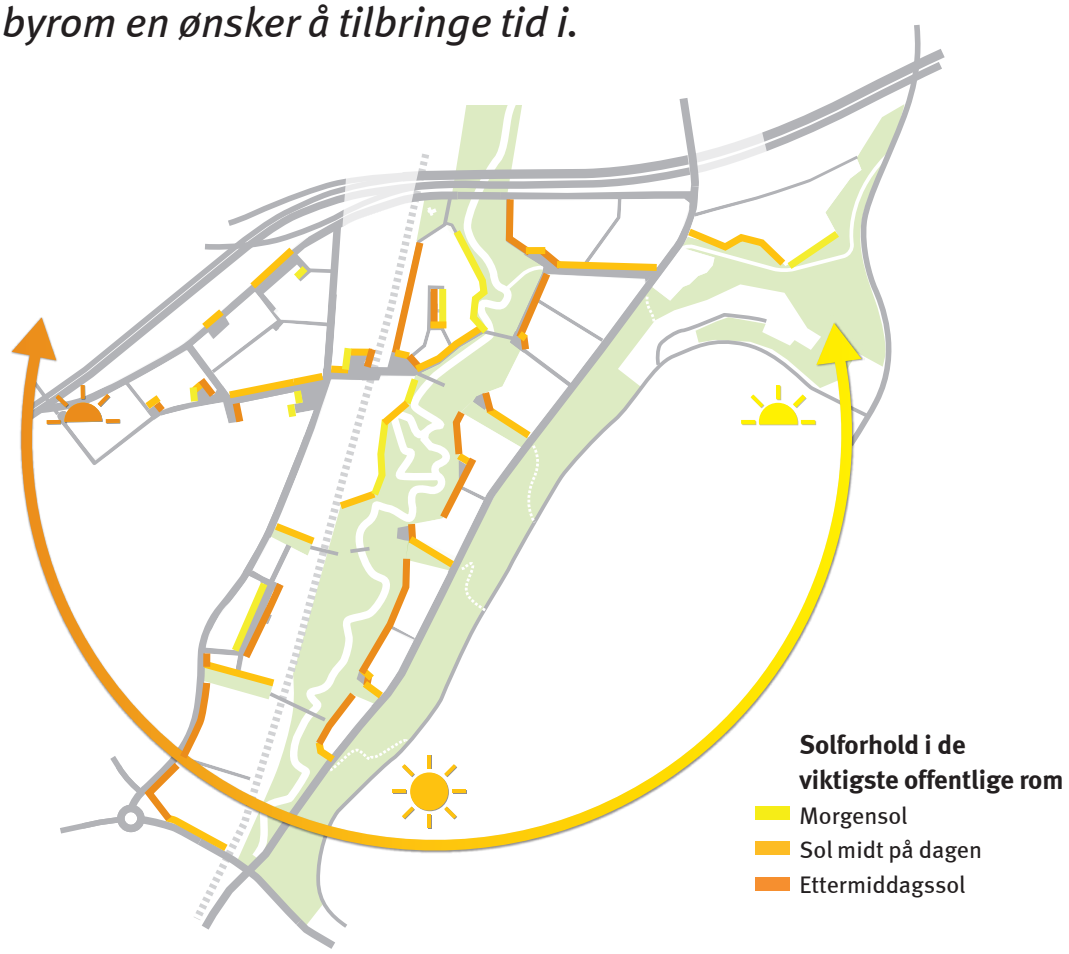
I skogen / Tveitaskrenten
Skråningen opp mot Tveita består av variert løvskog. Deler av området har naturverdier, men kan samtidig tas mer aktivt i bruk. Aktiviteter i skrøningene kan f.eks være en klatrepark, men også ulike former for terrengsykling som BMX, trail etc. kan etableres. Det kan også etableres stier og turveier i området for å etablere sammenhengende løypenett for gåing og jogging.

Organisert idrett
Organisert aktivitet gjennom idrett og lag må også vurderes i området. Behovet for etablering av tilbud for idretten vil avhenge avbefolkningsutvikling. Flerbrukshaller kan gis en offentlig utforming og åpnes for sambruk mellom organisert idrett, skoler og egenorganiserte. Størrelsesbehov og plassering bør ses på i sammenheng med etablering av skoler.

3.10 LOKALKLIMA

Godt å være utendørs

Solen gir liv; også byliv. Gode solfylte plasser, skjermet for vind og trekk gjør Breivolls gater og torg til steder en ikke bare skynder seg gjennom, men levende og attraktive byrom en ønsker å tilbringe tid i.



3.9.1 FÅ MEST UT AV SOLEN

Solen er et av de viktigste parametere for å gjøre et byrom godt å være i. Både forurensing og støy kan aksepteres så lenge en får varme fra solen.

Bruksformål ut mot solfylte torg og gater bør være publikumsrettede og innby til opphold. For å skape disse solfylte rommene må en også se på høyder på omkringliggende bygninger og hindre at det som kunne blitt gode, solfylte og attraktive byrom forringes ved å legges i skygge hele eller store deler av dagen. Solens bevegelse over himmelen kan gi en ekstra dimensjon ved at plasser og torg gis solinnstråling til ulike tider av døgnet. Rundt det samme torget kan en kaffebar tilby morgensol, et lunsjsted tilby sol midt på dagen og en sittegruppe med benker tilby aftensol. Slik vil det alltid være et grunlag for opphold rundt det samme torget til flere tider av døgnet.

3.9.2 VERNE MOT VIND, KULDE OG STØY

I tillegg til å utnytte solen, må en også beskytte mot de elementer som kan gjøre stedet utrivelig. Kulde, vind, støy og forurensing er noen av disse.

Kald vind kommer hovedsaklig fra nordøst

i dalen, og følger dalbunnen ut mot sjøen. Bygingene ut mot E6 er de første i planområdet som møter denne vinden og de kan utformes slik at de verner områdene innenfor.
Stagnert luft i dalen siver nedover hvor landskapet er lavest og danner kaldluftsdrag. Torg og steder for opphold kan skjermes for dette også gjennom bygningenes utforming.
I tillegg kan bygninger med funksjoner som ikke er støysensitive kan legges mot vei og jernbane og bygges i høyden slik at de lager gode støyskjermer for områdene bak.
Samtidig som høye bygninger kan gi ly, kan de også påvirke luftstrømninger negativt, skape venturi effekter og presse vind ned mot bakkeplan. Det er viktig at høyder avbalanseres mot dette.

3.9.3 RENSE FORURENSNING

I en dalbunn, som Breivoll ligger i kan en ofte oppleve stagnert luft, eller inversjonslag. Med stagnert luft følger også luftforurensing. Det er viktig at fremtidig bebyggelse ikke hindrer kaldluften å sige nedover langs Alna og dalbunnen og en må åpne opp i bebyggelsen slik at luften kan sirkulere.
Mens det fortsatt trengs mer arbeid på dette feltet for å forstå effekten av tiltak, er det tydelig at bruken av vegetasjon kan være viktig for luftkvaliteten i hele området.
Det er viktig at disse områdene beholder sin rike og frodige vegetasjon, slik at den kan rense luften, absorbere mikropartikler og redusere lydforurensing.

4. DE PRIORITERTE OFFENTLIGE ROM

4.1. PRINSIPP OM KOSTNADSFORDELING

Utbygging i området må i nødvendig grad forankres i rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler i tråd med pkt 2.4 i bystyrets vedtak til Kommuneplan 2008 om hovedprinsipp for kostnadsfordeling:

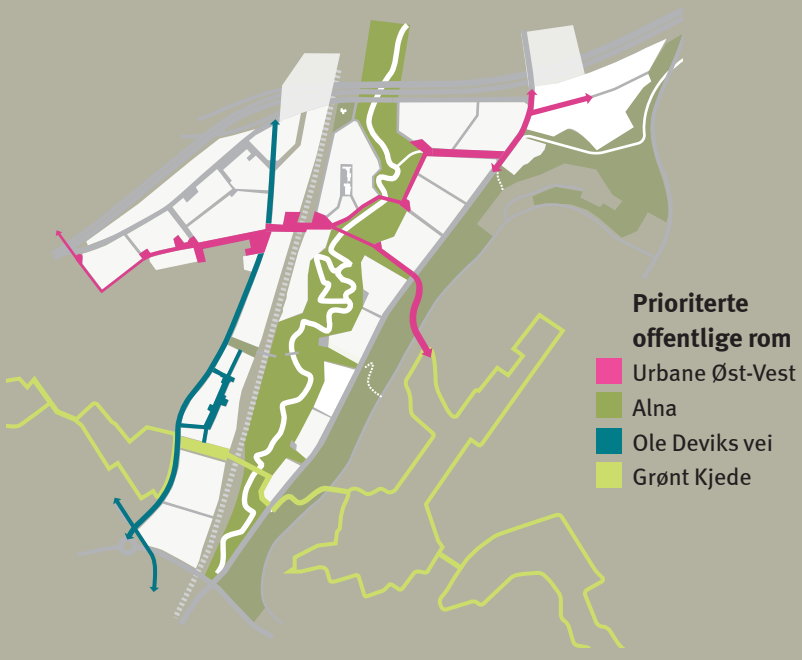
"Utbyggerne innenfor et utbyggingsområde skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur."

Utviklingen av Breivoll vil kreve store investeringer, blant annet ved å etablere nye kollektivtraséer, forbedre muligheten til å krysse E6, underganger og broer over jernbane og etablering av stasjon/ kollektivknutepunkt. Området er stort, og det må avklares hvordan kostnader ved tiltakene skal fordeles over de enkelte delprosjektene i området. Tilsvarende prosess ble gjennomført ved utbygging av Ensjø. På Breivoll kan det være aktuelt å delvis ha en lik modell som på Ensjø, men da med fokus på de prioriterte offentlige rom. Det må samtidig legges til grunn at rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler kan omhandle andre lokale tiltak som ikke inngår blant de prioriterte rom.

4.1.1 PRIORITERTE OFFENTLIGE ROM

De offentlige rom, gater, torg og parker er ikke isolerte enkeltelementer, men utgjør sammen sammenhengende områder. Når Breivoll skal transformeres er det viktig at opparbeidingen av de offentlige rom ikke gjennomføres stykkevis, men målrettet og fokusert mot å skape en ny, tydelig struktur. Investeringene som gjøres med tverrforbindelser gjennom hele området,

langs Ole Deviks vei og i grøntområdene rundt Alna vil danne en tydelig ramme rundt utviklingen av området. De viktigste ambisjonene i planen vil kunne realiseres gjennom disse. Dette vil være de prioriterte offentlige rom hvor også standard defineres.
For å oppnå helhet og for at investeringene skal 'hjelpe' hverandre kan en se på en modell hvor disse investeringene er "pakker" for delområder/strøk. Disse er vist i figuren til høyre.
Hvert strøk er presentert på de neste sidene med nøkkelprosjekt som enten er viktige for å realisere ambisjonene i planen eller vil sikre en sammenheng i de prioriterte rommene.
Standard og størrelser for de ulike prioriterte tiltak presenteres i kap. 4.6 og vedlagt kart.



4.2 BYSTRØKET

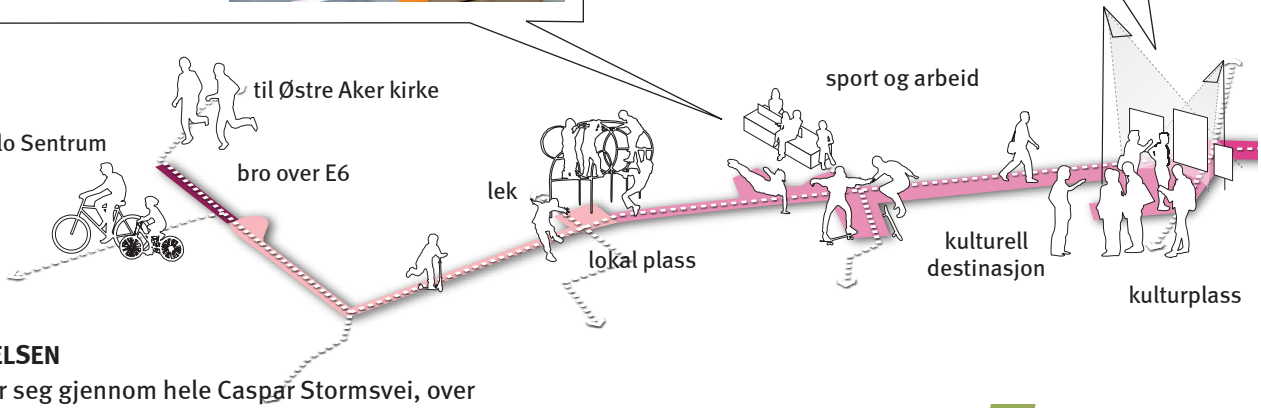
Den øst-vestre akse er det bymessige hovedgrepet som binder sammen de to sider av Alna. Aksen dannes av gode trygge plasser med blandede funksjoner og boliger på viktige punkter. Et hovedsakelig urbant strøk med aktive fasader, høy utnyttelse i bebyggelsen og mye liv.

KULTURPLASSEN

I tilknytning til Rodeløkken maskinverksted. En plass stor nok for arrangementer og utendørskonserter. Må programmeres så den også brukes på hverdager.

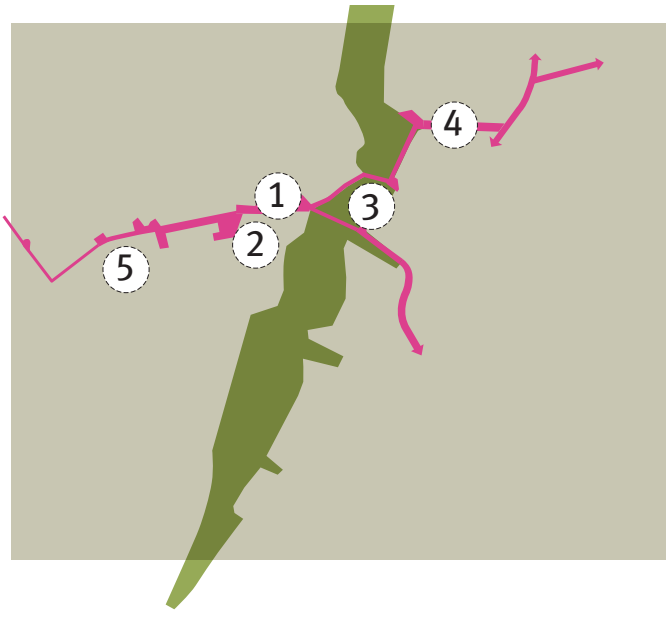
SPORT OG ARBEID

En mangfoldig og røft utformet plass. Et sted for lunsj for lokalt arbeidsliv og for sport og aktivitet på kveldstid. Møblert med fleksible møbler og med mulighet for aktiv brukerpåvirkning.



4.2.1 OPPLEVELSEN

Aksen strekker seg gjennom hele Caspar Stormsvei, over stasjonsområdet med de største torg og møteplassene og deler seg i to. En langs og over Alna, opp langs en nyåpnet Trosterudbekk. Den andre direkte over Alna og gjennom et blandet bolig- og næringsområde langs Smalvollveien før den ender opp ved Tveita. Aksen er det samlende strøket, som gjør stasjons- og de sentrale torgområdene tilgjengelige fra hele området rundt. Den favner både de tette urbane situasjonene sentralt og de roligere arbeids- og boligsituasjonene ved endene. Langs med strøket finnes alt fra de store, formelle offentlige rom rundt stasjonen til mindre lokale plasser, både for sport og fritidsaktiviteter, grøntområder, næringsstrøk og bolignære områder.



4.2.2 PRIORITERTE PROSJEKTER

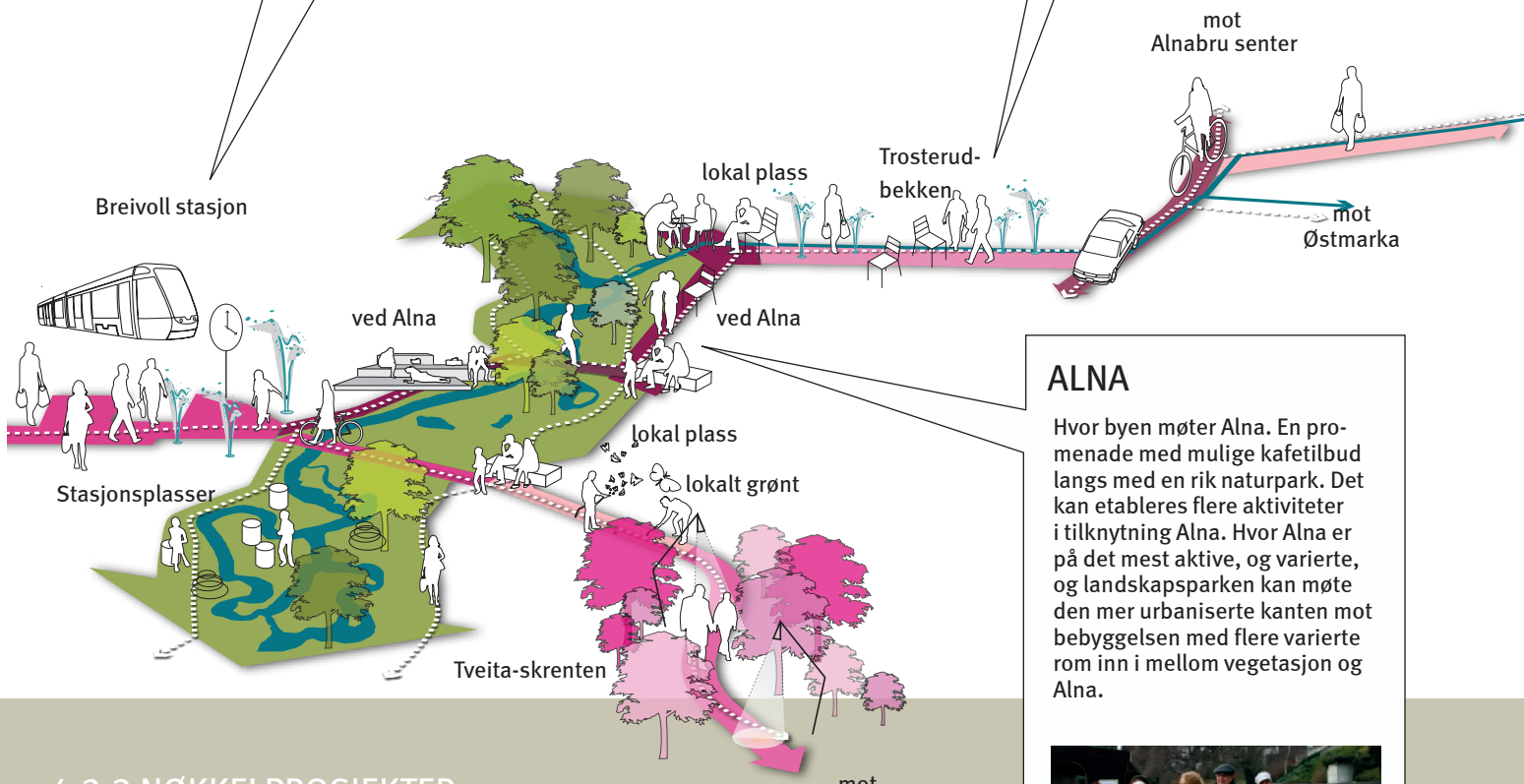
Det viktigste prosjektet er en undergang under jernbanen. Denne vil kunne skape nye muligheter i området og vil bryte den største barrieren; Hovedbanen og godsspor ut fra Alnabruterminalen. Kryssingene av Alna og åpning av Trosterudbekken er andre viktige prosjekt.

STASJONSPLASSENE

På hver side av jernbanesporet, mot Ole Deviks vei og mot Alna. Dette er det mest sentrale offentlige rommet i Breivoll, med mye aktivitet, både gjennomgangstrafikk, opphold på plassen og aktivitet langs fasadene. Det er gode sol og vindforhold på begge plassene.

TROSTERUDBEKKEN

Gjenåpning av Trosterudbekken i en bymessig situasjon. Gaten vil ha fotgjengerprioritet, og møbleres så den gir mulighet for lengre opphold. Trosterudbekken vil ha flere fall ned mot Alna. Dette kan skape spennende situasjoner.



ALNA

Hvor byen møter Alna. En promenade med mulige kafetilbud langs med en rik naturpark. Det kan etableres flere aktiviteter i tilknytning Alna. Hvor Alna er på det mest aktive, og varierte, og landskapsparken kan møte den mer urbaniserte kanten mot bebyggelsen med flere varierte rom inn i mellom vegetasjon og Alna.

4.2.3 NØKKELPROSJEKTER

1. Undergang under jernbane. Kan gjøres som midlertidig prosjekt først, for å gi mulighet til å enkelt komme til Alna.
2. Kulturplassen. Utvikles sammen med Rodeløkken til en livlig plass mellom bygning og Ole Deviks vei.
3. Kryssing av Alna.
4. Åpning av Trosterudbekken fra Smalvollveien og mot Alna. Bekk åpnes som del av urbant løp.
5. Stikkveier opp til Fjellhus. I enden av Caspar Storms vei og bak Rodeløkken Maskinverksted

4.3 MEANDERPARKEN

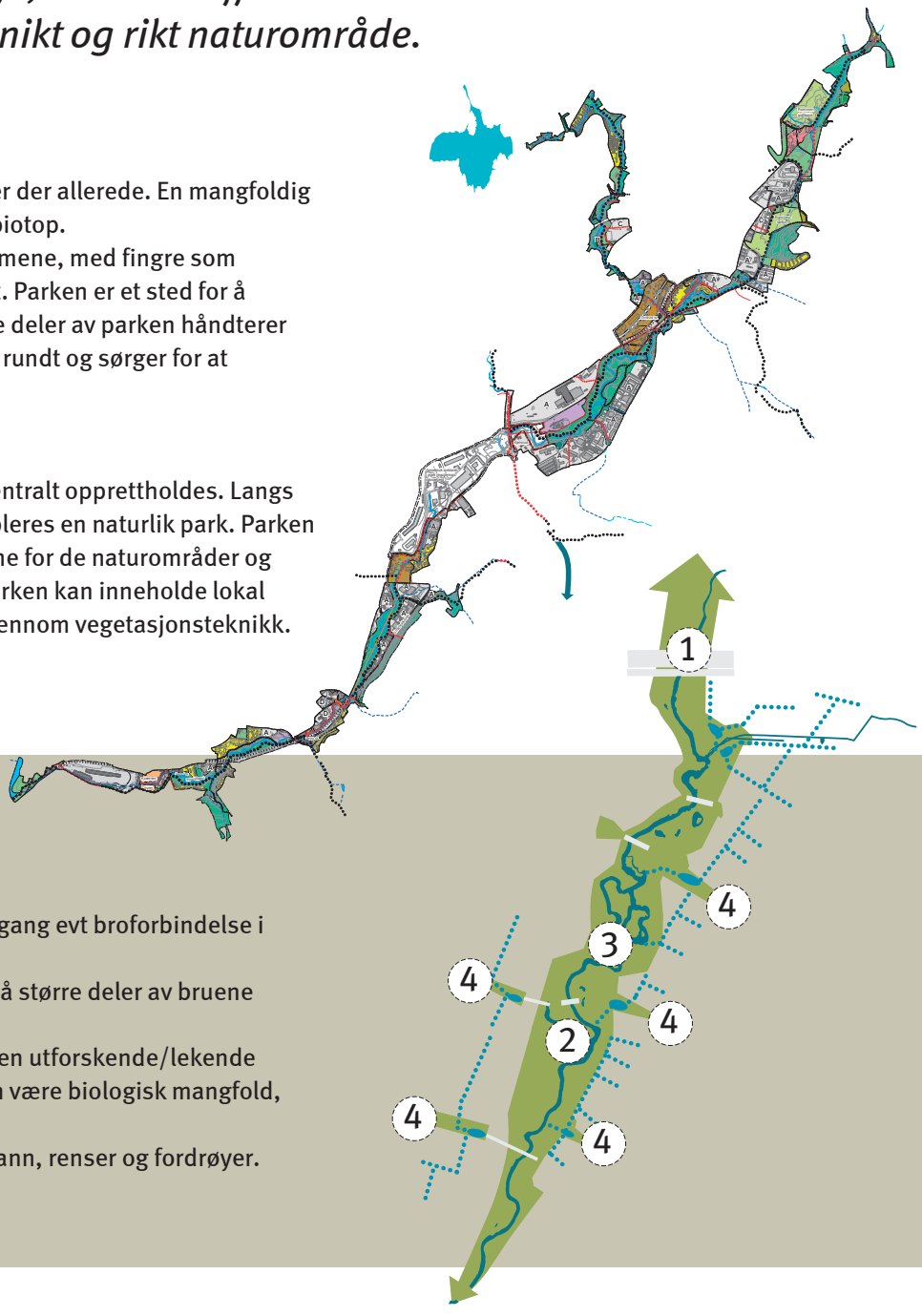
Kroksjøer, meandrerende elveparti, strandsumpvegetsajon og gråor-heggeskog. Landskapstyper som ikke forbindes med byer. Meanderparken er det strukturerende element i Breivoll med Alna som det naturlige fokuspunkt. Kantsonene er også viktige, som en buffer mellom den urbane bystruktur og et unikt og rikt naturområde.

4.3.1 OPPLEVELSEN

Et byrom som bygger på kvaliteter som er der allerede. En mangfoldig naturlik park, utformet som en naturlig biotop.
Dette er en park som er vevd inn i byrommene, med fingre som sprer seg inn mellom bebyggelsen rundt. Parken er et sted for å leke, arbeide, trene og meditere. De ytre deler av parken håndterer overflatevann fra byutviklingsområdene rundt og sørger for at forurensing ikke ledes direkte ut i Alna.

4.3.2 PRIORITERTE PROSJEKTER

De viktige og vernede naturområdene sentralt opprettholdes. Langs ytterkantene - ut mot bebyggelsen - etableres en naturlik park. Parken fungerer dermed som en viktig buffersone for de naturområder og biotoper som krever mer beskyttelse. Parken kan inneholde lokal overvannshåndtering og vannrensing gjennom vegetasjonsteknikk.



4.3.3 NØKKELPROSJEKTER

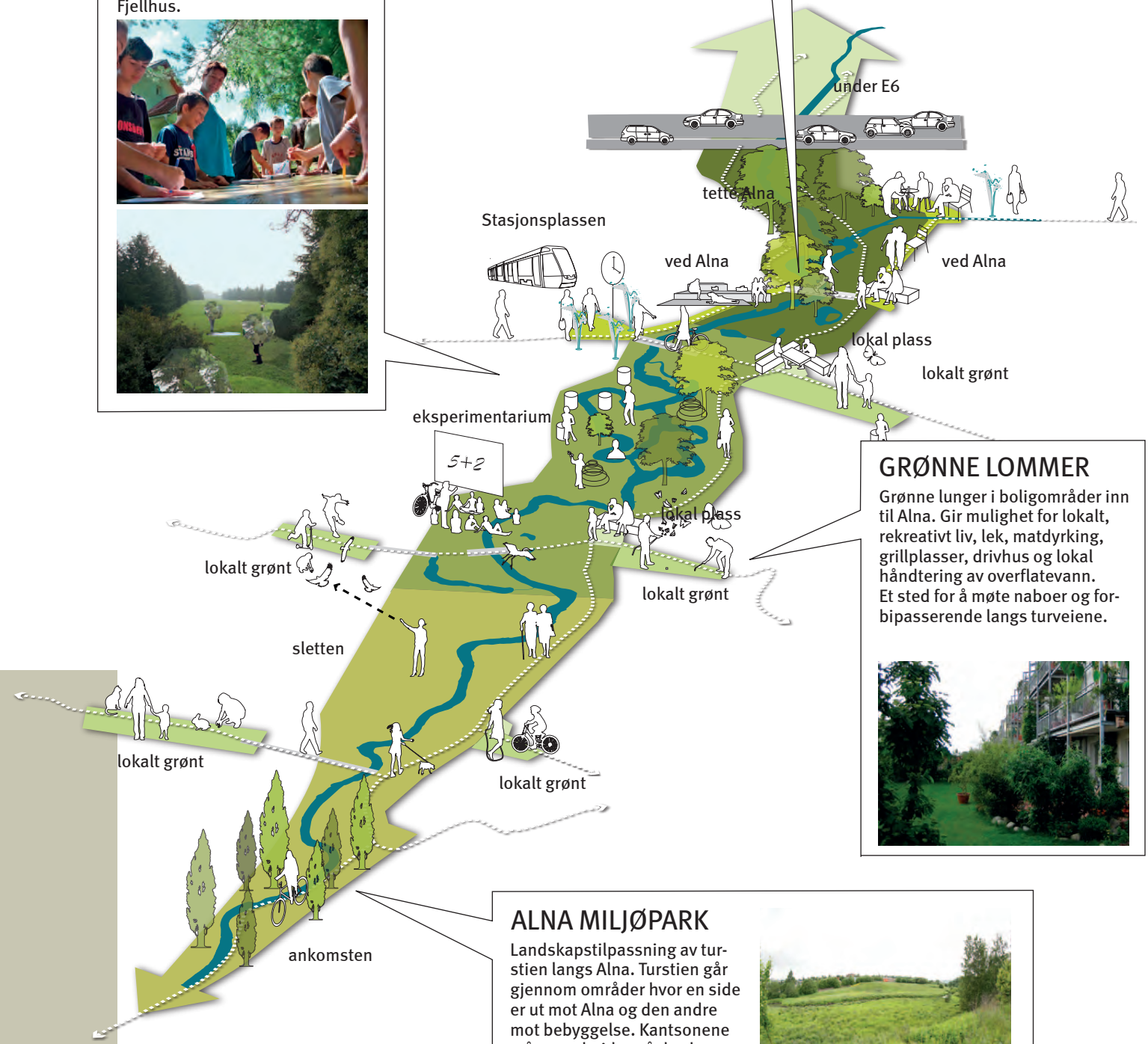
1. Kryssing av E6 langs Alna. Som undergang evt broforbindelse i sammenheng med grøntdraget
2. Bruer over Alna. I våtmarksområdet må større deler av bruene konstrueres som opphøyde broganger.
3. Utendørs eksperimentarium eller annen utforskende/lekende aktivitet i tilknytning til Alna. Temaer kan være biologisk mangfold, vannrensning, støy og økosystem.
4. Grønne lommer. Håndterer overflatevann, renser og fordrøyer.

TETTE ALNA

Der hegg-/oreskogen er tett dannes en våtskogspark med lette brokonstruksjoner over de fuktigste områdene. Parken har flere sittemuligheter, både for rekreasjon og arbeid. Et sted med unike byrom tett på våtmarksområder. Inspirasjon kan kanskje trekkes fra japanske hager?

EKSPERIMENTARIUM

En ny attraksjon på Breivoll, et utendørs senter for hele Oslo. Utforsknings- og læringsstasjoner for lek er plassert i landskapet rundt Alna. Satelitter kan plasseres lengre ute i området, på Tveita og Fjellhus.



GRØNNE LOMMER

Grønne lunger i boligområder inn til Alna. Gir mulighet for lokalt, rekreativt liv, lek, matdyrking, grillplasser, drivhus og lokal håndtering av overflatevann.
Et sted for å møte naboer og forbipasserende langs turveiene.

ALNA MILJØPARK

Landskapstilpassning av turstien langs Alna. Turstien går gjennom områder hvor en side er ut mot Alna og den andre mot bebyggelse. Kantsonene må opparbeides så de skaper en landskapskant mellom bebyggelse og Meanderparken.

4.4 HOVEDGATEN

Ole Deviks vei skal være en gate for alle. Den nye hovedgaten binder sammen de forskjellige miljøene langs med gaten og gir samtidig mulighet for å trygt krysse den på strategiske punkter.

4.4.1 OPPLEVELSEN - EN VEI FOR ALLE

Ole Deviks vei vil bli den sentrale transportåren for alt fra bil og buss til sykkel og gangtrafikk. Gaten vil være en trafikkert gate med fortsatt gjennomkjøringstrafikk, men også en gate som binder sammen de ulike byrom; fra Youngslunden i syd til Stasjonstorget i nord. Selv om deler av gaten på deler av strekningen vil ha en landskapskant opp til Fjellhus og Teisen, vil den alltid ha en hardere, mer bymessig side.

4.4.2 PRIORITERTE PROSJEKTER

Ole Deviks vei er allerede en gate med variert trafikk, og det vil være viktig å gjøre den tryggere å krysse og å skape varierte miljøer langs gateløpet. Det må opparbeides trygge krysningspunkter ved viktige gangforbindelser som ved Stasjonstorget og de grønne lungene.

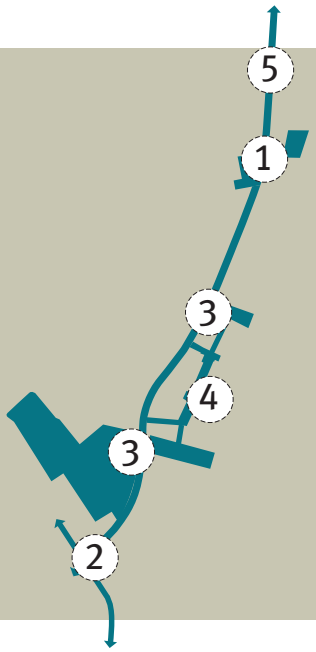
Der hvor gaten krysser den urbane tverrforbindelsen vil det ligge til rette for et rikt byliv i forbindelse med kollektivknutepunktet og funksjoner rundt dette. Lengre sør, langs Hanken og Youngslunden, ligger ikke dette til rette, og det må aktivt tilføres funksjoner som kan skape liv.

Hanken har flotte kvaliteter med et eksisterende lettindustrimiljø som sammen med Fretex sitt hovedkvarter skaper et område med mye karakter. Dette området kan utvikles likt som Den hvide kødby i København, der nye, mer kreative og utadrettede bedrifter flytter inn i eksisterende ombygde bygninger og bidrar til å skape et rikt og mangfoldig miljø.

Med økt tilgjengelighet langs Ole Deviks vei og på tvers fra Tveita og over til Youngslunden, kan Hanken få en sentral plassering i lokalmiljøet.

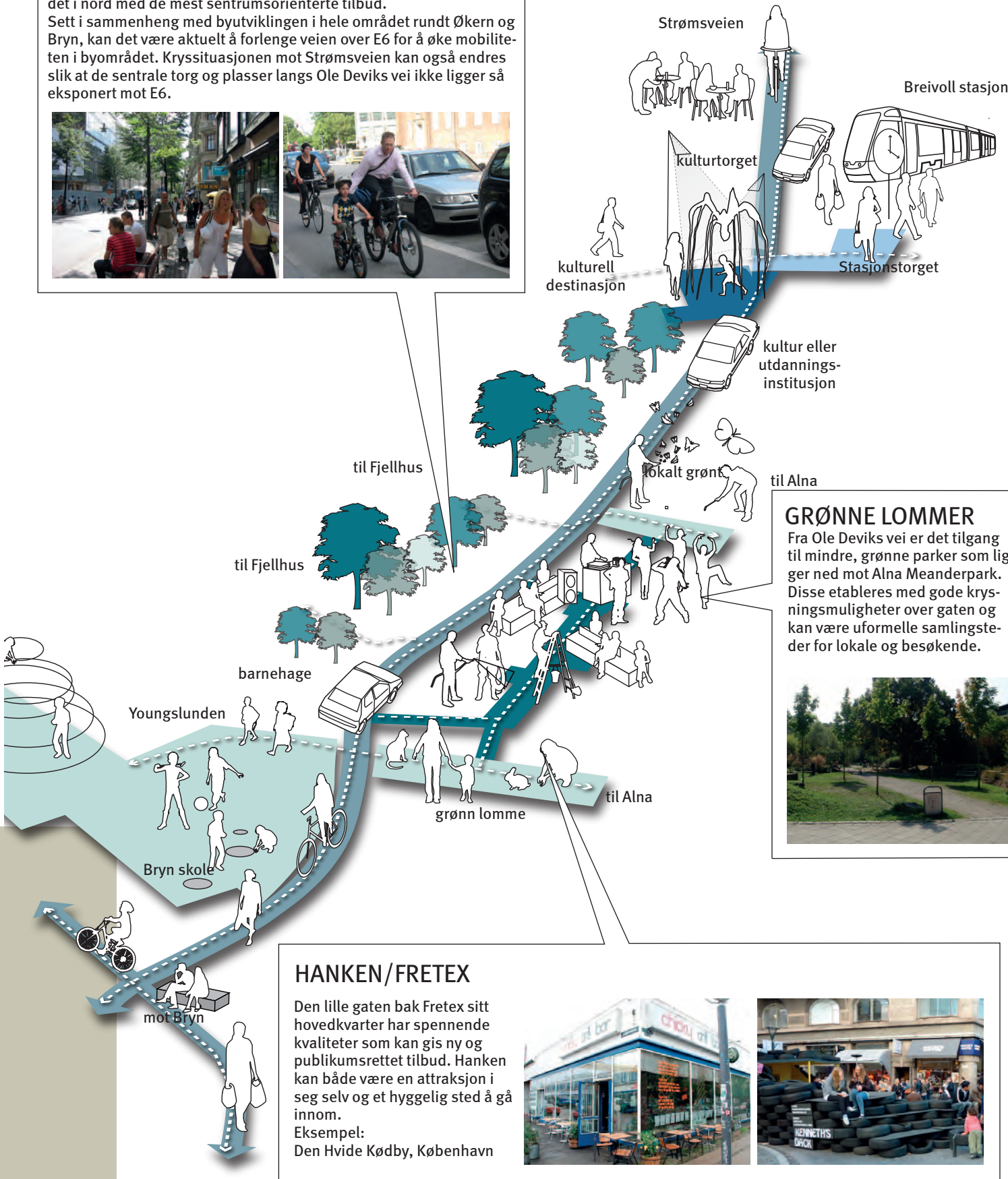
4.4.3 NØKKELPROSJEKTER

1. Fotgjengerovergang ved stasjons og kulturplassen.
2. Plassdannelse Ved krysset Ole Deviks vei, Tvetenveien.
3. Trygge kryssingspunkt over Ole Deviks vei i forbindelse med grønne lommer/ gangforbindelser, med evt. fartsdempende tiltak.
4. Hanken
5. Krysset Strømsveien / Ole Deviks vei utredes sammen med bro/kort lokk over E6, med mulig sammenkobling mellom Ole Deviks vei og Brobekkveien.



OLE DEVIKS VEI

Ole Deviks vei er den trafikale hovedstrengen gjennom Breivoll. Det er en gate som går gjennom flere ulike miljøer, fra Bryn skole i sør, forbi Fretex og Hanken med sitt mangfoldige liv og til stasjonsområdet i nord med de mest sentrumsorienterte tilbud.
Sett i sammenheng med byutviklingen i hele området rundt Økern og Bryn, kan det være aktuelt å forlenge veien over E6 for å øke mobiliteten i byområdet. Kryssituasjonen mot Strømsveien kan også endres slik at de sentrale torg og plasser langs Ole Deviks vei ikke ligger så eksponert mot E6.



GRØNNE LOMMER

Fra Ole Deviks vei er det tilgang til mindre, grønne parker som ligger ned mot Alna Meanderpark. Disse etableres med gode krysningsmuligheter over gaten og kan være uformelle samlingssteder for lokale og besøkende.

HANKEN/FRETEX

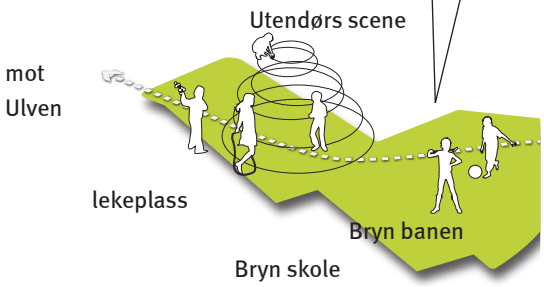
Den lille gaten bak Fretex sitt hovedkvarter har spennende kvaliteter som kan gis ny og publikumsrettet tilbud. Hanken kan både være en attraksjon i seg selv og et hyggelig sted å gå innom.
Eksempel:
Den Hvide Kødby, København

4.5 GRØNT KJEDE

Med en strategisk kryssing av jernbane og Alna kan viktige lokale grøntområder knyttes sammen. Teisenparken, Youngslunden, Alna miljøpark, Tveita gård, og grøntdraget opp mot Trasop og videre til Østmarka. På andre siden kan forlengelsen trekkes til Valle Hovin og videre gjennom Ensjø og Tiedemannsparken ned til Tøyen og Botanisk hage.

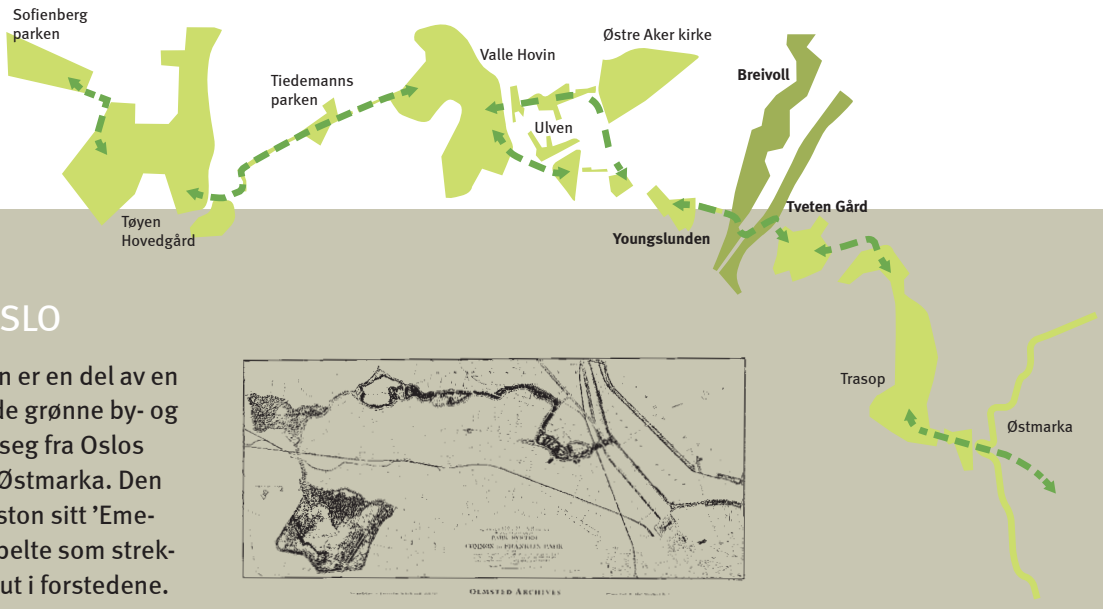
YOUNGSLUNDEN

Parken er opparbeidet og i aktiv bruk, men tilgjengelighet ned mot Ole Deviks vei kan forbedres.



4.5.1 OPPLEVELSEN

De søndre deler av planområdet ligger potensielt tett på eksisterende grøntstruktur ved både Fjellhus/Teisen og Tveita. Disse grøntområdene er med på å danne en grønn forbindelse både ut mot Østmarka, og ned til Hovin, Ensjø og Tøyen. En tverrforbindelse over jernbanespor og Alna i tilknyttning til de eksisterende grønne lommene vil være et viktig ledd både som et stort grep, for flere grønne forbindelser fra indre by og ut i den åpne byen, og for å binde de to eksisterende boligområdene Fjellhus og Tveita sammen.



4.5.2 PÅ TVERS AV OSLO

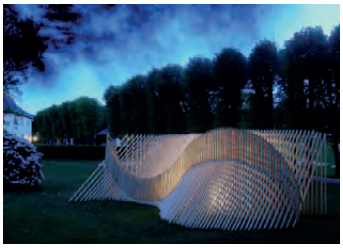
Den grønne tverrforbindelsen er en del av en sekvens av sammenhengende grønne by- og landskapsrom som strekker seg fra Oslos sentrale parker og helt ut til Østmarka. Den kan være en mini-kopi av Boston sitt 'Emerald Necklace'; Et grønt parkbelte som strekker seg fra sentrum og langt ut i forstedene.

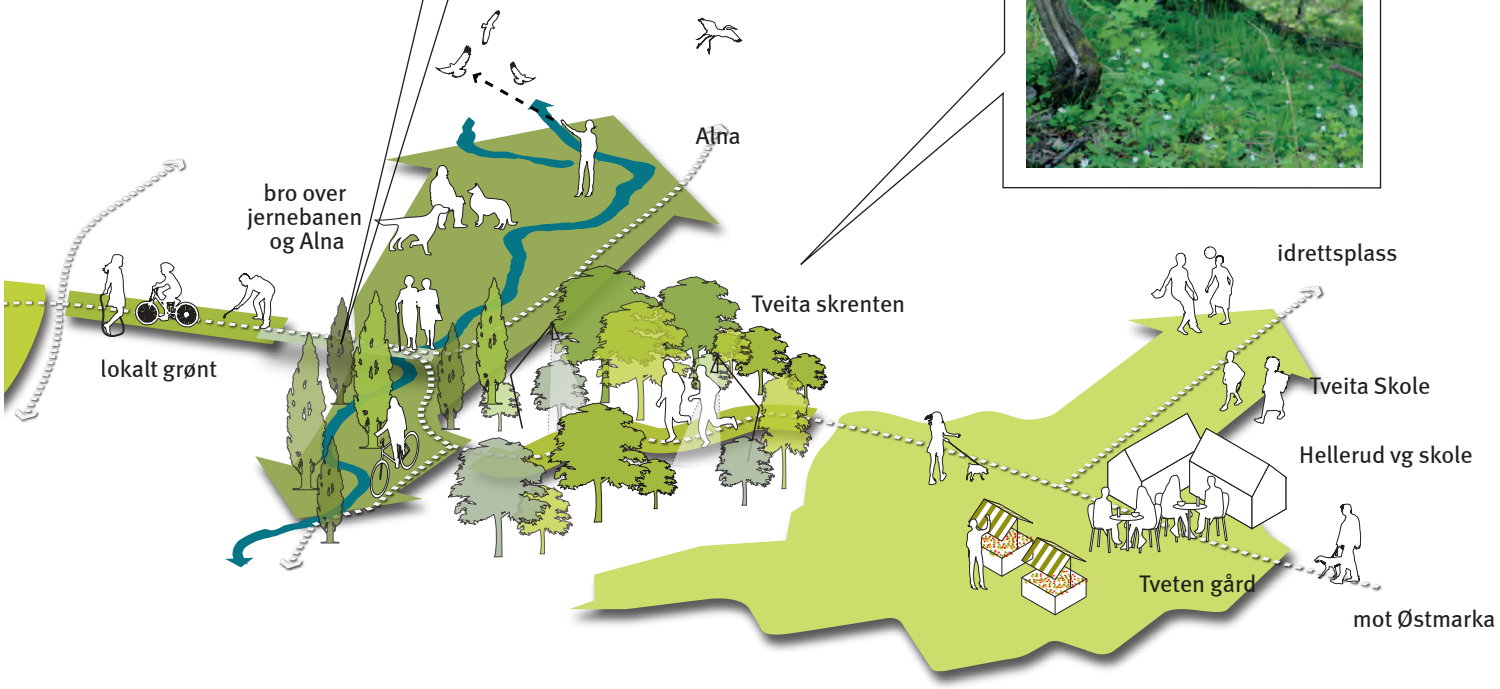
BRO OVER JERNEBANE OG ALNA

For å komme over jernbanen uten å ha for kraftig stigning må broen strekke seg helt fra Ole Deviks vei og over både jernbane og Alna til Smalvollveien. Brobanen tilrettelegges for både syklende og gående. Lignende broer i forhold til brospenn og utforming kan være Nescio-bridge i Amsterdam (Wilkinson Eyre Architects/ARUP) og Tobias Rehbergers Slinky Springs Bridge over Rhinen.

TVEITASKRENTEN

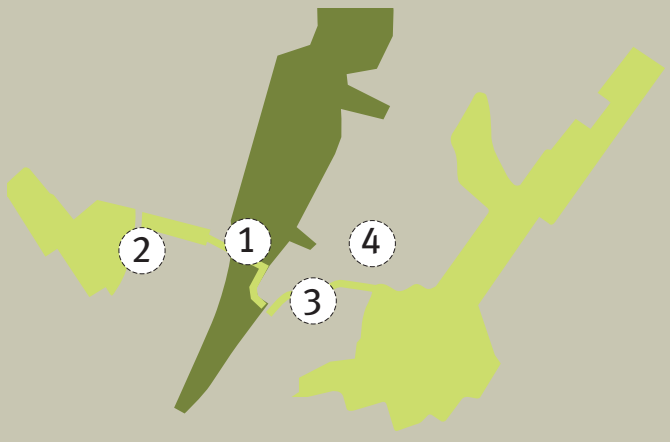
Tveitaskrenten kan beholde mye av sin særegenhet, men stien opp fra Smalvollveien utbedres for å styrke tilgjengeligheten opp til Tveten gård. Skogen kan også brukes som sted for enkle små events. Det er mulighet for å bygge spennende, store klatre-apparater inn i mellom trærne,





4.5.3 NØKKELPROSJEKTER

1. Gang- og sykkelbro over jernbanen og Alna.
2. Youngslunden: Tilgang ned til og over Ole Deviks vei forbedres.
3. Eksisterende gangvei opp til Tveita utbedres og krysning av Smallvollveien gjøres sikrere.
4. Klatrepark for barn og ungdom i skrenten opp til Tveita utredes nærmere.



4.6 KARAKTER OG STANDARD

4.6.1 KARAKTER OG MATERIALBRUK

Breivoll ligger i den tette byens randsone, i et område med mye variert næring og lite opparbeidet offentlig areal. Et utgangspunktet for VPOR er ivaretakelse av eksisterende kulturmiljø og dette bør gjenspeiles i de offentlige rommene.

Valg av materialer og designstandard bør gjøres med utgangspunkt i det som i visjonskapittelet blir omtalt som det "Breivollske". De eksisterende kvalitetene fra den industrielle forhistorien på Breivoll kan gi en unik materialpalett. Eldre bebyggelse i tegl og betong, de store trærne og det meandrerende elvelandskapet skapt av Alna, bør danne grunnlaget for valg av karrakter og materialbruk.

En utfordring for prosjektering av Breivoll blir å bringe en skala og fargetoner inn i området som viderefører denne karakteren.

I den sammenheng faller store, grå og kostbare granittheller a là parkstandaren i sentrum, utenfor ønsket karakter i området.

For å bevare det "Breivollske" bør det brukes smalere og mindre format ved bruk av granitt og andre natursteiner, gjerne med varme fargetoner. For store plasser kan det være aktuelt å vurdere betong og stål, og i de mindre gatetunene og boliggatene kan det tas utgangspunkt i betongheller, asfalt og tegl.

Grøntarealene direkte langs Alna er flotte og holder en høy kvalitet i sin naturlige stand. I de nordre delene av området,

Gresvig Sykkelfabrikk

Detalj, Rodeløkkens Maskinverksted

hvor vegetasjonen er tett må det ryddes og stelles for å få frem elveløpet og gjøre landskapsrommet mer tydelig. Dette kan gjøres tilsvarende Svartedalsparken.

4.6.2 BROER OG UNDERGANGER

Underganger og broer er blant de viktigste tiltakene for å skape et godt og velfungerende byområde. Disse vil spenne fra enklere tredekte broer over Alna til lange og store konstruksjoner for å krysse jernbanespor.

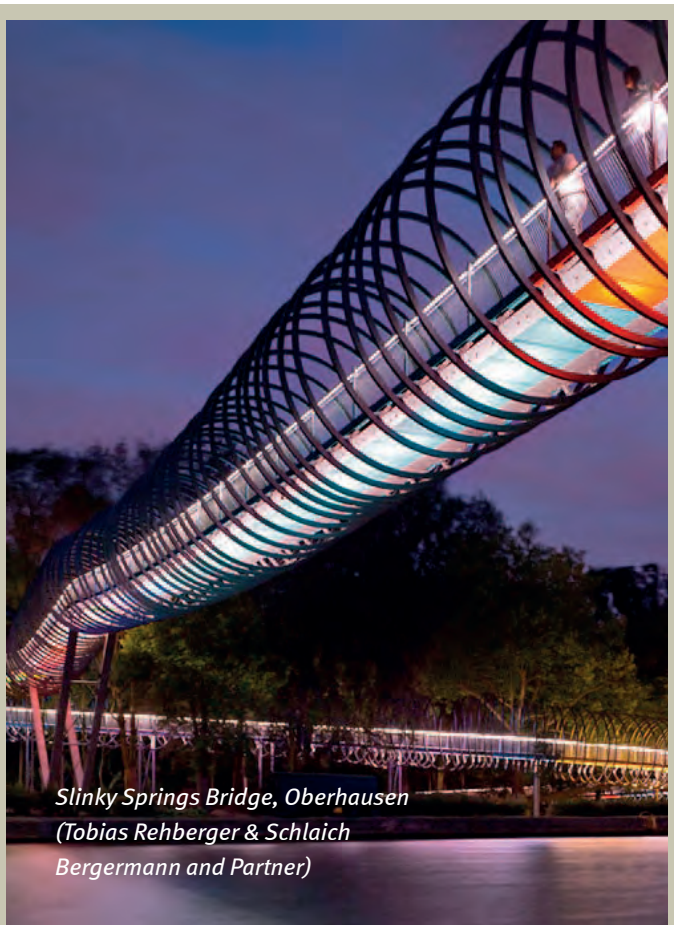
Undergang ved stasjonsområdet må utføres generøst, og bør også lyssettes eller gis en kunstnerisk utsmykning slik at den blir en attraksjon i seg selv.

Det kan også tenkes at denne kan løses i en stasjonsutbygging lignende Skøyen eller Lysaker stasjon, og med publikumsrettet virksomhet ala Lillestrøm stasjon. Det er viktig at en slik undergang blir åpen og tilgjengelig hele døgnet.

Broer over Alna kan utføres i tre og gis en enkel men robust standard og tilpasses landskapet i form og materialbruk.

Gang- og sykkelbro over jernbanen og Alna syd i området bør utføres som ett langt strekk, og kan bli et landemerke for området. Denne broen kan også tenkes ført over Smalvollveien og opp mot Tveita.

Muligheter rundt en slik bro bør studeres gjennom arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag.



Slinky Springs Bridge, Oberhausen (Tobias Rehberger & Schlaich Bergermann and Partner)

Nescio-bridge, Amsterdam (Wilkinson Eyre Architects/ARUP)

4.6.3 STANDARD PÅ DE OFFENTLIGE ROM

Utviklingen på Breivoll skal være med høy kvalitet og bygge på områdets eksisterende karakter. Det foreslås at det for de prioriterte og sentrale offentlige rom utvikles en høyere standard som er tilpasset områdets egenart. Øvrige deler av området foreslås utviklet med en mer generell standard.

Normal standard: følger Oslo kommunes standard for gater, torg og parker.

Høy standard: Tilpasses stedskvaliteter inkluderer designutførelse av møbler, belysning og universell utforming. Materialvalg gjøres med tanke på områdets karakter.

Design: Elementer (belysning, møblering etc) som er tilpasset stedet og stedskvaliteter. Dette er særlig forhold til materialer, det industrielle preget i området og/eller naturområdene rundt Alna.

4.6.4 DIFFERENSIERING AV STANDARD

	Normal standard	*Høy standard*
Gater	**Fortau**: Asfalt **Kjørebane**: Asfalt **Kantutforming**: Naturstein, betong **Gatevarme**: Ingen **Beplantning**:Skal vurderes **Møblement**: Skal vurderes, enkel standard. Skal inngå ved holdeplasser o.l **Belysning**: Kommunal standard **Kunst/utsmykning**: Ingen **Vannelementer**: Ingen	**Fortau**: Naturstein, tegl **Kjørebane**: Asfalt. Sykkelfelt markeres i rød asfalt e.l. **Kantutforming**: Naturstein **Gatevarme**: Bør vurderes **Beplantning**: Trerekke eller allé **Møblement**: Skal inngå. Inkluderer benker og muli-ghet for opphold. Design **Belysning**: Design **Kunst/utsmykning**: Skal vurderes **Vannelementer**: Skal inngå der markert (kap. 3.8)
Sambruksareal / Gatetun	**Dekke**: Tegl, asfalt, betongheller e.l **Gatevarme**: Ingen **Beplantning**: Skal vurderes **Møblement**: Skal vurderes, enkel standard **Belysning**: Kommunal standard **Kunst/utsmykning**: Kan vurderes **Vannelementer**: Ingen	**Dekke**: Naturstein, tegl, plasstøpt betong e.l **Gatevarme**: Bør vurderes **Beplantning**: Trær i rekke eller klynger. Annen be-plantning rundt oppholdssoner skal vurderes. **Møblement**: Skal inngå. Inkluderer benker og muli-ghet for opphold. Design **Belysning**: Design **Kunst/utsmykning**: Skal vurderes **Vannelementer**: Skal inngå der markert (kap. 3.8)

	Normal standard	*Høy standard*
Torg / plass	**Programmering**: Skal vurderes hvor ikke markert i VPOR. **Dekke**: Betong, asfalt, gatestein **Gatevarme**: Ingen **Beplantning**: Skal vurderes **Møblement**: Skal vurderes, enkel standard Sykkelstativ, søppelbøtter, benker, e.l. **Belysning**: Kommunal standard **Kunst/utsmykning**: Kan vurderes **Vannelementer**: Kan vurderes	**Programmering**: Gjennomtenkt og helhetlig programmering. Høy opplevelsesverdi (ref. "opplevelsesbarometeret i KDP Torg og møteplasser) **Dekke**: Kombinasjon av materialer: naturstein, tegl, betong, metal, gummidekke e.l **Gatevarme**: Skal vurderes **Beplantning**: Skal inngå og tilpasses program **Møblement**: Skal inngå og tilpasses program. Design **Belysning**: Design. Effektbelysning skal vurderes på primære bydelsplasser. **Kunst/utsmykning**: Installasjoner e.l ved primære bydelsplasser. **Vannelementer**: Skal inngå der markert (kap. 3.8)
Gang/sykkelvei / sti	**Dekke**: Grus, asfalt **Beplantning**: Skal vurderes **Møblement**: Skal vurderes, enkel standard **Belysning**: Kommunal standard **Kunst/utsmykning**: Ingen	**Dekke**: Grus, betong, tre, asfalt **Beplantning**: Skal tilpasses lokal vegetasjon **Møblement**: Skal inngå og gi mulighet for opphold (benker.o.l). Design **Belysning**: Design **Kunst/utsmykning**: Kan vurderes
Parker / Grønne lommer	**Terreng/ landskapsforming**: Bør vurderes **Harde overflater**: Grus og asfalt **Vegetasjonsbruk**: Trær i klynger, busker, stauder, gress. Mulighet for urbant jordbruk i nabolagsparker / grønne lommer skal vurderes. **Møblement**: Benker, lekeapparat, o.l skal inngå. **Belysning**: Kommunal standard **Kunst/utsmykning**: Ingen **Vannelementer**: Skal vurderes	**Terreng/ landskapsforming**: Tilpasses eksisterende meandrerende elvelandskap. **Harde overflater**: Grus, tredekke, gatestein, naturstein. **Vegetasjonsbruk**: Tilpasset med særlig vekt på lokal økologi. Mulighet for urbant jordbruk i nabolagsparker /grønne lommer skal inngå. **Møblement**: Skal inngå og tilpasses program (Våtskogspark, eksperimentarium) Designutførelse **Belysning**: Design, effektbelysning skal vurderes **Kunst/utsmykning**: Installasjoner skal inngå i programmerte deler (Våtskogspark, eksperimentarium) **Vannelementer**: Skal inngå der markert (kap. 3.8)

Se forøvrig følgende kapittel i VPOR for:
Programmering av off. rom kap 3.3, 3.6, 4.2 - 4.5: Plass hierarki kap 3.4; Vannelementer kap 3.8

5.1 HØRINGSUTTALELSER og Plan- og bygningsetatens kommentarer

5.1.1 HØRINGSPERIODE

VPOR for Breivoll ble lagt til høring i tidsrommet 1. oktober til 13. november 2012. Det kom inn 14 uttalelser.
Det er valgt å plukke ut noen tema som kommenteres i flere av uttalelsene. Dette er bruk av planverktøy, etablering av boliger i forhold til luft- og støyforurensing, trafikksituasjon i området og kollektivtilgjengelighet. Disse er kommentert temavis i påfølgende kapittel. De ulike uttalelsene er videre presentert i nedredigert form og med Plan- og bygningsetatens (PBE) kommentarer direkte påfølgende i *kursiv*.
Uttalelsene er sortert alfabetisk gruppert under: statlig/fylkeskommunal - kommunal - foreninger/vel/grunneiere.

5.1.2 PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL UTVALGTE TEMA

Kollektivtilgjengelighet
Utviklingen på Breivoll vil i stor grad avhenge av kollektivdekningen. PBE er enig med flere av uttalelsene om viktigheten av å få til et godt kollektivtilbud, og at jernbanestopp og en ny t-banelinje på tvers, og gjennom Groruddalen, må være hovedelementet i denne. Samtidig er det behov for at området kan påbegynnes utbygd før spørsmål rundt kollektivtilgjengelighet er fullt avklart.
PBE ser at det i en periode kan være behov for et styrket busstilbud i området. Behovet for dette må vurderes i forbindelse med utarbeidelse av oppfølgende reguleringsplaner.

Støy
Flere høringsorganer kommenterer støyproblematikk. Det vises både til støy fra jernbane og veitrafikk, og særlig E6 som utgjør den største støykilden i området.
Støy er i første rekke problematisk ved etablering av bolig, skole og annen sosial infrastruktur. Det må følges opp gjennom den videre detaljplanleggingen ogretningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen. I tillegg må næringsbebyggelse trolig måtte lokaliseres og planlegges som skjerm mellom støykilder og støyfølsomme arealbruksformål.
Økt aktivitet på jernbane vil kunne bidra til å øke støynivået i området. Ved etablering av støyfølsom arealbruk vil det måtte gjøres en støyfaglig utredning og eventuelt avbøtende tiltak, iht retningslinjer (T-1442).

Luftforurensing
Statens vegvesen (SVRØ) har utarbeidet en ny rapport, vedlagt sin uttalelse, som viser

at området har flere utfordringer vedrørende luftkvalitet. Flere av uttalepartene påpeker problematikk rundt dette og er kritiske til etablering av boliger i området, særlig i de lavere delene, ned mot Alna. De understreker at det må oppnås akseptabel bokvalitet med gode uteoppholdsarealer for at områdene skal være aktuelle for boligutvikling.
PBE er enig i dette og vil igangsette luftkvalitetsmålinger i området for å få på plass et mer konkret grunnlag på dette temaet. Etaten jobber ellers for at det skal kunne etableres over 100000 nye boliger innenfor byggesonen i Oslo. Områder som ved Breivoll har et stort potensial og kan dekke 2 - 3000 av disse. Tilgangen til grøntområder og et fremtidig kollektivtilbud kan gjøre disse områdene til gode og sentrale boligområder men flotte naturkvaliteter rett ved dørstokken. Luftkvalitet er her en av de store utfordringene, og det vil være viktig å få på plass mer konkrete data rundt dette. PBE vil påpeke at området er meget stort, og fyller et triangel som tilsvarer arealet mellom Slottet, Tjuvholmen og Grønland i sentrum. Det vil være mulighet for store lokale forskjeller i målingernav luftkvalitet, og det er viktig å få et klarere bilde av dette.

Bruk av planverktøy som ikke er hjemlet i plan- og bygningsloven
En veiledende planen for det offentlige rom er ikke en juridisk bindende plan. Planen har to hovedformål: Skape overordnede forbindelser og struktur på de offentlige rom i området, inkludert, gater, torg og blågrønn struktur, og være et grunnlag for kostnadsoverslag og utbyggingsavtaler. Planen er beskrevet som en av utredningsoppgavene i fastsatt planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet. Dette planprogrammet legger opp til at private planer kan fremmes parallelt med utredningsarbeidet.
Med VPOR, vil området kunne planavklares gjennom ulike detalj- og områdeplaner, som sikrer en juridisk forankring på planer i området. Forøvrig fremmes Breivoll som et utviklingsområde i den juridisk bindende arealdelen til kommuneplanen.

Vei og trafikk
Bydel Alna og SVRØ viser til arbeid med direkteadkomst til terminalvirksomheten på Alnabru, som kan påvirke planområdet. PBE er kjent med arbeidet og følger det med interesse. PBE vil påpeke at en utvikling av Breivollområdet bør kunne skje uavhengig av terminalvirksomheten dennes adkomst, og behovet for å klarlegge en struktur på offentlige rom på Breivoll må kunne behandles uavhengig av disse planene. PBE viser til kapittel A-5.2 i fastsatt planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet, som beskriver utredningsbehov for veiløsninger. For løsninger som går ut over planområdet, f.eks bro mellom Ole Deviks vei og Brobekkveien, må det gjøres undersøkelser på effekt av endret trafikksituasjon i et større område så vel som lokalt.
SVRØ har foretatt en utredning av lokk over E6, og er negativt innstilt til lokkløsninger i planområdet. Kortere lokk eller brede bruer ble ikke undersøkt og kan fortsatt vurderes. Å senke fartsgrensen på E6 til 60km/t og beplante den som en aveny, slik Bydel Alna foreslår i sin uttalelse, vil kunne ha positiv virkning og utgjøre en miljøforbedring for området. Dette er imidlertid ikke en oppgave som foreslås utredet i planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet.

5.1.3 FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS
Fylkesmannen påpeker at det innenfor planområdet er flere eiendommer med forurenset grunn, blant annet området til den tidligere bedriften Alna Chemiske. Området er svært forurenset og det må sikres at det ryddes opp slik at området blir egnet til den planlagte arealbruken. Fylkesmannen viser til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T – 1442, og at det må gjøres en støyfaglig utredning dersom det planlegges boliger i gul og rød støysone. Dersom kommunen karakteriserer området som et kollektivknutepunkt og med den begrunnelsen et avviksområde iht T-1442, må dette defineres og avgrenses nærmere i plan.
Fylkesmannen forutsetter at de betydelige naturverdiene i området ivaretas. Planforslagets konsekvenser for biologisk mangfold og naturtyper må utredes, og om nødvendig må det gjennomføres ytterligere kartlegginger. Det må i det videre arbeidet redegjøre for hvordan natur- og kulturlandskapsverdiene langs Alna berøres. Fylkesmannen ber også om at planforslagets

konsekvenser for forurensningssituasjonen i Alna utredes. Dersom reguleringsplanen legger opp til en økning i tette flater, forutsettes det at det gjennomføres tiltak for å hindre avrenning til Alna.
Miljøverndepartementet har i brev datert 31.aug 2012 bedt Fylkesmennene om å påse at kommunene tilrettelegger for tilstrekkelig boligbygging med vekt på økt konsentrasjon i knutepunkter innenfor byggesonen i byer og tettsteder. Fylkesmannen påpeker at det legges opp til en fortetting i Breivollområdet med flere tusen nye boliger. Med tilstrekkelig utbygd kollektivtilbud vil dette på sikt kunne bli et kollektivknutepunkt.
Dersom reguleringsplaner i dette området legges ut til offentlig høring, vil Fylkesmannen komme tilbake med innspill til det enkelte planforslag.

PBE:
Fylkesmannens kommentarer tas til orientering. Det vises forøvrig til generelt kapittel med kommentarer om støysituasjon. For natur- og kulturverdier samt biologisk mangfold vil eventuelle utredninger foretas som del av reguleringsprosesser. Det vil være naturlig at konsekvenser for forurensingssituasjonen i Alna tas med blandt utredningstema i slike reguleringsprosesser, hvor dette kan være et aktuelt tema.
VPOR legger opp til åpen overvannshåndtering i flere av de offentlige rommene. Det er også generelt beskrevet at overvann skal håndteres lokalt. Bruk av biofilter og lignende vil være viktig i fordrøynings- og infitreringsområdene for å sikre at overvann som kommer inn i Alna ikke forverrer forurensingsnivået.

5.1.4 JERNBANEVERKET

Jernbaneverket mener at foreslått plassering av stoppested for tog/t-bane, med tilliggende arealer og adkomster, må betraktes som en vesentlig del av det offentlige rom og for å gi gode reiseopplevelser og ønskede kollektivandeler bør knutepunkt utformes på en måte som tydeliggjør det i bylandskapet, samt ivaretar bymessig integrasjon og kvalitet. Det er drøftet ulike plasseringer av nytt stoppested for å ivareta tekniske krav. Det kan påvirke VPORs skisser til urbane strøk.
Jernbaneverket mener at kollektivtiltak bør være etablert tidlig i transformasjonsprosessen og opplyser at det fra 2014 vil bli innført ny grunnrute som vil gi en vesentlig tilbudsøkning på Hovedbanen. Jernbane fremstår derfor som interessant som bærende element i et kollektivtilbud. Dersom det er aktuelt å gå videre med Breivoll kan stasjonsstrukturen på Hovedbanen bli evaluert. Kommunen bør derfor vurdere om det er byplanmessig riktig med fortetting ved Alna stasjon.
Jernbaneverket mener kommunen bør vurdere om det er hensiktsmessig å gjennomføre planprosessen som områderegulering for å sikre helhet i gjennomføring og innhold.
Jernbaneverket anmoder om at begrepsbruken er tydelig, ettersom "knutepunkt" i planen kan forstås både om Breivoll som plangrep og om området på/ved stoppested for t-bane/tog.
Jernbaneverket påpeker tilslutt at broløsning over jernbane fra Ole Deviks vei til Smalvollveien vil bli en høy og dominerende konstruksjon og ber om at dette synliggjøres i planen.

PBE:
Jernbaneverkets bemerkninger tas til orientering og PBE ønsker å kommentere følgende punkter:

- *Jernbaneverkets uttalelse angående mulig ny stasjonsstruktur på hovedbanen, ny grunnrute og kommentarer om stoppested som del av offentlig rom noteres med interesse. PBE er enig i betydningen av å integrere kollektivtilbud i den fremtidige byveven og ser at et godt kollektivtilbud er nødvendig for å sette i gang en transformasjonsprosess.*
- *Gjennom planarbeidet på Vollebekk ser PBE på byutviklingspotensialet i området nord for Østre aker vei, ved Alna stasjon. Området betjenes kollektivt av T-banestopp på Vollebekk og stopp langs Østre aker vei. Gangforbindelser over Østre aker vei er en del av dette arbeidet, og vil kunne knytte områdene mellom Østre aker vei og jernbane/ terminalområdet inn til eksisterende t-bane.*
- *PBE ser at bruken av begrepet "knutepunkt" er utydelig, og vil endre begrepsbruken i dokumentet slik at*

knutpunkt refererer til stoppested for tog/t-bane. Området forøvrig omtales som transformasjonsområde.

- *Gangbro over jernbanen er et stort tiltak. Det anbefales å gå videre med en arkitektkonkurranse for å sikre at løsning innehar estetiske kvaliteter og at broen tilfører meanderparken og områdene rundt ønsket kvalitet. Det finnes flere eksempler på broer med samme utfordringer som er utført slik at de blir positive element i by- eller landskapsbildet, jfr. eksempel s. 49 i dette dokumentet.*

5.1.5 STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen (SVRØ) opplyser at VPOR berører E6, atkomst til Alnabruterminalen og deler av hovedsykkelvegnettet. Planer for E6 og atkomst til Alnabruterminalen er ikke avklart, og kan berøre planområdet. SVRØ ser det som problematisk at prinsipplanen ikke er juridisk bindene, og etterlyser juridisk forankrede planer for området.
SVRØ er skeptiske til å åpne opp for en økt utnyttelse i området dersom det ikke er tilstrekkelig kapasitet i kollektivtilbudet og ser det som uheldig at den tyngre infrastrukturen ikke er utredet mer detaljert, før det åpnes for en utvikling av Breivollområdet. I påvente av tyngre infrastruktur som T-bane og jernbanestasjon må det derfor påventes at bussen vil spille en sentral rolle i kollektivbetjening av området. Det må derfor planlegges tiltak for en god bussbetjening av området.
SVRØ vil være restriktive med å tillate nye koblinger til E6 og den kommunale vegstrukturen må kunne håndtere eksisterende og nyskapt trafikk i området.
SVRØ stiller seg skeptiske til underganger under E6, på grunnlag av svært lange krysningsstrekk, og finner det utfordrende å skape en ny forbindelse under E6 som vil oppfattes som tilgjengelig og trygg for brukerne.
SVRØ imøteser mer utfyllende utredninger som belyser prosjektenes gjennomførbarhet, kostnader og finansiering, samt trafikale konsekvenser i anleggsperioden.
SVRØ har utarbeidet en rapport som dokumenterer luftkvaliteten i Alnabruområdet. Denne viser at det er betydelige utfordringer knyttet til støy og luftforurensing i området, og de er kritiske til en byutvikling som innebærer etablering av boliger i Breivollområdet før dette er utredet nærmere.
SVRØ forutsetter at retningslinjene for saksbehandling knyttet til støy og luftforurensning konkretiseres ytterligere i det varslede "klima- og miljøprogrammet" for Breivoll, og varsler innsigelse til framtidige planer inntil det er vist tilfredsstillende nivåer for støy- og luftforurensning.
SVRØ gjennomførte i 2010 en utredning om lokk over E6 i Groruddalen. Utredningen konkluderte med at lokk ved Breivoll var lite aktuelt. De oppfatter lokkene vist til i prinsipplanen som mindre omfattende (brede bruer, korte lokk) enn lokket som er omtalt i utredningen. SVRØ påpeker at strekningen er komplisert og trafikksikkerhetsmessig krevende.
SVRØ påpeker også at en ny bro mellom Ole Deviks vei og Brobekkveien ikke må bidra til at kompleksiteten i trafikkbildet øker i forhold til dagens situasjon. Ny bro over E6 vil endre trafikkmønsteret utenfor planområdet, og fremtidig trafikksituasjon i Groruddalen må utredes.

PBE:
Det vises til kapittel 5.1.2 for kommentarer om kollektivtilgjengelighet, trafikk og veisystem, inkluder lokk og luft- og støyproblematikk.
PBE tar SVRØ bemerkninger om underganger under E6 til orientering. Det er som SVRØ trekker frem flere utfordringer med å lage gode krysningspunkter under E6 i området. Gode gang- og sykkelforbindelser til og fra knutepunktet og kryssing av barrierer er trukket frem i arbeidet med planprogrammet for Breivoll-/Alnabruområdet, og gjennomførbarheten til et slikt prosjekt må utredes nærmere.
Utfordringer knyttet til områdets støy- og luftforurensning må også utredes nærmere.

5.1.6 BYANTIKVAREN

Byantikvaren viser til områdets rike og mangfoldige historie og går i detalj rundt den industrielle utviklingen fra midten av 1800-tallet og frem til nyere tid. De viser også til arkeologiske funn av før-reformatoriske kulturminner. Disse funnene i området, oldtidsveien og områdets topografi med tilknytning til Alnas elveløp, tilsier et

stort potensiale for uregistrerte automatisk fredete kulturminner, som bør vurderes utredet videre. Byantikvaren forbeholder at det ved omregulering kan kreves arkeologisk registrering.

PBE:
Byantikvarens kommentarer tas til etterretning.

5.1.7 BYDEL ALNA

Bydelen kommer med en grundig uttalelse. De er positivt innstilt til planen og etableringen av fire strøk. De finner det positivt at tilgjengeligheten til og inn i området økes, og trekker frem den grønne tverraksen som et viktig eksempel på dette. Bydelen ønsker samtidig en større detaljering tidlig i planarbeidet og trekker frem oppholds- og lekearealer i ved sosial infrastruktur.
Bydelen mener det er godt at planen har høye ambisjoner, men påpeker at det forplikter videre, og at det er viktig at ikke kvalitetene reduseres og ambisjoner og mål fravikes når det kommer til gjennomføring. Bydelen kommenterer videre flere særskilte tema.

- Kollektivsatsning – Breivoll Stasjon
Bydelen mener ny kombinert jernbane og T-bane-stasjon må prioriteres som første steg i den videre byutviklingen i dalbunnen, og at det må gjøres forpliktene vedtak om gjennomføring av kollektivtiltakene for å gjennomføre utbyggingsplanene. Bydelen er enig i at god tilgjengelighet til knutepunktet er vesentlig.

- Planområdets egnethet for boliger
Bydelen understreker at boligbygging i planområdet forutsetter at tilfredstillende bokvalitet kan oppnås i forhold til forurensning, støy og klima. Bydelen mener dette forutsetter at biltrafikken reduseres gjennom økt kollektivsatsning og at negative konsekvenser av trafikken begrenses (herunder eventuelle lokk/tunnelløsninger, skjerming, beplantning, mv.). Bydelen forutsetter at retningslinjer T-1442 (støy) og T-1520 (luftkvalitet) legges til grunn for planleggingen.
Bydelen påpeker at sosial infrastruktur og områder for lek og idrett samt kulturtilbud er avgjørende for etablering av boliger, og bemerker at dette ikke er nevnt i planutkastet. Det er viktig at områder for sosial infrastruktur vurderes tidlig i planleggingen og at utbyggere tar høyde for dette i sine boligprosjekter.
Bydelen er påpeker at planen er litt uklar når det gjelder muligheten for boliger langs Ole Deviks vei, men åpner for at dette kan være formålstjenlig. Bydelen bemerker at det i Smalvollveien er avsatt mulighet til boliger, og påpeker at dalbunnen i dagens situasjon er lite egnet til boliger.
Bydelens konklusjon er at dersom akseptabel bokvalitet, med gode bymiljøer og uteoppholdsarealer, ikke kan oppnås innenfor nevnte områder, skal det heller ikke bygges boliger der.

- Støy fra E6 og jernbane:
Bydelen peker på utfordringene med støy fra både E6 og jernbane, og foreslår både lokkløsninger og støyskjerming for å avbøte mot disse.
Bydelen foreslår også at fartsgrensen på E6 reduseres til 60km/t for å redusere støy og partikkelspredning. Bydelen anbefaler også treplanting langs E6 og at E6 etableres som en aveny.
Bydelen bemerker at det må forventes økt trafikk på godssporet og hovedbanen og viser også til arbeidet med ny forbindelse mellom sør-korridoren og Alnabru godsterminal og spør hvordan dette vil påvirke planområdet.

- Grønne byrom:
Bydelen bemerker at grønne byrom i tilknytning til boligområder også kan oppfattes private og ekskluderende for utenforstående. Dette må unngås.

- Trygghet:
Bydelen understreker at trygg utforming av omgivelser er et vesentlig element i utviklingen av området. Dette handler bl.a. om å skape oversiktlige og inkluderende bo- og bymiljøer, funkasjonsblanding, som bidrar til aktivitet og tilstedeværelse av folk gjennom større deler av døgnet, og åpne og oversiktlige offentlige og private rom; områdene skal ha god belysning og tett vegetasjon bør unngås. Bydelen viser bl.a. til veilederen Tryggere nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser.

- Naturverdier:
Planen legger opp til at både de vernede våtområdene og det opparbeidede landskapet rundt skal kunne benyttes som grøntområde. Bydelen påpeker at her må det vises varsomhet og tas særskilte hensyn til hvor mye naturområdet tåler av bruk. Det bør ikke puttes for mye av aktiviteter inn i parken som kan medføre slitasje og en trussel mot biologisk mangfold.

- Vedlikehold av de offentlige rom:
Bydelen påpeker at vedlikehold ikke nevnes i planen, og mener dette bør være et oppfølgingstema. Vedlikeholdskostnader bør være en del av planleggingen når det kommer til materialvalg. Bydelen mener det bør vurderes om grunneierne under forutsetning at arealene holdes offentlig tilgjengelige, beholder de offentlige rommene da de har egeninteresse i å holde disse i hevd.

- Kulturhus:
Bydelen støtter forslag om kulturplass etablert i området rundt Rodeløkkens maskinverksted. De mener videre at dette også må omfatte bruk av Rodeløkkens maskinverksted til kulturformål og mener ansvarlig kulturetat må involveres i videre planlegging. Bydelen påpeker at det er riktig og viktig at kulturplassen og kulturbygget programmeres så disse også brukes på hverdager

- Veisystem:
Bydelen er enig i at eksisterende veisystem bør beholdes. Når det gjelder vist forlengelse av Ole Deviks vei over E6, påpeker bydelen at dette også kan medføre økt trafikk og negative trafikale og forurensningsmessige konsekvenser. Bydelen viser også til tidligere planer om ny adkomst fra E6 til Alnabru som kan berøre planområdet, men som ikke er nevnt i planen.

- Bruer, underganger og lokk over/under E6:
Bydelen mener det er viktig for å få til gode tverrforbindelser over/under E6, og har ved tidligere anledninger lagt frem ønske om E6 i tunnel, alternativt lokk. Bydelen ser at dette er vanskelig å få gjennomført slik forutsetningene er i dag, og derfor bør alternative løsninger som korte lokk (nevnt i appendix A) vurderes.

- Planhierarki:
Bydelen bemerker at Kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler ikke er nevnt i planoversikten. De bemerker også at Kommuneplan for Oslo 2008 legges til grunn for planarbeidet. Bydelen finner det mer hensiktsmessig at ny kommuneplan under utarbeidelse (Kommuneplan 2013) skal være retningsgivende i det videre planarbeid med Breivoll.

- Videreføring av planen:
Bydelen mener det kan være hensiktsmessig å etablere en gjennomføringsorganisasjon i forbindelse med videreføring av planen. Bydelen peker også på forpliktende tverretatlig samarbeid som en viktig faktor, både i planlegging og gjennomføring. Bydelen understreker videre betydningen av rekkefølgebestemmelser for oppfølging og gjennomføring av planens ambisjoner, ikke minst ift. sosial infrastruktur.
Bydelen er enig i at det i denne sammenheng er viktig å gjennomføre nøkkelprosjekter som gir ekstra merverdi og en ”dytt” mot visjonen i planen
Bydelen legger til at det er viktig at utbyggerne holder seg til VPOR for å sikre en samordnet, helhetlig utvikling av de offentlige rom. Bydelen tror det er begrenset hvor lang tid i forveien utbyggingsavtaler kan avtales og (detalj)reguleringer kan vedtas, før tiltak er klare for gjennomføring og gjennomføres. Samtidig som det kan ta lang tid å gjennomføre tiltak som ny T-banetrase og ny Breivoll stasjon, som er tiltak som bydelen har satt som premiss for videre utvikling, spesielt i forhold til boliger. Et godt utbygd busstilbud (matebusser) kan være et midlertidig alternativ for å sikre nødvendig kollektivdekning i oppstart av utbyggingen.
Bydelen støtter for øvrig retningslinjene for plan- og byggesaksbehandling gitt i appendix C*(kap. 6.5 i dette dokument)*.
Bydelen forutsetter at lokale ønsker og behov fremkommet i medvirkningsprosesser med beboere og andre lokale aktører, følges opp

PBE:
Uttalelser om kollektivsatsning, egnethet for bolig, støy og veisystem blir kommentert under det generelle kapittelet tidligere. Bydelen ønsker en plan som går lengere i å fastsette sosial infrastruktur, lek og

oppholdsarealer etc.. PBE er enig i at dette er viktige punkter å få fastsatt tidlig i utviklingen av området, men anbefaler at dette gjøres som en oppfølging av pdenne planen og planleggingen av området når boligpotensial er mer konkret vurdert og det er tydliger hva som kreves av slik infrastruktur.
Til punkter vedrørende grønne lommer, trygghet, naturverdier og kulturhus tar PBE bydelens bemerkninger til orientering.
De første tre av disse punktene vil være gjennstand for ytterliger arbeid gjennom reguleringsplaner for offentlige rom, og forutsettes behandlet gjennom disse.
Vedlikehold er et viktig punkt, og vil måtte tas opp i oppfølgingen av planen.
Kommunedelplan for Groruddalens sentral deler er tatt inn i planoversikten.
Kommundelplanene det blir vist til (Torg og møteplasser, Alna miljøpark og Forslag til KDP for blågrønn struktur) omhandler tema som mer direkte knyttes til offentlige rom og deres struktur. Disse planene er av nyere dato enn KDP Groruddalens sentrale deler og gir derfor mer oppdaterte arealbrukssignaler fra Bystyret. Kommuneplan for 2008 er den gjeldende kommeunplan. Det arbeides med en ny kommuneplan for 2013, men denne er ikke behandlet av Bystyret eller stadfestet, og er p.d.d ikke retningsgivende for utviklingen av byområder, men vil gi føringer når vedtatt.
For uttalelsen i punkt 12, angående videreføring av planen, vises det til gjennomføringsorganisasjonen som ble etablert på Ensjø. Det kan være aktuelt å ha en lik organsisjon på Breivoll, bestående av Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfonyelsesetaten og PBE primært, men også med et bredere tverretatlig samarbeid.
Videre utredingsarbeid, utarbeidelse av en teknisk hovedplan og vedlikeholdsplaner vil være naturlige arbeidsoppgaver for et slikt organ.
Nøkkelprosjekter er viktige nettopp av den grunn som bydelen trekker frem, og vil bli søkt prioritert i gjennomføringsfasen.

5.1.8 BYMILJØETATEN

Bymiljøetaten (BYM) mener planen er litt lite konkret med tanke på omfanget av tiltakene som presenteres og ønsker en konkretisering av tiltakene, slik at det kan gjennomføres en grov kostnadsberegning av disse. Dette gjelder både størrelser, kvalitet og øvrig detaljering. BYM viser til VPOR for Ensjø som de mener har en større detaljeringsgrad , og påpeker at dette har vært viktig i den senere oppfølgingen av prosjektene. Man så at det arbeidet som ble lagt ned i å angi størrelse og kvalitet på de offentlige rommene tidlig i prosessen, hadde mye å si for senere arbeid med reguleringsplaner, utbyggingsavtaler osv.
BYM mener det ikke blir helt riktig å si at denne planen legger til rette for generøse og gode torg og plasser i direkte nærhet til det framtidige stasjonsområdet, når det ikke sies noe om nettopp størrelse og kvalitet.
De påpeker også at med mer konkret beskrivelse av størrelser og kvalitet ville det være enklere å se hva som er ment å skulle ligge i begrepene primære og sekundære bydelsplasser, lokale plasser osv, og mener en nærmere beskrivelse hadde vært ønskelig.

- Øvrige kommentarer:
BYM savner en beskrivelse av Smalvollveien og mener kvalitet og utførelse burde bli beskrevet nærmere. Etaten påpeker også vanskelig terrengforhold i skrenten opp til Tveita, og at det her finnes viktige naturtyper som bør vernes.
BYM ber PBE vurdere hvorvidt bruk av gønn arealfaktor-verktøyet (GAF) kan være hensiktsmessig å bruke for dette området. GAF vil være en god måte å vise at man mener alvor med utviklingen ved å vektlegge grønne, permeable flater og god overvannshåndtering, utearealskvaliteter, vegetasjonskvaliteter, estetiske kvaliteter m.m.
BYM er enig i vurderingen av å legge opp til løsere bebyggelseskanter ned mot Alna. De mener at dette også bør gjøres for områdene ved den primære bydelsplassen ned mot Alna. De påpeker også viktigheten av å sikre at de offentlige arealene rundt boligområder oppleves som offentlige og at utviklingen ikke medfører privatisering av friområder og andre offentlige arealer
BYM forutsetter at det skal legges opp til og kreves en lokal overvannshåndtering. Det antas at dette vil beskrives nærmere i miljø- og klimaprogrammet.
BYM påpeker at det i retningslinjene vises til krav om størrelser, bredde, funksjon og kvalitet uten at dette beskrives konkret i planen, og bemerker at det virker noe uheldig at retningslinjene legger opp til

føringer som ikke ligger i VPOR.

Avslutningsvis håper BYM de blir involvert i prosessen med å konkretisere de offentlige rommene på Breivoll. Det er viktig at det settes av store og gode rom som kan gi de mange menneskene som skal bo i området noen herlighetsverdier.

PBE:
Bymiljøetatens kommenterer vedrørende detaljeringsnivået i planen er nå fulgt opp med en større grad av konkretisering av prinsipplanen. Etter høringsperioden høsten 2012 er det arbeidet med å konkretisere planen som gir mer detaljerte føringer når det gjelder størrelser på rommene, kvalitet og funksjon. De offentlige rommene og særlig de sentrale torg/møteplassene, Caspar Storms vei og de sentrale grønne områdene rundt Alna må reguleres, og endelig detaljering vil følge av disse prosessene.
Det er naturlig at BYM er involvert i dette arbeidet.
Til de øvrige uttalelsene har PBE følgende kommentarer:

- *Smalvollveien er en av de viktige ferdselsårene i prinsipplanen og en opprustning av denne med gang- og sykkelvei er beskrevet. Det må også arbeides med å sikre krysningsmuligheter av denne veien. Smalvollveien er ikke sett på som et prioritert offentlig rom, og derfor ikke gitt like mye oppmerksomhet i planen.*
- *Tilgjengelighet opp skrenten mot Tveita er utfordrende. Prinsippet i planen er å skape mange forbindelser, også de som ikke overholder krav om tilgjengelighet. Tilgang til skrenten kan gjøres med lette trappeanlegg.*
- *Sambruks-områdene i planen omhandler hovedsaklig den "urbane tverrforbindelsen", med tog og plasser lagt inntil. Kryssingen av Ole Deviks vei må utføres slik at den ikke er til urimelig hinder for biltrafikken. PBE vil likvel bemerke at det i et så sentralt område må vektlegges gode og sikre krysningsmuligheter for forgjengere. Ole Deviks vei må ikke oppfattes som en ny barriere i området.*
- *Bruk av grønn arealfaktor (GAF) kan være tema i oppfølgingen av prinsipplanen. PBE er enig i at dette vil være en god måte å sikre ambisjonene denne planen legger. GAF bør også inngå i detaljering av overvannshåndtering og reguleringsplanene.*
- *Utforming av fremtidig bebyggelse ned mot Alna er viktig for å sikre en god kvalitet på grøntområdet. Ved stasjonsområdet vil det være naturlig med høy grad av utnyttelse, I de områder som vender ned mot Alna vil det være viktig å sikre at dette gjøres på en kvalitativt god måte. Avveininger mellom utnyttelse, utforming av bygg og forholdet til Alna må gjøres gjennom den videre detaljplanleggingen. "Hard, urban kant" som VPOR foreslår kan utformes uten å gi lavere kvalitet til Alna og grøntområdet rundt.*

Det vises for øvrig til avsnitt 5.1.2 vedrørende kommentarer om vei, gate og trafikk.

5.1.9 EIENDOMS- OG BYFORNYELSESETATEN
Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) har i høringsuttalelsen lagt vekt på forutsigbarhet og gjennomføring, sosial infrastruktur samt nøkkelprosjekter.
EBY mener VPOR for Breivoll er et godt grunnlag for transformasjonsprosessen og peker på utfordringen med å utarbeide en plan som på den ene siden skal være klar og retningsgivende og på andre siden overordnet og åpen nok til å finne gode løsninger ifbm reguleringsplanarbeidet.
EBY mener det må utarbeides et spesielt forutsigbarhetsvedtak for Breivollområdet som bør være en del av VPOR.
EBY opplyser om at grunneiere og utbyggere må påregne å skulle bidra til etablering av ny infrastruktur i forbindelse med utvikling av egne prosjekter jfr. Generelt forutsigbarhetsvedtak for Oslo kommune.
Forholdet mellom privat og (eventuell) offentlig finansiering fastsettes etter at kostnadene til bygging av de offentlige tiltakene er beregnet og markedssituasjonen for bolig- og næringsprosjektene er nærmere vurdert, og fastsettes gjennom utbyggingsavtaler. Forhandling av utbyggingsavtaler foretas av EBY i samarbeid med berørte kommunale etater og bydelen.
EBY ser for seg to mulige modeller for gjennomføring av offentlige tiltak:
"Ensjømodellen" hvor Oslo kommune v/ Bymiljøetaten (BYM) står som utbygger av tiltak og godkjenning av realytelser.
"Bjørvikamodellen" hvor grunneier/

utbyggere går sammen i et utbyggingsselskap som påtar seg ansvaret for å utføre de offentlige tiltakene før Oslo kommune overtar disse.
I begge modellene vil BYM være ansvarlig for kravspesifikasjon og godkjenning av prosjektene.
Valg av gjennomføringsmodell må gjøres i samarbeid med grunneierne/utbyggerne på Breivoll. Det kan være aktuelt å fremme en egen byrådssak om gjennomføringsmodell. EBY har ansvar for å utarbeide denne byrådssaken (i samarbeid med BYM, PBE og bydelen).
EBY mener det bør kartlegges hvilket behov for sosial infrastruktur utviklingen genererer, og en strategi for hensiktsmessig lokalisering av formålene.
Sosial infrastruktur, inkludert idrettsarealer og utearealer til skoler og barnehager bør være en del av VPOR. EBY mener at gjennom en god strategi for samspill mellom utearealer for skole/barnehage og offentlig rom vil man kunne oppnå sambrukseffekter og høyere bruksintensitet.
EBY ser viktigheten av gode gang-/sykkelforbindelser under/over E6, men påpeker kostnads- og gjennomføringsutfordringer knyttet opp til realisering av en undergang og mener det bør gjennomføres en usikkerhetsanalyse og samfunnsøkonomisk analyse av denne.
Nedgraving av høyspentlinjer vil i vesentlig grad påvirke planens nordøstre del. Dette bør nevnes som et nøkkelprosjekt.

PBE:
PBE tar EBY sine uttalelser til orientering og vil kommentere følgende punkter.
PBE forstår ønsket om å fastsette lokalisering av skoler, sosial infrastruktur og idrettsanlegg. Området ligger i nærheten til eksisterende sosialinfrrastruktur i naboområder som Tveita og Bryn. Behovet for ytterligere skole- og idrettsfasiliteter må avklares i forbindelse med å fastsette boligpotensialet i området og oppfølgende reguleringsplaner.
Det er for øyeblikket usikkert hvorvidt høyspentlinjen som i dag krysser planområdets nord-østre del vil bestå i fremtiden eller vil bli nedlagt som del av opprusting av Statsnetts linjenett. Det er derfor ikke tatt med som nøkkelprosjekt.

5.1.10 KOLLEKTIVTRANSPORTPRODUKSJON AS
Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) viser til uttalelser gjort i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet 08.03.2010. KTP viser også til T-banetrasé de har gitt innspill til, som er basert på banegeometri i henhold til teknisk regelverk for linjeføring.

PBE tar KTP sine kommentarer til orientering.

5.1.11 RUTER
Ruter meddeler at de ikke har merknader til høringsutkastet.

5.1.12 VANN- OG AVLØPSETATEN
Vann- og avløpsetaten (VAV) savner føringer for utbygging av teknisk infrastruktur som va-ledninger, kabler, fjernvarme søppelsug og lignende og mener det er viktig at det etableres en teknisk hovedplan for området. Det er også viktig å finne løsninger for eventuelt midlertidige løsninger, dersom bare deler av området utbygges.
En slik hovedplan må koordineres mot rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler og være et "levende dokument" som revideres etter hvert som området utvikles.
Den tekniske infrastrukturen må sannsynligvis etableres på samme sted som gater, torg, plasser, grøntdrag og parker, og VAV mener at det bør inngå som et punkt i retningslinjene for plan- og byggesaksbehandling.
VAV er positive til at det legges opp til lokal overvannshåndtering i planområdet, og påpeker at det bør lages en prinsipplan for overvannshåndtering som kan gi føringer for detaljregulering av området, og koordineres med en teknisk hovedplan. VAV bidrar gjerne med å utarbeide en slik plan.
VAV forutsetter at de holdes godt orientert gjennom planprosessene.

PBE:
Teknisk hovedplan vil være viktig for gjennomføring av områdeutviklingen. Denne bør utvikles som del av gjennomføringsarbeidet, i samarbeid med BYM og EBY. Retningslinjene gjelder for plan- og byggesaksbehandling.
En teknisk hovedplan bør utarbeides

av gjennomføringsorganisasjonen, og ikke trekkes inn i retningslinjer for saksbehandling. Prinsipplan for overvannshåndtering vil beskrive flere åpne overvannsløsninger, som vil kunne inngå som viktige elementer i det offentlige rom. Disse vil også kunne være tiltak som omfattes av utbyggingsavtaler. En enkel og overordnet plan er utarbeidet i samarbeid med VAV mai 2013 og inngår i dette dokumentet i nytt kapittel 3.8.

5.1.13 ØSTRE AKER KIRKE

Østre Aker kirke imøteser utbyggingen og er innstilt på å tilby befolkningen et bredt spekter av tjenester. Kirken er opptatt av tilgjengelighet og anbefaler at beskrevet broforbindelse over Strømsveien utføres som kjørbar bro for å bedre tilgjengeligheten og hindre at trafikk til kirken må ut på E6.
Østre Aker kirke påpeker også at skilting, belysning og navngiving av stoppesteder er viktig og ønsker bedre skilting til kirken, samt at nærliggende stoppesteder omdøpes til Østre Aker kirke.
Kirken er opptatt av tilstedeværelse og signaliserer at de kan bidra til å fylle et fremtidig kulturlokale med liv og aktiviteter. Som en erfaren kulturentreprenør er de interessert i å delta i prosjektgruppen som nevnes i planens Appendix A: 4.2, samt å bidra til eventuelle arrangement.

PBE:
Østre Aker kirkes kommentarer tas til orientering. Vedrørende bemerkning om broforbindelse over Strømsveien er det usikkert hva det refereres til. Det vises til generell kommentar til veisystem i kap. 5.1.2 og fastsatt planprogram for Breivoll-/ Alnabruområdet for beskrivelse av besluttede utredningsoppgaver rundt veisystem.
PBE er positive til kirkens ønske om å bidra som kulturentreprenør.

5.1.14 FJELLHUS VEL

Fjellhus vel berømmer forslaget og det overordnede grepet i planen og ser det som nødvendig å oppruste området. Velet håper på en snarlig utvikling og helst innen en ti års horisont.
Fjellhus Vel er likevel betenkte når det gjelder trafikkutvikling i Ole Deviks vei. Denne utbedres i dag slik at den i praksis blir smalere for bilistene, samt at det opparbeides sykkelfelt på sidene. Fjellhus vel ser at dette er tiltak som vil få ned gjennomsnittsfarten, men de er av den oppfatning at sykkelfeltene burde vært fysisk adskilt fra veibanen.
Fjellhus Vel er også bekymret for trafikkutviklingen i Teisenveien. Trafikkmengden her har økt betydelig, og i en vei med tilknytning til barneskole, barnehager, sykehjem i tillegg til boligene, går det nå en jevn strøm av trailere, tomme busser, varebiler, og gjennomgangstrafikk. Fjellhus vel mener derfor at en trafikkregulering av Teisenveien må tas inn som en del av planene.

PBE:
Fjellhus vels kommentarer til Ole Deviks vei tas til orientering
Teisenveien inngår ikke som en del av arbeidet med Breivoll/Alnabruområdet. Planprogrammet angir behovet for en overordnet analyse av trafikksituasjonen i området, og det kan være aktuelt at trafikksituasjonen i nærliggende veier som Teisenveien tas med i en slik analyse.

5.1.15 SELMER EIENDOM AS

Selmer Eiendom AS ser positivt på en helhetlig utvikling av Breivollområdet, og viser til tilsvarende utvikling som har foregått på Ensjø.
Selmer Eiendom AS ønsker ikke en oppdeling av eiendommene sine som markert i planen. De presiserer at det er viktig at en VPOR ikke blir en stopper for utviklingen på Breivoll.

PBE:
PBE tar Selmer Eiendom AS' kommentarer til orientering. Prinsipplanens struktur følger av overordnede byplanvurderinger.

5.1.16 STOKSTAD AS

Stokstad vil i utgangspunktet motsette seg ethvert forslag til endret arealdisponering, men innser at Breivoll på lengre sikt vil gjennomgå en transformasjon og at oppgraderingene også vil berøre Stokstads eiendommer. Dette ligger imidlertid langt frem og det er viktig at eksisterende virksomhet ikke blir hindret i mellomtiden.
Stokstad AS har følgende synspunkter til planen, basert på at eksisterende virksomhet

skal kunne fortsette uhindret:
Stokstad AS anser ikke gangforbindelse og grøntarealer vist inntil egen eiendom(Smalvollveien 18) og tilgrensende eiendom i Smalvollveien 22 og 24, forenlig med eksisterende virksomhet. De ser det som viktig at det tas hensyn til eksisterende virksomhet i den videre planleggingen.
Stokstad viser også til skisse som viser sykkelvei langs Smalvollveien. De ønsker klarlegging av hvilken bredde Smalvollveien vil ha i fremtiden og utforming av gatesnitt. De viser til skisse som viser bebyggelseskant, og legger til grunn at veien vil utvides møt øst. De ønsker dette bekreftet.
Til kap 3.3 noterer Stokstad at det ikke er nevnt noe om byggeområde innenfor angitt areal for "bolignære aktiviteter", til tross for at formålet er vist på samtlige bebygde eiendommer på den aktuelle strekningen av Smalvollveien. Manglende eller sterkt begrensende fremtidig utbyggingspotensial for disse eiendommene er ikke forenlig med prinsippet om kostnadsfordeling.

PBE:
PBE tar Stokstad AS sine kommentarer til orientering og vil kommentere noen av punktene.
Utviklingen av området vil som Stokstad AS nevner skje i et langsiktig perspektiv. Det vil da kunne være avvik mellom eksisterende arealbruk og de grep som vises i denne planen. Noen avvik vil kunne håndteres gjennom oppfølgende reguleringsprosesser, selv om hovedgrepet bør holdes fast.
Rekkefølge på opparbeiding av offentlige rom vil også måtte koordineres med eksisterende aktiviteter, gjennom egne midlertidige tiltak, utbyggingsavtaler og gjennom reguleringsprosesser.
Det er vist sykkelvei langs hovedveiene i prinsipplanen. Dette er p.d.d. ikke regulert for Smalvollveien, og vil måtte fastsettes gjennom en reguleringsplan. Forhold som etterspørres i uttalelsen over behandles i denne reguleringsprosessen. Plassering av sykkelvei må ses på som et prinsipp og er ikke ment tolket på det detaljnivå det etterspørres. Planen vil videre også være underlag for forhandlinger om utbygginsavtaler. Det vil være behov for fleksibilitet i forbindelse med slike prosesser.
"Bolignære aktiviteter", som vist i kap. 3.3 referer til bruken av de offentlige rom. VPOR beskriver ikke byggeområder eller utnyttelsen av disse. Planen er heller ikke juridisk bindende og beskriver ikke arealbruk i byggefeltene.
Arealbruk av byggeområder vil fastsettes gjennom privat og offentlig initierte område- og detaljplaner.

6. PLAN- OG BYGNINGSETATENS ANBEFALING

6.1 ORGANISERING OG GJENNOMFØRING

6.1.1 Forutsigbarhet, finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak

Breivollområdet skal gjennomgå en transformasjon fra næringsvirksomhet til blandet formål boliger, næringsarealer og offentlige formål. Eksisterende infrastruktur trenger oppgradering og det må etableres nye offentlige rom og offentlig infrastruktur tilpasset nye formål. Grunneiere og utbyggere må påregne å skulle bidra til etablering av ny infrastruktur i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. Oppgradering av eksisterende og etablering av ny infrastruktur skje i henhold til vedtatt VPOR for området. Styring av offentlige tiltak i området skjer ved å knytte rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene som følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere/utbyggere.

I Planprogram for Alnabru/Breivollområdet, fastsatt av Plan- og bygningsetaten 15.10.2010, står det i punkt 6.6 Offentlig – privat samarbeid:

> *Utbygging i området må i nødvendig grad forankres i utbyggingsavtaler i tråd med pkt 2.4 i bystyrets vedtak til Kommuneplan 2008 om hovedprinsipp for kostnadsfordeling: Utbyggerne innenfor et utbyggingsområde skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur.*

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) Skal utarbeide en kostnadsvurdering og finansieringsplan med usikkerhetsanalyse for de offentlige tiltakene i VPOR for Breivollområdet. Hovedprinsippet for finansiering av offentlige tekniske infrastrukturtiltak er at grunneierne/utbyggerne skal bære alle kostnadene i forbindelse med etableringen, jfr. punkt 6.6 i planprogrammet. Dette forutsetter imidlertid at samtlige av tiltakene er nødvendige, og at grunneierne/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen, jfr. plan- og bygningslovens § 17-4. Forholdet mellom privat og (eventuell) offentlig finansiering fastsettes etter at kostnadene til bygging av de offentlige tiltakene er beregnet og markedssituasjonen for bolig- og næringsprosjektene er nærmere vurdert. De enkelte private bidragene fastlegges gjennom utbyggingsavtaler.

Nøkkelprosjektene beskrevet i kapittel 4.2-5 er valgt for å kunne gi merverdi og en ”dytt” mot visjonen i planen. De kan innta flere ulike former, alt fra små arrangementer og midlertidige prosjekter som f.eks tillater kryssing av jernbanen og Alna, til å være større prosjekter, f.eks i forbindelse med etablering av ny T-baneinfrastruktur og evt lokk/bred bro over E6. Noen av disse prosjektene vil kreve et offentlig/privat samarbeid, mens noen investeringer vil være offentlige. Nøkkelprosjekter kan også være av organisatorisk art, f.eks som samarbeidsprosjekter mellom næringsforeningen og Oslo kommune.

6.1.2 Regulering av offentlige tiltak

Regulering av offentlige tiltak i området skjer som hovedregel ved at tiltakene eller deler av tiltakene tas med i private reguleringsplaner og gis en utforming som er i samsvar med Planprogram og Veiledende plan for det offentlige rom. I noen tilfeller kan det være nødvendig for kommunen å regulere inn et offentlig tiltak i egen plan fordi det er viktig å få en tidlig avgrensing mot private planer. Planverktøyet kan være i form av områdeplan eller detaljplan avhengig av tiltakets art og omfang. Eksempler på tiltak som kan kreve område- eller detaljplaner utarbeidet i kommunal regi kan være gjennomgående offentlige hovedgater som Ole Deviks vei, senterområdet rundt fremtidig Breivoll T-banestasjon og jernbanestasjon eller friområdet langs Alnavassdraget.

6.1.3 Organisering av kommunens arbeid

Det etableres en samarbeidsgruppe av kommunale virksomheter som får til oppgave å koordinere kommunens innsats i plan- og gjennomføringsarbeidet. Samarbeidsgruppen består av Bydel Alna, Bymiljøetaten (BYM), EBY, PBE og Vann- og avløpsetaten(VAV) og ledes av EBY. Andre kommunale virksomheter som Helseetaten, Undervisningsbygg Oslo KF eller andre trekkes inn i samarbeidsgruppen etter behov.
Forhandling av utbyggingsavtaler foretas av EBY i samarbeid med BYM.

Oppgaver og utredninger som må koordineres i samarbeidsgruppen

- Teknisk hovedplan for overvann(VAV/PBE/BYM)
- Kollektivtilgjengelighet (Buss, tog, bane) (BYM, PBE, Ruter)
- Miljø- og klimaprogram (PBE)
- Veisystem og trafikk i Breivollområdet (SVRØ, BYM, PBE)
- Plassering av bolig og sosial infrastruktur (PBE)
- Strategi midlertidige tiltak (PBE/ EBY/ BYM/ nærings-/boligvel)
- Organisere gjennomføring midlertidige tiltak (nærings-/boligvel m/bistand kommunale etater som EBY/PBE/BYM)

Når det gjelder prosjektering og bygging av offentlige tiltak, kan en i prinsippet tenke seg to hovedmodeller:

- Prosjektering og bygging av offentlige tiltak skjer i regi av Bymiljøetaten. I tilfeller hvor offentlige tiltak etter utbyggingsavtale skal leveres som realytelser av private utbyggere har Bymiljøetaten ansvaret for kravspesifikasjon, godkjenning av byggeplan og overtakelse av ferdig anlegg (Ensjømodellen).
- Grunneierne/utbyggerne går sammen og danner et utbyggingsselskap, som påtar seg ansvaret for å prosjektere og bygge de offentlige tiltakene. Bymiljøetaten får ansvaret for å utarbeide en kravspesifikasjon for tiltakene, godkjenning av byggeplan og overtakelse av ferdige anlegg (Bjørvikamodellen).

Valg av gjennomføringsmodell må gjøres i samarbeid med grunneierne/utbyggerne på Breivoll. Det må fremmes en egen byrådssak om gjennomføringsmodell.
Bydel Alna har hovedansvaret for informasjon og kommunikasjon mot befolkning og næringsliv i området.

6.1.4 Samarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere i området

Det etableres godt samarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere i området på tidlig stadium. Kontakt, informasjon og samarbeid styres gjennom arbeidet i den kommunale samarbeidsgruppen. Grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utviklingen av området gjennom godt miljø- og kvalitetsarbeid.

6.2 RETNINGSLINJER for plan- og byggesaksbehandling

1. VPORs plankart (VPOR-BR-01) med retningsgivende lokalisering, avgrensning og størrelse, funksjon og standard for de ulike elementene av det offentlige rom, følges opp gjennom regulering, byggesaksbehandling og opparbeiding.

2. Det utvikles et offentlig tilgjengelig og godt sammenhengende nett av gater, plasser, grøntdrag og parker. Sammenhengene sikres både funksjonelt og visuelt.

3. Det utvikles en felles karakter og identiet for det overordnede offentlige rom på Breivoll, samtidig som de ulike elementene sikres sin egen karakter og kvalitet. I den enkelte reguleringsplan og byggesak skal forholdet mellom helhet og variasjon vurderes og sikres for å ivareta dette.

4. Gode overganger mellom private og offentlige arealer sikres. De sentrale og prioriterte parker, plasser og gater skal være klart definerte byrom. Halvprivate arealer som smale forhager, arealer for uteservering og inntrukne fasader o.l kan brukes for å oppnå variasjon i bymiljøet.

5. Arealbruk og funksjoner på gateplan i tilliggende bygninger og anlegg bidrar til offentlig tilgjengelig karakter og aktivisering av gater og plasser.

6. VPORs hovedstruktur suppleres med allment tilgjengelige stier og forbindelser der dette bidrar til å knytte sammen områdene og gjøre dem mer finmasket.

7. Det utarbeides rekkefølgebestemmelser i reguleringsplaner som grunnlag for å inngå utbyggingsavtaler som sikrer opparbeidelse av det offentlige rom samtidig med tilliggende bebyggelse.

8. Klima- og miljøprogram samt kvalitetsprogram benyttes sammen med VPOR til kvalitetsmessig avklaring av plan- og byggesakene.

9. Overvann håndteres i prinsippet på egen eiendom, bruk av grønn arealfaktor skal vurderes i denne sammenheng.

APPENDIX: A-C

> Bildekk, sofa, lusekofte, bryllupskake

VISJON:

DEN FARGERIKE BYEN VED ALNA

ET MANGFOLDIG, ÅPENT OG TRYGT STED!	ET ATTRAKTIVT STED I SEG SELV!	EN VITAL DEL AV BYVEVEN!	PILOTOMRÅDE FOR FREMTIDSRETTET BYUTVIKLING!
Næringsaktiviteter som beriker det offentlige rom.	Alna i Breivoll; en destinasjon for hele byen.	Lett å gå til, lett å finne frem. Mange ulike måter å bevege seg.	Mental og fysisk byutvikling. Skape nye bilder og tillate utvikling nå.
Nytenkende og attraktive bomiljøer.	Urbant, levende byrom som styrker det robuste og mangfoldige.	Verden innenfor rekkevidde.	Uttalt del av klima- og arkitektursatsningen til Oslo.

APPENDIX A. VISJONEN

Farger, variasjon og et rikt byliv, Det er slik Breivoll vil møte deg. Nyskapende og frisk, hvor mangfoldet i opplevelser, mennesker og uttrykk kan spores i bygninger og gjennom de offentlige rom.

Breivoll er stedet med det store mangfold; i natur, bebyggelse, aktiviteter og uttrykk. Ved etablering av et nytt knutepunkt på Breivoll vil stedet tiltrekke seg stor investeringsiver og gå gjennom en kraftig utvikling. Det er lett å se for seg at området vil kunne utvikle seg som et tett næringsområde, likt som Skøyen, Nydalen og Lysaker. En slik utvikling vil kunne være rask når den først kommer og den kan dermed også lett ta en generisk form. Området kan, som mange andre områder som har vokst frem raskt, bli homogent, kjedelig og monotomt.

Det Breivollske

Breivoll skal bygge på sine eksisterende kvaliteter som et robust, mangfoldig og karakterfullt miljø med en rik historie. Først som jordbruksområde og senere nesten hundre år med trelast, industri- og logistikkvirksomhet tilknyttet jernbanen. Denne perioden av Oslos nyere industrihistorie kommer frem i mange av de eldre bygningene, men også gjennom flere av byrommene som har oppstått over lang tid med gradvis tilvekst og urbanisering. Et tegn på variert bruk og en sammensatt andel næringsaktører. Alna med sitt meandrerende parti og Tveitaskrenten bidrar til denne variasjonen med sine særegne og unike naturområder.

Bildekk, sofa, lusekofte, bryllupskake

Det er et mangfoldig og variert virksomhetsliv på Breivoll. IT, skraphandel, trelast, Fretex, diverse møbel-, interiør- og flisebutikker, dekkforetninger og bildeler, lager, engrossalg, catering, servicetjenester og konsulentvirksomhet. Mye er bilbasert, en del er tungtransportbasert, en del er produksjon, en del er handel og konsumpsjon og ganske mye er resirkulering.
Ikke alt vil fortsette å eksistere i fremtidens Breivoll, men Breivoll kan utvikles ut fra dette mangfoldet, hvor den nye sentraliteten og fokuset området får gjennom å bli et knutepunkt kan tilføre ytterligere variasjon i bruk, og forlenge tiden av døgnet hvor området er aktivt, samtidig som den bilbaserte bruken kan avta. De nye bedriftene skal være flinkere til å henvende seg til gatelivet, slik at Breivoll blir et sted hvor det ikke bare er mangfoldigheten på utsiden som vises, men også det yrende livet inne i bygningene.

Visjonen er et trygt, åpent og inkluderende Breivoll. Et sted som skal være koblet opp med verden, men også med naboområdene for å gi beboere der mulighet til å bruke det varierte tilbudet som Breivoll vil ha.
Breivoll skal være et sted alle kjenner til, hvor Alna er en destinasjon for hele byen.
Sist men ikke minst skal Breivoll ha ambisjoner! Ambisjoner om å være ledende innen miljøtilpassning og arkitektur, men også være gjenstand for en byutvikling som tar vare på alt det gode som er og som tilfører enda flere farger!

Et mangfoldig, åpent og trygt sted!

Breivoll skal være et sted med en mangfoldig blanding av næringsaktiviteter og bruk, med mennesker i alle aldre som viser mangfoldet i Oslos befolkning. Breivoll skal være aktivt langt utover ettermiddagen og kvelden og nattestid skal boliger med utsyn ut over de viktigste byrommene sørge for at det alltid er 'øyne' som holder utkikk.

A.1.1 VISJON

> *For at Oslo skal beholde sin identitet er det viktig at (...) fortettingsprosessen ikke bidrar til homogenisering eller forflating av bebyggelse og bystruktur*

'Forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo kommune des 2009'

Områder som utvikler seg med ensrettet arealbruk vil ofte ha aktivitet kun i noen perioder av døgnet og være tomme og virke utrygge når aktiviteten avtar. De offentlige rommene på Breivoll vil møtesteder for nærliggende boligområder og de må virke trygge og tilgjengelig langt utover vanlig arbeidstid.
Et variert og sammensatt næringsliv som tar del i det offentlige rom kan bidra til dette. Plasser, torg og de viktigste bystrøkene må også gis 'øyne' gjennom boliger som kan passivt overvåke byrommene.

A.1.2 NÆRINGSAKTIVITETER SOM BERIKER DET OFFENTLIGE ROM

De som driver næringsvirksomhet på Breivoll setter pris på aktiviteten i de offentlige rommene utenfor og er selv med på å aktivisere disse. Det er ikke bare handelsnæringene som bidrar, men også kontorer og verksteder henvender seg til det offentlige rom.

A.1.3 NYTENKENDE OG ATTRAKTIVE BOMILJØER

Boligområder på Breivoll har alle muligheter til å bli attraktive med de flotte naturmiljøene med høye herlighetsverdier og med et godt kollektivtibud. Men boligene spiller også en viktig rolle i å gjøre Breivoll attraktivt ved å sørge for at området er i bruk hele døgnet. Det gjør de gjennom å være strategisk plassert i forhold til de viktigste publikumsområder, med utsikt over torg og gateløp.

"Så bra å kunne kikke blandt bøkene mens bilen er på service. Ikke mange steder som har et så bredt tilbud"

”Vi jobber ofte sent, men det føles allikevel trygt å gå hjem på kvelden. Det er så mye aktivitet i gatene, og leilgheter sørger for at det alltid er ’øyne’ som ser en.”
-”Det er mye som skjer her i gata, men det er ikke så mye bråk. Det er mangfoldet og nærhet til både kollektivt og natur vi setter mest pris på.”
”Det var der vi gikk forbi i går kveld, hvor det var så mye folk. Vi kan jo dra dit igjen?”
” Kanskje vi skulle ta møtet uten-dørs i dag?
RODD & GUNN
COFFEE BAR

Et attraktivt sted i seg selv!

Alna; et naturparadis midt i byen, med mange spennende aktiviteter langs bredden og i naturlandskapet rundt og et yrende liv i gater og torg. På Breivoll er det like mye liv, hverdag som helg.

A.2.1 VISJON
Breivoll er i dag et bortgjemt sted. Utenfor de fleste oslobeboeres bevisthet og lettere å omtale og beskrive gjennom gatenavn og bedrifter, for mange har hatt noe her å gjøre en gang.
Men dette kan endres, og potensialet er stort. Alna med sin natur og den gamle industribebyggelsen har allerede kvaliteter som det kan spilles videre på og utviklingen gir mulighet til å inkludere nye attraktive aktiviteter som kan samle hele byen. Det er derfor viktig at byrommene er gode og oppfordrer til opphold.

A.2.2 EN DESTINASJON FOR HELE BYEN
Alna med sitt meandrerende landskap har unike kvaliteter og kan være en landskapspark for hele byen, slik som Bygdøy, Frognerparken eller Birkelunden er i dag. Naturlandskapet her trenger ikke utvikles, men tilliggende plasser, gangveier og parkbelter kan fylles med aktiviteter som oppfordrer en til å bruke litt mer tid på joggeturen, ta barnehagen innom eller reise på søndagstur med hele familien.

A.2.3 URBANT, MED LEVENDE BYROM
Samtidig som de eksisterende kvalitetene løftes frem og vises må Breivoll tilføres nye aktiviteter. Dette kan være utvikling av eksisterende næringer eller tilførsel av helt nye. De offentlige rommene vil være viktige arenaer for disse aktivitetene og må være attraktive. De er solfylte og verner mot trekk og kulde. Butikker og cafeer men også verksteder og kontorbygg omkranser byrommene, fyller de med aktiviteter og gir grunn til å bli værende litt lengere eller ta en omvei innom, bare fordi det kan være noe som skjer.

”Jeg legger alltid sykkelturen innom Breivoll hvis jeg kan. Faren min jobbet på sykkelfabrikken på femtitallet og jeg har mange barndomsminner herfra. Men må jo si at stedet har blitt mye hyggeligere nå enn det var.”
”Breivoll har så mange aktiviteter og det er så mye som skjer, særlig her hvor byen møter Meanderparken. Men egentlig så liker jeg å være her mest fordi alle andre er her. Det er hærlig å kunne gå rundt å se på alt livet og alle menneskene”
”En gang til! Nå vil jeg prøve”

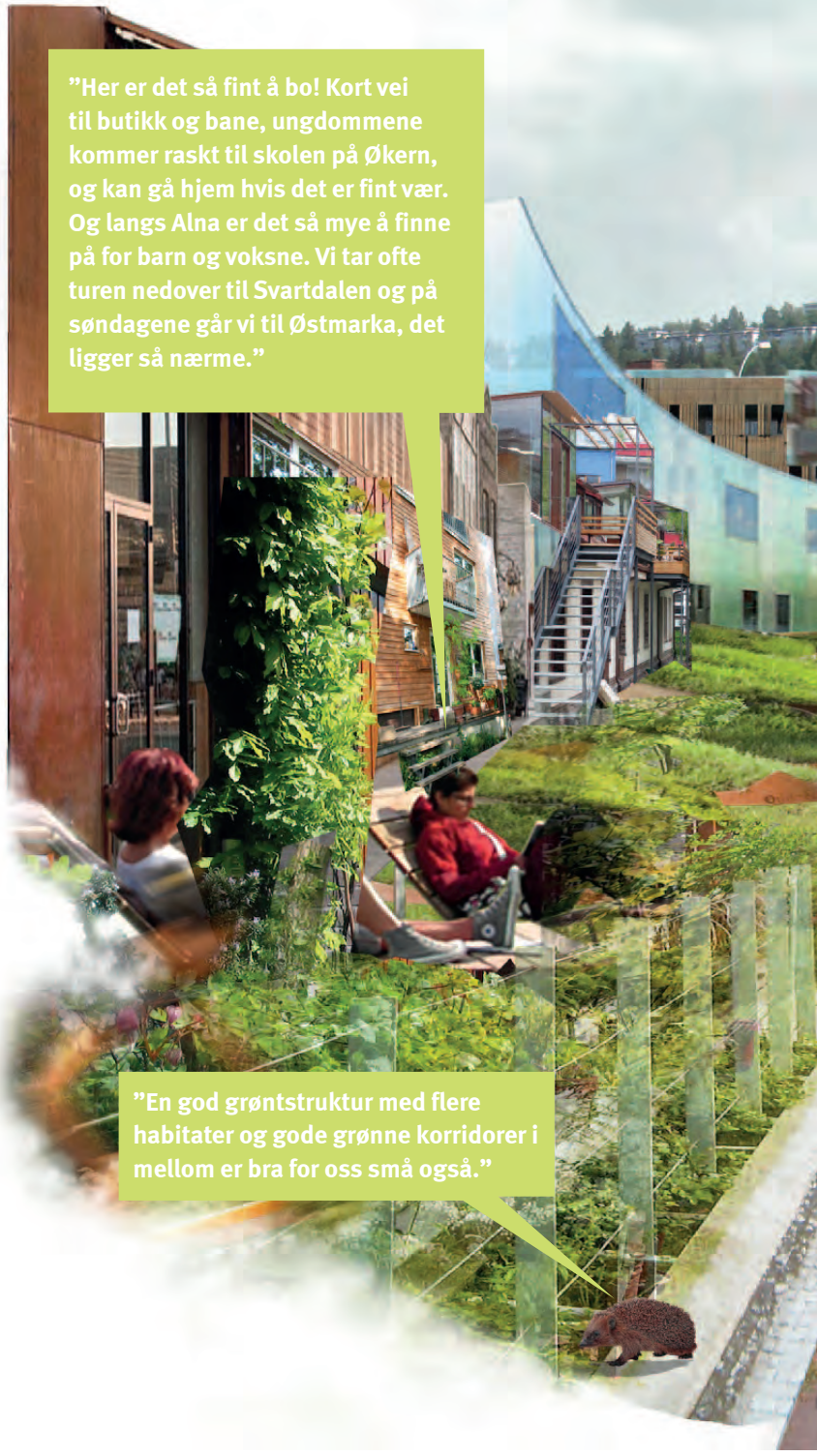
En vital del av byveven!

Gode torg, plasser og parker er en viktig del av de offentlige rom, men det er hvordan de henger sammen med hverandre og resten av Oslo som gir mulighet for at de brukes.

A.3.1 VISJON
Breivoll skal være en godt integrert del av Oslo øst. Ikke bare gjennom å ha et godt og vareriert kollektivtilbud, men også ved å ha et godt og oversiktlig gatenettverk og mange forbindelser over eksisterende barrierer og til nabområdene.
Tveita og Fjellhus er etablerte nærområder, men med det nye fokuset på utvikling i ytterkant av den tette byen i øst, på Løren, Ensjø, Bryn og Økern vil tilgjengelighet i hele dette område være viktig.

A.3.2 LETT Å GÅ OG FINNE FREM I
Wayfinding eller hvor lett et område er å orientere seg i er en viktig del av en god struktur for offentlige rom. Breivoll skal være et sted hvor en enkelt finner frem, hvor gater har karakter, og det er et godt nettverk av gang- og sykkelveier. En skal enkelt kunne bevege seg inn i området og enkelt finne frem. Det er særlig viktig med gode tverrforbindelser og mulighet til å komme ut i naboområder som Haraldrud, Ulven, Fjellhus, Bryn, Tveita og Alnabru.

A.3.3 VERDEN INNENFOR REKKEVIDDE
Fra Breivoll kan en nå langt. Som et nytt og strategisk knutepunkt i Oslo øst, med metrostasjon og stoppested på Hovedbanen kan en raskt komme ut til Lillestrøm, Skøyen, Lysaker, Forskningsparken og Nydalen.
Oslo S er bare få minutter unna og i andre retningen vil resten av dalbunnen og A-hus være lett tilgjengelig.



”Jeg bryr meg ikke så mye om byveven, men det er mennesker her, og mennesker betyr mat.”
”Hiya, hiya!”
”Denne sykkeltraseen går helt opp til Rommen. I andre retning kan du komme ned til Middelalderparken, og ved gangbroen går det en turvei helt inn til Tøyen”
”Skal vi sykle ned til Alna etterpå og leke? Eller vi kan dra til klatrestativene oppe i skråningen til Tveita. Det er ikke langt!”

Pilotområde for fremtidsrettet byutvikling!

Oslo bys visjoner skal være tydelige på Breivoll. Gjennom bærekraftige bygninger med høy arkitektonisk standard og ved at stedet utvikles med en tilpasset og fleksibel prosess.

A.4.1 VISJON

For utvalgte nøkkelprosjekter skal det utvikles et prosessuelt rammeverk for bestilling og kvalitetssikring av innovativt byggeri.

'Forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo kommune des 2009'

Oslo er en ambisiøs by, som vokser raskt, men også ønsker å vokse godt. Satsingen på arkitektur og miljø er særlig uttalt, men veksten gjør at det også er behov for nye måter å utvikle byområder på. Breivoll skal være et pilotområde på alle disse arenaene

A.4.2 DEL AV OSLOS ARKITEKTUR- OG KLIMASATSNING

Klimavennlig og bærekraftig utbygging er en hjørnestein i Breivolls utvikling. Spennende resultater kan komme gjennom nybygg med både passivhus standard og pluss hus, men også ved retro-fit program for eksisterende bebyggelse. Futurebuilt og sertifiseringsordninger som BREEAM og tyske DGNB City districts setter krav som kan konkretisere og realisere ambisjonene.

A.4.3 MENTAL OG FYSISK BYUTVIKLING, NÅ

Veksten i Oslo legger stadig større press på underutviklede områder. Disse områdene vil gå gjennom veldig store endringer, og det vil være behov for nye måter å tenke utviklings- og gjennomføringsprosessene på. Kravet til somordnede satsninger med infrastruktur tiltak må balansere med mulighetene til å utvikle før alle disse er på plass. En helhet må etableres selv om området utvikles bygning for bygning. Planprosessen må legge tilrette for dette.
Enkle og rimlige prosjekter som kan være en del av denne prosessen kan være såkalte "quick wins" - enkle og kanskje temporære tiltak som gjør nye deler av området tilgjengelig eller etablerer en ny bruk. Transfomasjonsområdene vil også måtte etablere seg som nye steder i Osloborgernes bevisthet. På Breivoll skal arrangementer, stunts, bruk av kunst og kultursatsninger brukes aktivt i utviklingsprosessen for å etablere Breivoll som et eget sted.

De første skrittene Breivoll tar videre kan tas i dag. Det nye Breivoll utvikles nå!

"Så morsomt at utviklingen på Breivoll kan følges i disse utendørsutstillingene! Og forrige uke var det en bokmesse her. Slike arrangementer har det vært hele tiden, lenge før alt ble utbygget. Det er alltid noe nytt her!"

-”De nye planene for Breivoll er fantastiske!”
-”Ja, de er en del av en langsiktig plan som startet lenge før det kom en T-bane. Kaféen og torget utenfor ble anlagt som del av en midlertidig strategi. Jeg liker si at det var da utviklingen her virkelig startet.”
”Jeg skulle bare se på en utstilling i galleriet under her, men jeg kjøpte like så godt tre malerier og en leilighet her på toppen!”
MAKE NO LITTLE PLANS
”Å kunne sitte i solveggen der en jobber og bor! Det er god klimapolitikk!”
”Bygningen der borte, med den todelte glassfasaden var Oslos første bygning med beste miljøklassifisering i BREEAM sertifiseringssystemet”
”Det nye tekniske museet blir skjæmpe spennende! Jeg håper skolen drar hit hver dag!”

VEILEDER I BRUK AV MIDLERTIDIGHET
Statsbygg sitt prosjekt for Kulturplanlegging har utgitt en veileder for midlertidige aktiviteter som strategisk verktøy i kulturplanlegging. Veilederen tar for seg case-studier fra Norge og Europa. De viser at godt gjenomførte temporære prosjekter kan sette langvarige spor, materielle eller immaterielle, gjennom å gi rom for spontanitet og deltakelse. Prosjektene fungerer som en form for fullskala laboratorier for undersøkelser av byrom og eiendommer.

AKTUELL CASE: CARLSBERGBYEN
Carlsbergbyen er Carlsberg sitt gamle fabrikkområde i utkanten av København sentrum. Dette er planlagt utbygd som et nytt byområde i København. Som et av de første leddene i denne utviklingen er tre midlertidige byrom etablert. Disse er enkelt møblert, men tilført nye og utfoldende aktiviteter som en skate/BMX bane, et byrom med grove kasser som kan flyttes rundt og en lagerhall uten vegger med klatrerep hengende tett-i-tett fra taket. Aktivitetene og folkelivet rundt har gjort plassene til nye attraktive byrom og "kick startet" bylivet selv uten at andre deler av byutviklingen er startet.

OFFENTLIGE ROM

Mer enn en plan

God byutvikling dreier seg om å skape arenaer for mennesker å møtes. Dette kan gjøres lenge før nye bygninger er på plass. Å arrangere temporære, sosiale situasjoner i det offentlige rom som en del av planprosessen, kan utvikle holdninger og historier som vil bidra til å forme en kreativ og sosial bydel.

En god by handler om én ting - mennesker. I boken "Livet mellom husene" beskriver Jan Gehl hvordan forskjellige undersøkelser fra byer verden over sier det samme. I en by tiltrekker mennesker mennesker. Vi er der for å oppleve bylivet, se på det eller ta en aktiv del i det.

For å nå målsetningene i visjonen for de offentlige rom, er det viktig at planen omhandler mer enn bare en utlegging av gaterom og plasser. Det er vel så viktig å fylle rommene med aktivitet; skape en energi, forventning og holdning til stedet. Byen vokser ikke bare rundt oss, men utvikler seg på grunnlag av våre holdninger og vår nysgjerrighet.

Temporære tilstelningene kan være nyttige og interessante verktøy i stedsutvikling, gjennom at de fortellingene og mentale prosessene de skaper er med på å fysisk forme stedet. Arrangementene er arenaer for kreativitet og eksperimentering. Slik kan de fungere som viktige innspill i byutvikling og i diskusjoner om det offentlige rom. De kan avvikles tidlig i en utviklingsprosess, uten omfattende søknadsarbeid eller midler, og trekke folk til bydelen før det er satt et eneste spadetak.

På Breivoll kan bruken av midlertidige arrangementer i det offentlige rom være en aktiv del av utviklingsprosessen. Arrangementene kan engasjere beboere og aktører i og rundt området og bevisstgjøre dem deres rolle i utviklingen og på denne måten skape en tilhørighet til stedet. Arrangementene kan ta opp i seg varierte tematikker, men det viktige er at de er inviterende og har lav terskel for å delta. De kan tilpasses spesifikke interesser, eller søke bredt.

Det finnes allerede i dag mange spennende offentlige rom på Breivoll, med store kontaktflater fra bedrifter ut mot potensielle sosiale situasjoner. Disse stedene kan berikes av de virksomhetene som ligger rund; butikker, verksteder og kontorer kan la sin virksomhet komme til syne ute i gatebildet.

Kanskje vil det å tilføre disse rommene nytt liv være et sted å starte? Det vil være viktig at de nye byrommene blir levende og slike strategier kan være med på å skape dette. På Breivoll skal ikke alt trenge å vente til alt er på plass. Det midlertidige kan være en viktig del i utviklingen av det permanente.

APPENDIX B: TABELL OVER PROSJEKTER, TILTAK OG ARRANGEMENTER
Tabell under viser prosjekter som bør prioriteres i forbindelse med utvikling på Breivoll.

Nr:	*Beskrivelse*	*Side ref.*
1.0 Store prosjekter		
1.1	Metrolinje gjennom Breivoll med stopp, samlokalisert med stoppested på jernbanen.	6, 44-45
1.2	Åpning av Trosterudbekken fra Smalvollveien og mot Alna. Bekk åpnes som del av urbant løp.	44-45
1.3	Utendørs eksperimentarium eller annen utforskende/lekende aktivitet i tilknytning til Alna. Temaer kan være biologisk mangfold, vannrensning, støy og økosystem.	46-47
1.4	Krysning under jernbanen ved Caspar Storms vei/ "Stasjonsplassen"	44-45
1.5	Gangforbindelse på tvers av E6, langs Alna.	38, 46-47
1.6	Gangbro fra Brynbanen/Youngslunden og over jernbanen og Alna.	50-51
2.0 Andre prosjekter		
2.1	Tilgang fra Youngslunden, ned til og over Ole Deviks vei forbedres.	48-49
2.2	Eksisterende gangvei opp til Tveita utbedres og krysning av Smallvollveien gjøres sikrere.	50-51
2.3	I skråningen opp til Tveita etableres det en klatrepark for barn og ungdom.	50-51
2.4	Trygge krysninger av Ole Deviksvei, med fartsdempende tiltak.	48-49
2.5	Bro over Alna gjennom våtmarksområde. Større del av bro må konstrueres som en forhøyet tømmergang.	46-47
2.6	Grønne lommer. Håndterer overflatevann, renser og fordrøyer.	46-47
2.7	Kulturplassen. Utvikles sammen med Rodeløkken til en livlig plass mellom bygning og Ole Deviks vei.	44-45
2.8	Etablere gangveier opp til Fjellhus og Tveita.	25, 26, 32, 44-45, 48-49, 50-51
3.0 Midlertidige og temporære prosjekter		
3.1	Enkel under- eller overgang under/over jernbanen som forlengelse av Caspar Stormsvei. Kan gjøres som midlertidig prosjekt først, for å gi mulighet til å enkelt komme til Alna.	44-45

Nr:	*Beskrivelse*	*Side ref.*
3.2	I skrenten opp til Tveita tilrettelegge for lek og utfoldelse for barn og ungdom.	50-51
3.3	Temporær bruk av kulturplassen. Kan være i forbindelse med arrangementer.	44-45
3.4	I samarbeid med velforening og grunneiere etablere midlertidige stikkveier opp til Fjellhus. I enden av Caspar Stormsvei og bak Rodeløkken Maskinverksted.	44-45, 48-49
3.5	Etablere to krysninger av Alna. En mot Smartclub og en lengre syd.	44-45
4.0 Organisatoriske satsninger og samarbeidsarenaer		
4.1	I samarbeid med lokal næringsforening se hvordan en kan trekke inn andre, nye, spennende og aktiviserende bedrifter og leietakerene. Kan de som holder til her allerede bidra til utviklingen av området?	-
4.2	Etablere prosjektgruppe med representanter fra f.eks. bydel, kulturetat, kryss, Norsk Form som kan jobbe for å få kunstnere og kulturentreprenører involvert. Lage en strategi for bruk av midlertidige arrangementer og program.	-
5.0 Arrangementer		
5.1	Arrangementer i forbindelse med byutviklingskonferanser, feks kveldsarrangement.	-
5.2	Organiserte omvisninger f.eks VeloNotte (et sykkelomvisningskonsept hvor en inviterer til nattsykkelturer gjennom større byområder, med presentasjon av bygg og områder over radio og med mindre arrangementer ved stop og pause punkt).	-
5.3	Eventbasert bruk av bygninger. F.eks. konsert i Rodeløkkens Maskinverksted eller pub i trekkspillhuset.	-
5.4	Invitere utdanningsinstitusjoner til å jobbe med området. Masteroppgaver, semesterkurs eller med fysiske byggeprosjekter.	-
5.5	Samarbeid mellom lokalt næringsliv og kunstnere/studenter. F.eks som Bergen International Wood Festival eller Trestykker.	-

APPENDIX C: EKSEMPELPROSJEKT, KILDER OG ILLUSTRASJONER/FOTO

Eksempelprosjekt:

Prosjekt	*Sted*	*Land*	*Side ref.*
Bergen International Wood Festival (BIWF)	Bergen	Norge	51
Carlsbergbyen	København	Danmark	20
Chiswick Business park,	London	England	29, 35
Den hvide kødbyen	København	Danmark	49
Exhibition Road	London	England	33
Grønland torg	Oslo	Norge	29
Holmbladsgade Sport Center (Dorte Mandrup Ark)	København	Danmark	34
Islandsbrygge	København	Danmark	31
NDSM	Amsterdam	Nederland	37
Nescio Bridge	Amsterdam	Nederland	51
New Road	Brighton	England	33
Slinky Springs Bridge	Oberhausen	Tyskland	51
Storefront for Art and Architecture	New York	USA	37
Teaterplassen	Oslo	Norge	31
Bo01	Malmø	Sverige	31
Vauban	Freiburg	Tyskland	35
Zollverein Park(Emscher landshcaftspark)	Essen	Tyskland	37

Kilder:

Kevin Lynch	The Image of the City	1960
Jane Jacobs	The Death and Life of Great American Cities	1961
Stephen Marshall	Streets & Patterns	2005
Monica Moserat Degen	Sensing Cities	2008
Oslo Kommune	Forslag til Arkitekturpolitikk	2009
Jan Gehl	Cities for people	2010
Statsbygg	Kryss - Bruk av midlertidighet i kulturplanlegging	2011

BREEAM-NOR	http://www.ngbc.no/index.php?q=content/om-breeam-nor
DGNB City Districts	http://www.dgnb.de/dgnb-system/en/

Illustrasjoner og foto :

Listet under er fotografier og illustrasjoner som ikke er eid av PBE eller Gehl Architects.
Forside: Ian Davenport, Poured Lines, Southwark, London, Ukjent fotograf | s.2: Helikopterbilde fra AHO (2008) | s.22-23 Helikopterbilde fra AHO (2008) | s.35 Benke press av Anders Jakobsen, fra Norske Kunsthåndverkeres årsutstilling 2013 | s.51 BIWF v/ Pål Hoff.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.pbe.oslo.kommune.no
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no