



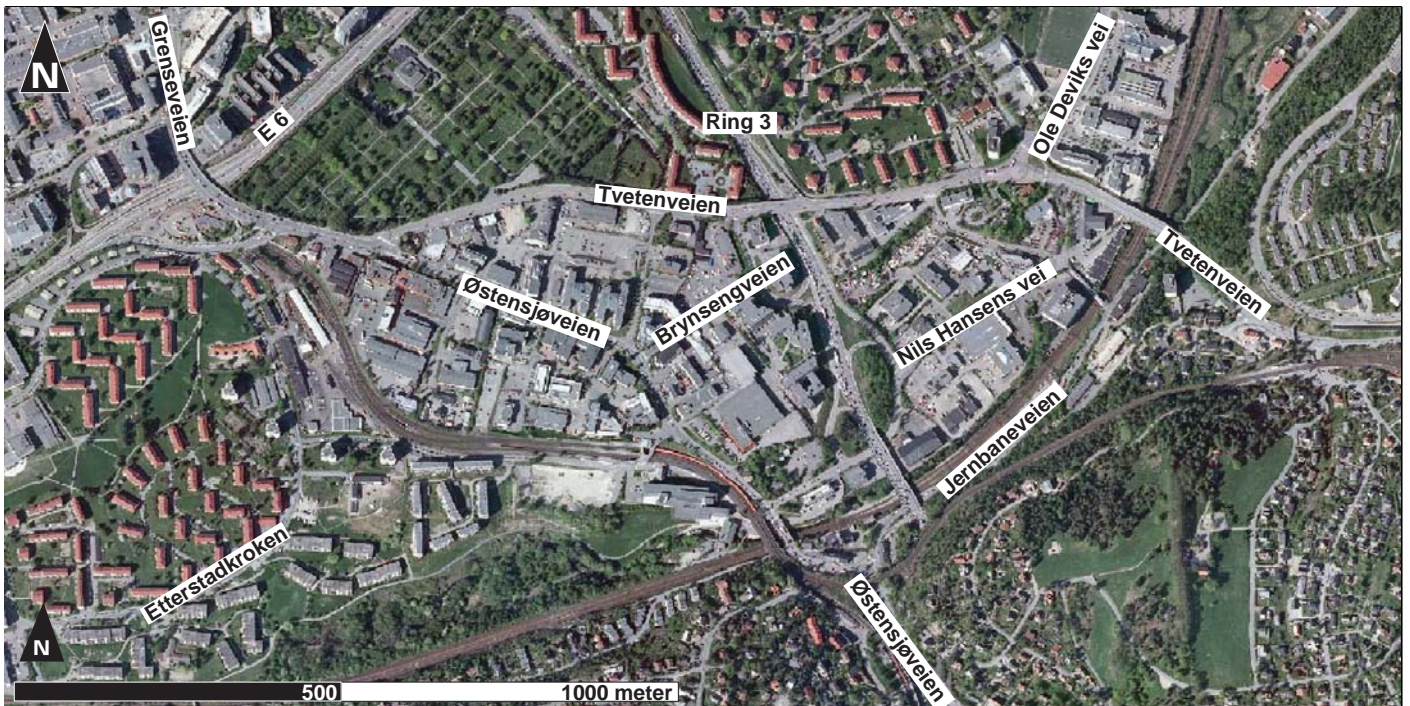
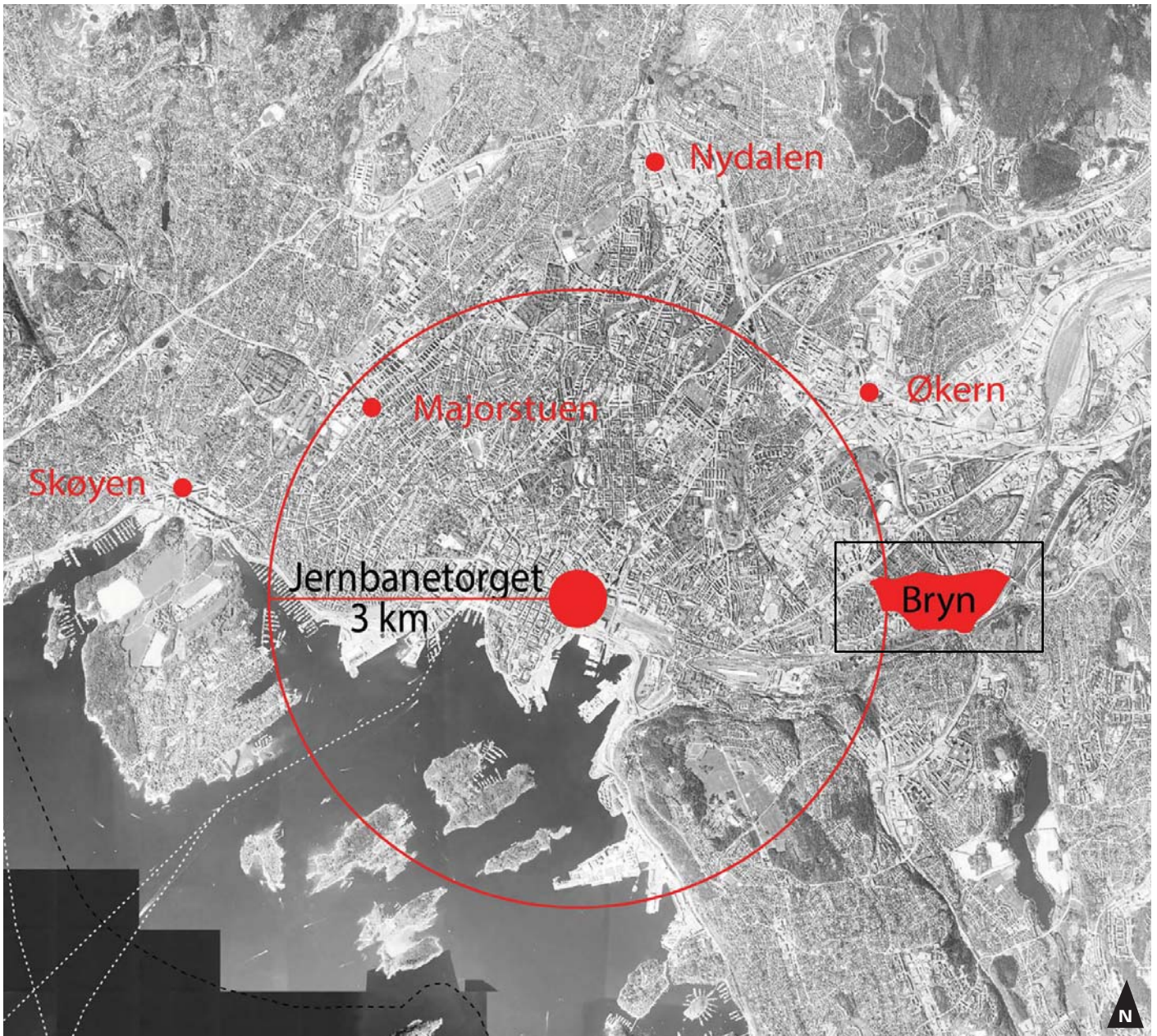
Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Høringsutkast
10.04.2014

VPOR Bryn

Veiledende plan for offentlige rom





FORORD

Bryn er idag preget av transformasjon og sterk byggeaktivitet hvor tendensen er at lager- og industrivirksomhet erstattes av kontorbebyggelse. Dette er en ønsket utvikling siden Bryn (og Helsfyr) er regionale knutepunkt og dermed er godt egnet som lokasjon for kontor- og næringsbebyggelse. Samtidig er Bryn et av de mest sentrumsnære utviklingsområdene i Oslo, hvor bystyret gjennom behandling av Rammeplan for videre knutepunktutvikling på Bryn (2007) fastsatte en ambisjon for utvikling av Bryn mot et flerfunksjonelt byområde med et betydelig innslag av boliger.

Utviklingen av de offentlige rom i området har frem til nå skjedd gjennom en prosjektbasert utvikling. Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bryn skal legge til rette for en helhetlig utbygging av offentlige rom og infrastrukturtiltak, slik at bo- og bykvaliteter sikres. VPOR viser tiltak som er nødvendige for at området skal utvikles i tråd med ønsket bolig- og næringsutvikling. En hovedutfordring for Bryn er antallet større prosjekter (Manglerudprosjektet, bussterminal i Østensjøveien, utbedring av Bryn og Brynseng stasjoner) som vil ha stor påvirkning på hvordan fremtidens Bryn vil fremstå. VPOR Bryn viser hvordan disse eksterne prosessene kan inkluderes i den videre byutviklingen, og også hvordan disse prosjektene kan bidra til økt kvalitet og merverdi for Bryn.

Arbeidet med VPOR Bryn startet opp i mai 2013. Planen har blitt utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Bymiljøetaten, og Vann- og avløpsetaten. Plan- og bygningsetatens arbeidsgruppe for VPOR Bryn består av Thomas Forslund Johnsen (prosjektleder), Andreas Rønsdal, Ronny Kristiansen, Kristine Viste Eriksen og Maxwell Gitenstein.

Det er gjennomført workshoper og informasjonsmøter med grunneiere, naboer og kommunale etater. Eiendoms- og byfornyelsesetaten har laget et forslag til spesifikt forutsigbarhetsvedtak for Bryn. Forslag til vedtak er inkludert som en del av VPOR under kapittel 15.

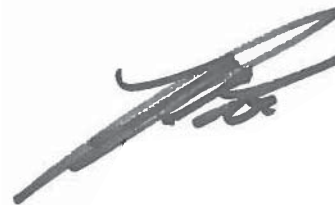
Planen og forslag til forutsigbarhetsvedtak (jfr. kap. 13) legges ut til offentlig ettersyn 28. april 2014 med høringsfrist 26. mai 2014. Deretter skal høringsinnspillene bearbeides med sikte på oversendelse til politisk behandling i byrådet/byutviklingskomiteen og bystyret i løpet av juni 2014. Behandling av innsendte reguleringsplaner vil pågå paralelt med saksbehandlingsprosessen.



Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør



Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør



Jørn Roar Moe
Enhetsleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD

| | |
|--|----|
| 01 INNLEDNING / BAKGRUNN / PREMISSE | 4 |
| 02 GJELDENE PLANER OG FØRINGER | 8 |
| 03 PÅGÅENDE PLANPROSESSER | 11 |
| 04 REGISTRERINGER / STEDSANALYSE | 15 |
| 05 VISJON / KONSEPT | 21 |
| 06 PLANPRINSIPPER: BEBYGGELSE / INFRASTRUKTUR / BYROM | 25 |
| 07 KVALITET OG STANDARD | 45 |
| 08 BESKRIVELSE AV BYROMMENE | 46 |
| 09 TILTAKSKART | 67 |
| 10 ILLUSTRASJONSPLAN | 71 |
| 11 VPOR-PLAN | 73 |
| 12 GJENNOMFØRING OG REGULERING | 75 |
| 13 FORUTSIGBARHETSVEDTAK | 77 |

01 INNLEDNING / BAKGRUNN / PREMISSE

Bakgrunn

Utgangspunktet for oppgaven er en bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling, i brev datert 09.09.2011:

”Byrådet tar i løpet av 2011 sikte på å igangsette arbeidet med en veiledende prinsipplan for det offentlige rom (VPOR) i Brynsområdet etter mønster av VPOR for Ensjøområdet som ble vedtatt av bystyret 17.10.2007. En vedtatt VPOR for Brynsområdet vil kunne sikre en helhetlig utvikling av Brynsområdet der det legges til rette for en gradvis boligutbygging i tråd med den vedtatte rammeplanen”

VPOR for Bryn bygger på flere gjeldende planer (jf. nedenfor), men særlig med utgangspunkt i Rammeplanen for knutepunktutvikling på Bryn (2007).

Prosess og medvirkning

VPOR Bryn er utarbeidet i samarbeid med flere kommunale etater, blant andre Bymiljøetaten (kollektivterminal/byrom) og Vann- og avløpsetaten (overvannshåndtering/beplantning). Sporveien, Ruter, Jernbaneverket og Statens Vegvesen har store infrastrukturprosjekter på gang på Bryn og har bidratt med informasjon om de ulike planprosessene.

Et særlig samarbeid har det vært med Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY). Dette gjelder for kostnadsberegninger, utviklingspotensial og kontakt med grunneiere. Samarbeidet med EBY har vært viktig for å sikre realismen i VPOR Bryn. I denne sammenheng påpeker EBY at kostnadsberegningene må oppdateres på bakgrunn av at VPOR nå beskriver et høyere kvalitetsnivå enn det som ble lagt til grunn ved beregning av kostnadene for VPOR tidligere i prosessen.

Proessen er også forankret hos grunneiere i planområdet. EBY hadde ultimo oktober regi på to møter med grunneiere, hvor Plan- og bygningsetaten redegjorde for arbeidet med VPOR. De oppmøtte grunneierne kom med innspill, spørsmål og redegjorde for egne planer.

Plan- og bygningsetaten avholdt også et nabomøte i slutten av oktober med deltagelse fra flere av de omkringliggende velforeninger og borettslag. Det ble gjennomført en mindre workshop for å få innspill til den videre utviklingen av byrommene på Bryn. Flere naboer fokuserte på muligheten for å få byfunksjoner, for eksempel handel, kultur, service og (ute)servering, til Bryn. Mange var også opptatt av overganger til fots (ved t-banen, Alnaelven og andre områder), mer trær og grønne områder, torgalmenninger og å utnytte det verneverdige stasjonsområde til et “cluster” av kunst og kultur (referanse: Bærums verk). Viktigheten av å finne en akseptabel løsning på Manglerudprosjektet ble også påpekt.

Innspill både fra grunneiermøter og nabomøter er innarbeidet i VPOR Bryn.



Fra nabomøte på Bryn



Naboer bidro med innspill: “Kvaliteter og utfordringer” på Bryn

Hva er VPOR?

En veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) er en plan som vedtas av Bystyret og styrer utviklingen av et større område med flere grunneiere og flere reguleringsplaner. VPOR er ikke en del av planhierarkiet angitt i Plan- og bygningsloven og følgelig ikke et juridisk bindende dokument.

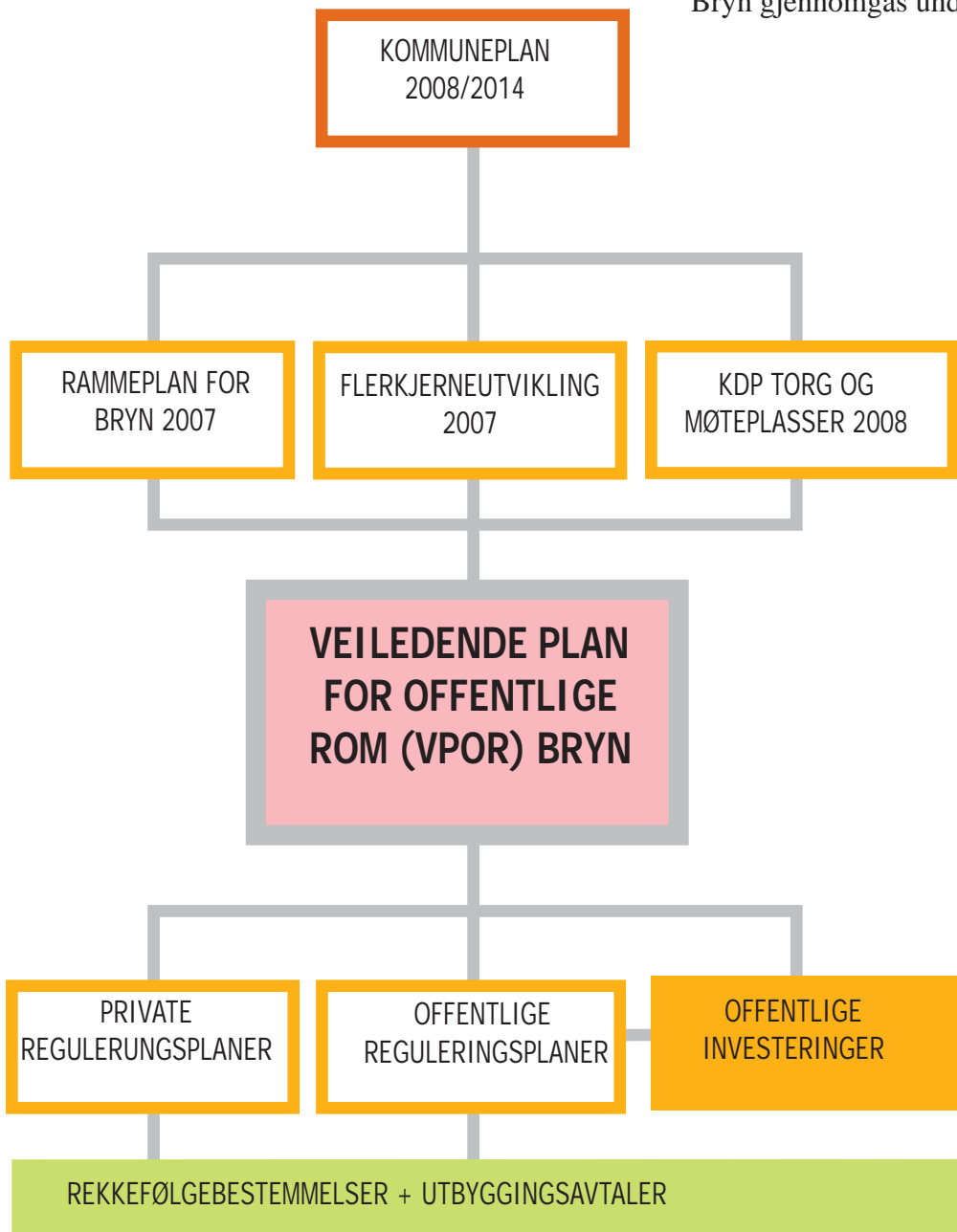
VPOR angir offentlige rom og strukturer for et område, inkludert torg, parker, gater og gangveier. Planen er et verktøy for å konkretisere og kommunisere visjoner, rammer og ambisjonsnivå, og legges til grunn for utarbeidelse og behandling av reguleringsplaner i området.

VPOR Bryn i kommunens planhierarki

Etablering/oppgradering av offentlige tiltak sikres i rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplaner. VPOR er grunnlaget for formuleringen av rekkefølgebestemmelser.

VPOR fastsetter ikke utnyttelse eller arealbruk. Dette reguleres av Rammeplan for knutepunktutvikling på Bryn (Rammeplanen) som denne planen bygger på. VPOR Bryn forholder seg til bebyggelse som rammen for det offentlige rom, og gir derfor føringer knyttet til tema som formål i første etasje og i noen tilfeller utforming, høyder og grenser mot viktige offentlige rom.

De ulike planene som ligger til grunn for VPOR Bryn gjennomgås under kapittel Gjeldende planer.



Figuren viser Oslo kommunes planhierarki og VPOR Bryns plass i denne strukturen

Bryn i Hovinbyen

Bryn utgjør en del av Hovinbyen som utpekes som et nytt satsingsområde i Oslos byutvikling. Hovinbyen ligger i overgangssonen mellom Grorudalen og indre by. I Kommuneplan mot 2030 angis Hovinbyen som et område for utvidelse av den tette, allsidige byen, med gode forbindelser og koblinger til byen omkring. Hovinbyen har samlet sett et meget stort utviklingspotensial og preges i flere områder av byutvikling med høy aktivitet.

Planområdet går fra Helsfyr i vest til Tveten bro i øst. Den ytre avgrensningen er t-banen, Hovedbanen og Tvetenveien. Området er delt i to av ring 3.

Brynsområdet kjennetegnes av en meget sentral beliggenhet. Området ligger i kort avstand til Oslo sentrum og har en strategisk plassering både i forhold til veisystem og kollektivtransport. Bryn er i dag hovedsak et næringsområde med kontorer, industri- og lagervirksomhet. Det har skjedd og pågår stadig en gradvis transformasjon av området fra lavt utnyttede industriarealer til mer effektivt utnyttede, arbeidsplassintensive kontor- og næringsarealer.

Etter en viss stagnasjon i begynnelsen av 2000-tallet, er det nå økende interesse for området og flere pågående planprosesser. Gjennom å løse utfordringer knyttet til bokkvalitet, samt utnytte potensialet i kollektivknutepunktet bedre, kan Bryn bli et svært attraktivt byområde. Dette både for de som ønsker å bo her, men også for bedrifter som ønsker sentral og tilgjengelig lokalisering utenfor Oslo sentrum.

For å sikre levende byliv, servicetilbud og høy kvalitet og standard i bybildet, er det også viktig å tilrettelegge for boliger i området. Da kan Bryn bli et moderne, flerfunksjonelt byområde med både bolig, handel/service og et konkurransedyktig næringsliv.



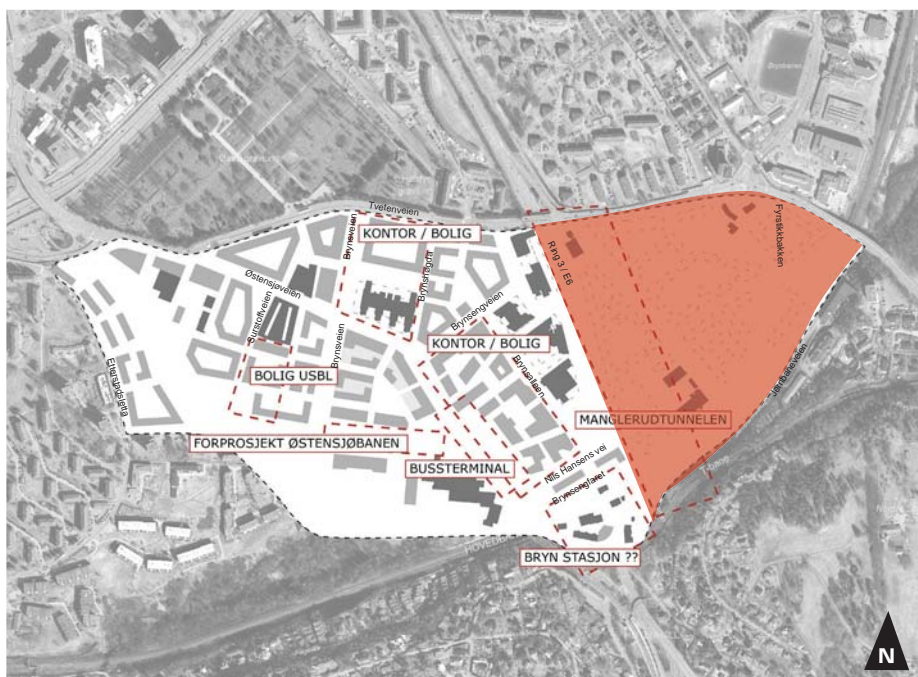
Illustrasjon av pågående prosjekter i Hovinbyen

Parallele planprosesser

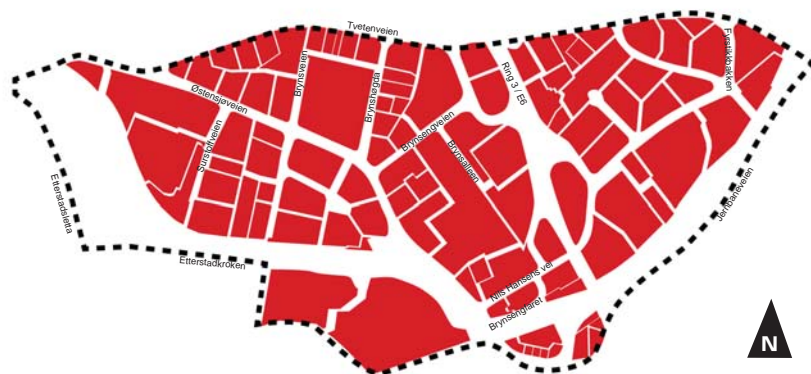
En utfordring i arbeidet med VPOR Bryn har vært samspillet mellom ulike planprosesser med forskjellig tidshorisont.

Flere større innsendte planer i ulike stadier av saksbehandlingen har blitt forsøkt koordinert med det pågående arbeidet med VPOR. Samtidig er det flere større eksterne planprosesser som har stor betydning for den fremtidige utviklingen på Bryn. Manglerudtunnel, bussterminal i Østensjøveien, opprustning av Bryn og Brynseng stasjon er prosjekter som må løses i andre planprosesser.

Den østlige delen av Bryn er omfattet av bygge- og deleforbud på 100 meter fra ring 3. Dette er relatert til ny Manglerudtunnel. Da det foreligger usikkerhet knyttet til avklaringstidspunkt for tunnelen, har VPOR Bryn i mindre grad forholdt seg til området.



I markert område (Bryn Øst) er fremtidig utvikling avhengig av valgt løsning for Manglerudprosjektet.



Illustrasjon som viser (forenklet) eiendomsstruktur på Bryn

Grunneiersituasjon

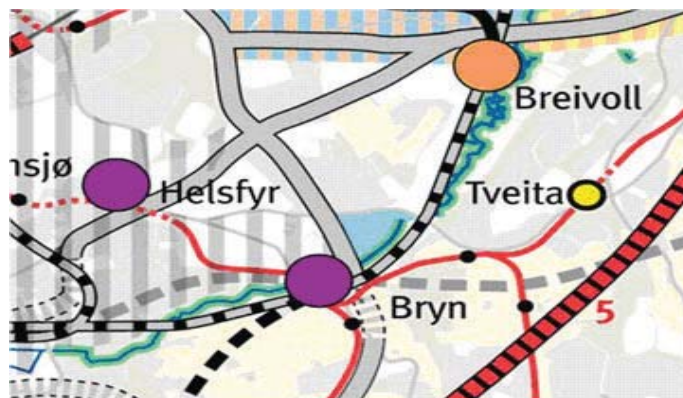
Eiendomsstrukturen på Bryn er meget sammensatt med over 100 grunneiere innenfor planområdet og flere større utviklere og eiendomsselskaper. Oslo kommune skal bygge ny barne- og ungdomskole rett sør for t-banestasjonen og besitter for øvrig flere nøkkeltomter i forbindelse med Bryn brannstasjon og jernbanestasjonen.

Frem til nå har Bryn, som mange områder i Hovinbyen forøvrig, vært preget av en noe fragmentert utvikling.

02 GJELDENE PLANER OG FØRINGER

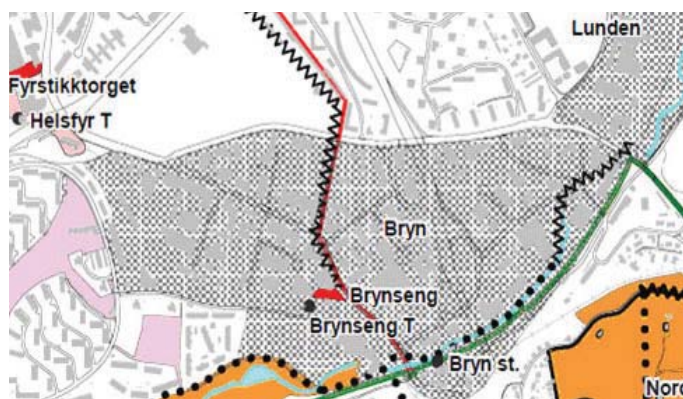
Kommuneplan 2008

I Kommuneplan 2008 er Bryn markert som område for knutepunktutvikling med blandet arealbruk. Bryn inngår også i område markert for allsidig bymiljø med stor andel boliger.



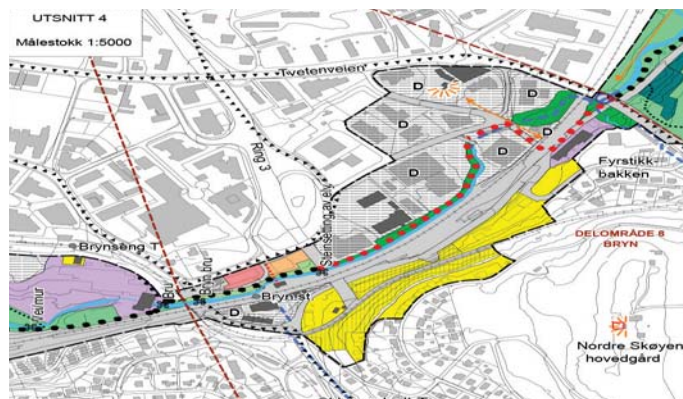
Kommunedelplan for torg og møteplasser, 2009

Hele Bryn er markert som område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Det er altså et generelt behov for nye torg/møteplasser ved utvikling. Brynseng Torg er sikret i plan, men trenger oppgradering. Kommunedelplanen viser også prinsipplassering av overordnet forbindelse mot Valle Hovin.



Kommunedelplan Alna Miljøpark, 2013

Området inkluderer deler av Alna Miljøpark. Vest for ring 3 er tursti og grøntområder langs Alna inkludert. Øst for ring 3 legger planen opp til å reetablere elven der den går i kulvert. Det gis føringer for bebyggelse og siktlinjer. Bebyggelsen skal orienteres i elveløpets lengderegning for å sikre utlufting. Planens retningslinjer angir videre at i dette område bør Oslo kommunes høyeste ambisjoner om fortetting og urbane grønne kvaliteter være en rettesnor.



Utkast til Kommuneplan for Oslo - Oslo mot 2030

Byutviklingsstrategien i utkast til ny kommuneplan angir både Bryn og Helsfyr som regionale knutepunkt. Planområdet for VPOR er også markert som utviklingsområde. Områdene rundt knutepunktene skal ha en generell høy utnyttelse, flerfunksjonalitet og høy bymessig kvalitet. I temakart for den blågrønne strukturen er planområdet markert med behov for park på minst fem dekar ved byutvikling.



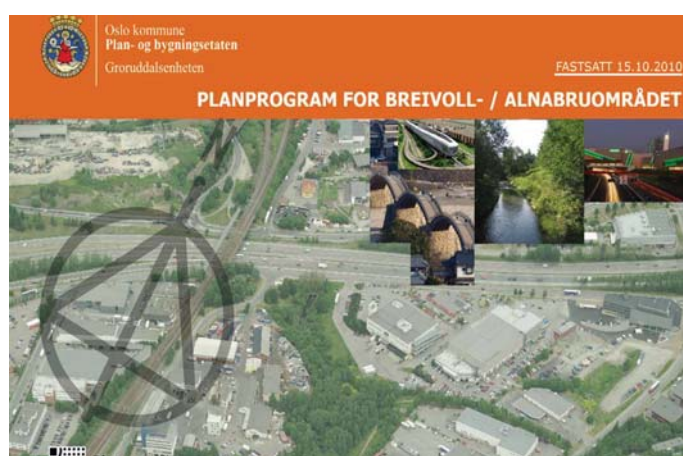
Forslag til Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

Viktig grøntforbindelse mot Valle Hovin og langs Alna er markert i kart. Deler av forslag til ny grøntplan er innarbeidet i forslag til ny Kommuneplan for Oslo - Oslo mot 2030.



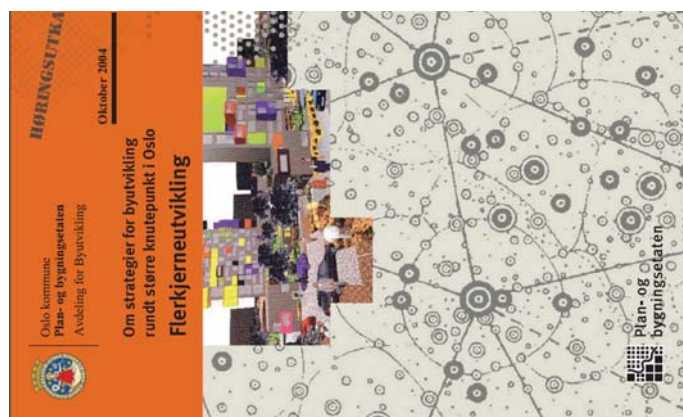
Planprogram for Breivoll-/Alnabruområdet, 2010

Planområdet grenser mot planområdet i denne planen. Planprogrammet tar opp overordnede problemstillinger for Breivoll-/Alnabruområdet, især tilknyttet infrastruktur og kollektivtransport, som også har betydning for Brynområdet. Helsefyr-Bryn-Breivoll utgjør i dag en næringskorridor i pågående/delvis/snarlig transformasjon og må sees i sammenheng. En av oppfølgingsoppgavene i planprogrammet var utarbeidelse av en veiledende plan for offentlige rom (VPOR). Denne ble oversendt politisk behandling januar 2014.



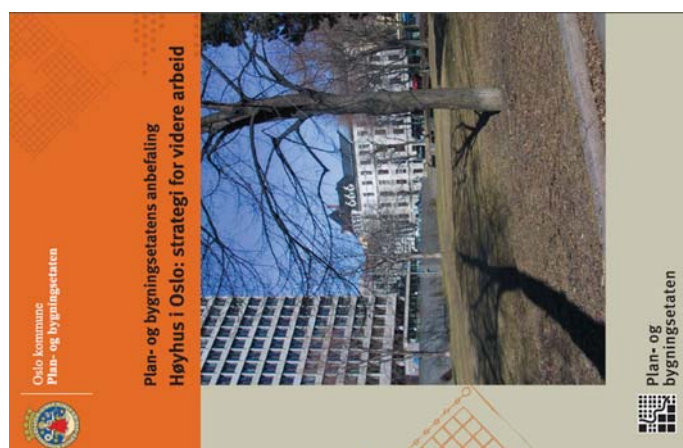
Flerkjerneutvikling - om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo, 2007

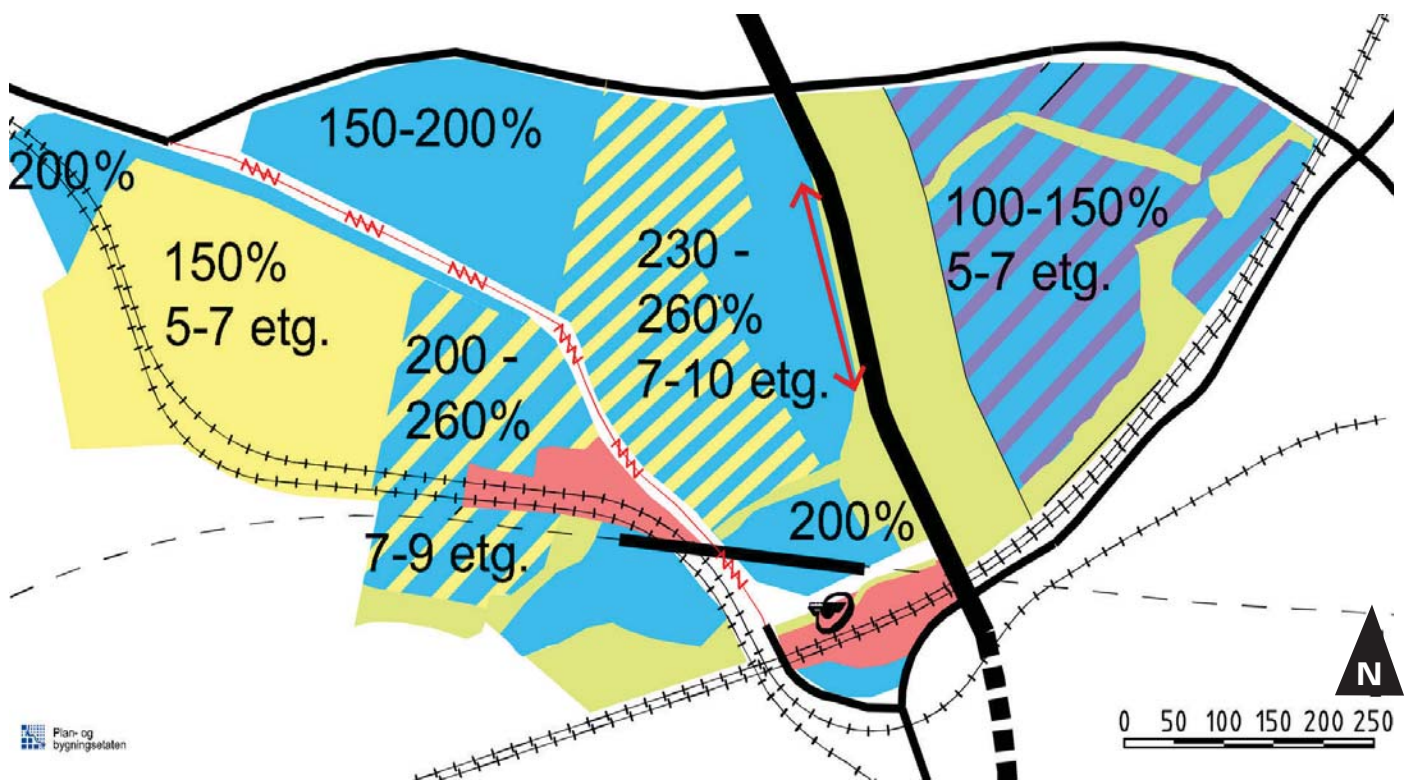
Bryn angis som regionalt knutepunkt sammen med Skøyen og Lysaker. Rapporten peker på potensial i å forkorte gangavstander og gjøre overgang mellom driftsarter smidigere. Rapporten påpeker at et visst innslag av boliger er positivt ettersom det bygger om et variert servicetilbud, men samtidig er det viktig at sentrale arealer ifht knutepunktet holdes av til moderne arbeidsplassintensive kontorbygg.



Høyhus i Oslo - Strategi for videre arbeid, 2005

Høyhusvedtaket definerer høyhus som bygg over 42 meter, som også defineres som maksimal byggehøyde i Oslo, med unntak av områdene Bjørvika, Bispevika og Lohavn. Videre påpekes at slanke, skulpturelt utformede tårnhus med byggehøyde over 42 meter kan aksepteres også andre steder i byen (f.eks utsiktstårnet på Tjuvholmen). Dersom det legges frem reguleringsforslag med byggehøyder over 42 meter så skal det utarbeides alternative reguleringsforslag med byggehøyder under 42 meter.





Kartet viser Rammeplanens hovedprinsipper. Blå farge angir næringsarealer, hovedsakelig kontor. Lilla/blå striper angir næring i form av lager, verksted og industri. Gule soner angir boligområder, mens rød farge angir stasjonsområdene med tilleggende byrom (Bryn torg og Brynseng torg).

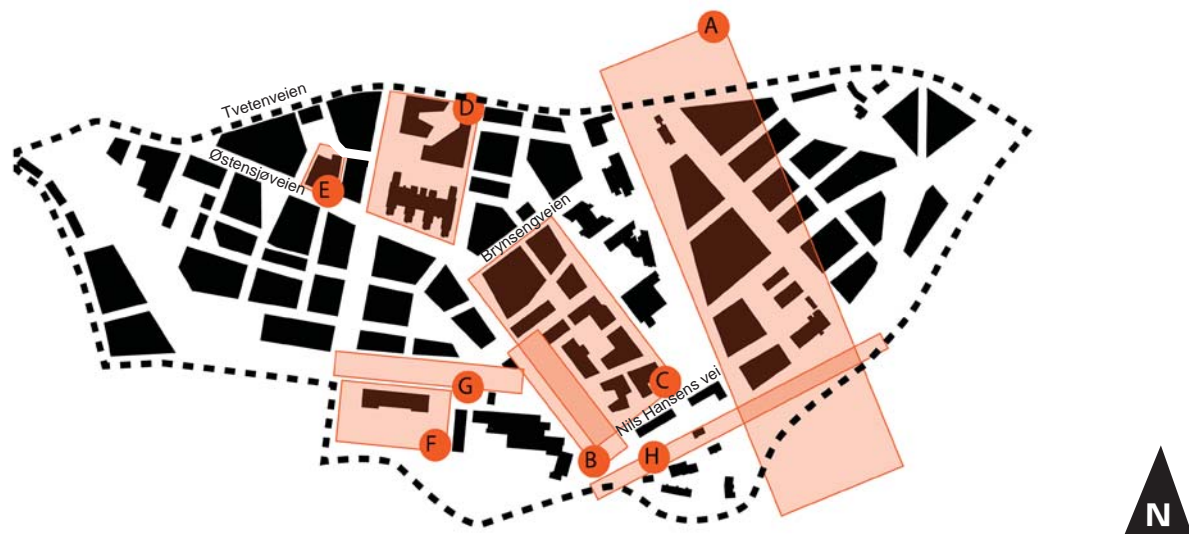
Rammer for videre knutepunktutvikling på Bryn (Rammeplanen), 2007

Rammeplanen for videre knutepunktutvikling på Bryn angir utnyttelse, funksjonsfordeling og byggehøyder for planområdet. Planen ligger til grunn for VPOR Bryn.

Det er sentralt i Rammeplanen at Bryn skal utvikles til et blandet nærings- og boligområde med lokale service- og fellesfunksjoner. Kollektivknutepunktet skal utvikles gjennom oppgradering av stasjonene og forbedre forbindelser mellom dem. Østensjøveien skal ha oppgradert miljøprofil med bussprioritet og hastighetsdempende løsninger som fremmer dens funksjon som urban byggate. Planen anbefaler også et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelveinett med vekt på gode forbindelser til stasjonsområdene.

Bystyrets vedtak av planen forutsetter opparbeidelse av en utluftingskorridor før boligutvikling på Bryn kan igangsettes. Utluftingskorridoren har til hensikt å drener luftforurensning fra hovedveisystemet vekk fra de bebygde områdene, hvor man ofte ser en opphopning av luftforurensning grunnet fysiske stengsler som hindrer den naturlige luftdrenasjen mot fjorden. Ved å sikre en 40 meter bred korridor kan forurenset luft sive ned til Alnas elvefar og videre ut mot fjorden, og dermed gi et forbedret lokalklima.

Utluftingskorridoren - heretter omtalt som Brynsalmenningen - er et viktig strukturerende element i VPOR Bryn som i tillegg til utluftingsfunksjonen også er en viktig intern forbindelse og et aktivt byrom tilrettelagt for forskjellige aktiviteter.

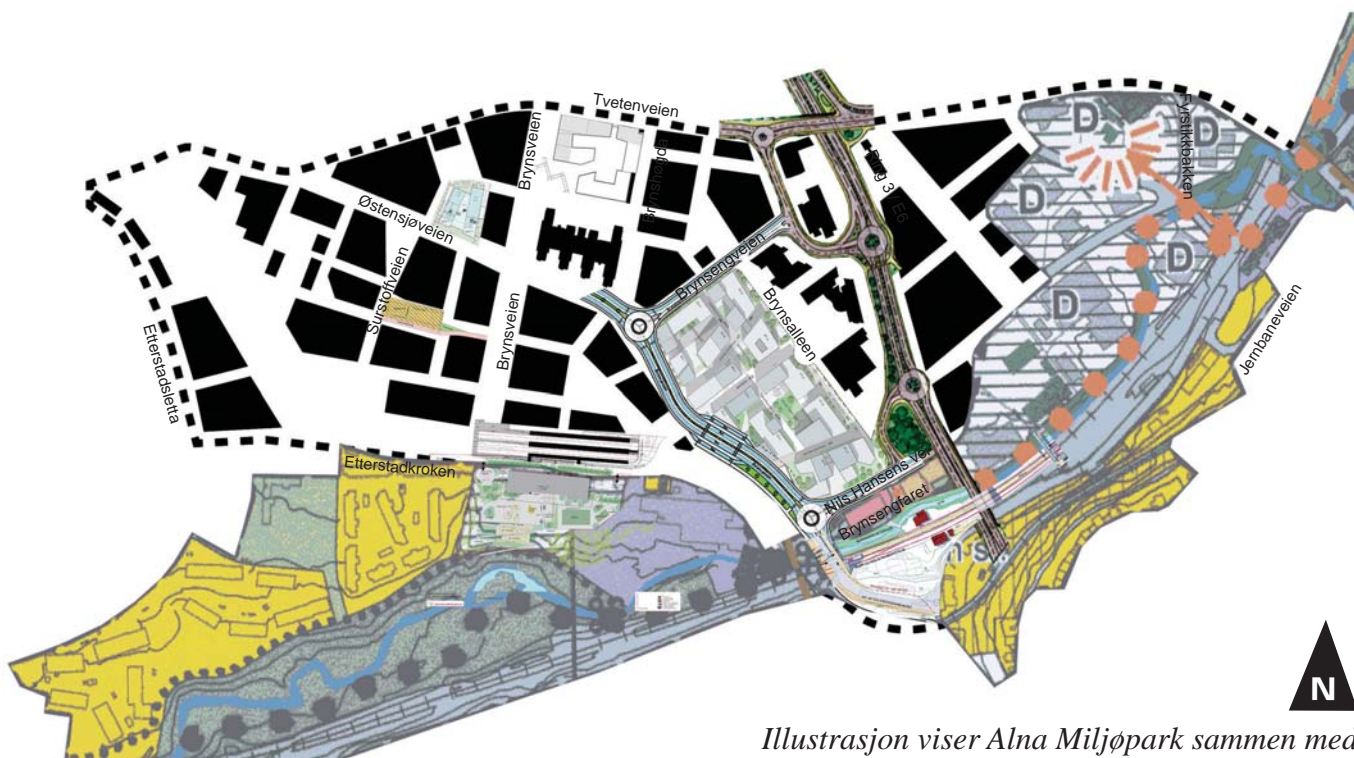


Oversikt over pågående planer

Introduksjon

Bryn er - og har en stund vært - et område i endring. Her presenteres de konkrete pågående planarbeidene i området. Flere prosjekter er under utvikling med snarlig bygging. Samtidig er det også større uavklarte prosjekter hvis utfall vil ha stor betydning for når og hvordan deler av Bryn utvikles videre.

De ulike pågående planprosjektene viser viktigheten av å etablere et overordnet rammeverk for utviklingen av Bryn. Rammeplanen og VPOR Bryn vil bidra til at området ikke utvikles stykkevis og delt, men at overordnede og helhetlige kvaliteter ivaretas.



Illustrasjon viser Alna Miljøpark sammen med pågående planer på Bryn

A Manglerudprosjektet

Prioritert i Nasjonalt Transportplan (NTP) 2014-2023, andre del av planperioden (2018-23), og i Oslopakke 3. Statens Vegvesen Region Øst (SVRØ) ser nå på alternative løsninger på strekningen Abildsø-Teisen/Ulven. SVRØ planlegger oppstart av reguleringsplanarbeid for kollektivfelt Klemtsrud-Abildsø/Ryen våren 2014 (planprogram) parallelt med nye alternativer for strekningen Abildsø-Teisen/Ulven.

Prosjektet innebærer båndlegging av store deler av Brynområdet øst for Ring 3. I et belte på 100 meter fra Ring 3 er det nedlagt midlertidig bygge- og deleforbud med varighet til 2015. Avhengig av hvilken løsning som velges gjennom området, vil dette utløse forskjellig potensial for byutvikling.



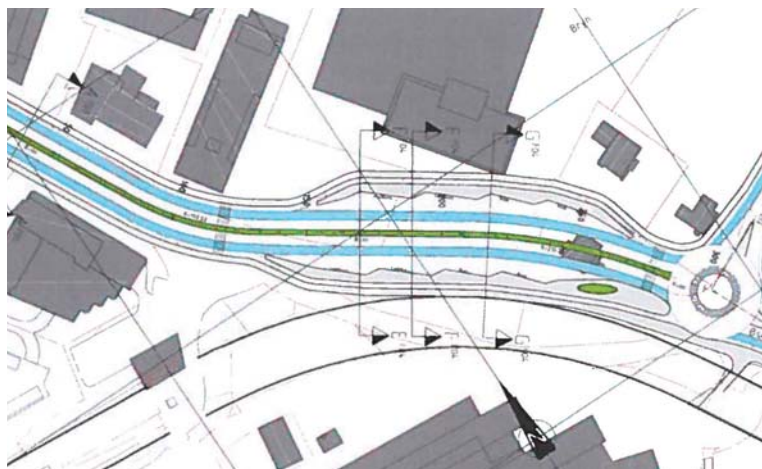
*Alternativ lang
Manglerudtunnel*



*Alternativ kort
Manglerudtunnel*

B Bussterminal i Østensjøveien

Ruter ønsker ny bussterminal som en utvidelse av nåværende terminal på Helsfyr. Dette for å kunne terminere regionbusser fra nord-øst utenfor sentrum og samtidig knytte tverrgående busslinjer til dette området. Det er beregnet at terminalen vil ha en trafikk på 75 busser i rush-retning i makstimen. Bymiljøetaten utarbeider en konseptvalgutredning som ferdigstilles i 2014. Det foreligger flere alternative løsninger til plassering og utforming av bussterminal i Østensjøveien



Alternativ 4A i Bymiljøetatens alternativvurdering

C Østensjøveien 40 - 50 m. fl (saksnr. 200507334)

Forslag om omregulering av eiendommene til et bymessig utformet næringsområde med samlet BRA på inntil ca 100.000 m² ligger til politisk behandling. Reguleringsforslaget omfatter flere eiendommer og forslagsstiller er Cema AS, Pecunia AS og Norsk Dental Depot. Det foreligger flere alternativer. Planforslaget ivaretar muligheter for senere regulering av bussterminal i Østensjøveien.

Det er også startet prosess for å inngå utbyggingsavtale knyttet til prosjektet.



Illustrasjonsplan med påtegnnet hensynssone for bussterminal

G Brynseng t-banestasjon

Sporveien skal igangsette et forprosjekt i 2014 for oppgradering av Østensjøbanen (som på Lambertseterbanen i 2013). Dette innebærer oppgradering av hele t-banelinjen og i denne forbindelse ønsker de å gjøre oppgraderinger på Brynseng stasjon. Her kan det være aktuelt å legge inn en overgang i andre enden av stasjonen. Dette kan bidra til en kobling mellom Bryn og skoletomten på andre siden av sporene. Dette er vist i illustrasjonen ved siden av.

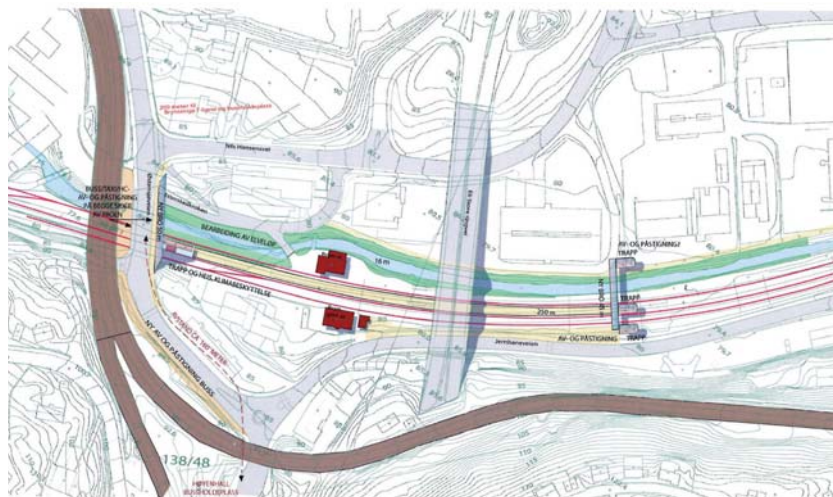


Brynseng t-banestasjon

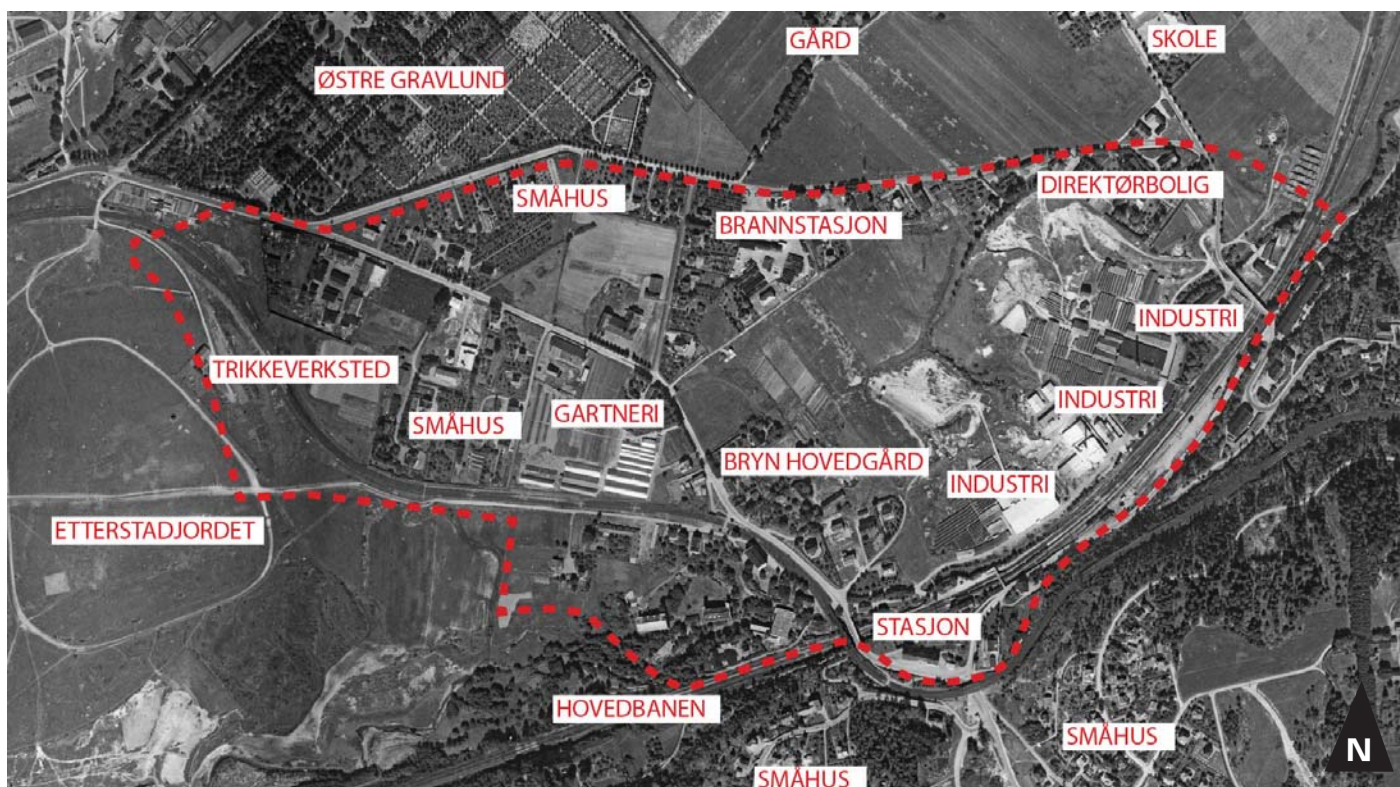
H Bryn stasjon

For at Bryn skal fungere som et kollektivknutepunkt er det viktig med gode forbindelser også til Bryn stasjon på Hovedbanen. Fra 2014 får Hovedbanen 15-minutters ruter og vil være den raskeste veien til sentrum fra Brynområdet. Dagens kobling mellom perrongene er en trapp opp til broen på Ring 3 til et smalt og lite hyggelig fortau langs veien.

Det er ønskelig med en bedre kobling på tvers av stasjonsområdet, og også muligheten for utvikling av Bryn torg som er Bryns historiske sentrum. Jernbaneverket har et skisseprosjekt for oppgradering av Bryn stasjon fra 2009 som man skal jobbe videre med, muligens fra høst 2014, som vist under.



Bryn stasjon



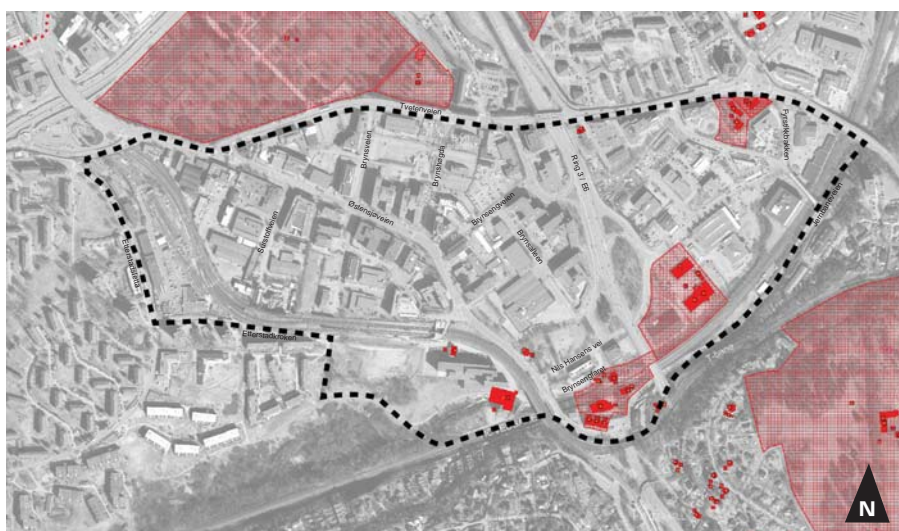
Ortofoto over Bryn 1937

Bryns historiske utvikling

Frem til midten av 1800-tallet var Brynsområdet dominert av gårder, mens det i siste halvdel av 1800-tallet ble økt fart i boligbygging og industri. Industrien ble i hovedsak lokalisert langs jernbanen. Boligbyggen skjøt særlig fart i begynnelsen av 1900-tallet.

Frem mot 1950-tallet hadde Bryn preg funksjonsblanding med både boliger, gartneri og industri. Området hadde tettstedsfunksjoner også for naboer på Høyenhall og Skøyenåsen. Etter kommunesammenslåingen i 1948 ble nye planer lagt, som ble startskudd for en ren industrialisering av området. Med det forsvant boliger og andre funksjoner i stor grad ut av området.

I de siste tyve- tretti årene har det blitt en økende andel kontorbygg på Bryn, i tråd med kommunens utpeking av Bryn som regionalt knutepunkt.



Kartet viser bebyggelse og områder med bevaringshensyn som vist på gul liste, og registrerte kulturminner

Kulturminner

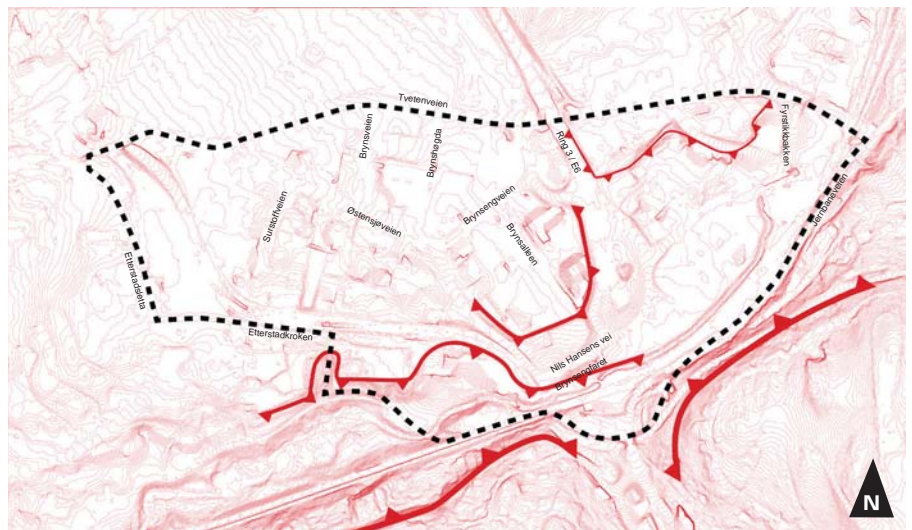
Områdets kulturminner er i hovedsak beliggende langs Hovedbanen og i stor grad knyttet til den eldre industribebyggelsen. Blant kjente kulturminner i området er Joh. Petersen Linvarefabrikk, Bryn Stasjon og Klosterheim forsamlingslokale.

Naturforhold, støy og forurensing

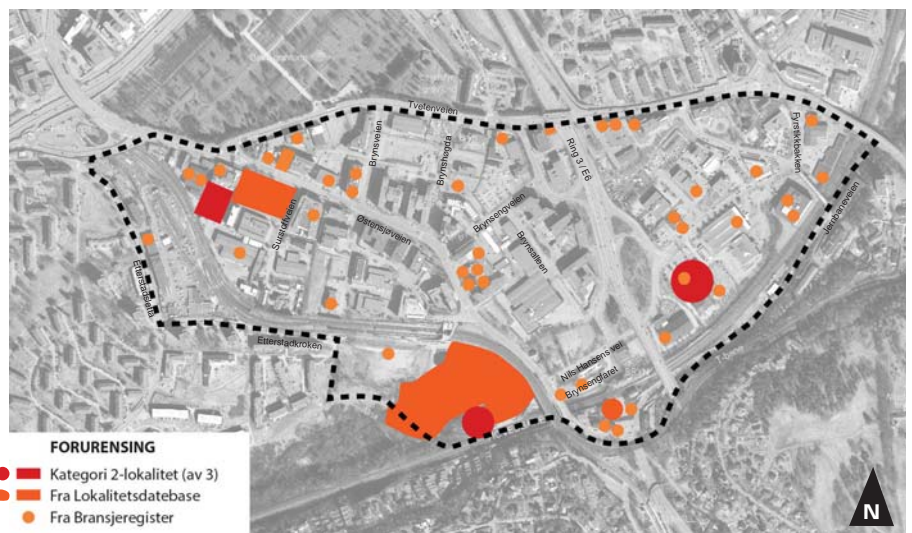
Det er en del høydeforskjeller i og ved planområdet. Blant annet mellom tog- og t-banestasjonen. Området avgrenses også topografisk mot Høyenhall og Skøyenåsen.

Området har støyutfordringer knyttet til de store veiårene, t-banen og i en viss grad til Hovedbanen.

Området er lite preget av naturverdier. Unntakene er forlengelsen av Etterstadsletten og en ravinebekk ved Fyrstikkbakken. Inntil planområdet ligger imidlertid Svartdalsparken (sydvest i området).



Topografi og markerte terrengsprang



Forurensing



Kartet viser registrert naturmangfold. Grønn farge viser viltområder, rødt viser naturområder, fiolett viser områder med fremmede arter



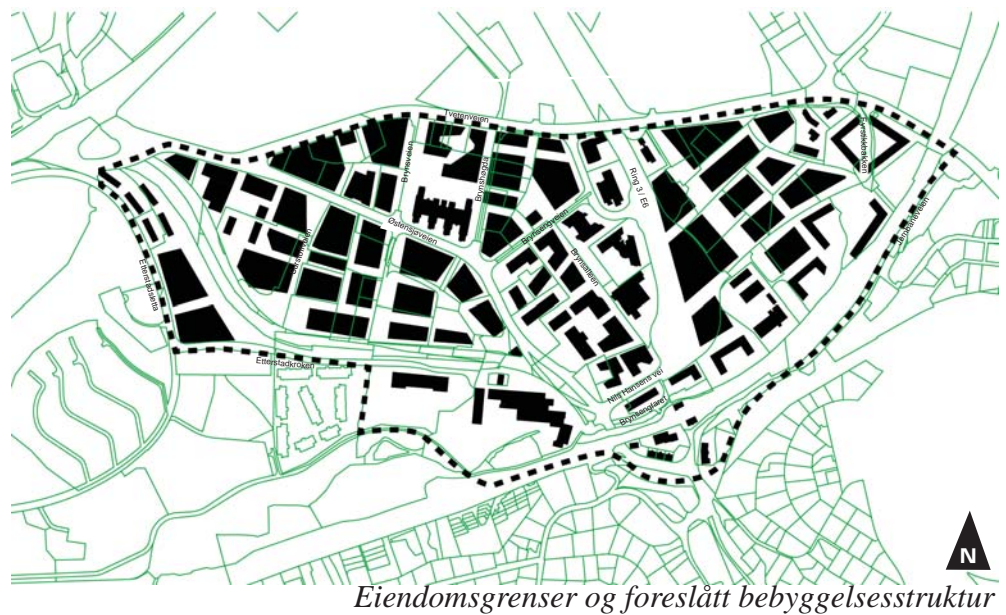
Støykart med rød og gul sone

Eiendomsgrenser, bebyggelse og funksjoner

Bryn er et sammensatt område eiendommessig med mange grunneiere, men også større utviklingselskaper.

Funksjonelt er Bryn et sammensatt næringsområde, med både moderne kontorvirksomhet, lager og industrivirksomhet. Det er også noen mindre innslag av handel, servering og bolig i planområdet.

Utover den planlagte skolen i Brynsengfaret er det ingen eksisterende sosial infrastruktur innenfor planområdet.



Eiendomsgrenser og foreslått bebyggelsesstruktur



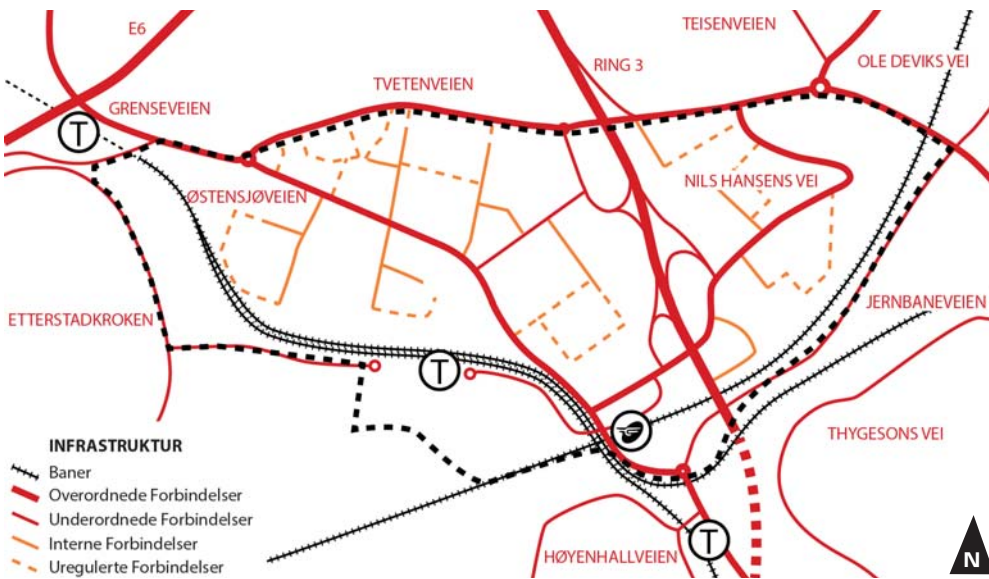
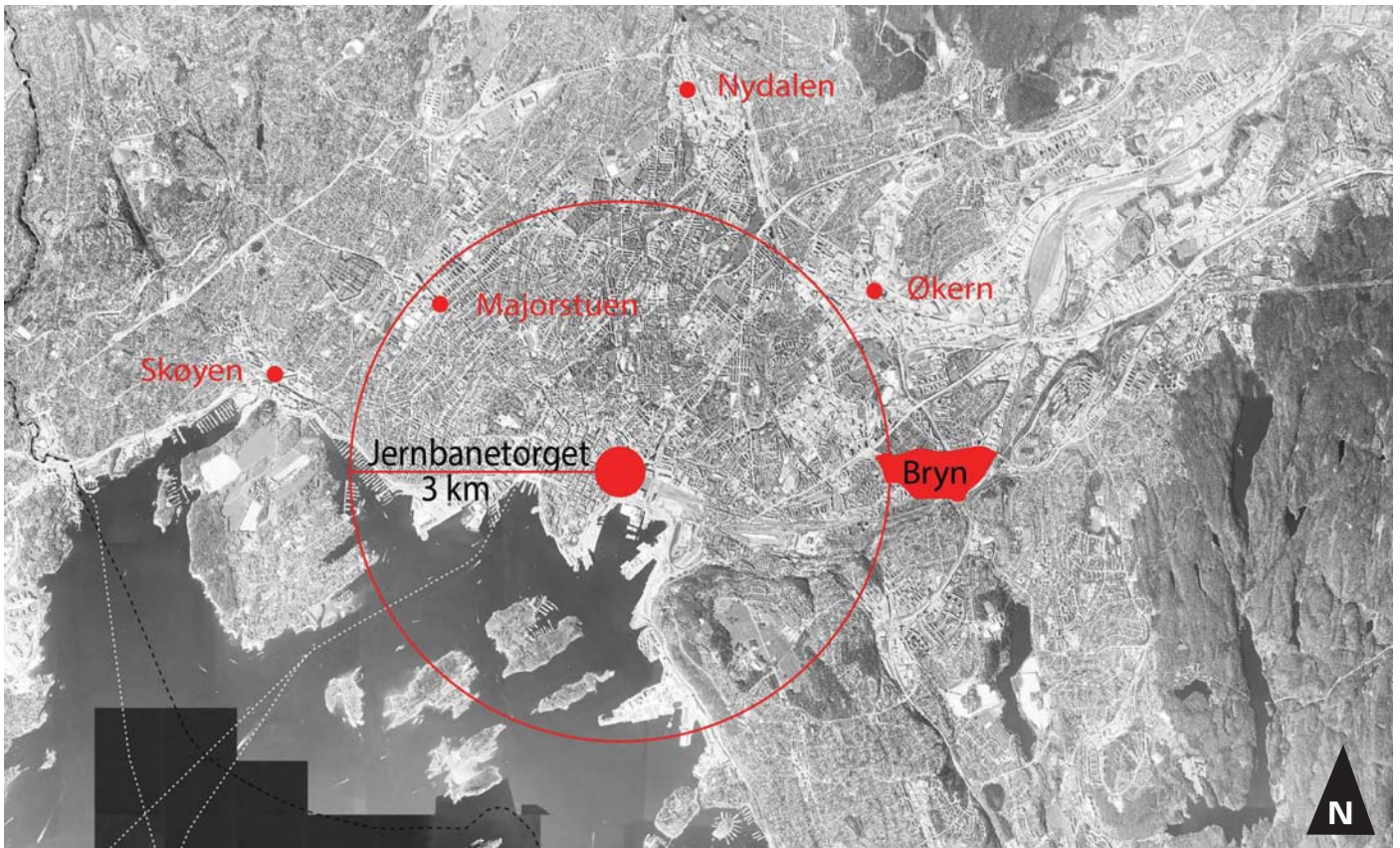
Målpunkt og sosial infrastruktur



Arbeidsplasser og befolkningstetthet



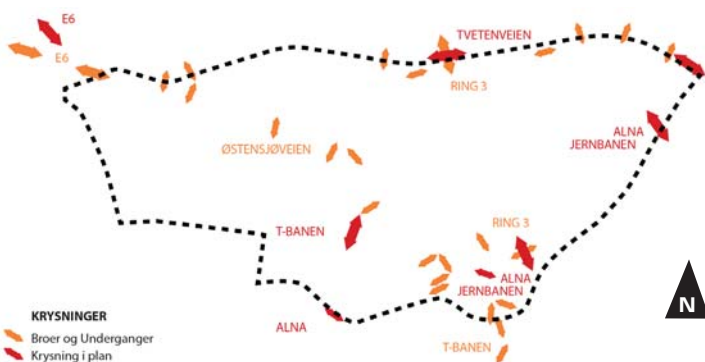
Registrering av funksjoner ved befaring Juli 2013

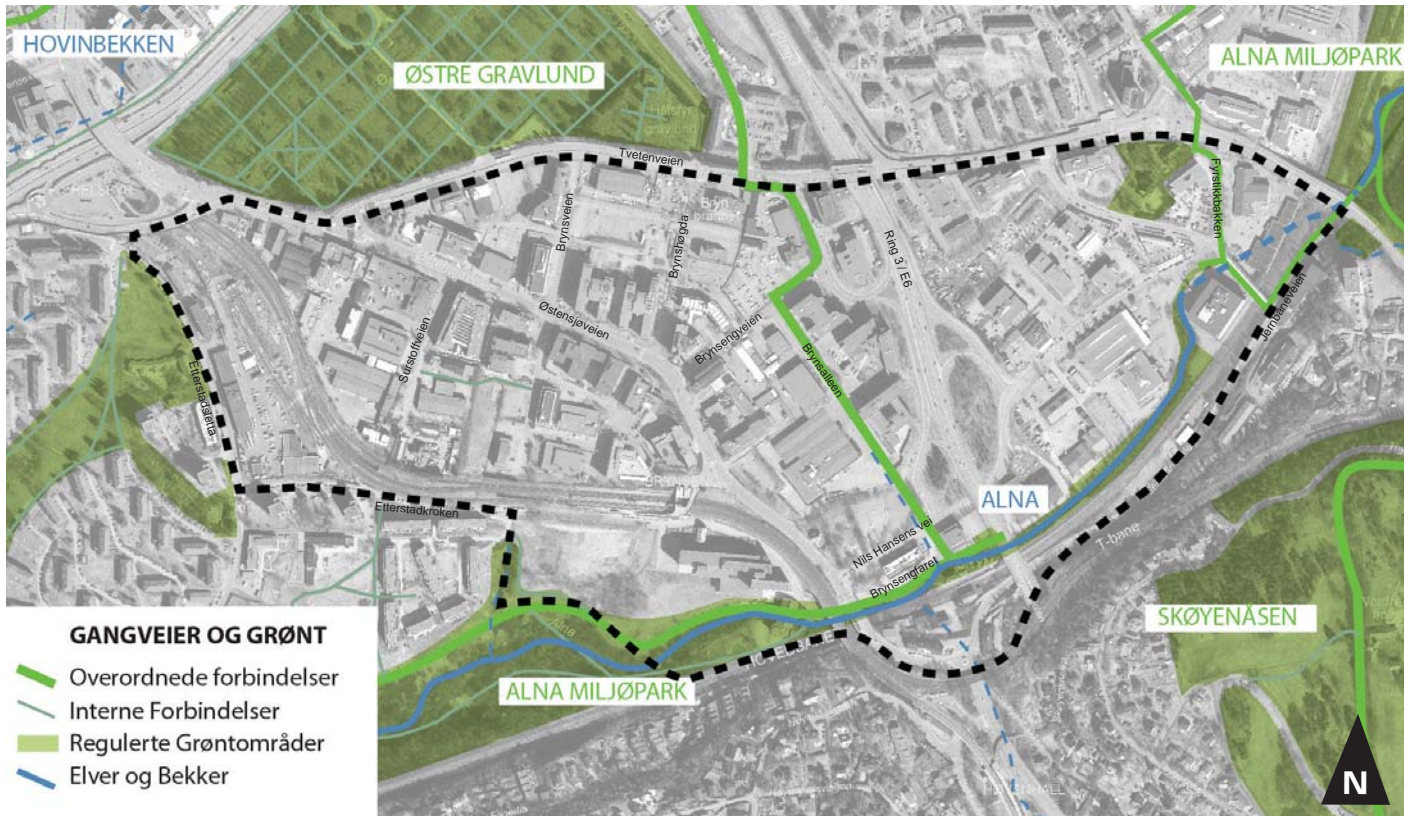


Infrastruktur, barrierer og forbindelser

Bryn ligger svært sentralt i forhold til Oslo sentrum. Planområdet ligger nærmere sentrum enn for eksempel Skøyen og Økern.

Samferdselsinfrastrukturen i området er en av Bryns fremste kvaliteter, samtidig utgjør den utfordringer når det kommer til støy, forurensning og barrierer. Med t-bane, tog og etterhvert bussterminal fremhever Bryn seg som et svært viktig regionalt kollektivknutepunkt. Områdets beliggenhet er også sentralt i forhold til veinettet, med Ring 3 som skjærer gjennom planområdet - og med kort vei til E18 og E6.



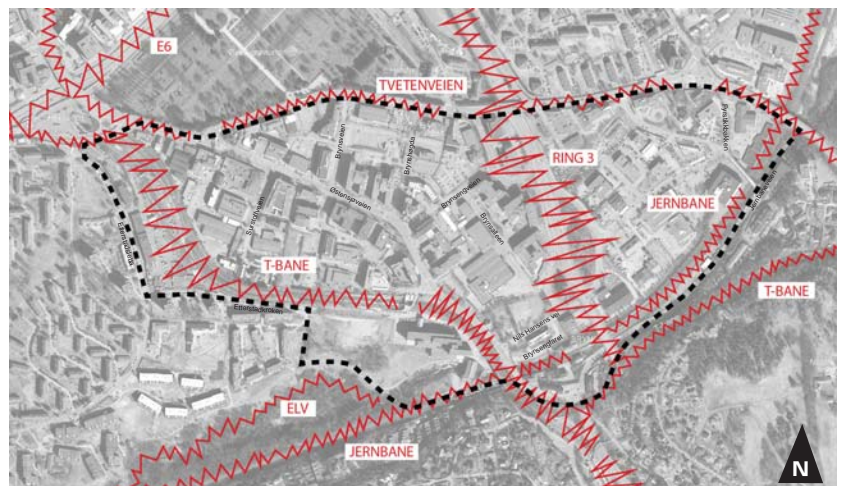
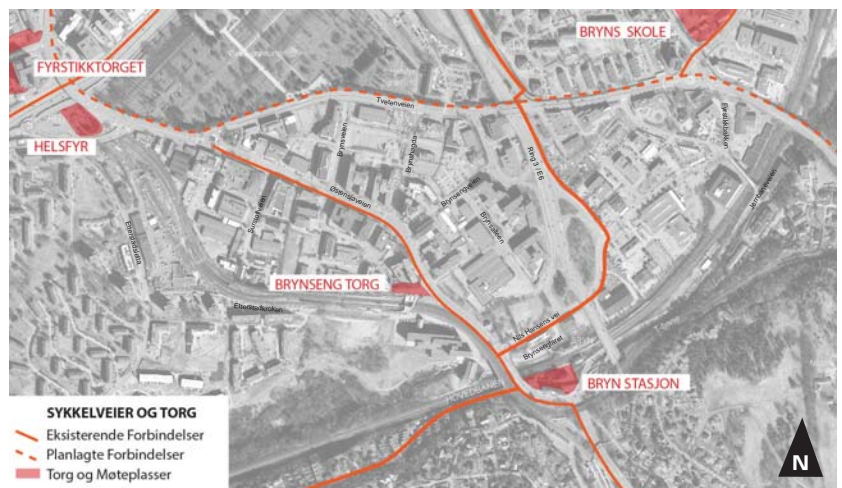


Denne infrastrukturen, sammen med Tvetenveien, utgjør samtidig de største barrierene i området. Hertil kommer også naturlige barrierer som Tveitaskråningen og skråningen opp mot Høyenhall, som naturlig avskjærer disse områdene.

De infrastrukturelle barrierene er viktige å håndtere for videre byutvikling.

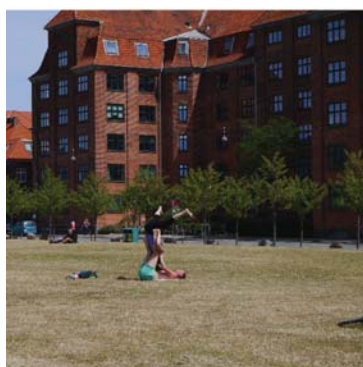
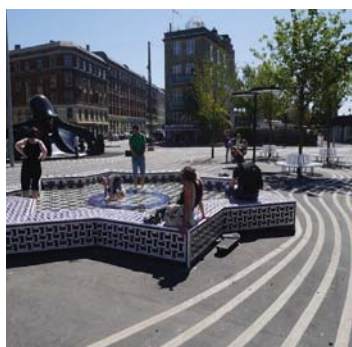
Planområdet er tilknyttet flere grønne kvaliteter som det er viktige å sikre grønne forbindelser til. Gjennom området går også en overordnet grøntforbindelse mot Valle Hovin og langs Alna, som vist i Kommunedelplan for torg og møteplasser og Plan- og bygningsetatens forslag til Grøntplan.

Det finnes i dag sykkelvei langs Ring 3 og Østensjøveien, mens det er planlagt ny forbindelse i Tvetenveien. Sykkelveiene kobler Bryn mot naboerområder i bydel Alna og Østensjø samt mot sentrum og Hovinbyen.



Barrierer

05 VISJON / KONSEPT



Hovedformålet med VPOR Bryn er å etablere rammer for utvikling av attraktive og gode offentlige rom på Bryn. For å kunne nå visjonen om et byområde med ulike funksjoner, varierte tilbud og forskjellige mennesker, er det viktig å utvikle byrom som alle kan erfare som attraktive.

Dette innebærer å tilrettelegge for forskjellige byrom for forskjellige behov og byrom.



Levende byliv og bokvaliteter

Bryn skal være et attraktivt byområde med levende byliv hele døgnet. Bryn skal bli en innfallsport til den tette, allsidige byen fra sydøst, kjennetegnet av flerfunksjonalitet og opplevelsesmessig variasjon.

Bryn skal være et godt sted å bo. Med varierte tilbud, tilgjengelighet til hele byen, kort avstand til Alna og Marka, gode offentlige rom og gode boområder.



Referanse: Skøyen

Knutepunkt og byområde

Bryn skal bli et velutviklet og sentralt knutepunkt med korte og logiske overganger mellom ulike kollektivtransportmidler, kombinert med gode byrom, byliv og servicetilbud. Slik blir Bryn et attraktivt byområde tilgjengelig for hele regionen. Bryn skal utvikles til et sentrum som ikke bare betjener de som bor på Bryn, men også naboområder som Teisen, Etterstad, Skøyenåsen og andre tiliggende områder som per i dag mangler et bymessig tilbud.



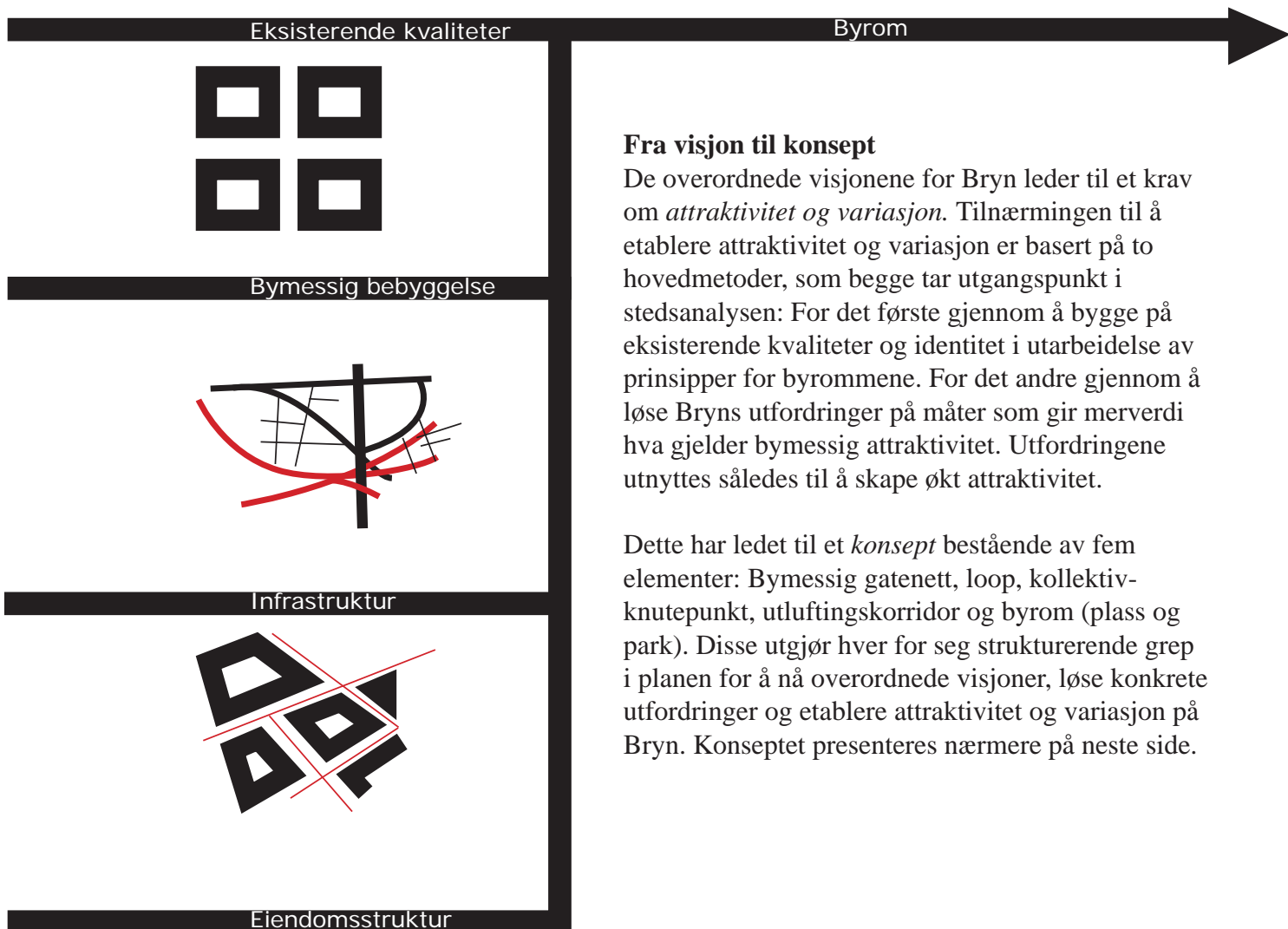
Konkurransedyktig

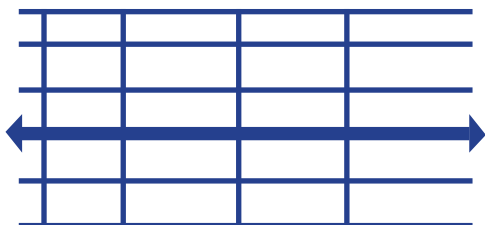
Bryn skal også bli et attraktivt sentrum for alle de som har sin arbeidsplass i området, enten de bor her eller pendler inn fra regionen forøvrig.

Gjennom å ytterligere dyrke og videreutvikle Bryns strategiske posisjon i forhold til vei- og banenettet, kombinert med en attraktiv bymessig utvikling, skal området utvikles som et tyngdepunkt for kunnskapsintensiv næring i Oslo øst.



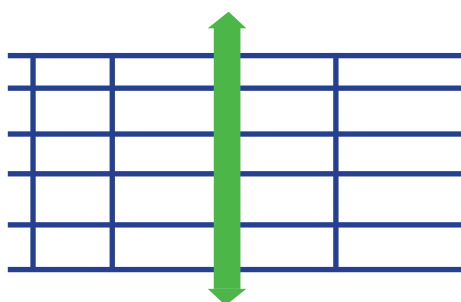
Referanse: København





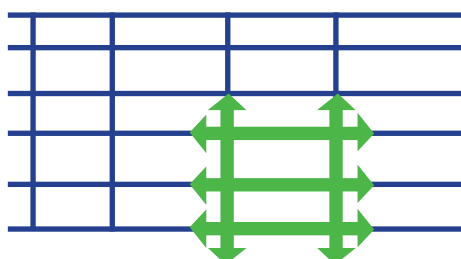
Bymessig gatenett

Det legges opp til et gatenett basert på kvartalstruktur som i hovedsak følger eksisterende eiendomsgrenser og veisystem. Hovedgaten blir Østensjøveien. Ved å følge eksisterende grenser og veisystem, muliggjøres en gradvis utvikling av Bryn som flerfunksjonelt byområde. Deler av eldre industribebyggelse bevares og omgjøres til ny bruk. Nyere kontorbebyggelse inkluderes i foreslått bystruktur



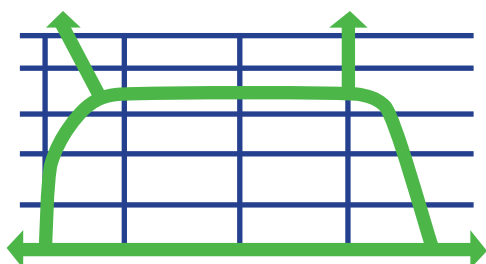
Almenning (Utluftingskorridor)

For at Bryn skal bli et godt boområde må utfordringer knyttet til forurensning løses. Utluftingskorridoren er et element med tre effekter: For det første kan forurenset luft dreneres fra området slik at man kan ha gode bokvaliteter. Samtidig blir korridoren et byromsmessig hovedgrep i det man her får et tett programmert og variert byrom for opphold og aktivitet. Endelig blir korridoren også en svært viktig tverrforbindelse som kobler bystrukturen på Bryn sammen med ny skole og grøntområdene langs Alna.



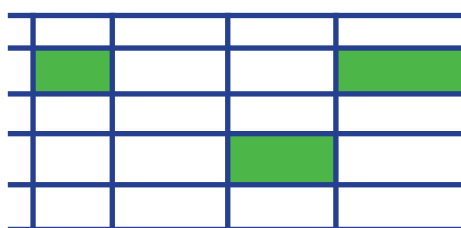
Kollektivknutepunkt

Kollektivknutepunktet videreutvikles med sikte på å sikre økt mobilitet og tilgjengelighet. Grepet sikrer både logiske og raske overganger mellom metro, tog og buss, samtidig som bymessige kvaliteter ivaretas.



Loop

En grønn "loop" etablerer en sammenhengende og attraktiv grøntforbindelse i området, som kobler alle byrommene sammen og dessuten etablerer forbindelser til naboerområder.

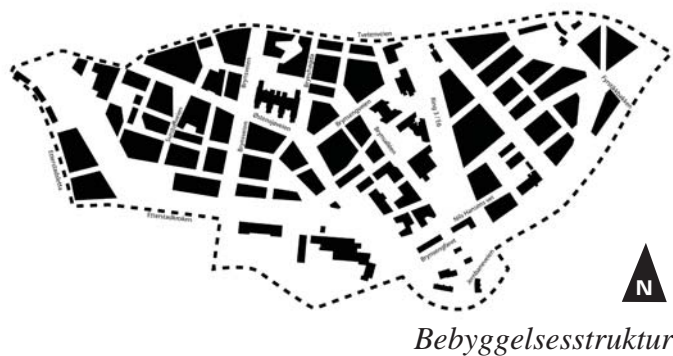


Byrom

Planen foreslår 15 byrom. Byrommene skal være tilgjengelige og lett identifiserbare arenaer for Bryns byliv. De skal være inviterende, aktiviserende og varierte. For å få til dette tar byrommene utgangspunkt i - samtidig som de understøttes av - byggenes funksjoner og identiteten/karakteren i området hvori de inngår.

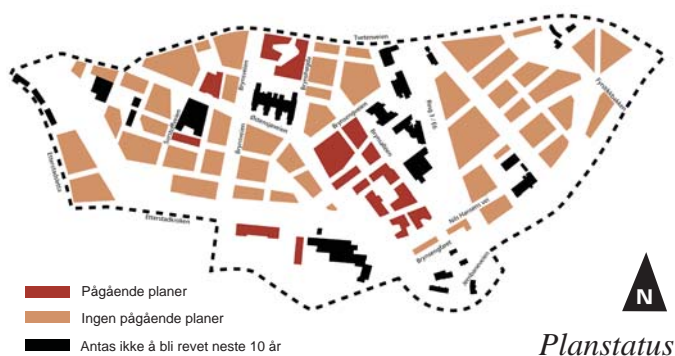
Bebyggelsesstruktur

Da bebyggelsen er et strukturerende element for byrommene, er det utarbeidet prinsipper for bebyggelse. Her er det tatt utgangspunkt i å etablere bymessige kvaliteter, bokvaliteter og høy utnyttelse. Det legges opp til en kvartalstruktur som definerer byrommene. Premissene for bebyggelsesprinsippene er gitt av Rammeplan for knutepunktutvikling på Bryn. I tillegg er det tatt hensyn til utarealnormen.



Bebyggelsesstatus

Diagrammet under viser status for bebyggelsen og skiller mellom mulig ny bebyggelse, illustrert i forbindelse med VPOR Bryn, samt eksisterende bebyggelse som er innarbeidet i planen og planlagt bebyggelse forøvrig.



Aktive fasader

Det etableres aktive fasader på de anviste steder i planen for å sikre aktivitet og liv i de viktigste offentlige rommene. Dette gjøres ved at det etableres en stor grad av interaksjon mellom plass/fortau og bygningen gjennom krav til funksjoner som butikker og serveringssteder i første etasje og utformingen av fasaden.



Aktive fasader skal ha:

- publikumsrettede funksjoner som serveringssteder og butikker i første etasje.
- store vindusflater og detaljert fasadeutforming
- minimum 4 meters takhøyde i førsteetasjene.
- førsteetasjer som ligger på samme nivå som gate/byrom
- inngang til etasjene over

Det er ønskelig med maksimalt 10 meters avstand mellom inngangsdører og at de aktive fasadene i hovedsak tilrettelegges for mindre butikker og serveringssteder.

I noen tilfeller kan det åpnes for at det i deler av fasaderekken midlertidig åpnes for andre funksjoner. Det er da viktig at utformingen av førsteetasjene med aktive fasader ikke vanskeliggjør etablering av slike publikumsrettede virksomheter i fremtiden, slik som krav til etasjehøyde og at første etasje ligger på samme nivå som gate/byrom.

Utnyttelsesgrad

Rammeplan for videre knutepunktutvikling på Bryn angir prinsipper for utnyttelsesgrad på Bryn.

Det kan imidlertid komme opp spørsmål om det er *brutto* BRA eller *netto* BRA som skal legges til grunn ved saksbehandling.

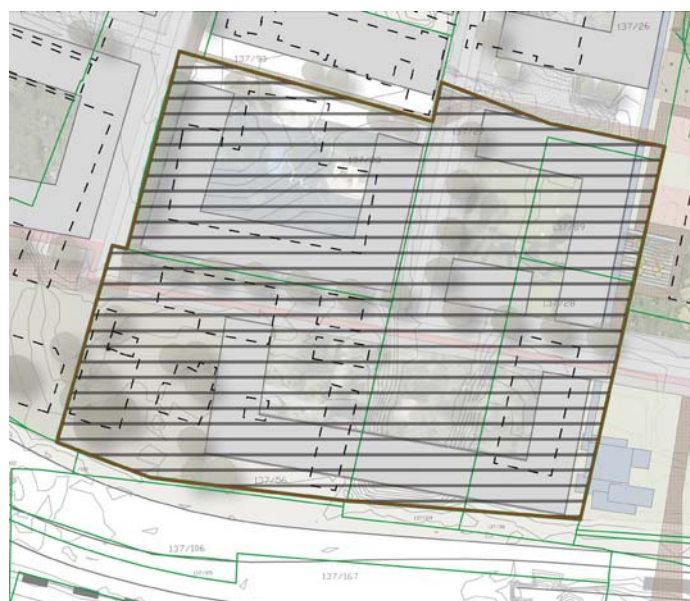
Diagrammene på denne siden viser brutto- og nettoprinsippene. Om netto-BRA legges til grunn beregnes BRA ut fra byggeområde, mens man ved brutto-BRA legger til grunn hele tomten.

Dette er relevant i forhold til offentlige rom. Om bruttoprinsippet legges til grunn vil avgivelse av flater til byrom gi høyere utnyttelse på byggegrunn.

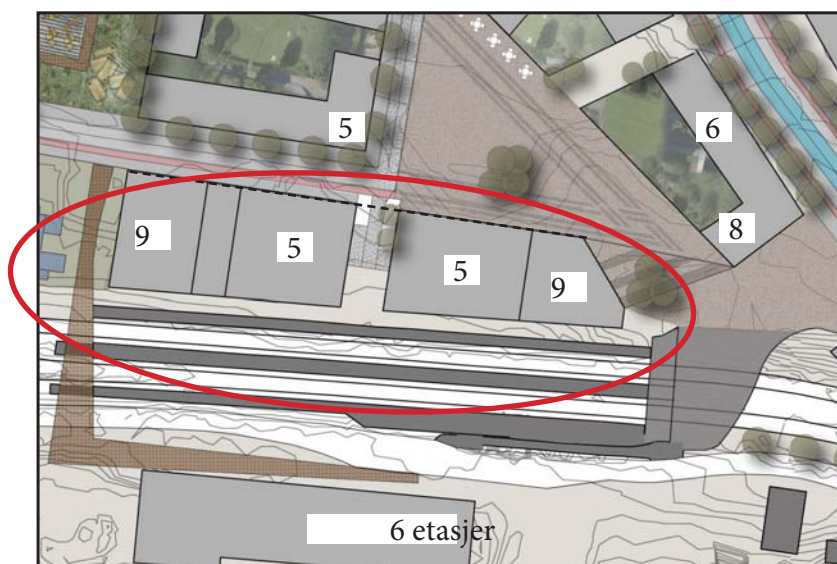
I VPOR Bryn anbefales at bruttoprinsippet legges til grunn ved saksbehandling. På den ene siden letter dette arbeidet med å realisere gode byrom på Bryn. På den andre siden fordi det medfører en bedre utnyttelse av området i sin helhet, noe som er i tråd med kommunens generelle føringer for utvikling av kollektivknutepunkt (jf. forslag til Kommuneplan for Oslo - Oslo mot 2030).



Nettoprinsipp



Bruttoprinsipp

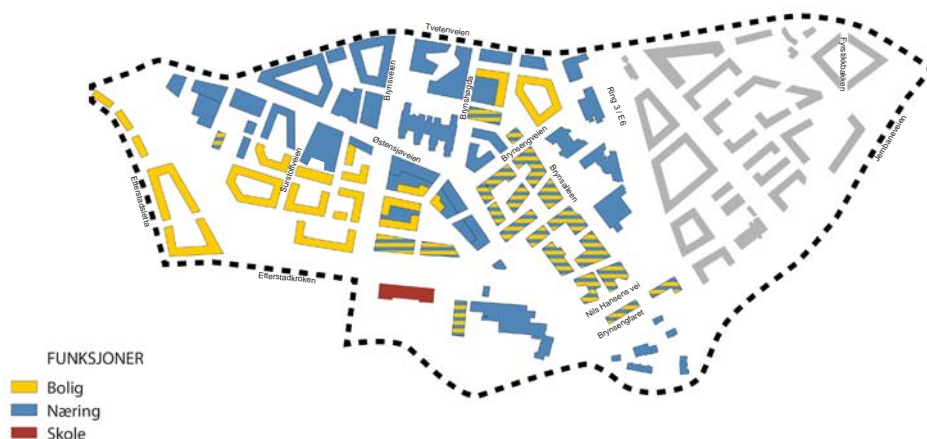


Illustrasjonsplan og modell viser bruttoprinsippet benyttet, der hver eiendom har fått bygge maksimalt som angitt i Rammeplanen. Dette viser at det i all hovedsak er uproblematisk å legge bruttoprinsippet til grunn for utvikling på Bryn.

Unntaket kan være de to byggene beliggende nærmest Brynseng T-banestasjon (som vist på bildet til venstre). Byggehøyder og utnyttelse på disse eiendommene må vurderes nærmere og sees i sammenheng med utforming av torg og ny T-banestasjon.

Funksjonsfordeling

Diagrammet til høyre viser arealformål koblet til bebyggelse. Funksjonsfordelingen er basert på Rammeplanen.



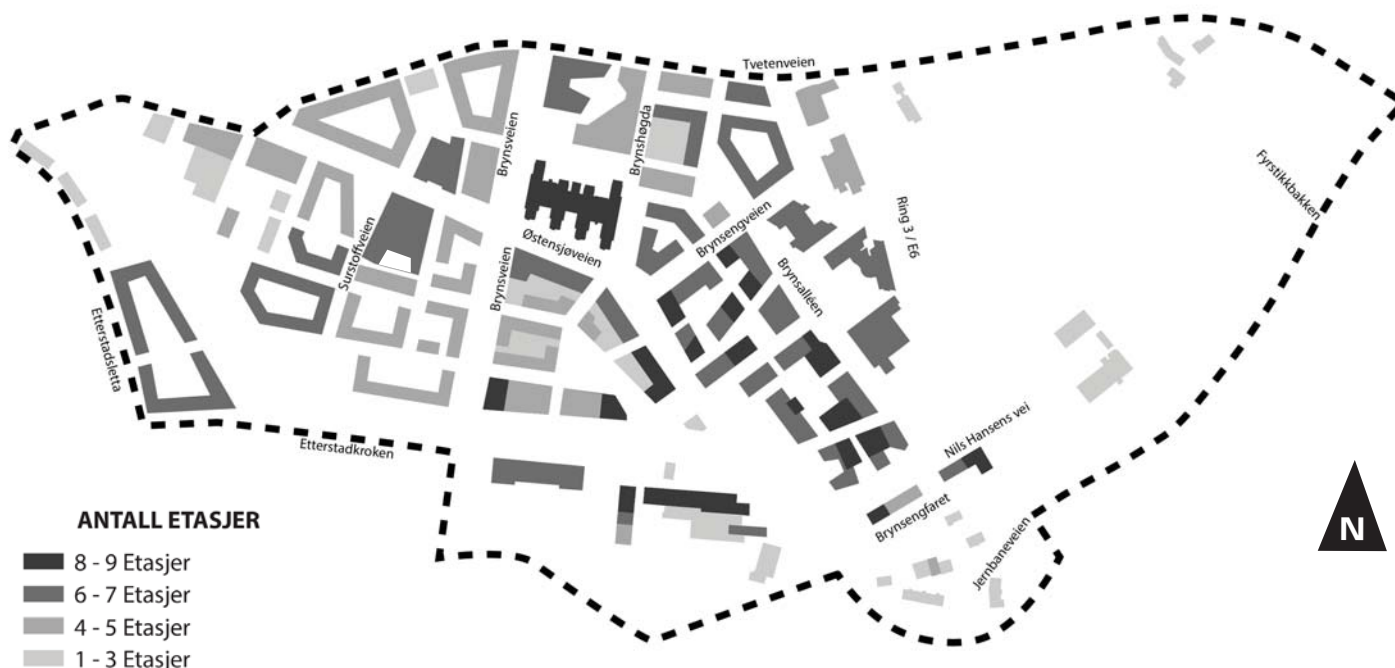
Etasjehøyder og solforhold

Diagrammet nedenfor viser en konkretisering av Rammeplan for videre knutepunktutvikling på Bryn, som angir maksimal utnyttelse og antall etasjer i området. Generelt legges det opp til flest etasjer i områdene tilknyttet selve knutepunktet, dvs kvartalene rundt Brynseng T-banestasjon.

Videre er bebyggelsen organisert i en kvartalstruktur for å oppnå ønsket bymessighet, med bruttoprinsippet (omtalt på forrige side) lagt til grunn. Siden bygningsvolumene er organisert i en kvartalstruktur, vil maksimal utnyttelse (200-260% TU) bli oppnådd ved lavere etasjehøyder enn de 9 etasjene som Rammeplanen åpner for.

PBE anbefaler at eiendommene som ligger inntil Østensjøveiens sørside ved Brynseng stasjon bør kunne få en høyere utnyttelse enn angitt i Rammeplanen og bygges opp til 9 etg (jfr. Rammeplanens høydeangivelser). Dette på bakgrunn av et ønske om høy utnyttelse i en tett bystruktur rundt selve knutepunktet, markering av Østensjøveien ved Bryns sentrum, tilpasning til eksisterende bygningers etasjehøyder, og små konsekvenser for solforhold i byrommene. Eiendommene som ligger nærmest Brynseng stasjon bør ikke få høyere utnyttelse da det vil få uheldige konsekvenser for solforhold for foreslått torg (Nytorget).

På de neste sidene vises soldiagrammer for ulike tidspunkt vår og sommer.



Sol- og skyggestudier



21. mars klokken 09:00



21. mars klokken 12:00



21. mars klokken 17:00



1. mai klokken 09:00



1. mai klokken 09:00



1. mai klokken 12:00



21. juni klokken 12:00



1. mai klokken 17:00



21. juni klokken 17:00

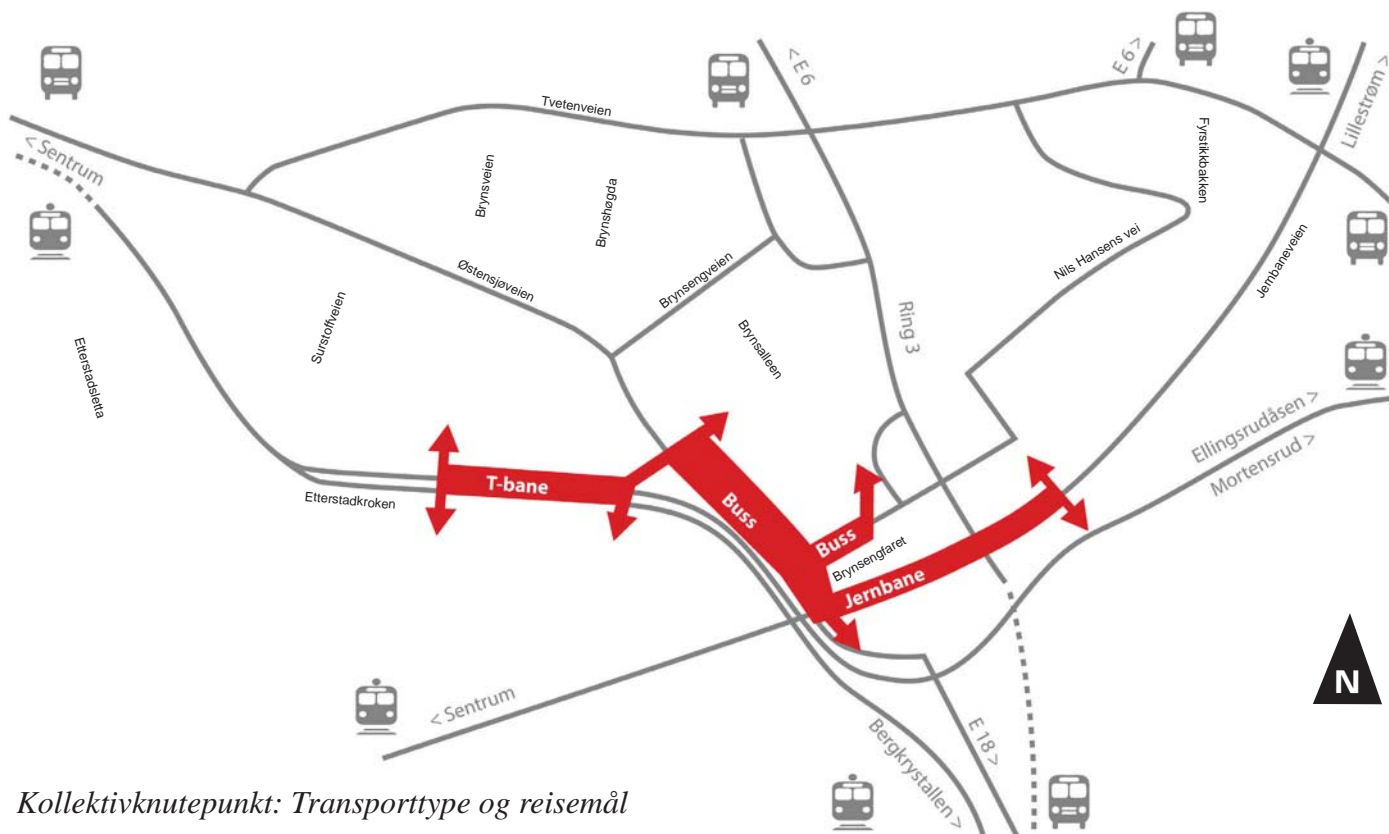
PLANPRINSIPPER: INFRASTRUKTUR

Kollektivknutepunktet

Bryns sentrale fortrinn er knyttet til områdets rolle som kollektivknutepunkt. Bryn utpeker seg med at det innenfor et lite område finnes både t-bane, jernbane og etterhvert bussterminal. Dette fordrer en utvikling som kan støtte opp under den utviklingen som er ønskelig rundt sentrale kollektivknutepunkter. Herunder er både satsing på arbeidsintensiv næringsutvikling for et regionalt omland og utvikling av attraktiv bymessighet viktig.

God kobling mellom Ring 3 og bussterminal i Østensjøveien er viktig. Kollektivfelt er nødvendig for at område skal fungere optimalt som knutepunkt.

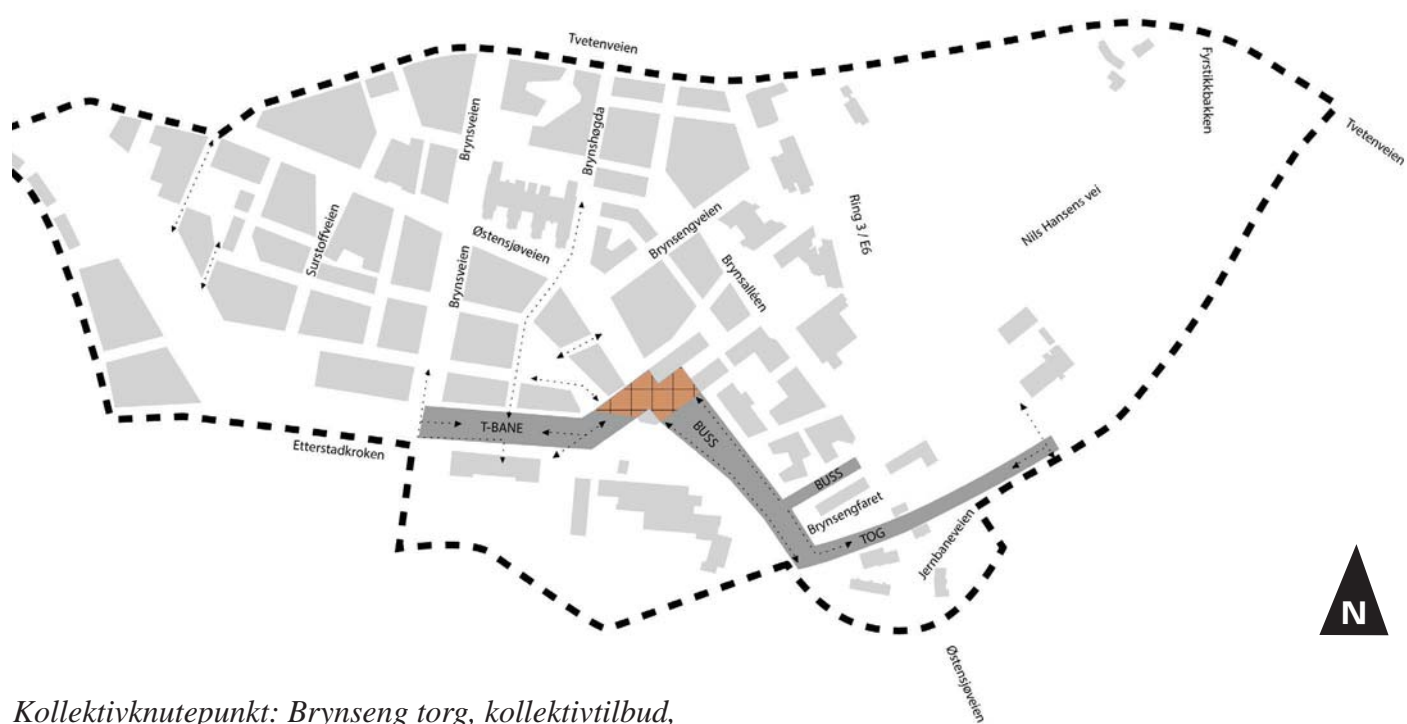
Prinsippdiagrammene viser ny todelt bussterminal, med hoveddelen i Østensjøveien og en mindre del i Nils Hansens vei. Dette sikrer både knutepunkt- og bykvaliteter. I tillegg er det planer om oppgradering av både Brynseng og Bryn stasjon. Både bussterminal og stasjonene er godt påkoblet området forøvrig gjennom gater, sykkelnett og grønne forbindelser.



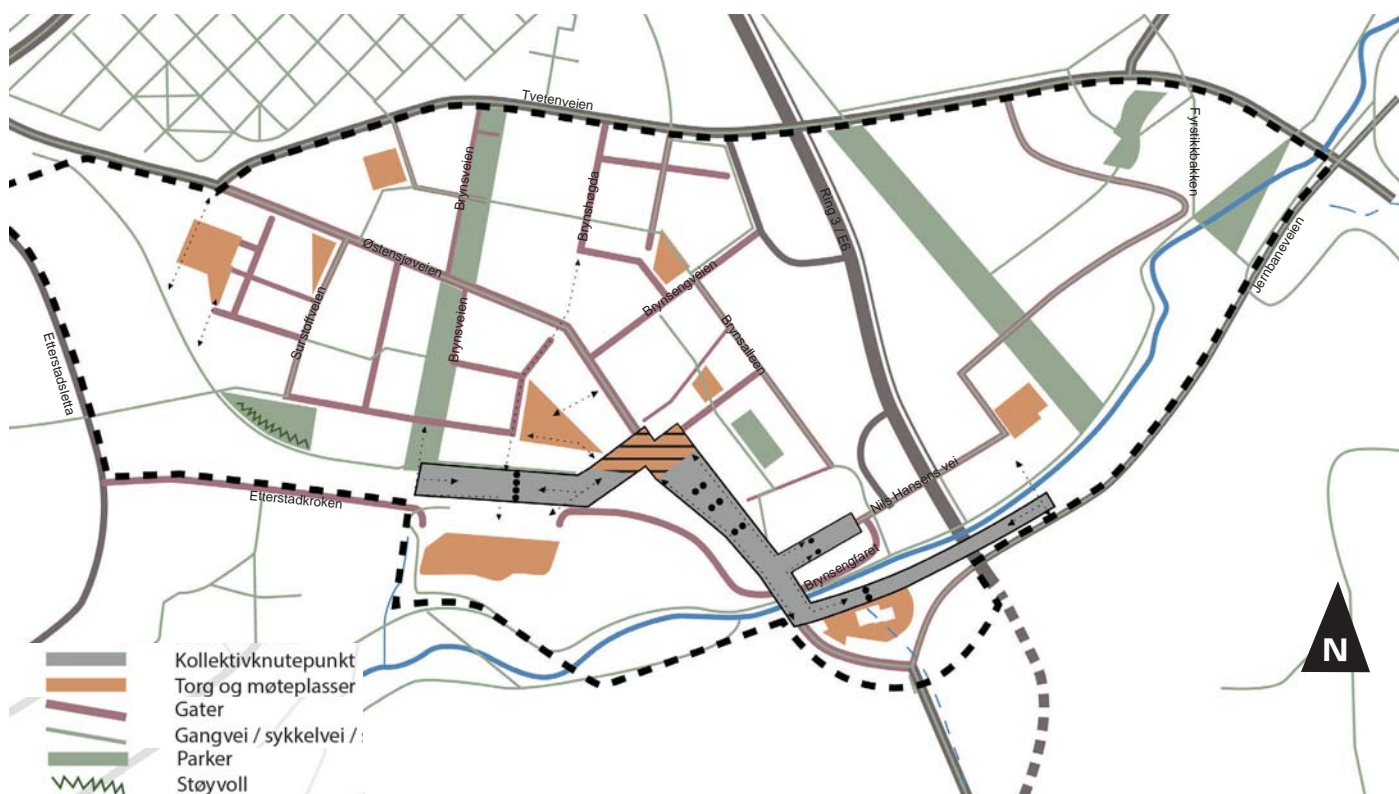
Kollektivknutepunkt: Transporttype og reisemål



Perspektiv mot nord, Gateterminal i Østensjøveien



Kollektivknutepunkt: Brynseng torg, kollektivtilbud, viktige forbindelser og bystruktur



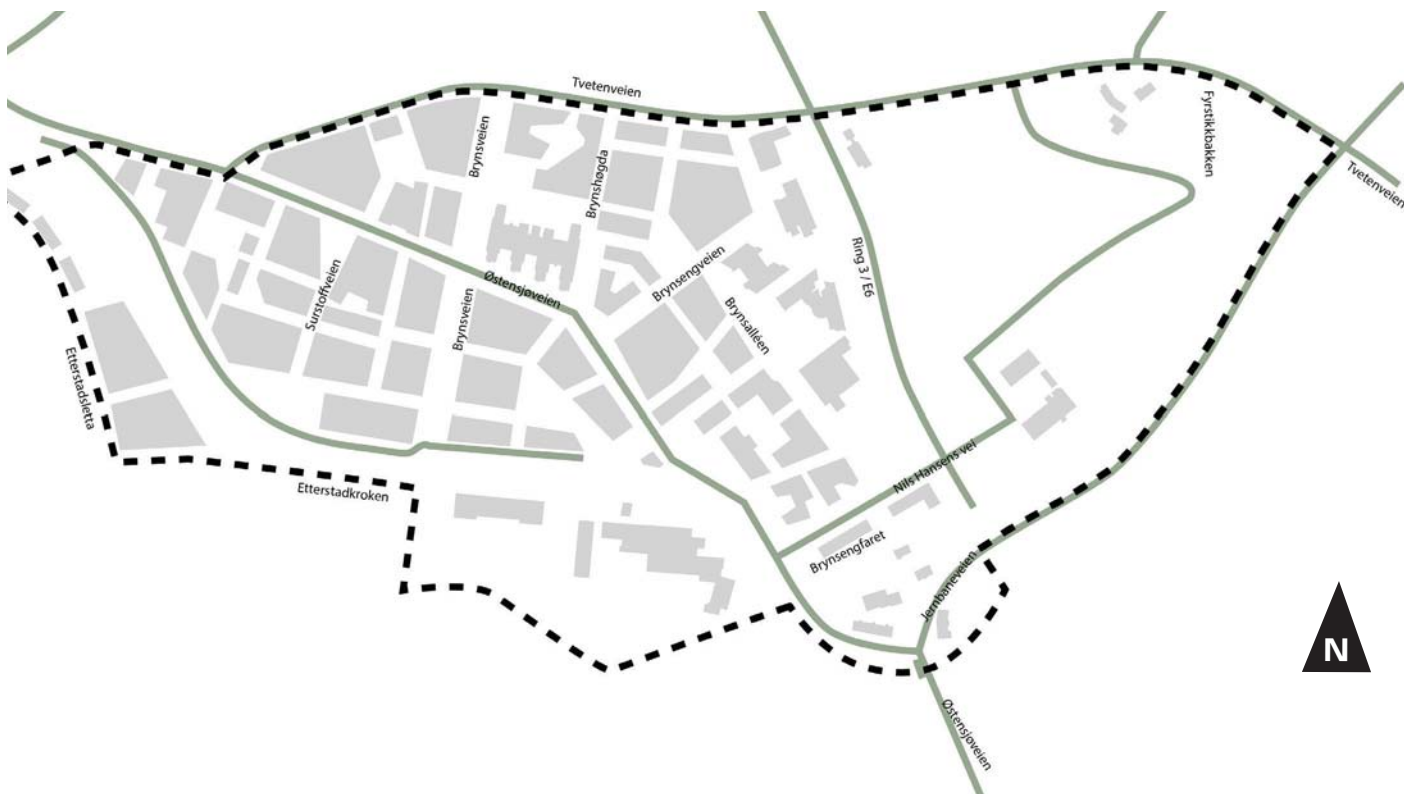
Kartet viser de viktigste VPOR-tiltakene, kollektivknutepunkt og interne gangforbindelser

Gatenett

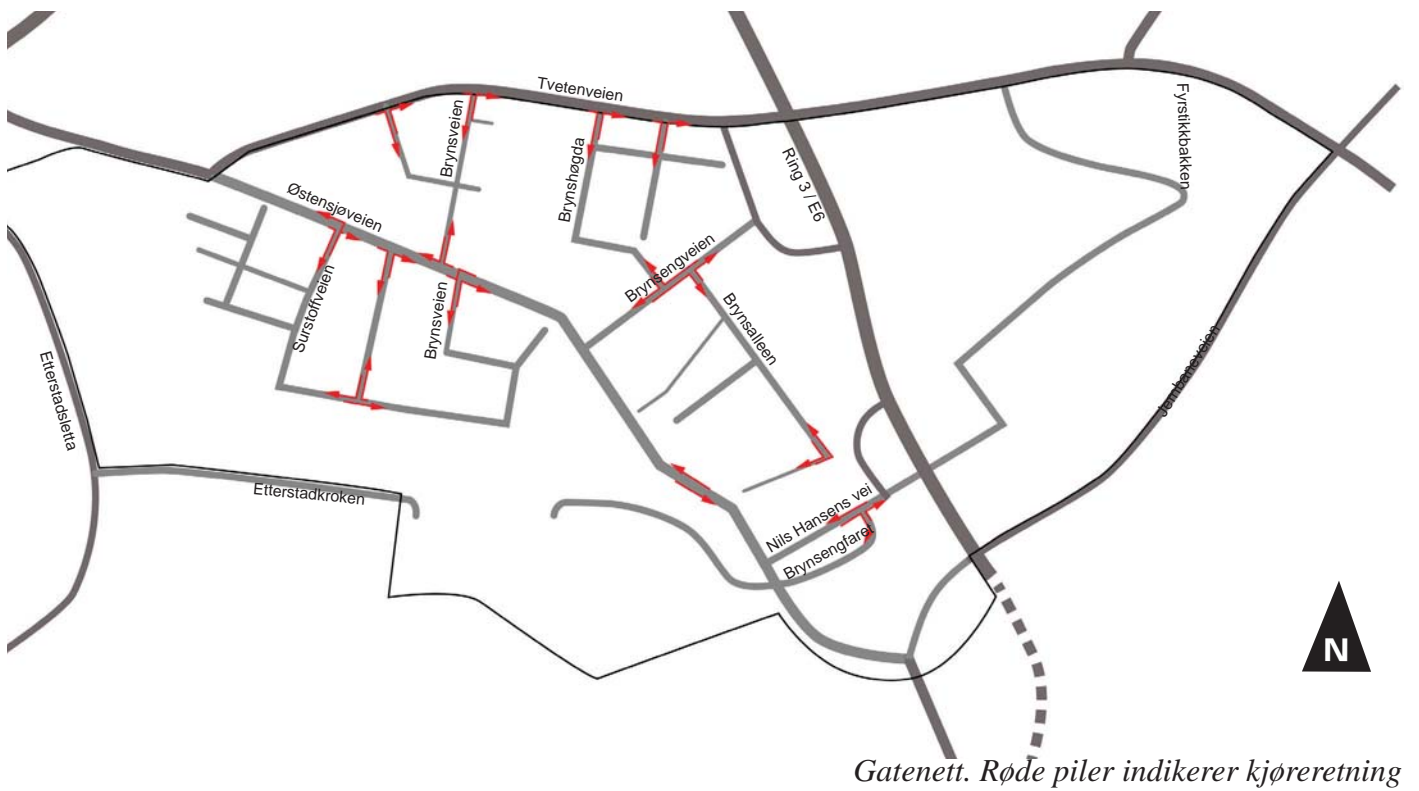
For en bymessig utvikling er bygatene et bærende element. Det legges derfor opp til en finmasket intern gatestruktur tilpasset gåendes behov. De mindre gatene i området skal ha lav fart og fungere som adkomst til boliger, samt være trygge gater for mange trafikanter.

Gang- og sykkelnett

Gang- og sykkelforbindelser til omkringliggende områder er viktig for å koble bydelen sammen med resten av byen. Det skal være trygt og attraktivt å benytte sykkel og kollektivtrafikk både for korte og lengre reiser. Det legges opp til utbedring av eksisterende sykkelforbindelser og realisering av planlagte forbindelser. I diagrammet over vises eksisterende sykkelforbindelse langs Ring 3 og Østensjøveien, samt planlagt forbindelse i Tvetenveien. De resterende sykkelveiene er knyttet til VPOR som del av den offentlige infrastrukturen som finansieres gjennom utbyggingsavtaler.



Hovedsykkelforbindelser



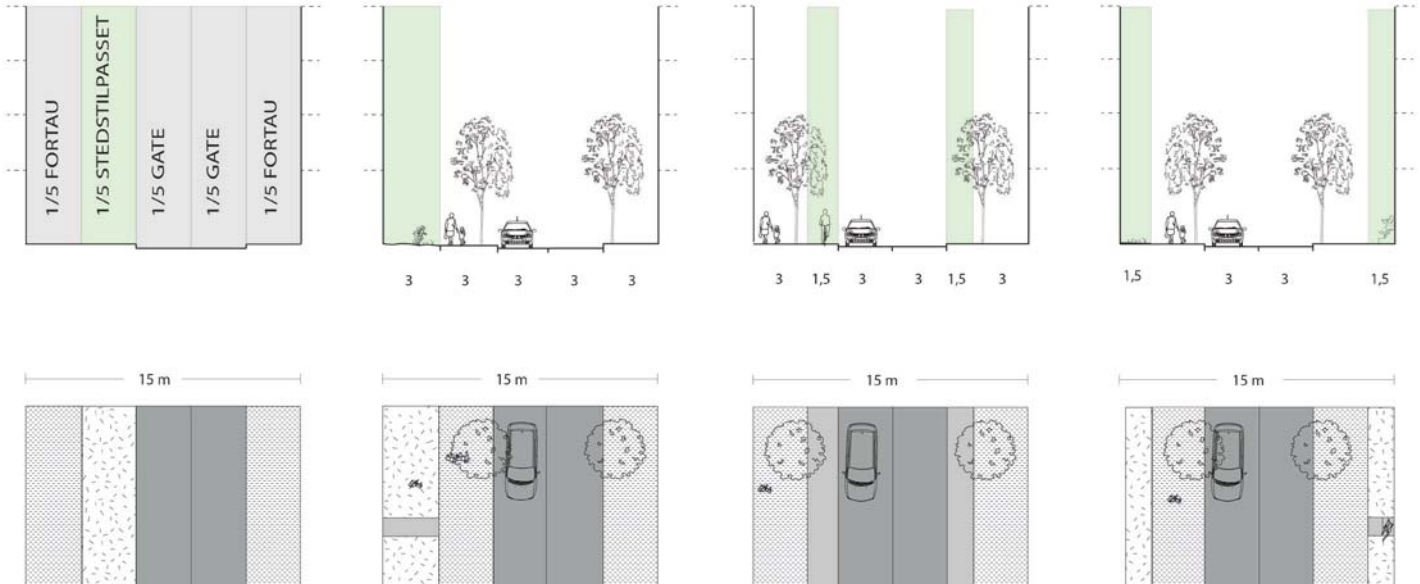
Gatenett. Røde piler indikerer kjøreretning

Prinsipp bygater_femdeling

Bygater eks_1

Bygater eks_2

Bygater eks_3

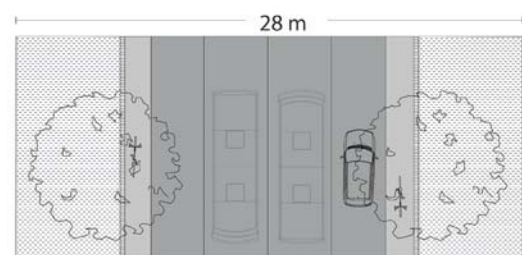
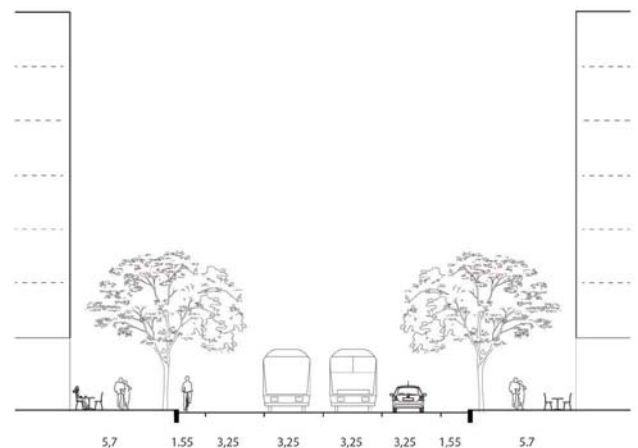


Prinsipper for gateutforming

Figuren over angir prinsippsnitt for lokalgatene på Bryn. Vi legger opp til en fem-delning av gatesnittet, med brede fortau på tre meter og kjørefelt på seks meter, mens det ved siden av kjørefeltet legges inn et fleksibelt felt på tre meter. Dette konkretiseres i tråd med stedsbaserte behov. Eksempler på stedstilpasning vises i figurene over.

Til høyre vises 3 alternativer for utforming av Østensjøveien med kollektivprioritering. Snittet på 28 meter inneholder to kollektivfelt, to kjørefelt, to sykkelfelt samt brede fortau. I de tre alternativene har vi lagt inn én, to eller ingen grønne midtdelelere, som gir utslag i bredden på fortauene.

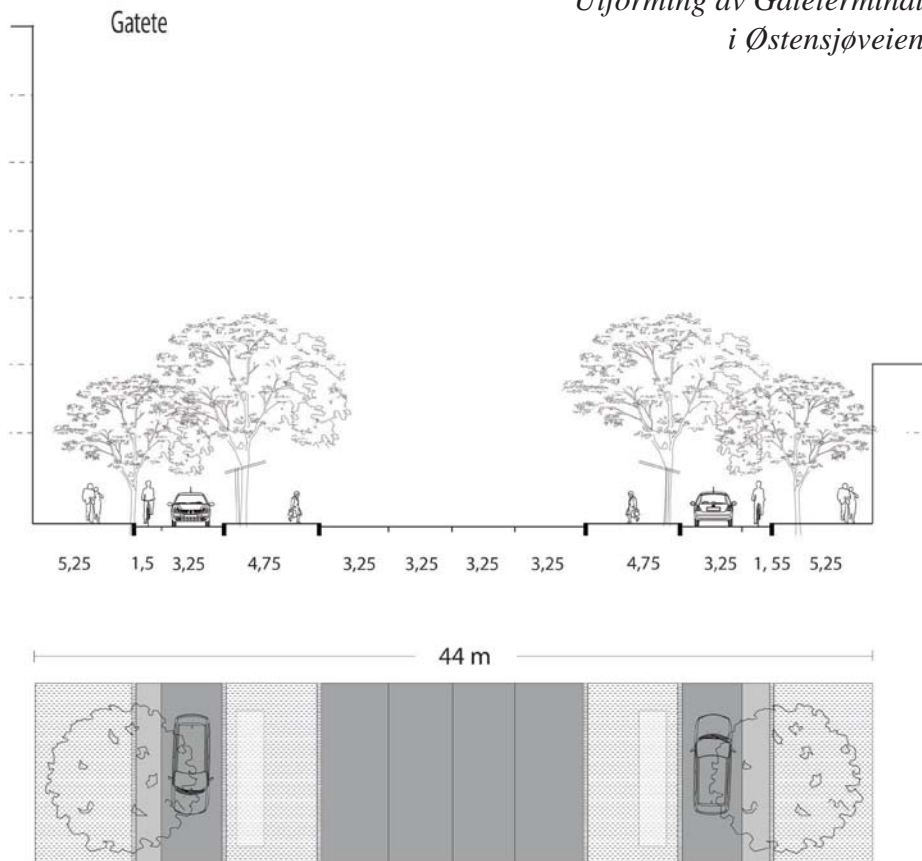
I illustrasjonsplanen er alternativ 3, kollektivgate med to grønne midtdelelere lagt til grunn. Vi vurderer dette til å være den beste løsningen for Østensjøveien, selv om fortauene blir noe smalere enn i de andre alternativene. Dette kan være en utfordring der man ønsker å benytte fortauene til publikumsrettede funksjoner som uteservering etc. Det anbefales at førsteetasjene enten trekkes tilbake for å danne en arkade langs Østensjøveien, eller at de programmeres for publikumsrettet aktivitet som sikrer god kommunikasjon mellom inne og ute.



Kollektivgate Østensjøveien alt 1

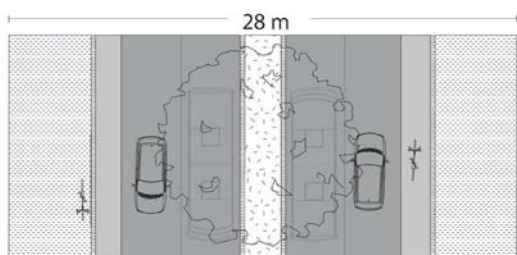
Fotgjengere som skal krysse gaten vil maksimalt måtte krysse to felt med trafikk, noe som vil gjøre området tryggere og mer fotgjengervennlig. Samtidig kan prinsippet opprettholdes gjennom hele Østensjøveien, også i forbindelse med rundkjøringer, kryss, holdeplasser og ved en gateterminal ved Brynseng torg. Dette prinsippet gir mindre konflikt med infrastruktur under bakken (bl.a. vannledninger og trafo), da denne infrastrukturen er plassert under fortauet. Midtdelerne gir også plass til større trær enn om disse plasseres på fortauet.

Utforming av Gateterminal i Østensjøveien

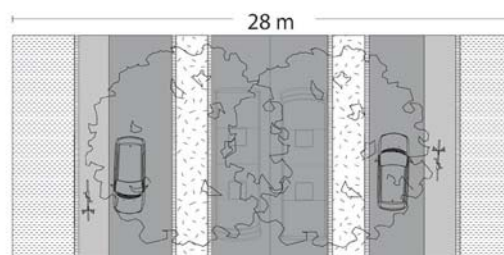


I området der bussterminalen skal lokaliseres er snittet økt til 44 meter for å få plass til venteareal på holdeplassene og ekstra kollektivfelt gjennom holdeplassområdet. De to midtdelerne utgjør her ventearealet med trær. Alle gater må tilpasses gjeldende normaler for gateutforming, målene i prinsippkissene angir de relative størrelsene.

Endelig utforming av Østensjøveien avgjøres av Bymiljøetaten gjennom deres prosjekt for bussterminal på Bryn.



Kollektivgate Østensjøveien alt 2



Kollektivgate Østensjøveien alt 3

PLANPRINSIPPER: BYROM

Varierte byrom

Planen legger opp til en variert byromsstruktur som bygger på en kartlegging av kvaliteter, muligheter og utfordringer i planområdet som sådan og i delområder. Analyser av delområder er presentert før gjennomgangen av hvert enkelt byrom i kapittel 8. Denne beskrivelsen av de ulike byrommene har også vært grunnlag for kostnadsberegning av tiltak.

Byrommene vest for Ring 3 er beskrevet mer detaljert enn byrommene på østsiden på grunn av usikkerheten omkring videre byutvikling her.

På grunn av områdets størrelse og tidshorizonten for utvikling av Bryn, må endelig avklaring rundt byrommenes form og funksjon tas i forbindelse med saksbehandling.



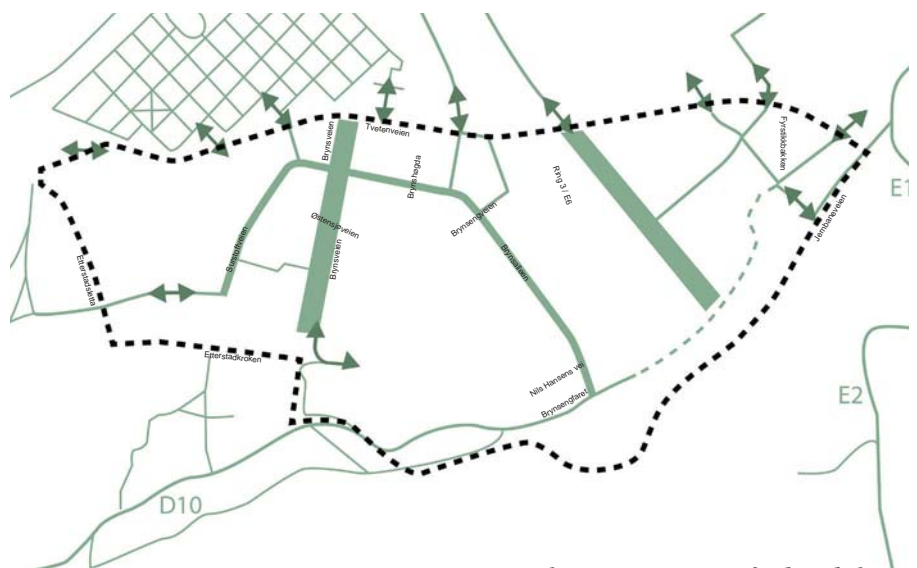
Grønne forbindelser

Skissen til høyre viser interne og eksterne grønne forbindelser. Diagrammet viser også "loopen" og utluftingskorridoren. Loopen er den bærende grønne forbindelsen internt i planområdet som kobler alle byrommene sammen.

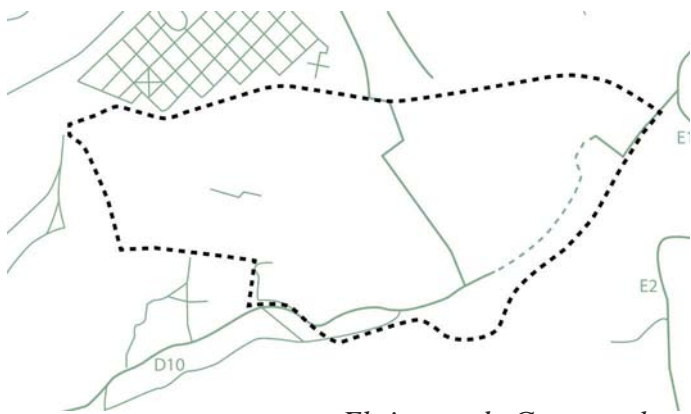
Trær

Det etableres ulike prinsipper for treplanting knyttet til forskjellige gater/byrom. Dette bidrar til både variasjon og økt lesbarhet i Brynsområdet.

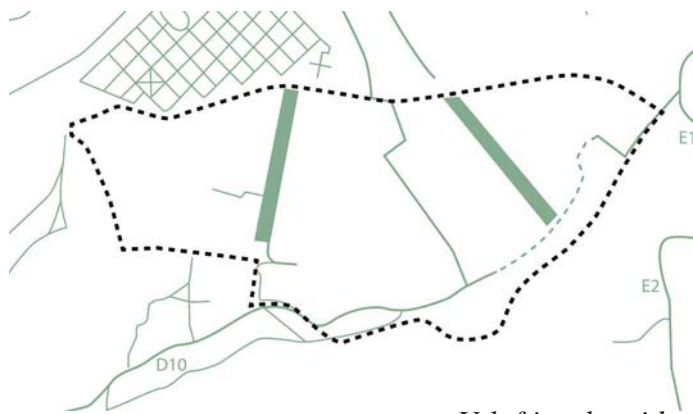
Byrom skal ha store trær i klynger, kollektivgater allébeplantning, mens gang- og sykkelveier har rekker av trær. Beplantning langs bygatene tilpasses gatens funksjon som bolig- eller næringsgate.



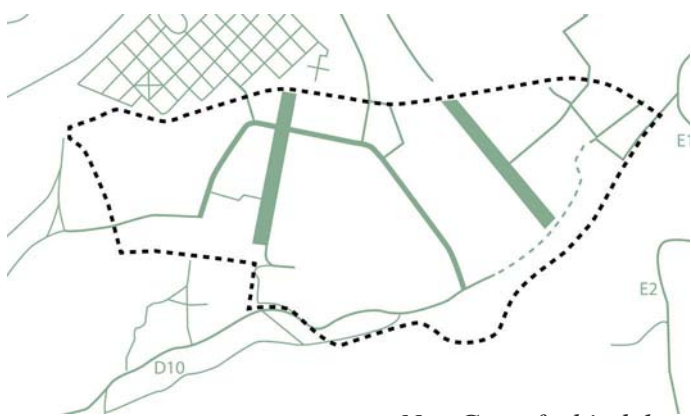
Interne og eksterne grønne forbindelser



Eksisterende Grøntstruktur



Utluftingskorridor



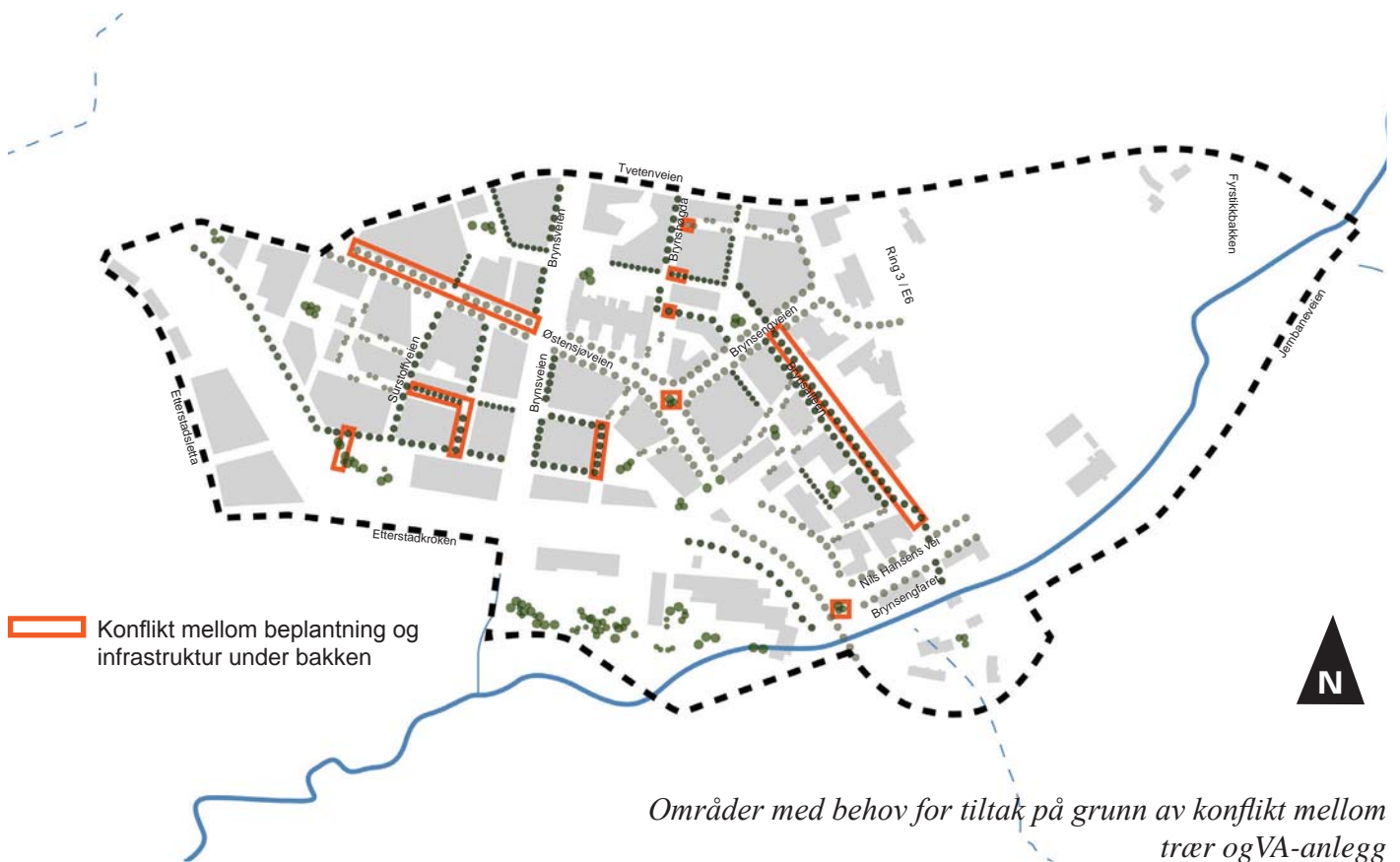
Nye Grøntforbindelser



Bebyggelse



Byrom, grønne forbindelser og bebyggelse

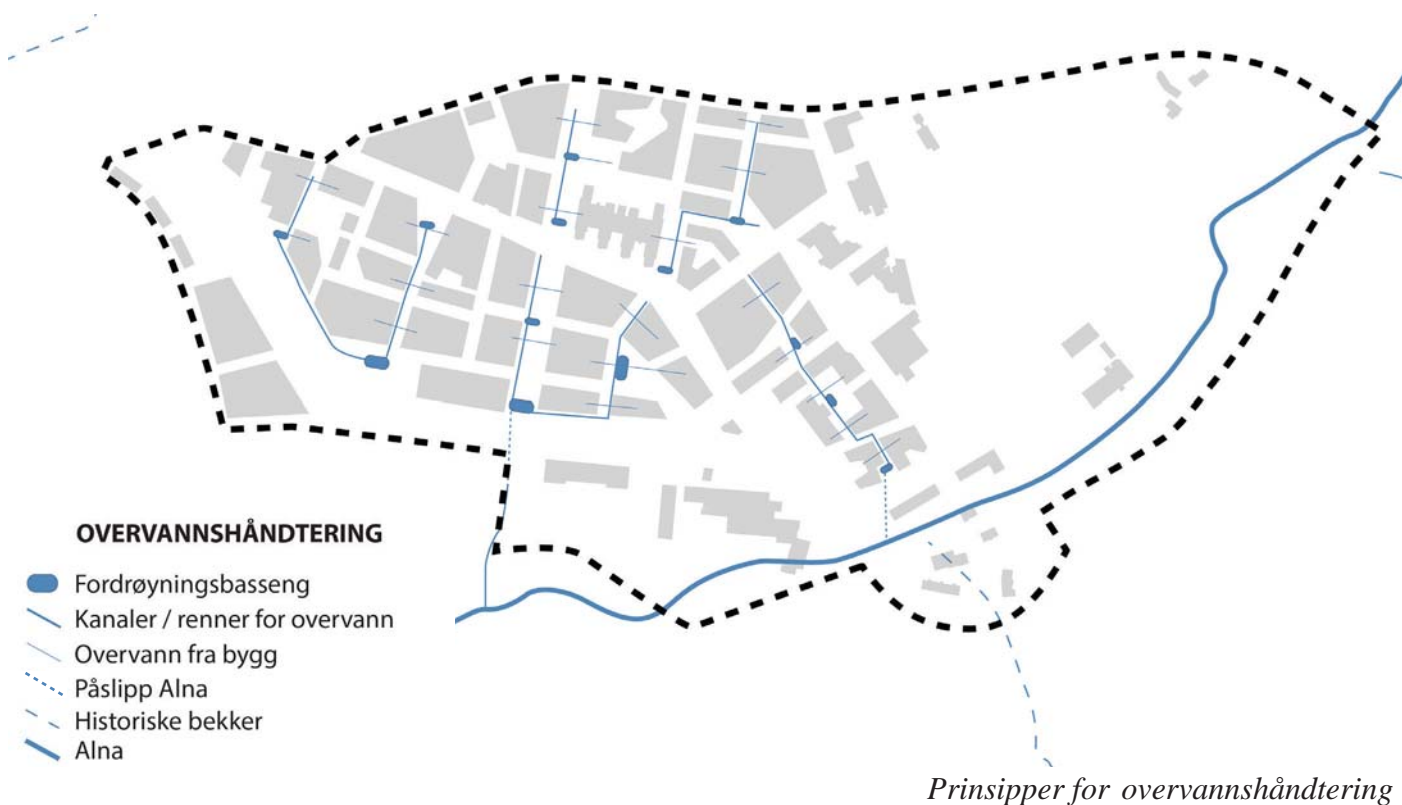


Vann og avløp

Diagrammet over viser mulige konfliktpunkter mellom treplantning og ledningsnett for vann og avløp. Planterøtter kan trenge inn i hovedledninger og dessuten er det viktig at man ved graving i forbindelse med VA-nett ikke skader plantene.

Det er derfor viktig å sikre trærnes rotsystemer. I tillegg må store trær plasseres i avstand på minst fire meter fra ytterkant av nærmeste hovedledning. Selv om trær settes i plantekasser av betong med spalter, må fri avstand mellom kasse og hovedledning være minst 2 meter.

På samme måte vil det oppstå konfliktpunkter mellom fremtidig bebyggelse og ledningsnett. VAV utreder for tiden ledningsnettets tilstand med hensikt å identifisere hvilke tiltak som må gjøres for å muliggjøre byutviklingen som VPOR Bryn legger opp til.



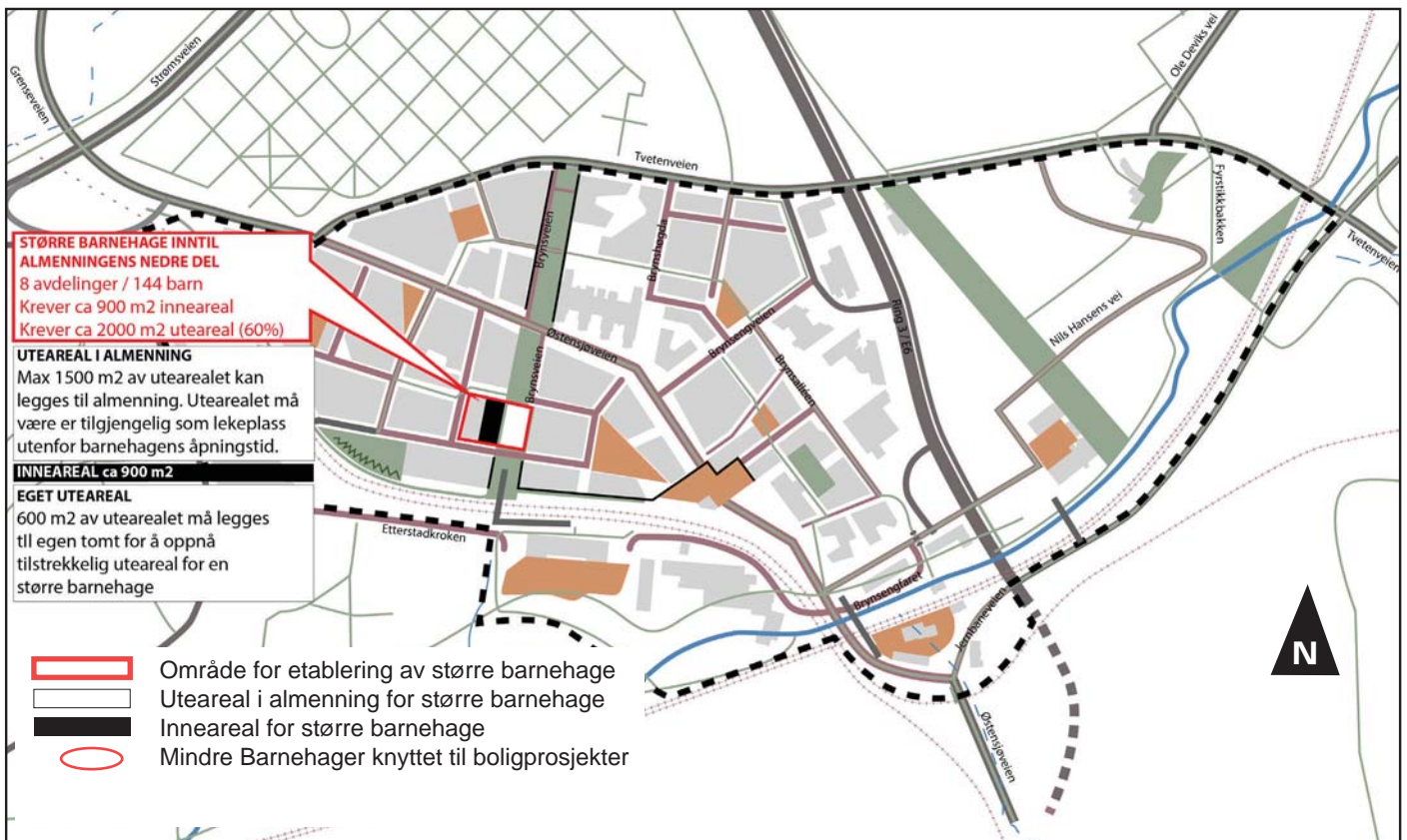
Overvannshåndtering

Det legges opp til at hvert prosjekt håndterer eget overvann. Vann ledes i gateløp, gjennom grøfter, renner og kanaler, til trær, parker og grøntområder. Kanaler og renner etableres som bykvalitet. Det etableres også fordrøyningsbasseng som håndterer kraftige regnskyll før vannet slippes ut i Alna eller overvannsnett. Disse legges til byrommene for å la vannet bidra til et positivt utemiljø.

Vann- og avløpsetaten planlegger sine hovedledninger for vann og avløp ut fra prinsippet om at hovedledninger føres frem til tomtegrense. Dette prinsippet vil også legges til grunn ved planleggingen av VA-ledninger i området. Området Bryn er for det meste bygget ut med full separering av overvann og spillvann. Spillvann ledes til det kommunale avløpsnettet, mens overvann ledes til bekker og vassdrag, og for Bryn hovedsakelig til Alna.

Egen overvannshåndtering vil medføre at behovet for egen overvannsledninger vil reduseres, men dette skal avklares i den videre planlegging. VA-ledninger legges i de åpne strukturene i bybildet fortrinnsvis i fortau og gang/sykkelvei, men også i gatelegemet der dette er eneste mulighet. Vann og avløpsetaten vil ved behov oppgradere sitt ledningsnett slik at det er tilstrekkelig kapasitet og trykk i vannforsyningen og tilsvarende at avløp har tilstrekkelig kapasitet.

Vann og avløpsetaten vil ved behov oppgradere sitt ledningsnett slik at det er tilstrekkelig kapasitet og trykk i vannforsyningen og tilsvarende at avløp har tilstrekkelig kapasitet.



Område hvor større barnehage kan etableres

Barnehager

Inntil til Brynsalmenningens nedre del er det mulig å etablere en større barnehage med 8 avdelinger (innenfor rød firkant på kartet over). Det åpnes for at 1500 m² av behovet for uteareal kan løses på område avsatt til park/almenning.

Som illustrasjonen over viser kan det bli problematisk å oppnå tilstrekkelig uteareal på egen tomt. Dersom barnehagen legges til bebyggelsen langs almenningens vestsida vil barnehagens uteareal gå på bekostning av boligens uteareal og dermed redusere potensialet for antall boliger på Bryn.

I tillegg stilles krav om etablering av en ny mindre barnehage (4 avdelinger) med tilhørende uteareal for hver 350 bolig som bygges i planområde. Plassering må tilpasses barnehagens behov for uteareal og solfylte lekeområder.

Nasjonal norm for barnehager forutsetter 24 m² uteareal per barn. Dette kan reduseres til 60 % av norm når hoveddelen av behovet for uteareal dekkes i større offentlige byrom. Det forutsettes da at utearealet er offentlig tilgjengelig utenfor barnehagens kjerneåpningstid.

Barnehager som ikke er knyttet til større byrom bør oppfylle 80% av angitt norm i utviklingsområder som Bryn.

07 KVALITET OG STANDARD

Differensiering av kvalitetsstandarder

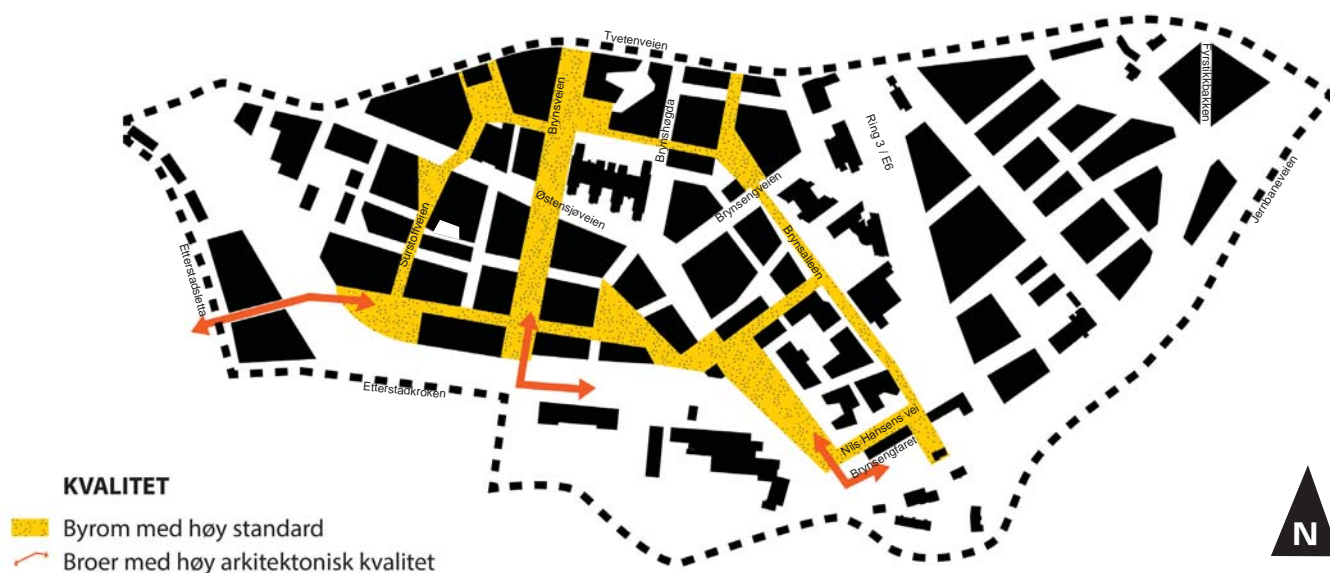
I utviklingen av Bryn skilles det mellom “normal standard” og “høy standard”, basert på tilsvarende kvalitetsdefinisjoner som i kvalitetsprogrammet for Filipstad.

Bryn inngår i Hovinbyen og dermed satsingen på å videreutvikle den tette, allsidige byen østover. Generelt bør det derfor, som på Ensjø, være et høyt kvalitetsnivå på tiltak knyttet til materialbruk i de offentlige rommene på Bryn. Et slikt argument forsterkes også av Bryns rolle som regionalt knutepunkt med stort potensial for kunnskapsintensiv- og kontorbasert næringsutvikling i sin alminnelighet. Høy kvalitet i utforming og material kan være et element som gir Bryn økt status og attraktivitet som lokasjon for kompetansebaserte næringer. Det er således et ledd i å sikre regionens konkurransedyktighet.

På neste side er normal og høy standard konkretisert, mens diagrammet under viser hvilke deler av planområdet som skal ha høy standard og hvilke som skal ha normal. Det som trekkes frem er loopen, byrommene tilknyttet denne og viktige broer.

VPOR-tiltak

Det er utarbeidet en tiltaksliste som utgjør grunnlag for kostnadsberegning. Planen brytes ned til 71 tiltak som må gjennomføres for å oppnå tilstrekkelig bo- og bykvalitet på Bryn. Tiltakene spenner fra parker og plasser til gater, gang- og sykkelforbindelser, broer og krysninger. Første kostnadsberegning ble utført 04.10.2013. Det skal utføres en ny kostnadsberegning i forbindelse med offentlig ettersyn.



VPOR-tiltak skal utføres med høy standard

| | Normal standard | Høy standard |
|---|--|--|
| Gater | <p>Fortau: Asfalt Kjørebane: Asfalt Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Ingen Vannelementer: Åpen lokal overvannshåndtering Universell utforming: Standard Overgangsfelt: Standard</p> | <p>Fortau: Naturstein, betong Kjørebane: Asfalt (annet dekke kan vurderes) Kantutforming: Design Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen lokal overvannshåndtering Universell utforming: Design Overgangsfelt: Bredd, opphøyd</p> |
| Gatetun/ strøkgater/sam- bruksareal | <p>Dekke: Betong, asfalt, gatestein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Vannelementer: Åpen lokal overvannshåndtering Universell utforming: Standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes.</p> | <p>Dekke: Kombinasjon av materialer: naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidekke, armert gress Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Vannelementer: Åpen lokal overvannshåndtering Universell utforming: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes</p> |
| Torg/plasser | <p>Dekke: Betong, asfalt, gatestein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Standard Programmering: Skal vurderes, ikke like omfattende som ved høy standard</p> | <p>Dekke: Kombinasjon av materialer: naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidekke Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Design Programmering: Gjennomtenkt og helhetlig programmering. Høy opplevelsesverdi (ref. "opplevelsesbarometeret" i KDP Torg & møteplasser)</p> |
| Parker | <p>Terreng/landskapsforming: Kan vurderes Dekke: Grus, asfalt Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress etc. Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Standard</p> | <p>Terreng/landskapsforming: Skal vurderes Dekke: Naturstein, grus, tredekke, plasstøpt betong Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress, blomster/staudebed vurderes, årstidsvekster, høyt vedlikehold Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Design</p> |

08 BESKRIVELSE AV BYROMMENE

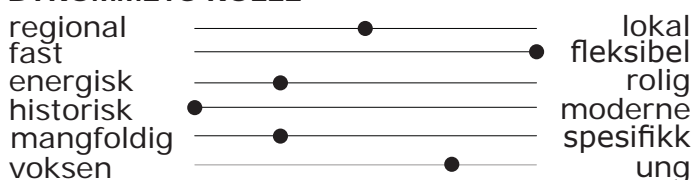
Introduksjon til byromsgjennomgang

Før hver områdevis byromspresentasjon, gis en nærmere introduksjon til områdets identitet og karakter, beskrevet som kvaliteter og potensialer, utfordringer og behov.

Selve byromsbeskrivelsen presenterer nærmere byrommets identitet, både nåværende og fremtidig. Det vises utsnitt fra illustrasjonsplan, VPOR-kart og tiltakskart. En "faktaboks" for kvalitetskrav beskriver størrelse og beliggenhet, samt rommets fremtidige programmering, materialitet, kvalitet og aktivitet i førsteetasjer.

Det gjøres også en overordnet vurdering av byrommets rolle. Dette er forankret i analysen av byrommets nåværende og fremtidige stedskvaliteter og funksjon. Analysen har vært veiledende for programmering og kvalitetskrav og er ment som veiledende for byrommenes fremtidige karakter. Analysen er enkelt fremstilt ved at byrommene gir en verdi langs aksene *regional versus lokal*; *fast versus fleksibel*; *energisk versus rolig*; *historisk versus moderne*; *mangfoldig versus spesifikk* og *voksen versus ung*.

BYROMMETS ROLLE



Figuren over viser hvordan analysen vil se ut. Det er en flytende skala (mer eller mindre regional eller lokal for eksempel). Den er såpass overordnet for å sikre fleksibilitet, samtidig som det angis en retning for byrommets rolle. Videre følger en forklaring på hva som menes med de ulike begreppsparene:

regional-lokal

Angir hvorvidt et byrom har en rolle for de som bor på Bryn, som har sin arbeidsplass i tilknytning til selve byrommet, eller om byrommet også har en rolle for folk uten direkte tilknytning til Bryn/byrommet. Det kan være fordi byrommet er i tilknytning til knutepunktet eller at det er en områdeovergrepene attraksjon i seg selv.

fast-fleksibel

Angir hvorvidt byrommets utforming, møblering og bruk kjennetegnes av permanente anlegg/bruk, stabilitet over tid eller midlertidighet. Byrom med behov for oversikt og effektiv mobilitet bør være faste, mens andre kan ha mer preg av midlertidig endringer av bruk og møblering.

energisk-rolig

Angir hvorvidt byrommene skal være sted for bevegelse, aktivitet, møter eller kontemplerende, stille, med avsondrede soner.

historisk-moderne

Angir hvorvidt byrommet skal bygge på egen historie, enten gjennom direkte bevaring eller gjennom historiske referanser, eller om det skal fremstå som moderne, nytt byrom uten slike referanser/bevaringselementer.

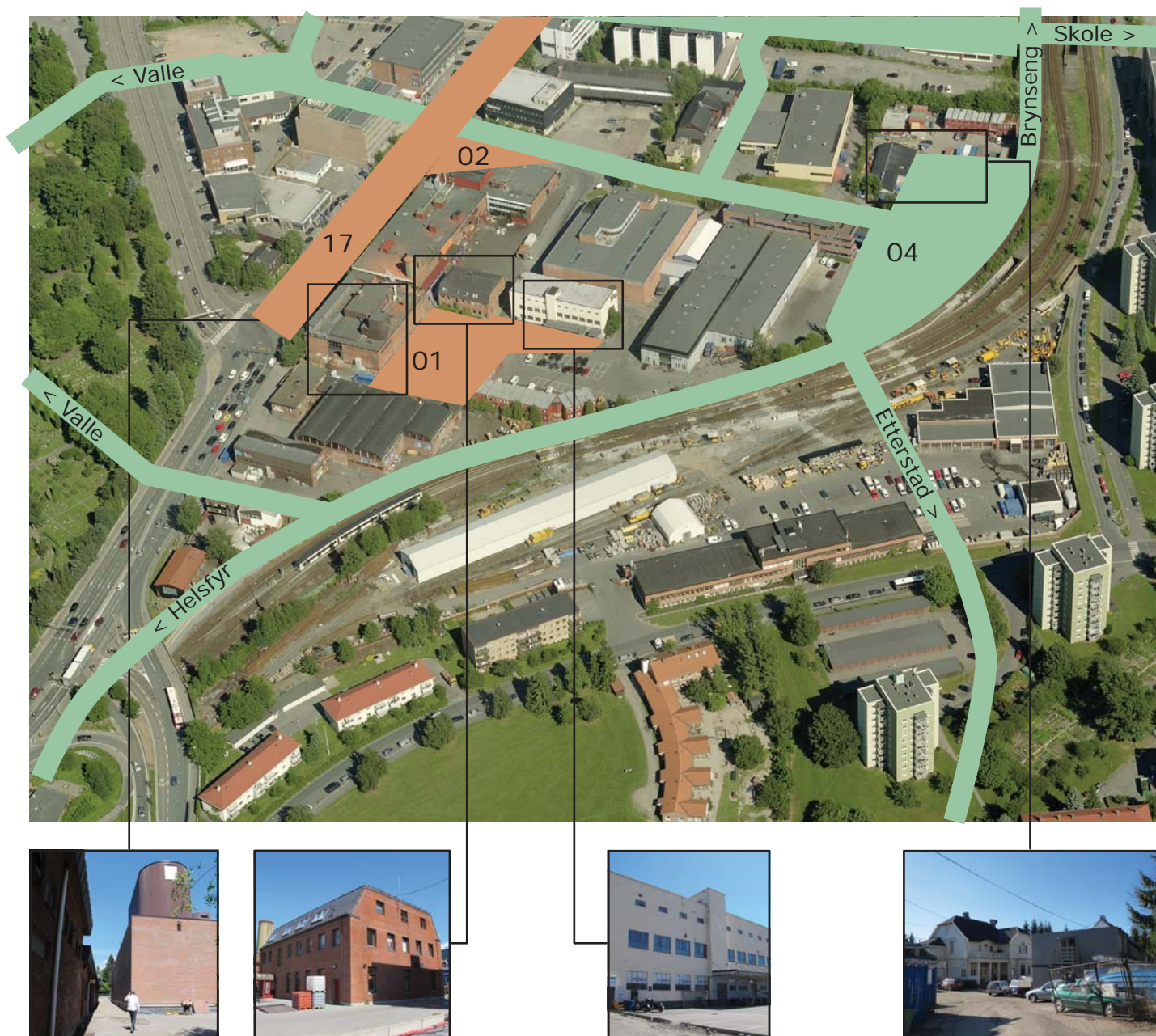
mangfoldig-spesifikk

Et mangfoldig byrom legger opp til møter på tvers av alder, kjønn, kultur, interesse. Kan for eksempel få en slik betydning gjennom aktiviteter lagt i rommet, eller ved lokalisering langs gjennomfartsårer. Et spesifikt byrom er knyttet til spesifikke interesser, slik som for eksempel beboer, ansatt etc.

voksen-ung

Angir hvorvidt byrommet først og fremst henvender seg til yngre eller voksne. Knyttet for eksempel til aktivitetsmuligheter, alkoholservering med mer.

BYROM VEST



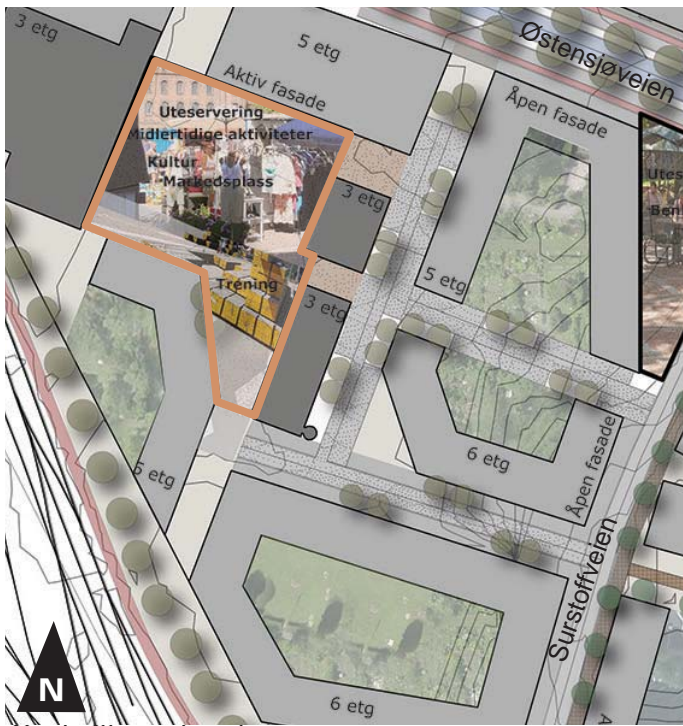
Kvaliteter og potensialer

Området har flere historiske industribygg med potensial for transformasjon og annen bruk. Disse kvalitetene bør ivaretas og videreutvikles ved byutvikling. Bebyggelsen definerer store åpne rom som har potensial til å bli gode byrom. Området er blant de mest velegnede for boliger på Bryn, med kort vei både til Helsfyr og Brynseng t-banestasjoner.

Utfordringer og behov

T-banelinjen etablerer en barriere mot syd (boligområdet på Etterstad). Veistandarden er relativt dårlig, og har i sin alminnelighet behov for grøntareal, trær og byrom, samt gode koblinger mot boligområdene på Etterstad. Historiske kvaliteter må ivaretas samtidig som bygg gis ny bruk.

01_NORDOXPLASSEN



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Nordoxplassens karakter som industrielt byrom ivaretas og videreutvikles som et viktig identitetsskapende element på Bryn. Om eksisterende industrivirksomhet fases ut bør deler av bygningene bevares (bygg i mørk grå farve). Byggene som ligger mot Østensjøveien erstattes med ny arbeidsintensiv næringsbebyggelse. Nytt næringsbygg mot Østensjøveien skal der hvor det er vendt mot plassen ha aktive fasader i første etasje. Det legges opp til et fleksibel byrom med rom for midlertidige aktiviteter og forøvrig programmer både basert på tilliggende næringsvirksomhet og boliger i nabokvartaler. Byrommet vil mest sannsynlig måtte utvikles over tid, gitt at nåværende industrivirksomhet ikke har planer om relokalisering.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

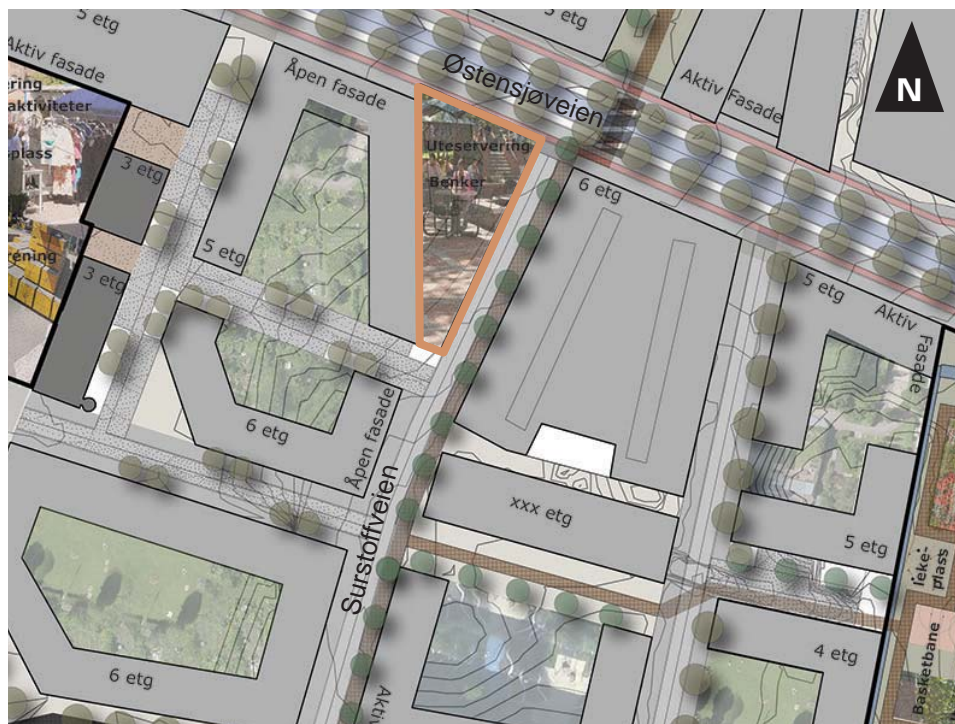
BYROMMETS ROLLE

| | | |
|------------|--------|-----------|
| regional | _____● | lokal |
| fast | _____● | fleksibel |
| energisk | _____● | rolig |
| historisk | _____● | moderne |
| mangfoldig | _____● | spesifikk |
| voksen | _____● | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse ca 2500 m²
Beliggenhet I tyngdepunktet for boliger på Bryn, tett knyttet til kollektivknutepunktet Helsefyrt og Østensjøveien.
Program Treningsapparater, markedsplass, kunst, benker, trær, fontene
Materialitet Asfalt, betong, teglstein, gummi-asfalt
Kvalitet Normal standard
Aktivitet førsteetasjer Publikumsrettet aktivitet på plassens nordside. Fabrikbygg på vestsiden bør på lang sikt transformeres til offentlig formål



IDENTITET

Førsteplassen er en mindre urban plass og det første byrommet man ankommer fra sentrum. Samtidig markerer det inngangen til boligområdet på Bryn. Bygget som avgrenser plassens vestre del skal ha aktiv fasade. Det legges opp til uteservering og en mindre møteplass.

Utsnitt Illustrasjonsplan



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

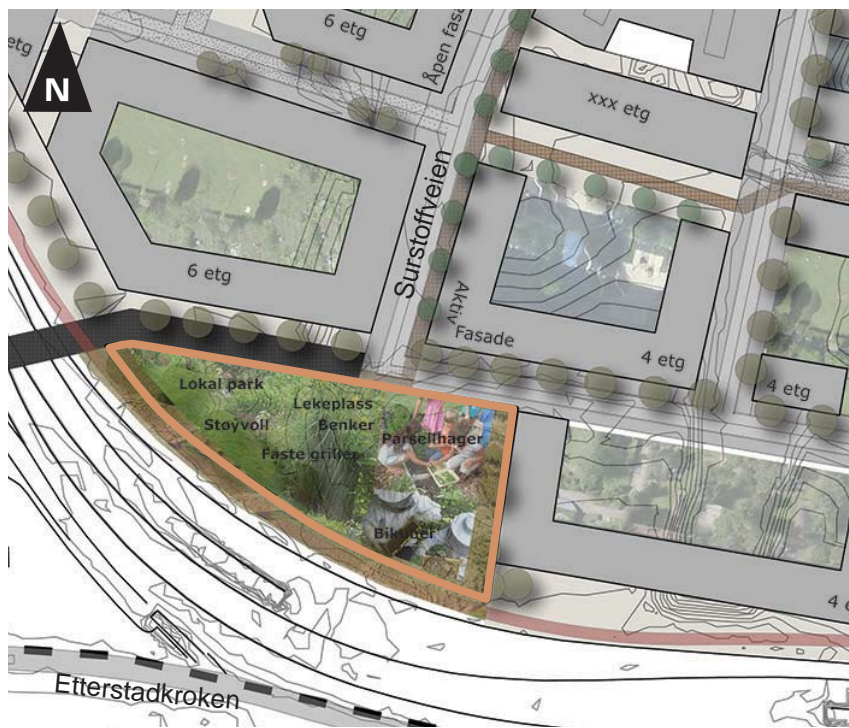
| | | |
|------------|-----|-----------|
| regional | —●— | lokal |
| fast | ●— | fleksibel |
| energisk | —●— | rolig |
| historisk | ●— | moderne |
| mangfoldig | —●— | spesifikk |
| voksen | ●— | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse ca 700 m²
Beliggenhet I krysset mellom kollektivgaten Østensjøveien, og Surstoffveien som er en viktig grønn lokalforbindelse.
Program Uteservering, benker, trær,
Materialitet Heller, naturstein, betong, tre
Kvalitet Høy standard
Aktivitet førsteetasjer Den skrå fasaden mellom Østensjøveien og Surstoffveien tilrettelegges for handel/bevring.

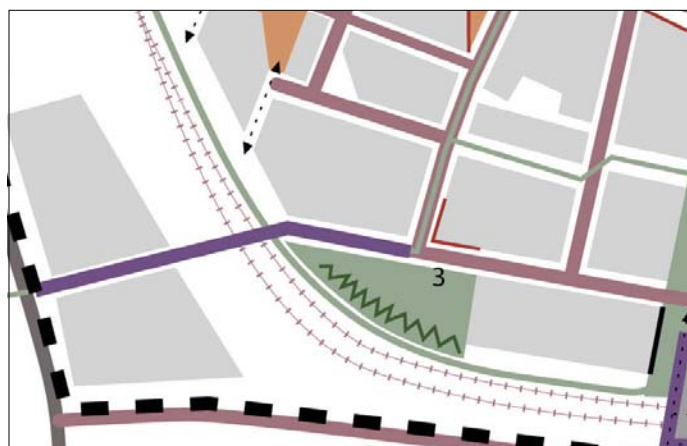
03_HONNINGPARKEN



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Honningparken er lokalisert i Bryns fremtidige boligtyngdepunkt og benyttes derfor til å skape et byrom med lokalt preg og fritidsrelaterte programmer. Den sydvendte parken kan utvikles med store gressplener og parselhager. Parken kan og ha bikuber, en historisk gest til Honningcentralen som tidligere lå her. Disse kan røktes av frivillige birøkerorganisasjoner. Som en del av parken etableres også en broforbindelse for å sammenknytte Bryn med boligområdene ved Etterstad. Langs T-banens sporområde bør terrenget heves og en jordvoll etableres for å skjerme parken for støy fra T-banen.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

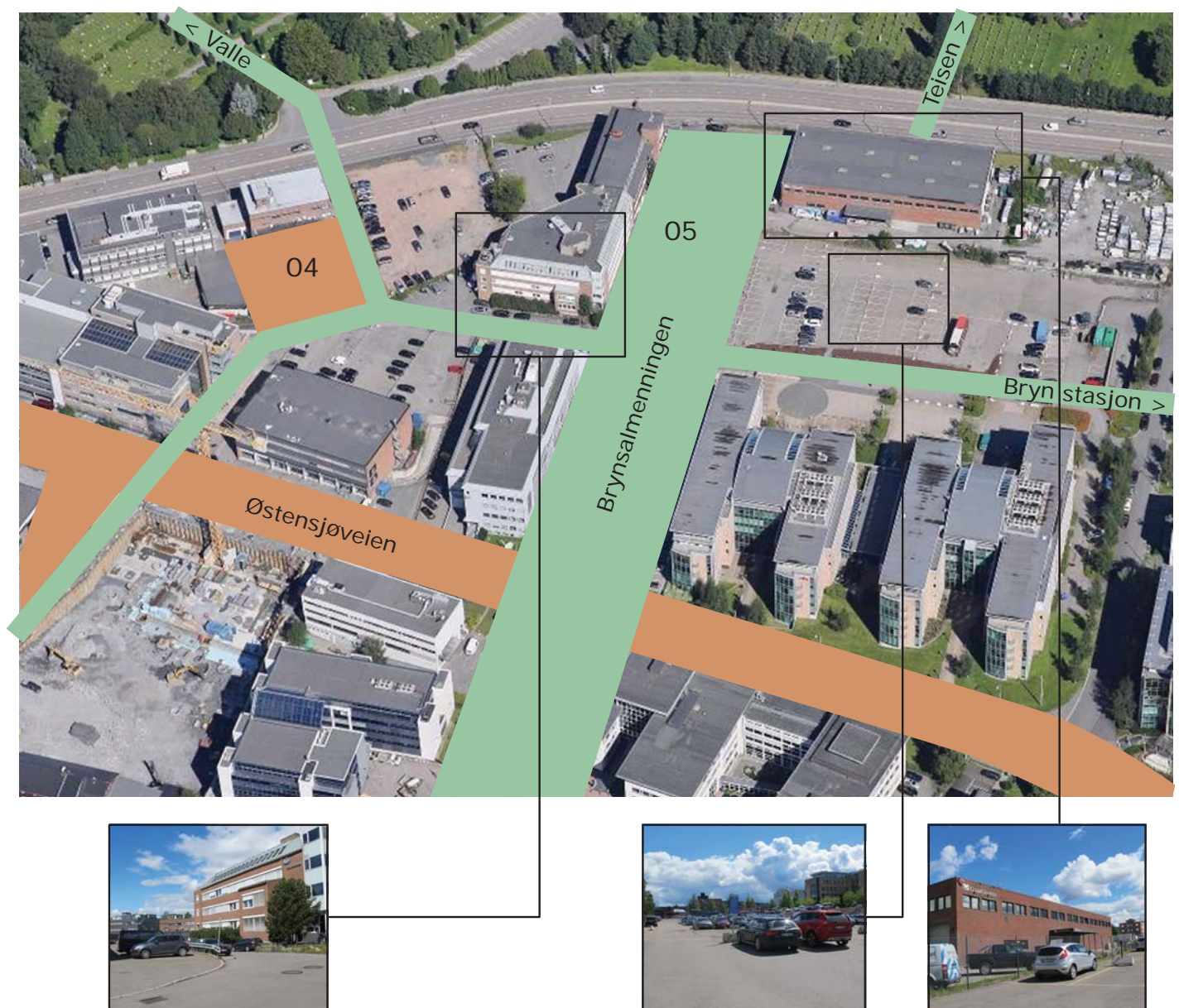
| | | |
|------------|-----|-----------|
| regional | —●— | lokal |
| fast | —●— | fleksibel |
| energisk | —●— | rolig |
| historisk | —●— | moderne |
| mangfoldig | —●— | spesifikk |
| voksen | —●— | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse ca 3000 m²
Beliggenhet Mellom Bryns tyngdepunkt for boliger og T-banens sporområde. Parken er vendt mot sørvest. Ny bro foreslås for å bedre forbindelsene mot Etterstad
Program Bikuber, parselhage, lekeplass, park, faste griller
Materialitet Grus, naturstein, gress, tre
Kvalitet Høy standard
Aktivitet førsteetasjer ggtrrtyjd

IDENTITET OG BYROM NORD



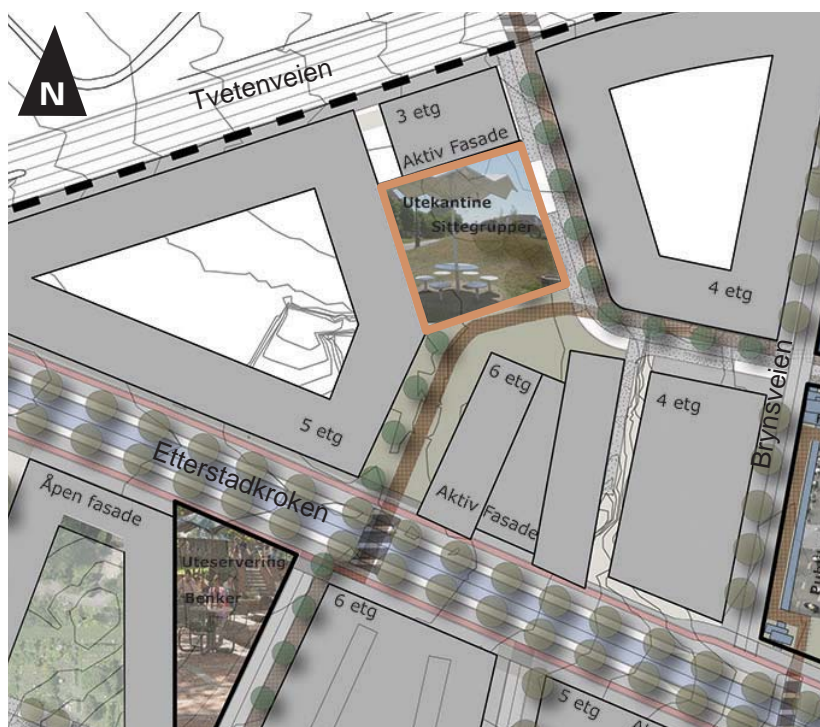
Kvaliteter og potensialer

Gode koblinger til Østre gravlund, Ring 3 og Østensjøveien. Deler av området har tilnærmet samme avstand til Helsfyr og Brynseng t-banestasjoner. Området er allerede under utvikling med flere pågående planer for kontorbebyggelse og bevertning.

Utfordringer og behov

Området har store asfaltflater brukt til parkering. Området er som regel kun i bruk i arbeidstiden.

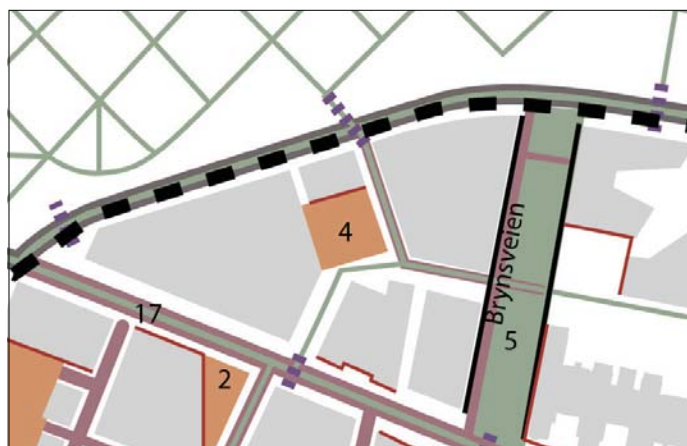
Det er behov for mer grønnstruktur, mindre asfalt og bedret forbindelse til Østre gravlund. Det er behov for tiltak som kan gjøre område attraktivt også utenom kontortid.



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

I Knuteparken møter hovedaksen i Østre Gravlund de nye tverr- og langsgående grønne forbindelsene gjennom Bryn. Parken er derfor et viktig grønt knutepunkt som genererer “myk” trafikk. Samtidig ligger parken mellom to høyt trafikerte gater, omkransede bygg er av den grunn i sin helhet avsatt til næringsfunksjoner. Hva slags næringsfunksjoner som etableres vil influere programmeringen. Tidligere har det vært planer om hotell, det impliserer en hotellparkprogrammering. Ved kontorarbeidsplass-utvikling kan for eksempel kantinefunksjoner legges i første etasje og med uteservering. Parken gis også programmer for brukere av grøntforbindelsene.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

| | | |
|------------|-------------|-----------|
| regional | —————●————— | lokal |
| fast | —————●————— | fleksibel |
| energisk | —————●————— | rolig |
| historisk | —————●————— | moderne |
| mangfoldig | —————●————— | spesifikk |
| voksen | —————●————— | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse ca 1300 m²
Beliggenhet Midt i den nordøstre trekanten avgrenset av Østensjøveien, Tvetenveien og Brynsveien. Knutepunkt for de interne grønne forbindelsene som her knyttes til gangstiene gjennom Østre Gravlund og videre mot Valle.
Program Utekantine, sittegrupper, trær,
Materialitet Heller, naturstein, betong, tre
Kvalitet Høy standard
Aktivitet førsteetasjer Fasadene som vender mot plassen skal ha en åpen karakter uavhengig av funksjon. Mulighet for offentlige funksjoner som handel, bevertning eller hotell

05_BRYNSALMENNINGEN

IDENTITET

Brynsalmenningen er et av de bærende element i konseptet for VPOR Bryn, med sine tre hovedfunksjoner: utflutingskorridor, tett programmert byrom for opphold og aktivitet og en viktig tverrgående forbindelse som kobler bystrukturen på Bryn med skolen og grøntområdene langs Alna. Realisering av utflutingskorridoren med 40 meter bredde er en forutsetning for boligbygging på Bryn, gitt i Rammeplan for knutepunktutvikling på Bryn.

Almenningen struktureres av bilgate på en side og en "brutt" gangveistruktur som danner en sekvens av lommer som programmeres til forskjellige byrom. Bebyggelsens fasader er gjennomgående enten aktiv eller åpen.

Brynsalmenningen har potensial til å bli et sterkt identitetsskapende element på Bryn som også kan tiltrekke mennesker utenfra til Bryn. Almenningen gir området image og attraktivitet som i seg selv kan være med på å tiltrekke næringsvirksomhet.

For nærmere beskrivelse av almenningen, inkludert programmering, se beskrivelsen under kapitlet om planprinsipper for byrommene.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

| | | |
|------------|-------------|-----------|
| regional | _____●_____ | lokal |
| fast | _____●_____ | fleksibel |
| energisk | _____●_____ | rolig |
| historisk | _____●_____ | moderne |
| mangfoldig | ●_____ | spesifikk |
| voksen | _____●_____ | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

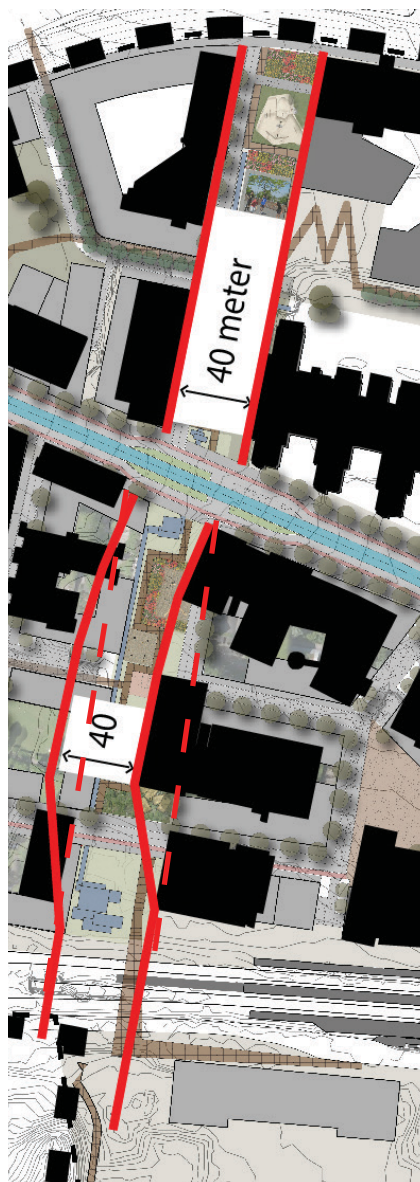
Størrelse Ca 6500 m²

Beliggenhet Almenningen løper langs Brynsveien fra Tvetenveien i nord til T-banen i nord hvor ny bro kobler almenningen med skole og eksisterende turveinnett

Materialitet Variert

Kvalitet Høy standard

Aktivitet førsteetasjer Publikumsrettet aktivitet på utvalgte steder



Gjennomføring Brynsalmenningen

I reguleringssaker som berører almenningen må det foreligge vindstudier som avklarer tiltakets påvirkning på almenningens funksjon som utluftingskorridor.

Utviklingen langs Brynsalmenningen er tidsmessig taktet relativt ulikt. Men det foregår mye planarbeid i almenningens nordre del, er det foreløpig lite aktivitet i den søndre delen. Bebyggelsen som vender mot parken nord for Østensjøveien er regulert til næringsformål, mens den søndre delen også har et betydelig innslag av handel og boliger med broforbindelse over T-banen til ny skole.

Nord for Østensjøveien

Da utviklingen rundt Brynsalmenningens nordre del er godt i gang, er byrommet programmert relativt detaljert med bl.a. skateparke og ballbinge/scene som utgjør en “motprogrammering” til næringsarealene. Sammen med bilgater og serveringsprogram bidrar dette til å unngå døde byrom i almenningen etter kontortid.

Sør for Østensjøveien

Det er lite hensiktsmessig med en detaljert programmering av den sydlige delen av almenningen, siden utviklingen foreløpig ligger langt frem i tid. Gitt eksisterende byggs beliggenhet i almenningen, kan det skje at denne delen ikke blir like rettlinjert som vist i diagrammene, eller prinsiplanen. Som illustrasjonen til over viser, vil dette likevel trolig ikke forringe almenningens viktige funksjon som utluftingskorridor. Imidlertid betyr dette at bebyggelsen på vestsiden av almenningen må trekkes tilbake til den røde linjen, dersom disse eiendommene utvikles før eiendommene på østsiden.

IDENTITET OG BYROM BRYN BRANNSTASJON



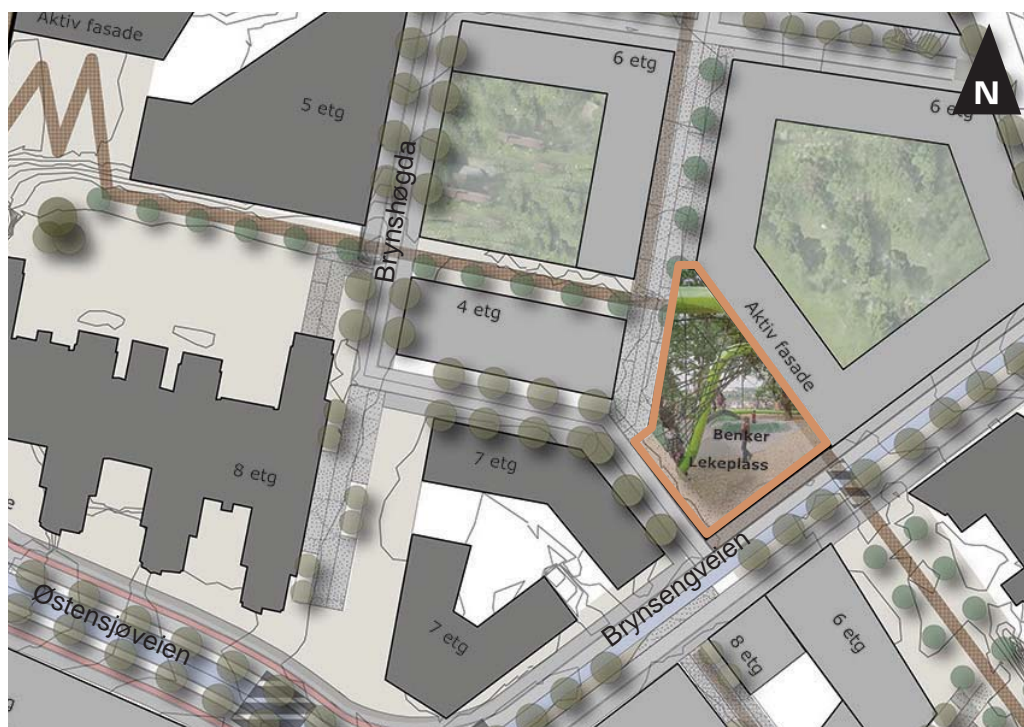
Kvaliteter og potensialer

Svært sentralt i forhold til veinett, tilliggende både Østensjøveien, Tvetenveien og Ring 3. Trafikk fra ringveien blokkeres delvis av nyere kontorbygg i øst. Mulig med god overgang mot Østre Gravlund og boligbebyggelse i Agmund Bolts vei.

Utfordringer og behov

Store parkeringsflater og lite aktivt område utenom arbeidstid.

Behov for grønnstruktur og "myke" forbindelser samt tiltak som aktiviserer rommet utenom kontortid.



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Plassen ligger delvis på kommunal grunn ved nåværende Bryn brannstasjon. Den er et knutepunkt for de interne grønne forbindelsene, med videre kobling mot Valle Hovin i nord.

Dersom de omkringliggende eiendommene utvikles til boligformål, bør plassen utvikles som en lokal park/møteplass. Sydvestvendt førsteetasje vendt mot parken kan tilrettelegges for handel/servering.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

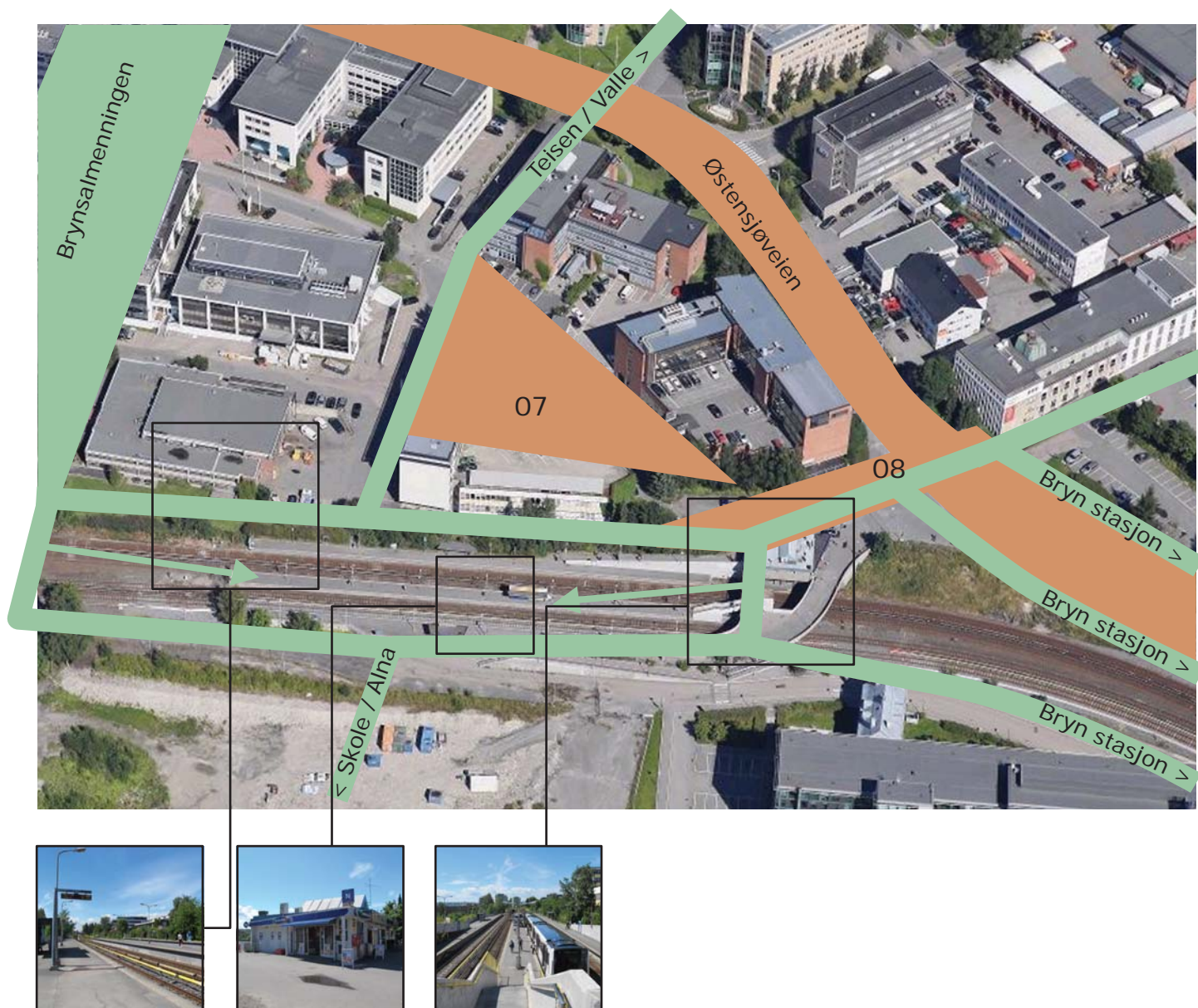
| | | |
|------------|-----|-----------|
| regional | —●— | lokal |
| fast | —●— | fleksibel |
| energisk | —●— | rolig |
| historisk | —●— | moderne |
| mangfoldig | —●— | spesifikk |
| voksen | —●— | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse ca 1500 m²
Beliggenhet Plassen ligger mellom Østensjøveien og Tvetenveien med grense mot Brynsengveien. Plassen knytter Bryns interne gangforbindelser sammen med byens eksisterende gangveinett som krysser Tvetenveien og løper videre mot.
Program Benker, lekeplass, hage
Materialitet Uspesifisert
Kvalitet Høy standard
Aktivitet førsteetasjer Publikumsrettet aktivitet i fasaden som vender mot sørvest.

IDENTITET OG BYROM BRYNSENG

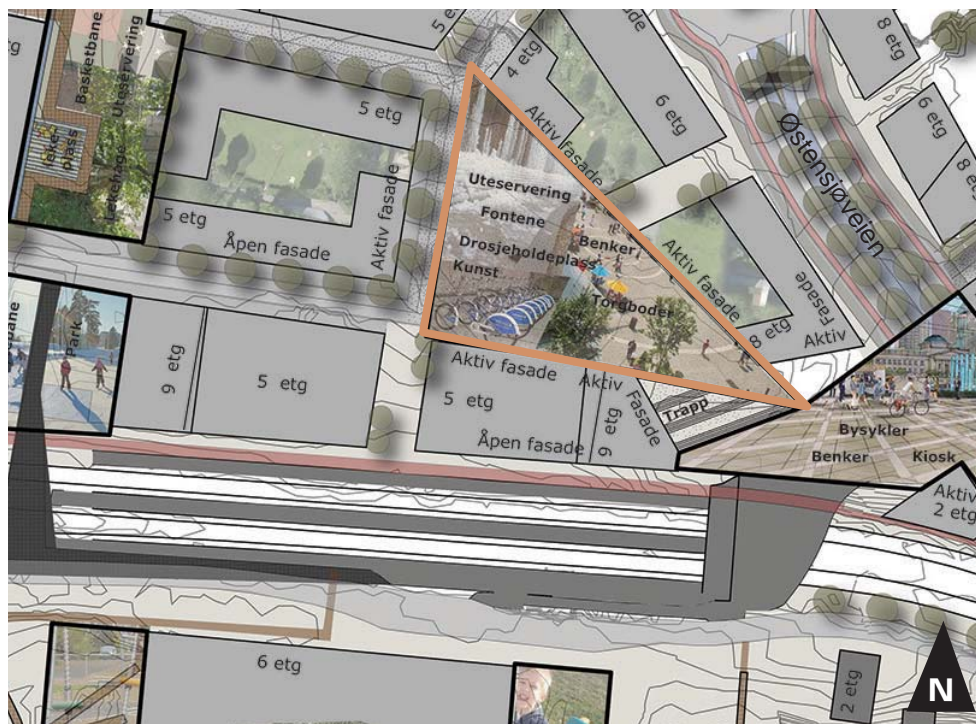


Kvaliteter og potensialer

Stasjonsplattformen er bred og med fin utsikt mot skråningene i syd. Området har nærhet til fremtidig skole, mange arbeidsplasser og Alna Miljøpark i syd. Brynseng torg har flere større trær og åpne rom. Høy banefrekvens gir sosial kontroll.

Utfordringer og behov

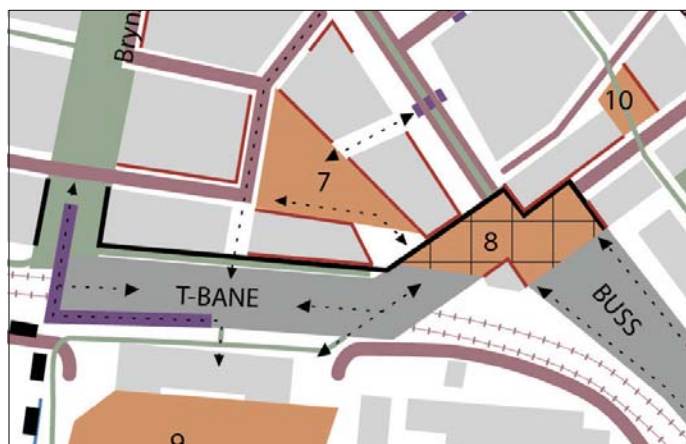
Området mangler identitet. Torget brukes for tiden til parkering. I realiteten ikke noe myldreområde eller tetthet av folk utenfor stasjonsplattformen. Behov for bedre overganger og forbindelser mellom stasjonene. Aktiv bruk av lysdesign i forbindelse med stasjon kan være aktuelt.



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Nytorget er sentrum for kommersiell aktivitet på Bryn og adkomst til t-banestasjonen for reisende som ankommer med bil. Omkringliggende kvartaler utvikles for blandet bruk med butikker og serveringssteder i førsteetasjene og kontor/ bolig i øvrige etasjer. Torget utformes som et klassisk flerfunksjonelt byrom med servering, torghandel og muligheter for opphold.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

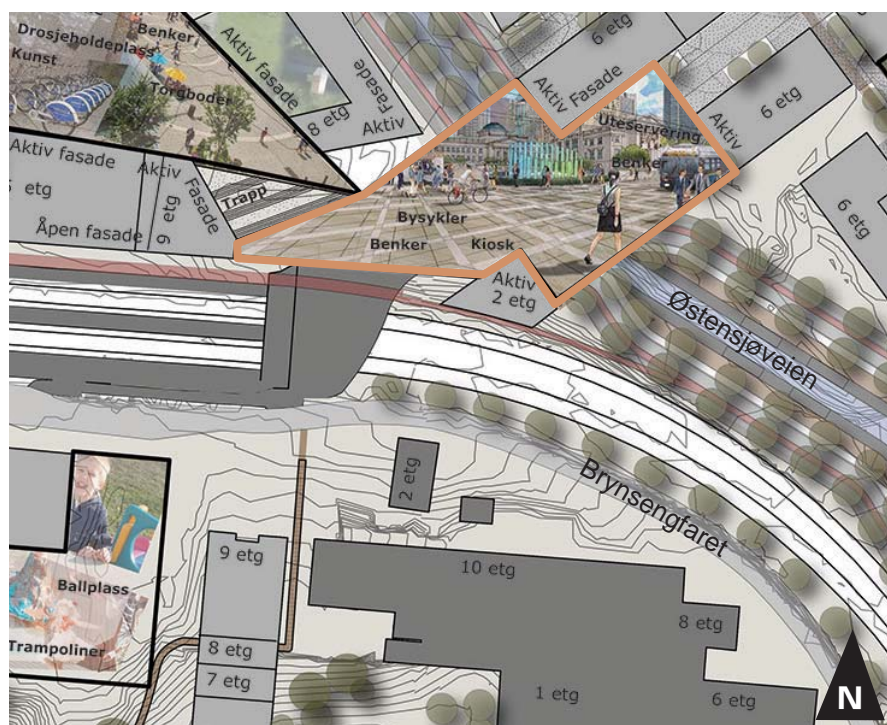
BYROMMETS ROLLE

| | | |
|------------|-----|-----------|
| regional | —●— | lokal |
| fast | ●— | fleksibel |
| energisk | ●— | rolig |
| historisk | —●— | moderne |
| mangfoldig | —●— | spesifikk |
| voksen | —●— | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse 2000 - 3000 m2
Beliggenhet I det kommersielle tyngdepunktet på Bryn, direkte knyttet til T-bane og fremtidig gateterminal for buss. Videre forbindelser til Bryn stasjon og ny skole.
Program Uteservering, sittegrupper, benker, fontene, kunst, torgboder, drosjeholdeplass, "kiss and ride".
Materialitet Uspesifisert
Kvalitet Høy standard
Aktivitet førsteetasjer Publikumsrettet aktivitet i fasadene som vender mot plassen, butikker, bevertning etc.

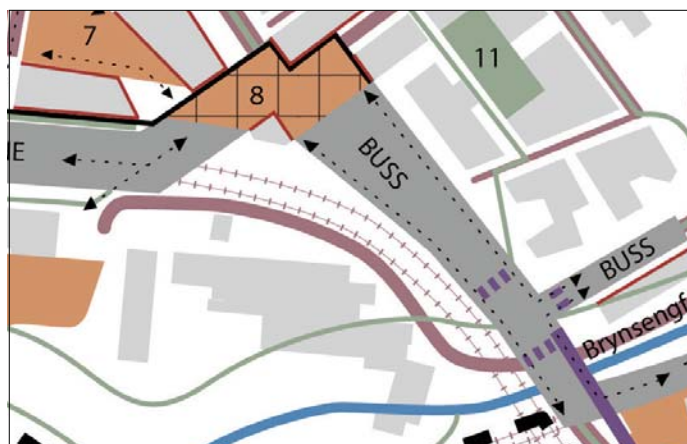


Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Brynseng Torg på Bryn. Torget fordeler seg på begge sider av Østensjøveien, og knytter sammen T-banestopp med områdene og funksjonene på nordsiden. Det etableres med torget en tydelig og trygg overgang i Østensjøveien. Torget er direkte koblet med Nytorget, Brynseng t-banestasjon og skoletomten og videre mot Bryn jernbanestasjon. Torget må hensynta de reisendes behov for overgangsmuligheter, venting og opphold på en god måte.

Torget er sentralt i etableringen av det "nye Bryn", og bør utformes som en trygg, klar og logisk sammenføring av området og logisk overgang mellom transportmidler



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

| | | | |
|------------|---|-----------|---|
| regional | ● | lokal | ● |
| fast | ● | fleksibel | ● |
| energisk | ● | rolig | ● |
| historisk | ● | moderne | ● |
| mangfoldig | ● | spesifikk | ● |
| voksen | ● | ung | ● |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse 3600 m2 (inkludert gate, fortau og del av torget som ligger østenfor Østensjøveien)

Beliggenhet Torget strekker seg fra Brynseng T-banestasjon over Østensjøveien hvor den fremtidige gateterminalen for buss er plassert. Videre Gangforbindelser langs begge sider av Østensjøveien til Bryn Bro, med ny adkomst til perrong

Program Benker, leskur, uteservering, handel-

Materialitet Uspesifisert

Kvalitet Høy standard

Aktivitet førsteetasjer I alle fasader som vender mot torget

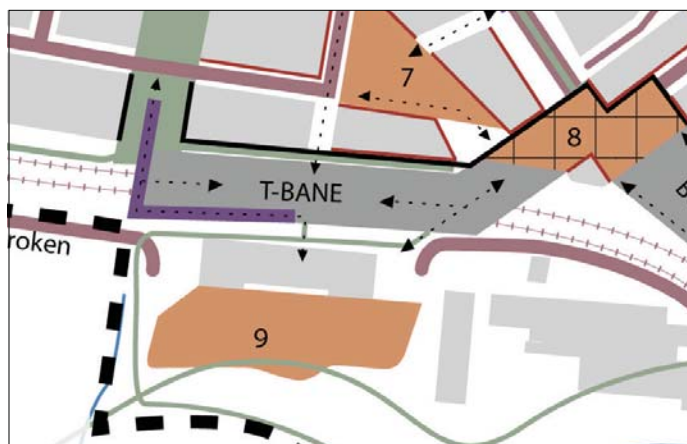


Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Undervisningsbygg har et pågående planforslag for ny skole for 1.- 7-klassinger i Brynsengfaret. Planen var til offentlig ettersyn høsten 2013 og oversendes til politisk behandling i løpet av 2014. Skoletomten ligger på sørsiden av T-banens sporområde og består av et platå og en skråning ned mot Alna og Flaenbekken. Skolebygget plasseres på platået nord på tomten og danner en mindre forplass mot Brynseng stasjon og en større skjermet skolegård på sørsiden.

Forplassen er skolens hovedinngang og programmeres med benker, beplantning og sykkelstativ. Ny bro over T-banen kobler skolen, skolegården og Alna miljøpark med Brynsalmenningen og den øvrige bystrukturen på Bryn. Denne broen er tenkt realisert i forbindelse med Sporveiens prosjekt for opprustning av Østensjøbanen som inkluderer utvidelse av midtplattform og flytting av spor ved Brynseng stasjon. Broen får direkte adkomst til plattformene.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

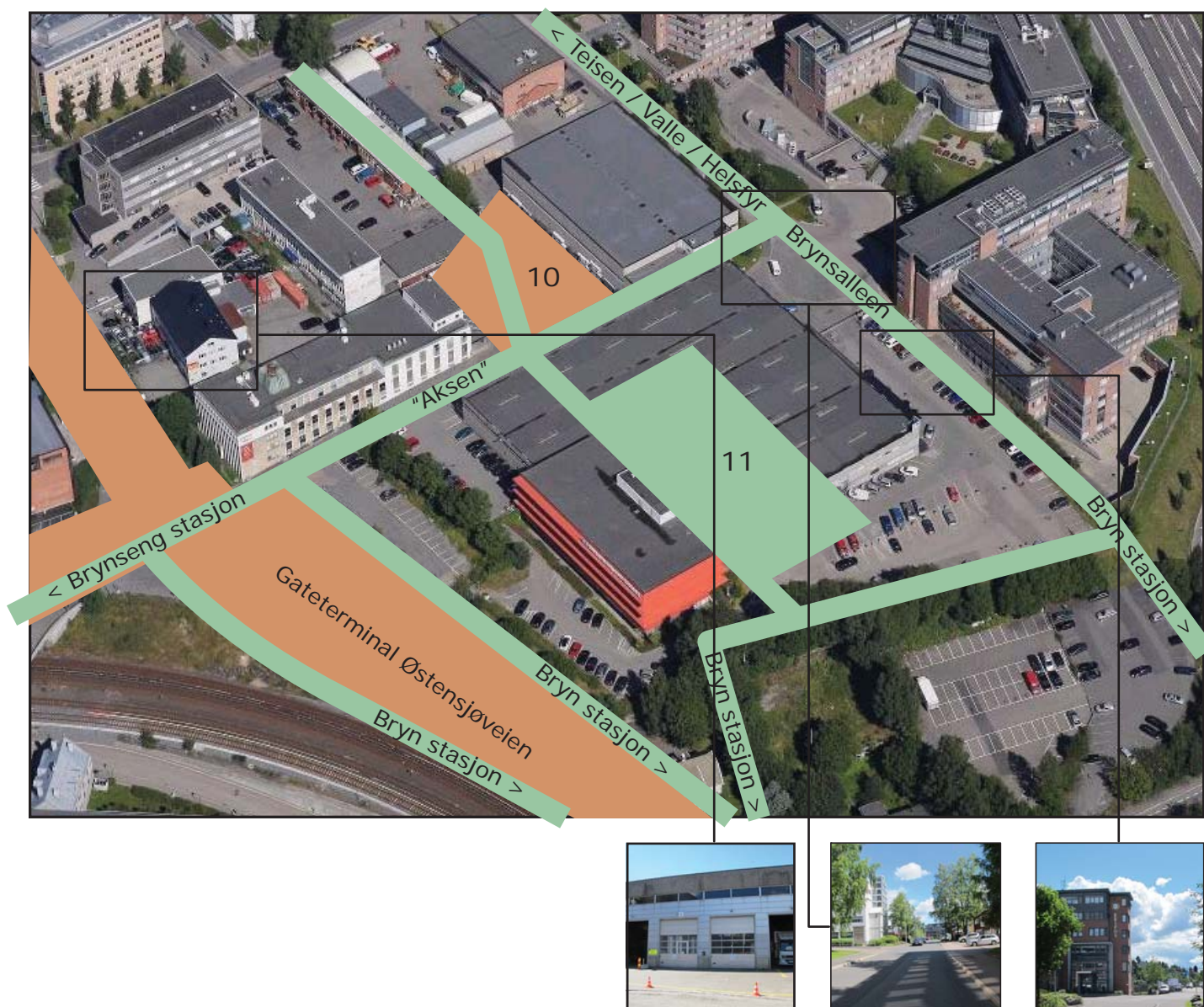
| | | |
|------------|--------|-----------|
| regional | _____● | lokal |
| fast | _____● | fleksibel |
| energisk | _____● | rolig |
| historisk | _____● | moderne |
| mangfoldig | _____● | spesifikk |
| voksen | _____● | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse Ca 6500 m²
Beliggenhet Imellom T-banens sporområde og Alna. Eksisterende bro knytter skolen til Brynseng torg og stasjon. Skolegården skråner ned mot Alna og knytter Bryn til det eksisterende turveinettet.
Program Lekeplasser, ballbaner, sittegrupper, områder for frilek og klatring etc.
Materialitet Tre, gummi, betong, gress
Kvalitet Høy standard

IDENTITET OG BYROM BRYNSALLÉEN



Kvaliteter og potensialer

Det ligger flere kvaliteter i alléen, blant annet trær i god stand, samt et stort potensial for videreutvikling. Nyere kontorbygg i øst skjerner området både for utsikt til og støy fra Ring 3. Området ligger sentralt til i forhold alle kollektivtransportstasjoner, inkludert ny bussterminal.

Utfordringer og behov

Det pågår planarbeid for videre utvikling i området, men situasjonen er noe uavklart. Alléen terminerer i området, uten forbindelser til omkringliggende områder. Større asfaltflater og bilparkering. Behov for bedre forbindelser ut av området, blant annet via alléen, og mellom t-bane- og togstasjon.



Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Inngår i pågående plansak Østensjøveien 40-50 m.fl. (200507334) Forslag om omregulering av eiendommene til et bymessig utformet næringsområde med samlet BRA på inntil ca 100.000 m2 ligger til politisk behandling. Reguleringsforslaget omfatter flere eiendommer og forslagsstiller er Cema AS, Pecunia AS og Norsk Dental Depot. Det foreligger flere alternativer. Planforslaget ivaretar muligheter for senere regulering av bussterminal i Østensjøveien. Det er også startet prosess for å inngå utbyggingsavtale knyttet til prosjektet.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

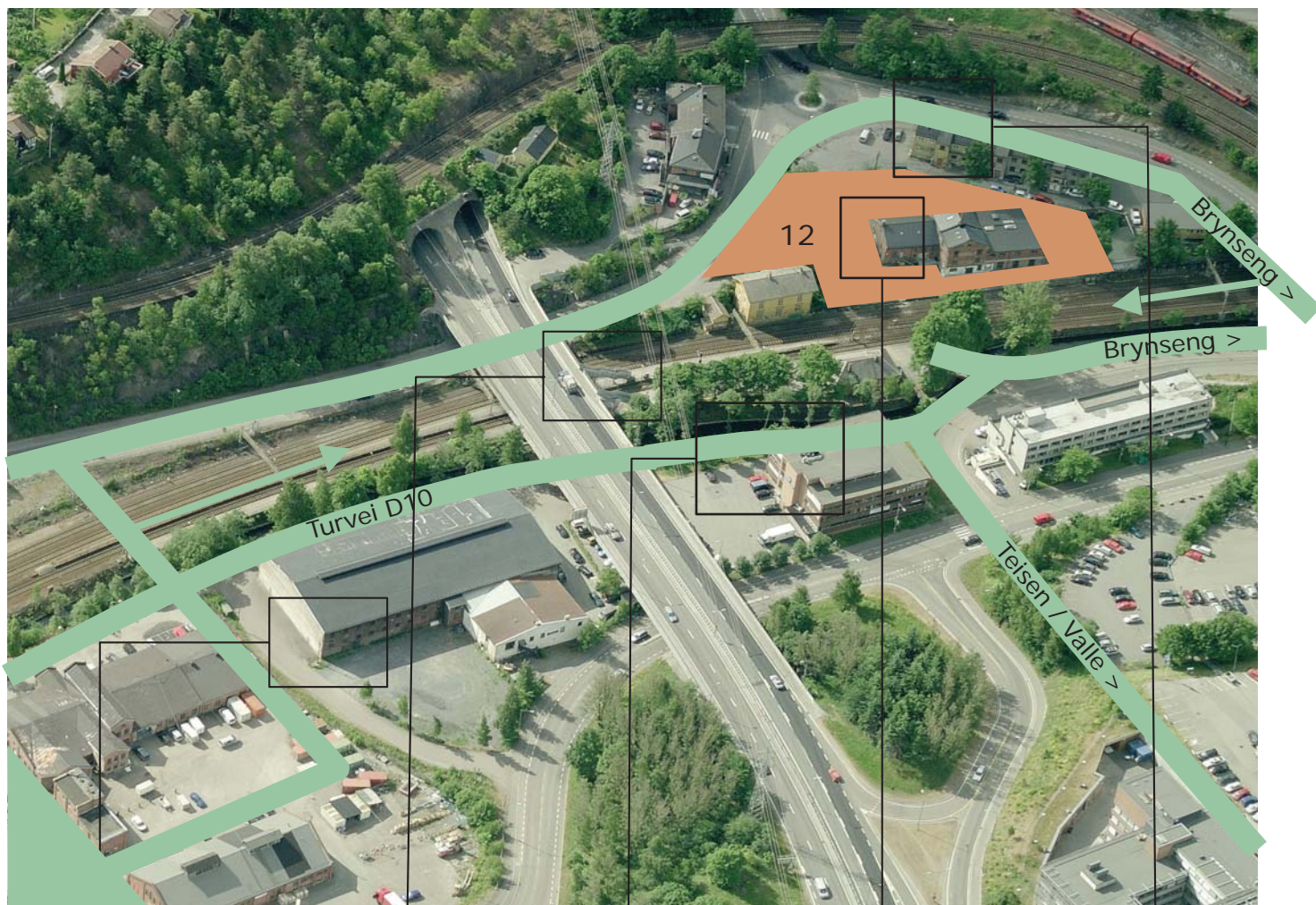
| | | |
|------------|-------------|-----------|
| regional | _____●_____ | lokal |
| fast | _____●_____ | fleksibel |
| energisk | _____●_____ | rolig |
| historisk | _____●_____ | moderne |
| mangfoldig | _____●_____ | spesifikk |
| voksen | _____●_____ | ung |



KVALITETSKRAV OG OMFANG

Størrelse 1200 + 1900 m2
Beliggenhet Byrommene ligger på platået mellom Brynsalleen og Østensjøveien. Byrommene utvikles i forbindelse med pågående plansak som ligger til politisk behandling
Program Avklares i reguleringsplan
Materialitet Avklares i reguleringsplan
Kvalitet Normal standard
Aktivitet førsteetasjer Publikumsrettet aktivitet på vestre torg i fasaden som vender mot sørvest

IDENTITET OG BYROM BRYN STASJON

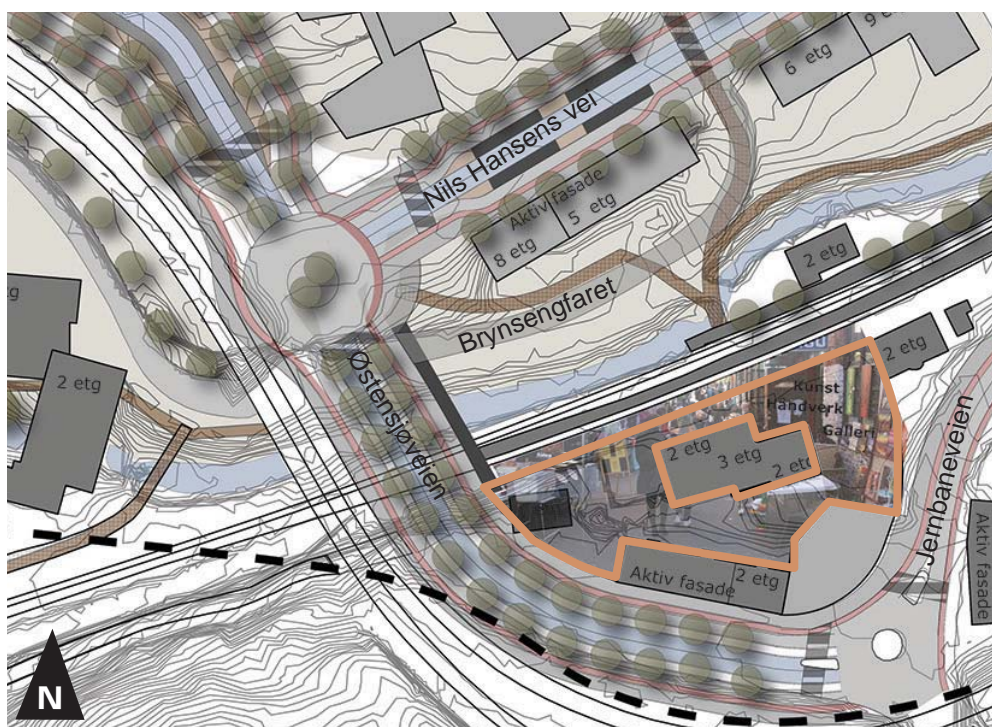


Kvaliteter og potensialer

Beliggenheten langs Alna Miljøpark er en kvalitet for området, sammen med nærheten til flere kulturminner. Til sammen utgjør dette et stort potensial til å utvikle et svært karakteristisk sted. Med høyere frekvens på toget vil det bli et raskt og effektivt transportmiddel. Området har en tydelig industriell og historisk identitet som bør videreutvikles.

Utfordringer og behov

Utfordrende tilgjengelighet til plattform fra Ring 3. Mangler nord-syd-forbindelser over sporene til nabolag rundt og har en svak forbindelse til Brynseng t-banestasjon. Alnaelven er for tiden ikke tilgjengelig for gående. Tilliggende kontorbygg er innadvendte og av generisk karakter. Lite gateliv. Høyderelaterte utfordringer. Svake gangforbindelser i viktige områder. I hovedsak er således behovene knyttet til bedre forbindelser i sin alminnelighet. Det er også et behov for å innarbeide Alnaelven og de historiske miljøene som verdier for området.

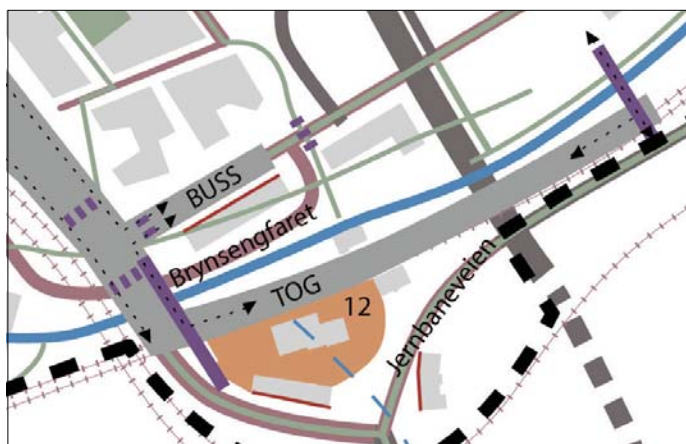


Utsnitt Illustrasjonsplan

IDENTITET

Torget må utvikles med en fremtidig opprustning av Bryn jernbanestasjon. Torget er den historiske møtekvaliteter på Bryn og har dessuten bymessige kvaliteter det er viktig å ivareta ved utvikling. Tilknyttet torget er også eksisterende handels- og serveringstilbud på Bryn.

Skal jernbanestasjonen oppnå sitt potensial som en del av kollektivknutepunktet må en ny gangforbindelse på tvers av sporområdet og videre mot Brynseng realiseres.



Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

BYROMMETS ROLLE

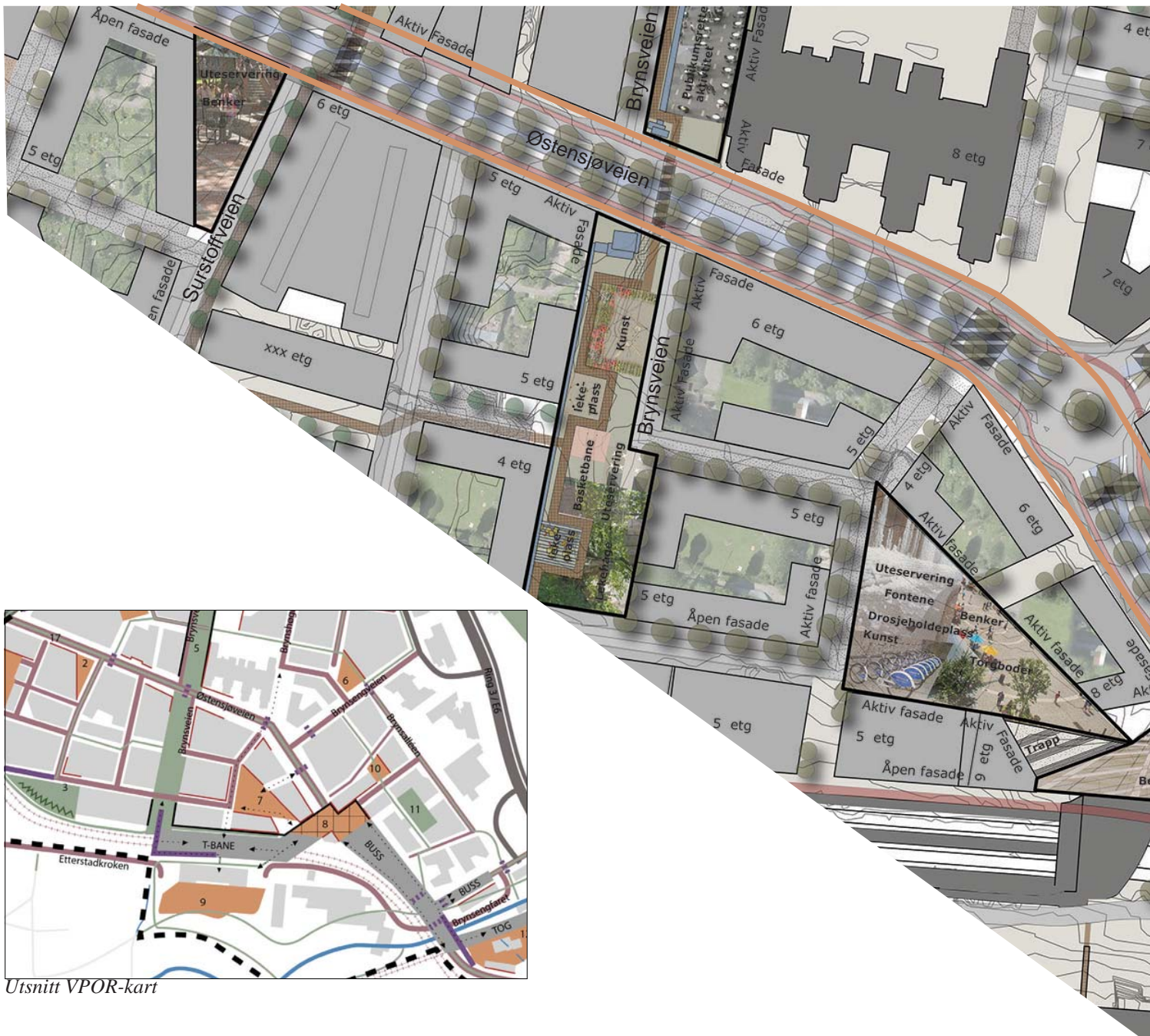
| | | |
|------------|-----|-----------|
| regional | —●— | lokal |
| fast | —●— | fleksibel |
| energisk | —●— | rolig |
| historisk | ●— | moderne |
| mangfoldig | —●— | spesifikk |
| voksen | —●— | ung |



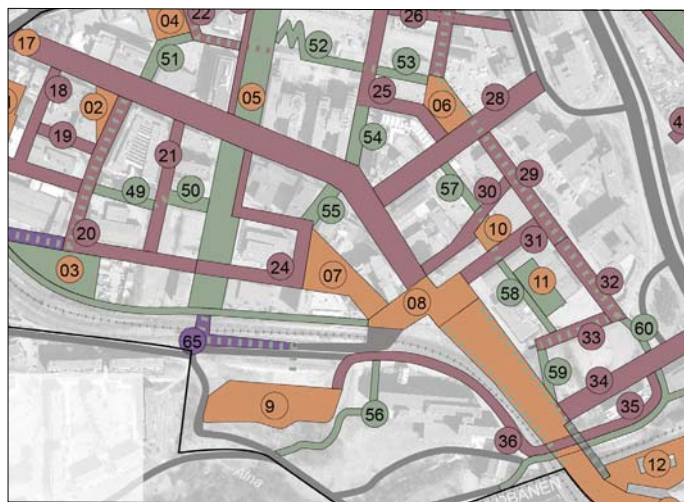
KVALITETSKRAV OG OMFANG

- Størrelse** 1500 - 2500 m²
- Beliggenhet** Torget ligger langs perrongen på sørsiden av jernbanen i et verneverdig bygningsmiljø.
- Materialitet** Uspesifisert
- Kvalitet** Normal standard
- Aktivitet førsteetasjer** Ønske om å tilrettelegge Industribygget som omkransens av plassen for publikumsrettede aktiviteter som kan bygge opp om det unike bymiljøet.

17_ØSTENSJØVEIEN



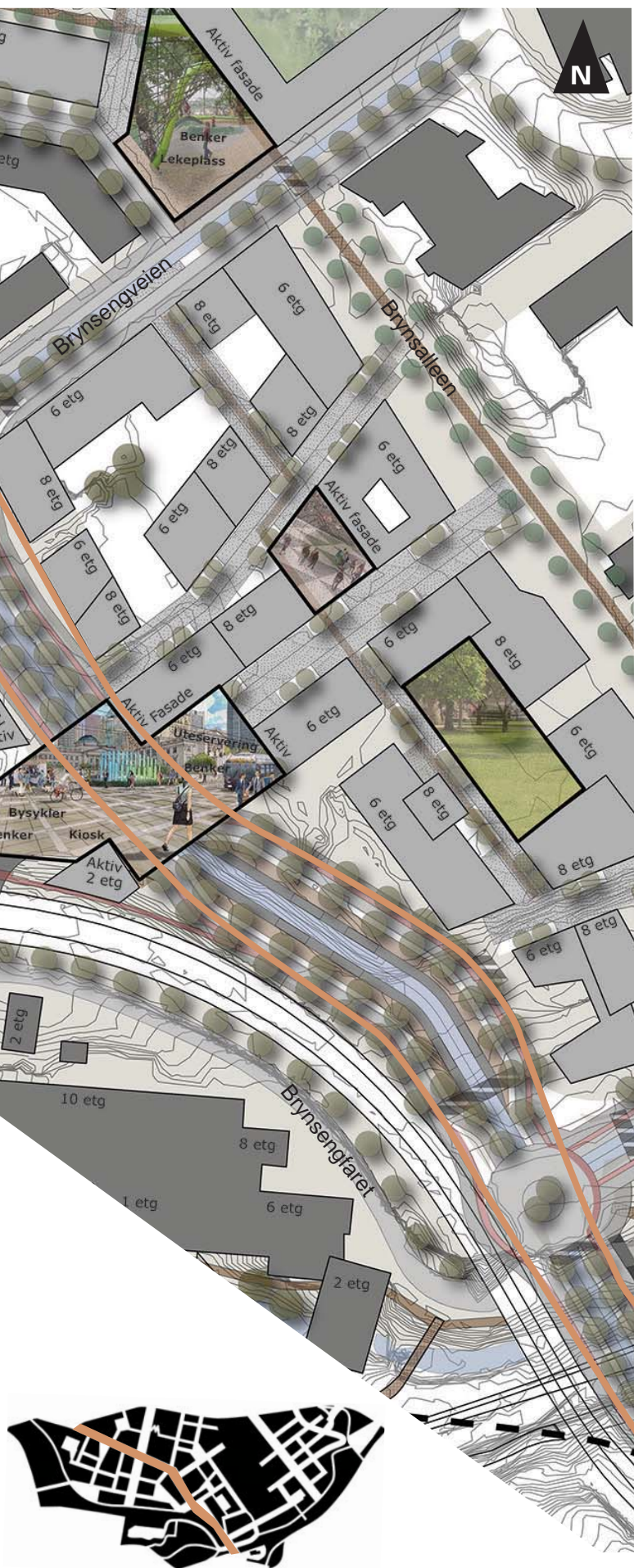
Utsnitt VPOR-kart



Utsnitt Tiltakskart

KVALITETSKRAV OG OMFANG

- Størrelse** 920 x 28 meter
- Beliggenhet** Østensjøveien som blir til Grenseveien er en viktig tverrforbindelser i Oslo som kobler Ring 2 med Oslos sørlige bydeler
- Materialitet** Asfalt, heller, naturstein
- Kvalitet** Normal / Høy standard
- Aktivitet førsteetasjer** Aktive fasader ved viktige kryss og Byrom. Ellers krav om åpen fasade langs hele gaten.



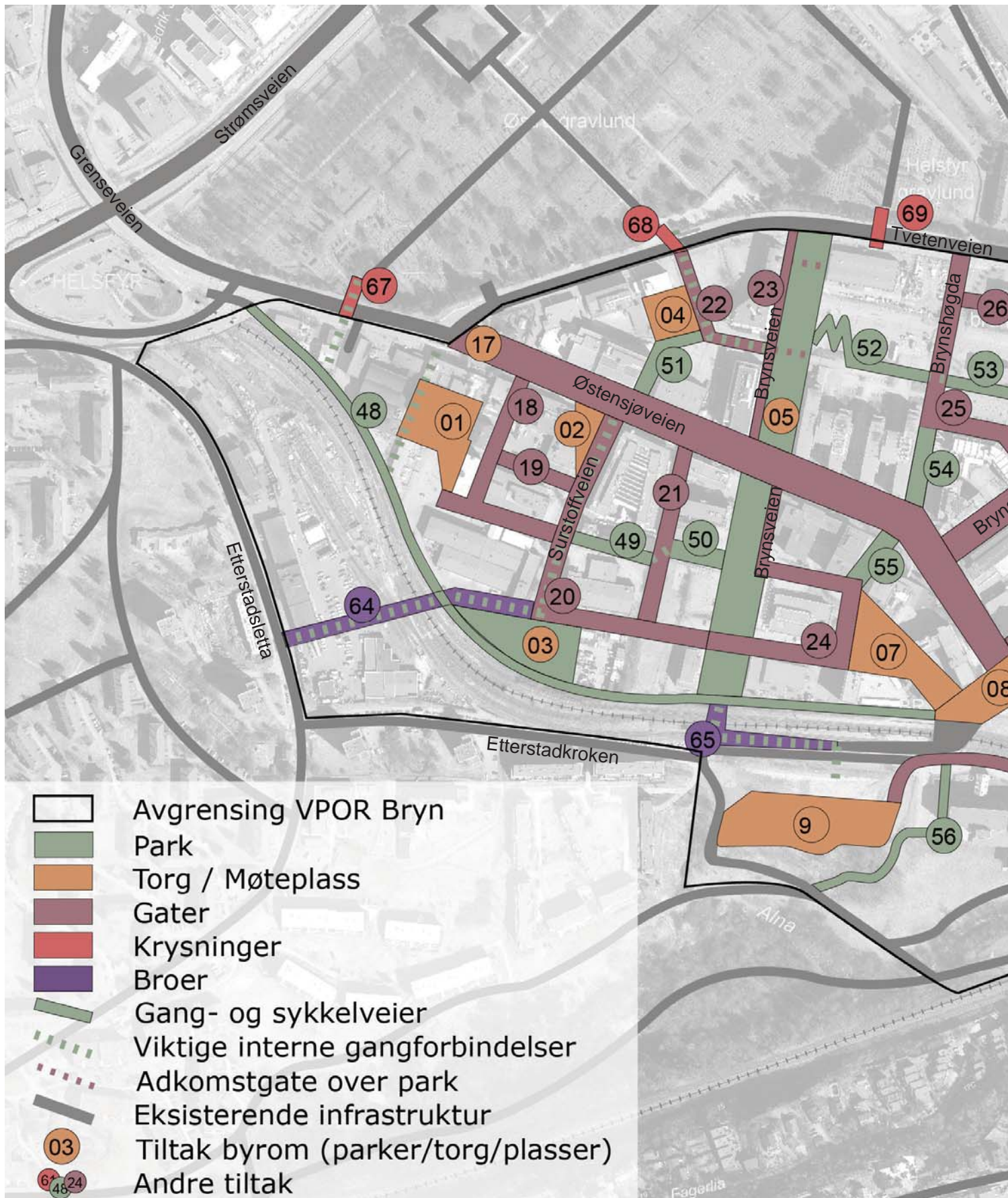
IDENTITET

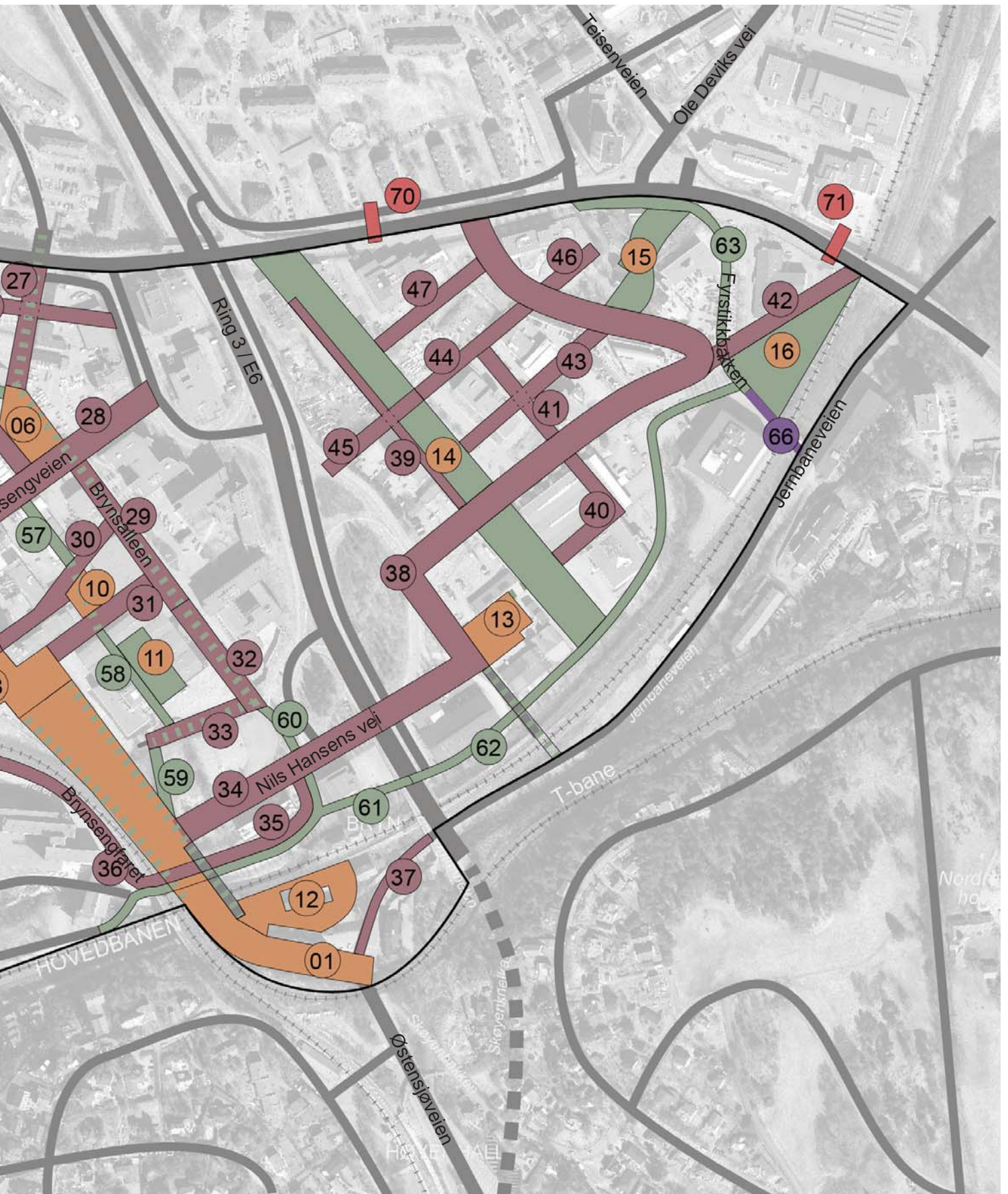
Østensjøveiens funksjon som hovedgate gjennom Brynområdet opprettholdes, men gjennom transformasjon til gate får den en helt annen karakter enn i dag. Eiendommene langs Østensjøveien skal henvende seg til gaten, som får et strammere gatesnitt, men med større kapasitet enn i dag. For å kunne betjene busstrafikken til ny gateterminal ved Brynseng T-banestasjon, får Østensjøveien to midtplasserte kollektivfelt, i tillegg til to kjørefelt og egne sykkelfelt.

På illustrasjonsplanen vises PBEs anbefalte løsning for utforming av Østensjøveien, med smalere fortau, men med to grønne krysningsfelt mellom bil- og kollektivfelt. Denne løsningen bidrar til enklere og tryggere kryssing av en tett trafikkert bygate. De langsgående krysningsfeltene beplantes med trekker som bidrar til å redusere støy, og skjerme det øvrige gatebildet fra trafikken i kollektivfeltene.

Kryssene i Østensjøveien utformes som rundkjøringer for at bussene skal ha god fremkommelighet gjennom området. Der hvor Østensjøveien krysser Brynallmenningen skal det være tydelig markert at det er gaten som passerer gjennom et parkområde. Dette gjøres med brede midtdele, opphevet gangfelt og belegning/beplantning for øvrig. Østensjøveien krysser Brynseng torg ved T-banen, her skal gaten underordne seg torget på tilsvarende vis og bidra til å fremheve Bryn som et fotgjengervennlig byområde.

Østensjøveien er første del av en viktig gate som begynner ved Bryn stasjon, og går via Grenseveien til Carl Berners plass. Oppgradering av Østensjøveien på Bryn kan være første steg i oppgradering av hele denne strekningen til gate, som del av utvidelse av indre by gjennom Hovinbyen.





TILTAKSLISTE

| BELIGGENHET | NUMMER | NAVN | TYPE | STØRRELSE |
|------------------|--------|---------------------|-------------------|--|
| BYROMMENE | | | | |
| VEST FOR RING 3 | 1 | Nordoxplassen | Plass | ca 3000 m ² |
| | 2 | Førsteplassen | Plass | ca 1000 m ² |
| | 3 | Honningparken | Park | ca 2500 m ² |
| | 4 | Knuteplassen | Plass/park | ca 1500 m ² ca 8000 m ² (nord: 3500 m ² sør: 4500 m ²) |
| | 5 | Brynsalmenningen | Plasser og parker | ca 2000 m ² |
| | 6 | Brannplassen | Plass/park | 2000 - 4000 m ² |
| | 7 | Nytorget | Plass | ca 2000 m ² |
| | 8 | Brynseng torg | Plass | (+ ca 1500 m vei) |
| | 9 | Skolegården | Plass | ca 6500 m ² |
| | 10 | Vestre torg | Plass | ca 750 m ² |
| | 11 | Sentralt torg | Park | 1500 - 2000 m ² |
| | 12 | Bryn torg (stasjon) | Plass | |
| ØST FOR RING 3 | 13 | Zinkhvidtplassen | Plass | ca 2400 m ² |
| | 14 | Teisenalmenningen | Plasser og parker | ca 8000 m ² |
| | 15 | Direktørhagen | Park | ca 1500 m ² |
| | 16 | Elveparken | Park | ca 2500 m ² |
| VEST FOR RING 3 | 17 | Østensjøveien | Kollektivgate | 920 x 28 |

* Kostnader knyttet til etablering av bussterminal, skolegård og oppgradering av stasjonene inngår ikke blant tiltakene som skal bekostes av utbyggere

| GATENE | | | | |
|-----------------|---------------|-------------------------------|---------------|-----------------|
| VEST FOR RING 3 | 18 | Ny gate | Bygate | 90 x 15 m |
| | 19 | Ny gate | Bygate | 70 x 15 m |
| | 20 | Surstoffveien | Bygate | 305 x 15 m |
| | 21 | Ny gate | Bygate | 148 x 15 m |
| | 22 | Ny gate | Bygate | 120 x 15 m |
| | 23 | Brynsveien | Bygate | 170 x 12 m |
| | 24 | Brynsveien | Bygate | 305 x 15 / 12 m |
| | 25 | Brynshøgda | Bygate | 235 x 15 m |
| | 26 | Ny gate | Bygate | 130 x 15 m |
| | 27 | Ny gate | Bygate | 130 x 15 m |
| | 28 | Brynsengveien | Kollektivgate | 190 x 22 m |
| | 29 | Brynsalleen | Allé * | 140 x 15 m |
| | 30 | Ny gate | Gatetun * | 147 x 9 m |
| | 31 | Ny gate ("Aksen") | Gatetun * | 127 x 14 m |
| | 32 | Ny gate (Forlenget Brynsallé) | Allé * | 105 x 15 m |
| | 33 | Ny gate | Gatetun * | 105 x 11 m |
| | 34 | Nils Hansens vei | Kollektivgate | |
| | 35 | Brynsengfareet | Bygate | 215 x 12 m |
| | 36 | Brynsengfareet | Bygate | 235 x 12 m |
| 37 | Jernbaneveien | | 110 x 15 m | |

| LIGGENHET | NUMMER | BYROM | TYPE | STØRRELSE |
|---------------|---------|-------------------------|---------------|------------|
| ST FOR RING 3 | 38 | Nils Hansens vei | Kollektivgate | 650 x 22 m |
| | 39 | Ny gate langs almenning | Bygate | 210 x 12 m |
| | 40 | Ny gate | Bygate | 120 x 15 m |
| | 41 | Ny gate | Bygate | 180 x 15 m |
| | 42 | Ny gate | Bygate | 125 x 15 m |
| | 43 | Ny gate | Bygate | 140 x 15 m |
| | 44 | Ny gate | Bygate | 120 x 15 m |
| | 45 | Ny gate | Bygate | 100 x 15 m |
| | 46 | Ny gate | Bygate | 50 x 15 m |
| 47 | Ny gate | Bygate | 110 x 15 m | |

GRØNNE FORBINDELSER

| | | | | |
|---------------|------------|----------------------------------|-----------------------|-------------------|
| ST FOR RING 3 | 48 | Helsfyr T - Brynseng T | Gang- og sykkelvei | 695 x 5 m |
| | 49 | Surstoffveien - Brynsalmenningen | Gangforbindelse | 65 x 10 m |
| | 50 | Surstoffveien - Brynsalmenningen | Gangforbindelse | 42 x 15 |
| | 51 | Brynsalmenningen - Etterstad | Gangforbindelse | 75 x 5 m |
| | 52 | Brynsalmenningen - Brynshøgda | Gangforbindelse/rampe | 95 x 5 m (+rampe) |
| | 53 | Brynshøgda - Brynsalleen | Gangforbindelse | 55 x 5 m |
| | 54 | Brynshøgda - Brynseng T | Gangforbindelse | 70 x 15 / 25 m |
| | 55 | Brynshøgda - Brynseng T | Gangforbindelse | 45 x 15 m |
| | 56 | Brynseng T - Alna Miljøpark | Gangforbindelse | 185 x 5 m |
| | 57 | Brynsengveien - Nils Hansens vei | Gangforbindelse * | 65 x 7 |
| | 58 | Brynsengveien - Nils Hansens vei | Gangforbindelse * | 97 x 7 |
| | 59 | Brynsengveien - Nils Hansens vei | Gangforbindelse * | 55 x 7 m |
| | 60 | Brynsengveien - Nils Hansens vei | Gangforbindelse/trapp | 50 x 5 m |
| | 61 | Turvei D10 | Turvei | ca 200 x 5 m |
| 62 | Turvei D10 | Turvei | ca 600 x 5 m | |
| ST FOR RING 3 | 63 | Fyrstikkbakken | Gang- og sykkelvei | 210 x 5 / 15 m |

BROER

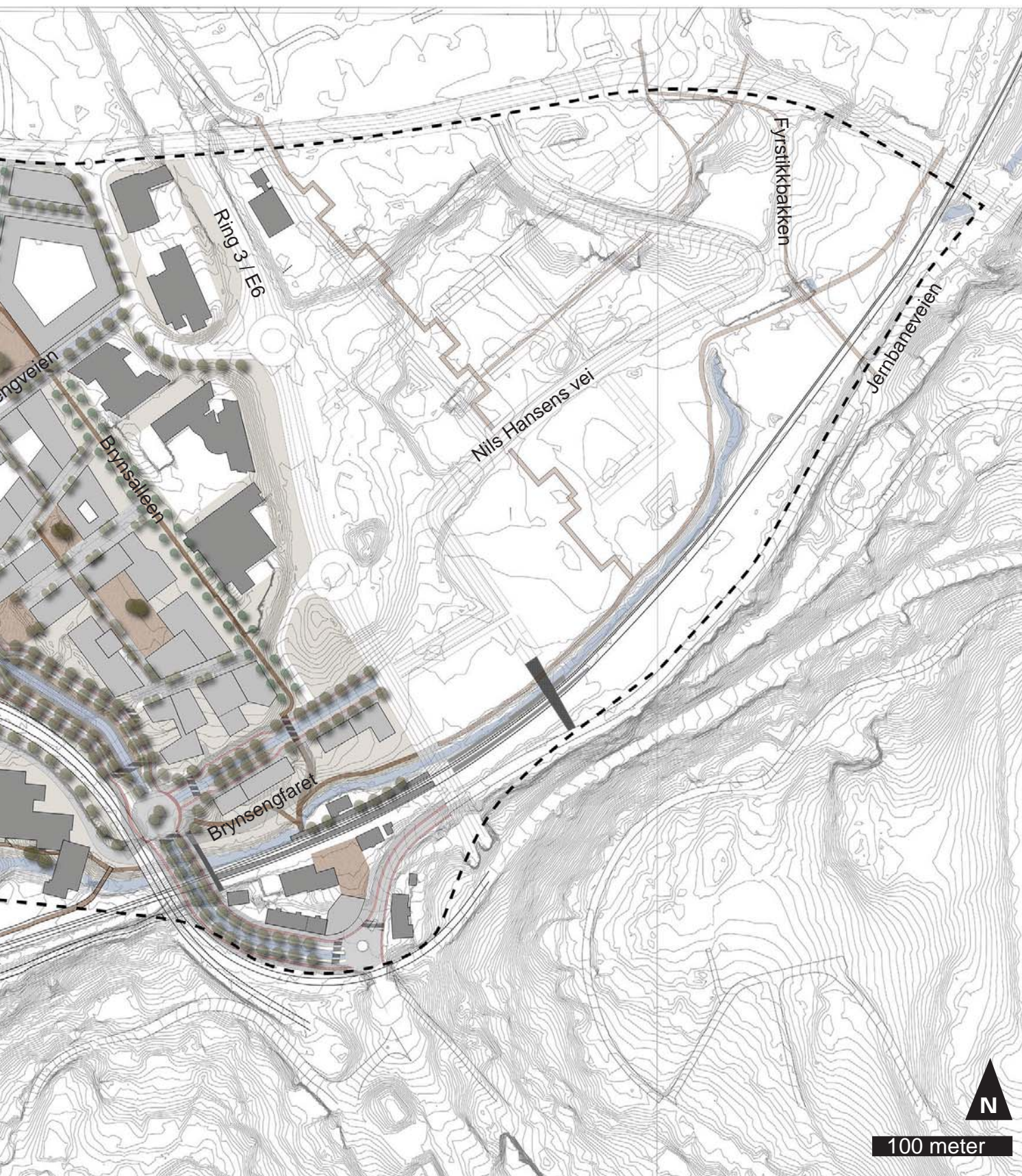
| | | | | |
|---------------|----|----------------|-------------------------------|------------|
| ST FOR RING 3 | 64 | Etterstadbroen | Gangbro | 200 m lang |
| | 65 | Brynseng bro | Gangbro / Adkomst midtperrong | 150 m lang |
| ST FOR RING 3 | 66 | Fyrstikkbroen | Gangbro | 80 m lang |

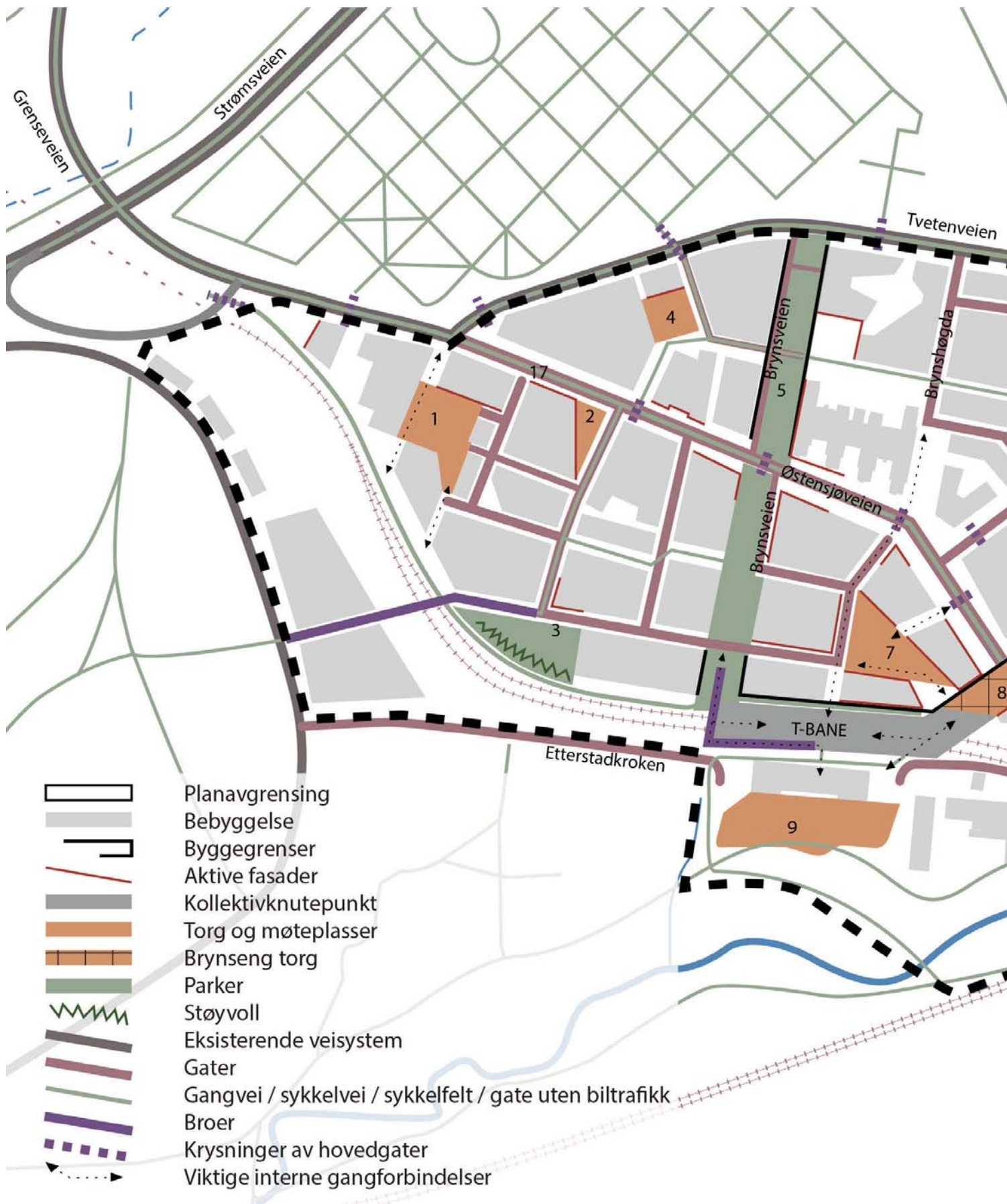
KRYSNINGER

| | | | | |
|---------------|----|----------------------------------|---------------------------|-----------|
| ST FOR RING 3 | 67 | Tvetenveien til Østre Gravlund | Opphøyet gangfelt | 10 x 22 m |
| | 68 | Tvetenveien til Østre Gravlund | Opphøyet gangfelt | 10 x 22 m |
| | 69 | Tvetenveien til Helsfyr Gravlund | Opphøyet gangfelt | 10 x 22 m |
| ST FOR RING 3 | 70 | Tvetenveien til Teisen | Opphøyet gangfelt | 10 x 22 m |
| | 71 | Tvetenveien til Breivoll | Gangforbindelse under bro | 20 x 50 m |

10 ILLUSTRASJONSPLAN









Prinsipp for kostnadsfordeling

Bryn gjennomgår en transformasjon fra å være dominert av industri- og næringsvirksomhet til å bli et mer sammensatt byområde med kontorarbeidsplasser, sosial infrastruktur og boliger. Offentlige rom og ny infrastruktur må etableres og tilpasses disse formålene, i tillegg til at eksisterende teknisk og grønn infrastruktur trenger oppgradering. Grunneiere og utbyggere må påregne å bidra til oppgradering av eksisterende og etablering av ny infrastruktur i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. Oppgradering og etablering av ny infrastruktur skal skje i henhold til denne veiledende prinsippplanen for det offentlige rom (VPOR). Tiltakene som planen legger opp til nedfelles i hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene, slik at de kan følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere.

Forutsigbarhetsvedtak

Det planlegges vedtatt et eget forutsigbarhetsvedtak for Bryn, jf. plan- og bygningsloven § 17-3. Dette forutsigbarhetsvedtaket vil være en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket som er inntatt i Kommuneplan 2008 for Oslo. Forslaget til forutsigbarhetsvedtak ligger som et vedlegg til VPOR.

Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR

Hovedprinsippet for finansiering av private, felles og offentlige tiltak beskrevet i VPOR er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene i forbindelse med etableringen/oppgraderingen (Bussterminal i Østensjøveien og oppgradering av Bryn og Brynseng stasjon skal ikke bekostes av utbyggere). Det forutsetter at tiltakene er nødvendige for at planområdet skal fungere etter sin hensikt, og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jf. plan- og bygningsloven 17-3. Offentlige tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørges (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger. Summen av tiltakene beskrevet i VPOR er vurdert som nødvendige for å kunne realisere ønsket bolig- og næringsutvikling på Bryn. Rekkefølgebestemmelsene har økonomiske konsekvenser for utbygger, men kan også medføre økonomiske konsekvenser for kommunen idet det ikke i alle tilfeller er rimelig eller økonomisk mulig at utbygger fullfinansierer den tekniske infrastrukturen. Omfanget av en grunneiers økonomiske forpliktelse, og behov for eventuelle kommunale bidrag vil være et resultat av forhandlingene om omfang og kvaliteter på de tiltak som er lagt inn i planen.

Regulering

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 VPOR. 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 avgrensning mot private planer. I slike situasjoner er Bymiljøetaten eller Plan- og bygningsetaten forslagsstiller for planen.

Utnyttelse

Rammer for videre knutepunktutvikling på Bryn (Rammeplanen) vedtatt i bystyret i 2007 angir utnyttelse for området i et spenn fra 150% - 260 %, hvor høyeste utnyttelse er gitt på områdene som ligger nærmest Brynseng stasjon og den fremtidige gateterminalen for buss i Østensjøveien. Disse gradene av utnyttelse er lagt til grunn for arbeidet med VPOR Bryn og kostnadsberegning av tiltakene beskrevet i planen.

Prosjektering og bygging

Prosjektering og bygging av store offentlige tiltak vil som hovedregel skje 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). Tiltak må også godkjennes av Plan- og bygningsetaten etter plan- og bygningsloven

Gjennomføringsmodell

Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for å behandle detaljreguleringsplaner og byggesaker innen planområdet. Bymiljøetaten har tilbud seg å ta ansvaret som kommunal gjennomføringsorganisasjon på Bryn som en utvidelse av den eksisterende gjennomføringsorganisasjonens mandat på Ensjø. Eiendoms- og byfornyelsesetaten er ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler. Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten vil trekkes inn der det er nødvendig og ellers naturlig. Tiltakshaveransvaret for offentlige tiltak vil være en del av utbyggingsavtaleforhandlingene. Der det vurderes som hensiktsmessig, bør opparbeidelse av tilliggende deler av

det offentlige rom utføres av de private utbyggerne. Som hovedregel skal offentlige rom overdras til Oslo kommune etter tiltaket er gjennomført og godkjent av Bymiljøetaten.

Kommunale reguleringsplaner

Store deler av Bryn reguleres gjennom private reguleringsplaner. De offentlige rommene som er beskrevet i VPOR Bryn skal i hovedsak reguleres til offentlige formål selv om de blir opparbeidet i form av realytelse.

Siden enkelte av tiltakene kan bli vanskelig å realisere gjennom andres planer, vil kommunen i den videre prosessen med VPOR Bryn vurdere om kommunal reguleringsplan skal fremmes for følgende tiltak:

| | | | |
|--------------|--------------------------------|-----------|--------------------|
| Tiltak 03 | Honningparken | Tiltak 48 | Gang- og sykkelvei |
| Tiltak 05 | Brynsalmenningen | | Helsfyr - Brynseng |
| Tiltak 06 | Brannplassen | Tiltak 64 | Etterstadbroen |
| Tiltak 17 | Østensjøveien med bussterminal | Tiltak 65 | Brynseng bro |
| Tiltak 35/36 | Brynsengfaret | Tiltak 66 | Fyrstikkbroen |
| Tiltak 29/32 | Brynsalleen | | |

Tiltakene over befinner seg innenfor VPOR Bryns planavgrensning. Tiltak som grenser til planavgrensingen er ikke inkludert i oversikten over tiltak som denne VPOR skal løse. Behovet for å få utført disse tiltakene er ikke knyttet til Bryn isolert, men løser også utfordringer som angår de eksisterende omkringliggende boligområdene. Følgende tiltak bør vurderes utenfor VPOR Bryns planavgrensning:

| | |
|----------|---|
| Tiltak A | Utbedring av Tvetenveien som tetttrafikert bygate |
| Tiltak B | Utbedring av Grenseveien som en viktig lenke mellom Ring 2 og Østensjøveien |
| Tiltak C | Tilrettelegging Jernbaneveien for sykkeltrafikk mot Groruddalen |

Kommunale oppfølgingsoppgaver

Etter modell fra arbeidet på Ensjø anbefales det at det lages en hovedplan for teknisk infrastruktur som beskriver løsninger for vann- og avløp, fjernvarme, elektriske anlegg og IKT/tele-anlegg. Den tekniske hovedplanen bør også beskrive tekniske løsninger for beplantning, slik at de sees i sammenheng med plassering av infrastruktur under bakken. Arbeidet bør starte opp så snart VPOR er ferdig behandlet. Arbeidet foreslås ledet av Bymiljøetaten. I tillegg til, eller som en del av, hovedplanen for teknisk infrastruktur bør det lages en egen plan for overvann. Den skal vise detaljerte løsninger for overvannshåndteringen, for å sikre teknisk standard og kvalitet, og legge til rette for gode helhetsløsninger. Arbeidet bør starte opp så snart VPOR er ferdig behandlet. Arbeidet tilrådes ledet av Vann- og avløpsetaten (forutsatt vedtak på at VAV skal være sektoransvarlig for overvann), og utføres i samarbeid med berørte kommunale etater og utbyggere.

Ekstern samarbeidsgruppe med offentlige etater

Siden flere av Bryns utfordringer er knyttet til større omlegginger av infrastruktur, anbefales å etablere en samarbeidsgruppe for eksterne aktører med viktige prosjekter i planområdet. I tillegg til kommunens fagetater bør Sporveien/Ruter (Oppgradering av Brynseng stasjon), Jernbaneverket/NSB (Oppgradering av Bryn Stasjon), Statens Vegvesen (Manglerudprosjektet) og Bymiljøetaten (Ny Bussterminal) delta i en slik gruppe. Arbeidet i samarbeidsgruppen bør ledes av en direktørgruppe fra de respektive etater. Den etat som har hovedansvar for de ulike fasene (utbyggingsavtaler: EBY, detaljregulering: PBE, gjennomføring: BYM) bør lede de respektive gruppene i de ulike fasene

Samarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere

Det bør vurderes om det skal etableres et grunneiersamarbeid om gjennomføring av tiltak i VPOR, mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere innenfor VPOR-området. Kontakt, informasjon og samarbeid om gjennomføringen vil da, så langt det er hensiktsmessig, styres gjennom denne gruppen. Grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utvikling av området gjennom godt miljø- og kvalitetsarbeid. Gruppen for grunneiersamarbeid bør ledes av EBY.

Kommunedelplanen for torg og møteplasser vedtatt 22.04.2009

Hele planområdet har ifølge planen behov for etablering av torg/møteplass ved byutvikling og faller dermed inn under § 7. Paragrafen beskriver at utbygginger på inntil 20 000 m² BRA skal sikre og etablere minst én møteplass, og at størrelsen på arealet vurderes nærmere. Siden planområdet har underskudd på torg og møteplasser skal minimum 5% av det enkelte tiltakets BRA avsettes til torg/møteplass for alle utbygginger, uavhengig av størrelse på detaljreguleringen.

FORUTSIGBARHETSVEDTAK VPOR BRYN (Utarbeidet av Eiendoms- og byfornyelsesetaten)

Forslag til eget forutsigbarhetsvedtak for Bryn.

1.

Ved behandling av reguleringsplaner innenfor området som omfattes av «Veiledende Prinsippplan for offentlige rom på Bryn» (VPOR Bryn), vil det bli utformet rekkefølgebestemmelser som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom grunneiere/utbyggere og kommunen.

Utbyggingsavtalene vil regulere grunneierens/utbyggerens forpliktelser til å besørge eller helt eller delvis bekoste offentlige tiltak beskrevet i VPOR Bryn, kommuneplan eller reguleringsplan som for eksempel etablering/oppgradering av veier, friområder, idretts- fritids- og kulturtiltak (anlegg), omlegging/nedgraving av høyspentlinje m.m. Listen er ikke uttømmende.

Det er ikke et krav at tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås.

Utbyggingsavtale kan omfatte tiltak som ligger utenfor området som omfattes av VPOR Bryn

2.

Det forutsettes også inngått utbyggingsavtaler om eventuelle andre tiltak som er nødvendig for gjennomføring av planen som utbyggingsavtalen gjelder eller for øvrig omfattes av regelverket, jf. plan- og bygningsloven § 17-3 eller senere bestemmelse som erstatter eller endrer denne.

3.

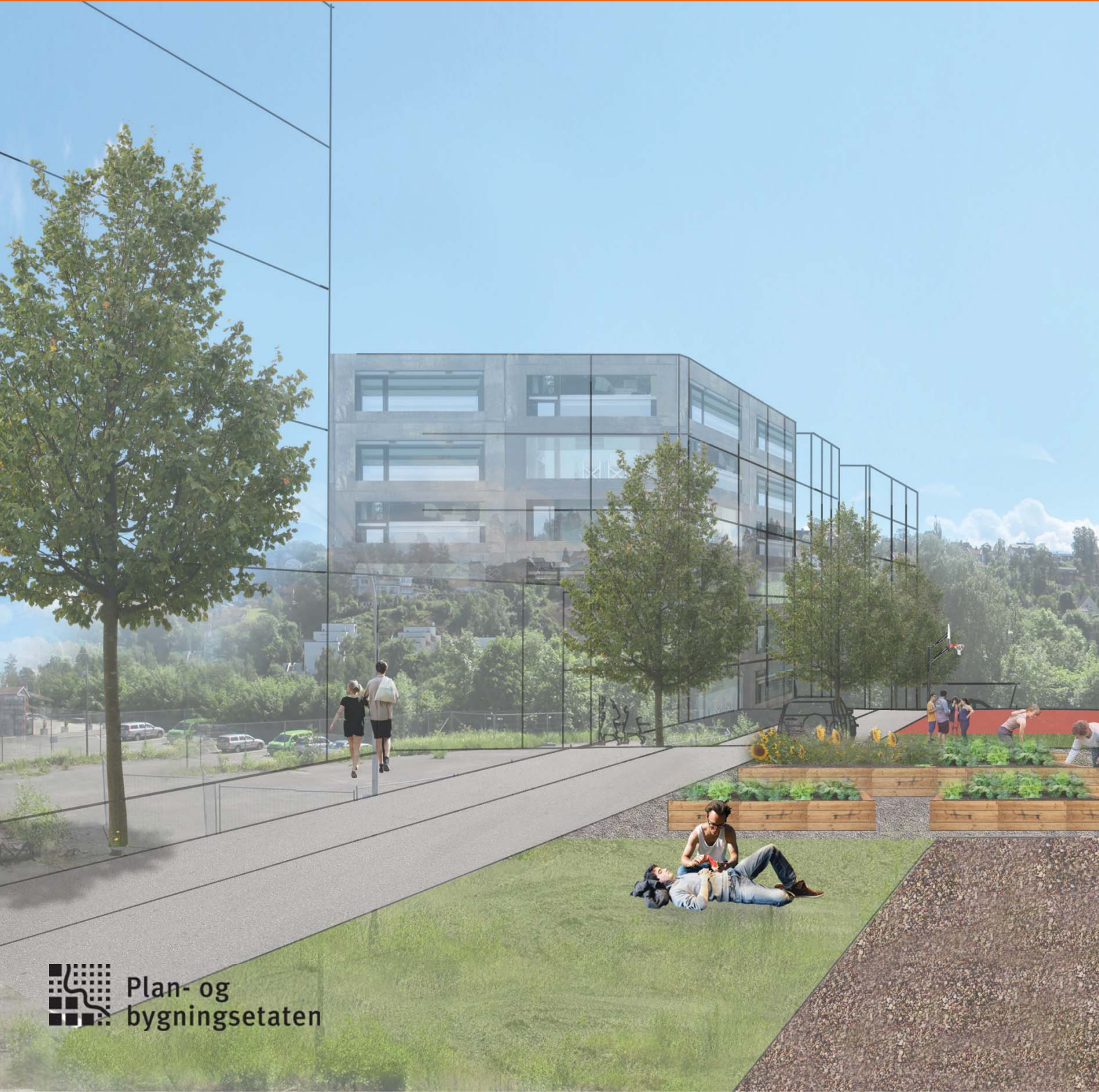
Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene på Bryn er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal.

Kostnadene skal som utgangspunkt fordeles forholdsmessig mellom grunneierne.

4.

Fremforhandlede utbyggingsavtaler vedtas i bystyret etter at bystyret har vedtatt forslag til reguleringsplan.

Det foreslåtte forutsigbarhetsvedtaket er en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket som er inntatt i Kommuneplan 2008 for Oslo kommune. Forslag til forutsigbarhetsvedtak legges ut til høring samtidig med VPOR, og blir fremmet samtidig til politisk behandling.»



Plan- og
bygningsetaten