



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Bydelsutvalget

BU-sak 71/2014
BUK-sak 12/2014

Deres ref:	Vår ref (saksnr):	Saksbeh: Marianne Netland, 23431109	Dato: 05.05.2014
	2010/200		Arkivkode: 512.1

BU-sak 71/2014 BYDELENS UTTALELSE TIL HØRING AV VEILEDENDE PLAN FOR DET OFFENTLIGE ROM (VPOR) PÅ BRYN

Bydelsadministrasjonen mottok 24.04.2014 kunngjøring om høring av veiledende plan for det offentlige rom på Bryn. Planen skal ligge ute på høring til 26.05.2014. Det har ikke blitt innvilget utsatt frist for uttalelse til planen. Bydelsdirektørens innstilling blir oversendt PBE og bydelsutvalgets uttalelse vil ettersendes.

Bakgrunn

Veiledende plan for det offentlige rom på Bryn er ikke en bindende plan etter plan- og bygningsloven, men har som mål å gi et helhetlig grep for de offentlige rom i planområdet med tilhørende prinsipper og retningslinjer for utforming. Den vil danne et grunnlag for offentlig/privat samarbeid og utbyggingsavtaler, og gi føringer for fremtidig byutvikling på Bryn. Hensikten med arbeidet er å styrke Bryn som et regionalt knutepunkt ved å legge til rette for oppgradering av infrastruktur, gode gangforbindelser mellom de ulike transportmidlene, og ved tett bymessig bebyggelse med varierte offentlige rom. VPOR Bryn legger opp til en transformasjon hvor dagens plasskrevende lager- og industribebyggelse gradvis erstattes av tett og bymessig bebyggelse med kontorer, handel og boliger.

Bydelsutvalget eller bydelsadministrasjonen har ikke fått saken til uttalelse eller behandling tidligere.

Planstatus for området.

Kommuneplan for 2008 har avsatt området til knutepunktutvikling.



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Telefon: 02180
Telefaks: 23 43 10 01
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

Internett: www.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bgo.oslo.kommune.no

Kommundelplan for torg og møteplasser, 2009, har markert hele Bryn som et område for etablering av torg/møteplasser ved byutvikling. Brynseng Torg er sikret i plan. Kommunedelplanen viser også en prinsipplassering av en overordnet forbindelse mot Valle Hovin.

Kommunedelplan for Alna Miljøpark gjelder for deler av planområdet. Vest for ring 3 er tursti og grøntområder langs Alna inkludert. Det gis føringer for bebyggelse og siktlinjer.

Forslag og ikke-juridisk bindende plangrunnlag:

I kommuneplanen som nå er på høring er Bryn og Helsfyr angitt som regionale knutepunkt. 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 5 dekar ved byutvikling.

Planprogram for Breivoll/Alnabruområdet, 2010.

Bryn grenser mot planområdet i denne planen. Helsfyr-Bryn-Breivoll utgjør i dag en næringskorridor i pågående/delvis/snarlig transformasjon og må sees i sammenheng. VPOR for Breivoll/Alnabru er oversendt politisk behandling januar 2014.

Flerkjerneutvikling – om strategier for byutvikling rundt større regionale knutepunkt i Oslo, 2007. Bryn angis som regionalt knutepunkt sammen med Skøyen og Lysaker. Rapporten peker på potensial i å forkorte gangavstander og å gjøre overgang mellom driftsarter smidigere. Et visst innslag boliger er positivt ettersom det bygger oppunder et variert servicetilbud, men samtidig er det viktig at sentrale arealer avsettes til arbeidsplassintensive kontorbygg.

Høyhus i Oslo, 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.

Rammer for videre knutepunksutvikling på Bryn (Rammeplanen), 2007.

Planen legges til grunn for arbeidet med VPOR. Bryn skal utvikles til et blandet nærings- og boligområde med lokale service og fellesfunksjoner. 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. Rammeplanen er avhengig av at det opparbeides en utluftingskorridor, kalt Brynsallmenningen, før boligutvikling på Bryn kan igangsettes. Brynsallmenningen skal, i tillegg til utluftingsfunksjoner, også fungere som en intern forbindelse og et aktivt byrom tilrettelagt for forskjellige aktiviteter.

Pågående prosjekter med innvirkning på planarbeidet

Det er flere prosjekter på gang i området, og en del av dem vil ha stor betydning for når og hvordan deler av Bryn utvikles videre. Rammeplanen og VPOR for Bryn vil bidra til at området ikke utvikles stykkevis og delt, men at overordnede og helhetlige kvaliteter ivaretas.

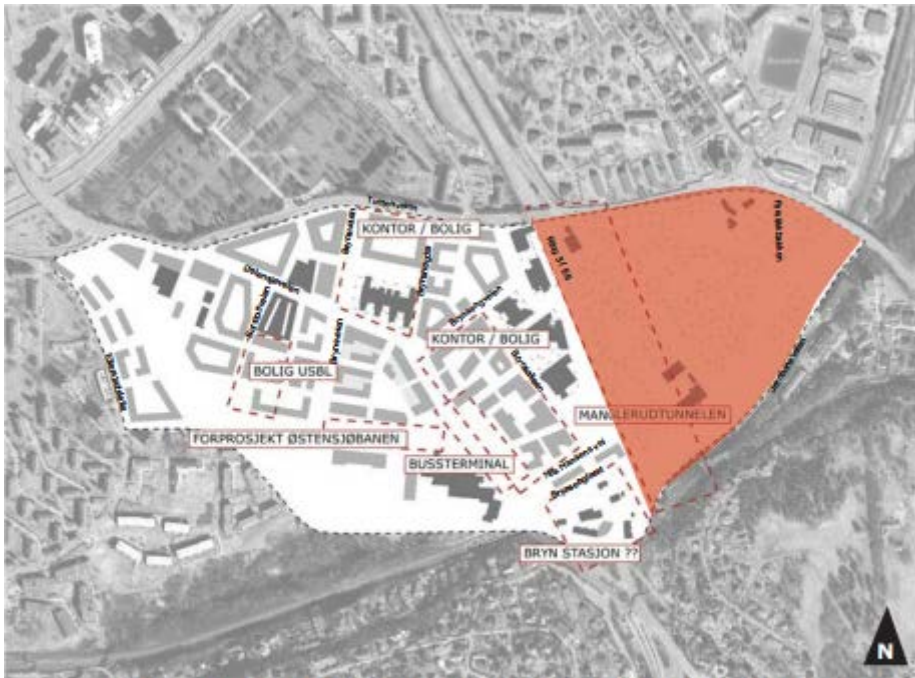
- A. Manglerudprosjektet – innebærer båndlegging av store deler av Brynområdet øst for Ring 3. I et belte på 100 meter fra Ring 3 er det nedlagt midlertidig bygge- og deleforbud med varighet til 2015.
- B. Bussterminal i Østensjøveien – Ruter ønsker ny bussterminal som en utvidelse av nåværende terminal på Helsfyr. Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles i 2014.
- C. Østensjøveien 40 – 50. Det er sendt inn forslag om omregulering av eiendommene til et bymessig utformet næringsområde med samlet BRA på inntil ca 100 000 m².

- D. Østensjøveien 32 – 34 – Forslagsstiller ønsker regulert kontorbebyggelse mot Tvetenveien. I tillegg omfatter prosjektet store deler av det som senere i VPOR Bryn presenteres som Brynsallmenningen.
- E. Østensjøveien 16 – er foreslått regulert til kontor med bevertning i 1. etasje.
- F. Brynsengfaret 8 -12 er foreslått til en barneskole med 840 elever.
- G. Brynseng t-banestasjon – Sporveien skal igangsette et forprosjekt 2014 for oppgradering av Østensjøbanen.
- H. Bryn stasjon – Fra 2014 får Hovedbanen 15-minutters ruter og vil være den raskeste veien til sentrum fra Brynområdet. Det er ønskelig å bedre koblingene på tvers av stasjonsområdet

Avgrensning

Området avgrenses av Tvetenveien i nord, Jernbaneveien i øst, og t-banen i sør. Området er delt mellom bydel Gamle Oslo, og bydel Alna.





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

Stedsanalyse

Stedsanalysen tar utgangspunkt i Bryns historiske utvikling – og viser til at Brynsområdet ble erstattet av boliger og industri i løpet av 1900-tallet, for deretter å huse en økende andel kontorbygg de siste 20-30 årene. Kulturminnene befinner seg i hovedsak langs jernbanen og i den eldre industribebyggelsen.

Området har store høydeforskjeller, og området er preget av støyutfordringer. Det er få registrerte naturverdier, unntakene er forlengelsen av Etterstadsletten og en ravinebekk ved Fyrstikkbakken. I nær tilknytning til området ligger Svartdalsparken.

Bryn er et sammensatt næringsområde med kontor, lager og industrivirksomhet, men har også innslag av handel, servering og bolig. Området har mange grunneiere, men også noen større utviklingselskaper. Det er ingen eksisterende sosial infrastruktur i området, bortsett fra en planlagt skole i Brynsengfare.

Samferdselsinfrastrukturen i området er en av Bryns kvaliteter, og utfordringer.

Kollektivknutepunktet Bryn er svært viktig regionalt, og området er også sentralt i forhold til veinettet ved at Ring 3 skjærer seg gjennom området, med kort vei til E18 og E6.

Barrierevirkningen disse anleggene gir, er viktig i den videre byutviklingen.

Visjon/konsept

Visjonen er å etablere et byområde med ulike funksjoner, varierte tilbud og forskjellige mennesker. Følgende stikkord er brukt for å betegne planen:

- Levende byliv og bykvaliteter
- Knutepunkt og byområde
- Konkurransedyktig

Gjennom å satse på kvartalsstruktur, med etablering av allmenninger og videreutvikling av knutepunktene, etablering av sammenhengende grøntforbindelser og 15 byrom skal Bryn øke sin attraktivitet.

For å gjennomføre dette er det arbeidet frem en byromsgjennomgang for en rekke parker, plasser og byrom. Det er laget en veiledende ramme for den videre programmeringen av byrommet i form av en akseinndeling fra regional til lokal, fra fast til fleksibel, fra energisk til rolig, historisk til moderne, mangfoldig til spesifikk og fra voksen til ung.

Planprinsipper; bebyggelse

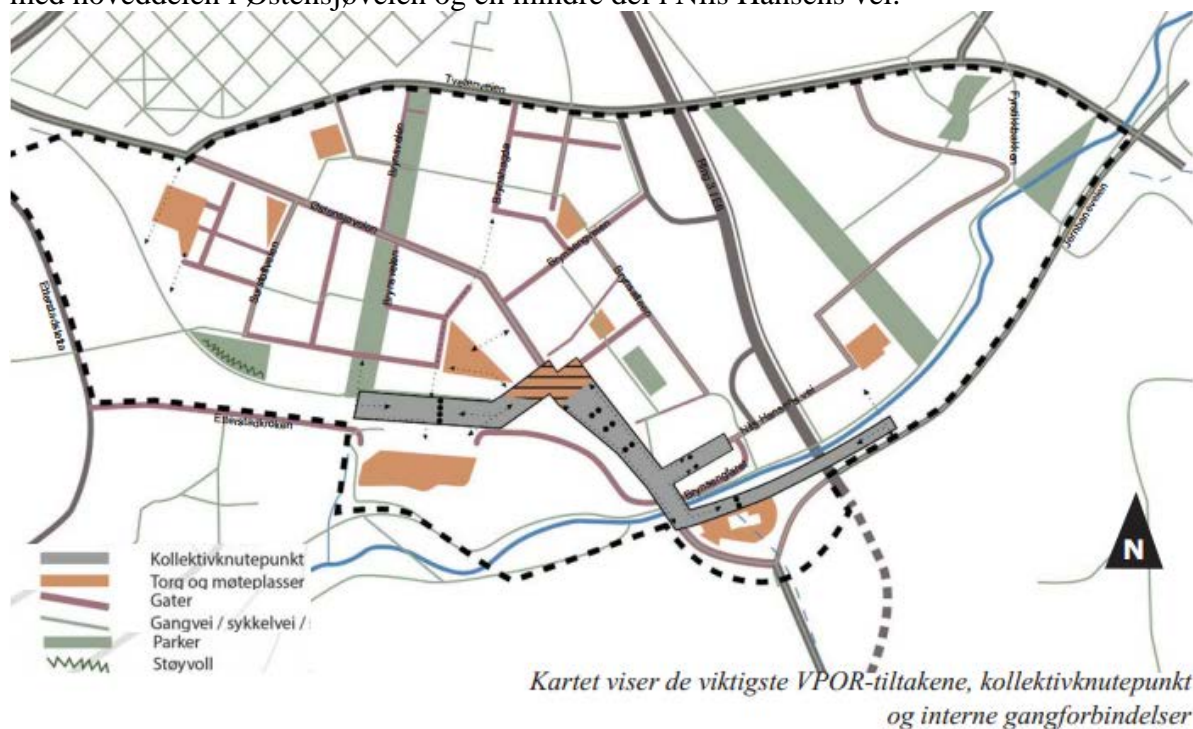
Rammeplan for Bryn angir prinsipper for utnyttelsesgrad på Bryn. I VPOR Bryn derimot, anbefales det at bruttoprinsippet legges til grunn ved saksbehandling.

Det legges opp til en funksjonsdeling av arealformålene, basert på Rammeplanen.

Det er også arbeidet frem en konkretisering av Rammeplanens forslag til antall etasjer og maksimal utnyttelse. Generelt legges det opp til flest etasjer i områdene tilknyttet selve knutepunktet, Brynseng stasjon. Videre er det tenkt kvartalsstrukturinndeling. PBE anbefaler høyere utnyttelse for eiendommene som ligger inntil Østensjøveiens sørside enn Rammeplanen har lagt opp til.

Infrastruktur; kollektivknutepunktet

Det er ønskelig å bygge opp under Bryns fortrinn – altså områdets rolle som et kollektivknutepunkt. Derfor er det satset på arbeidsintensiv næringsutvikling for et regional omland, og utvikling av attraktiv bymessighet viktig. Det legges opp til en todelt bussterminal med hoveddelen i Østensjøveien og en mindre del i Nils Hansens vei.



Gatenett

Gatene er et bærende element mtp bymessig utvikling. Det skal derfor legges opp til en finmasket gatestruktur tilpasset gåendes behov.

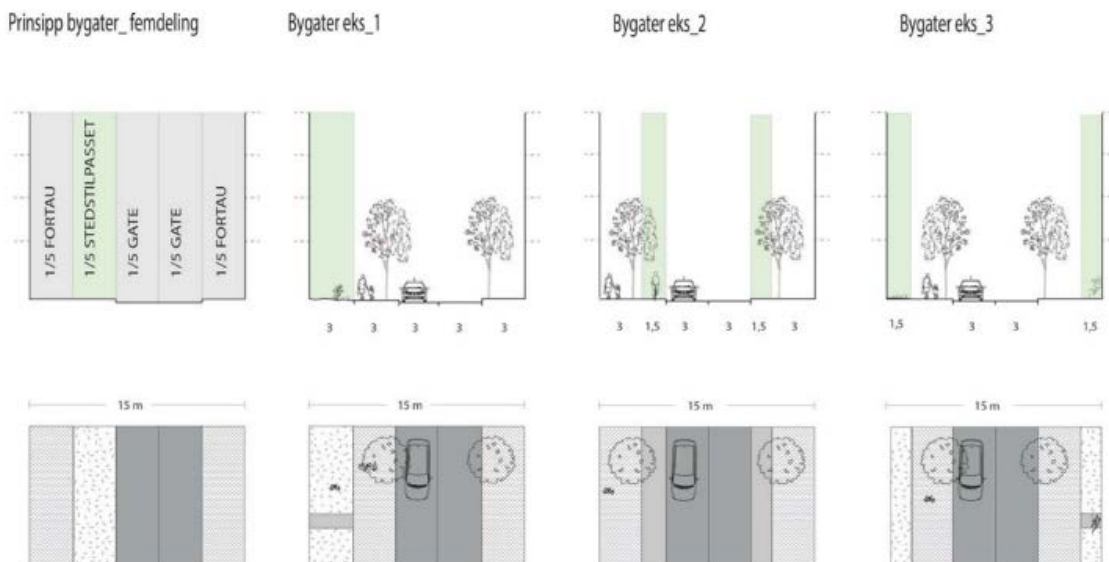
Gang- og sykkelveinett

Det skal legges opp til en utbedring av eksisterende sykkelforbindelser og realisering av planlagte forbindelser. Det er en eksisterende sykkelforbindelse langs Ring 3, og Østensjøveien, hvor det er etablert sykkelfelt på 1.5 meter.

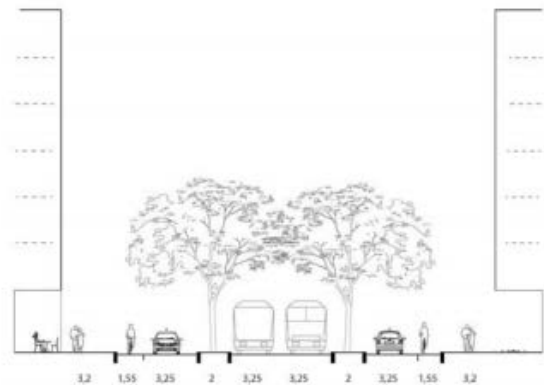
Det foreligger forslag til prinsipp for gateinndeling og utforming for lokalgatene på Bryn. Forslaget baserer seg på en fem-delning, med fortau på 3 meter, kjørefelt på seks meter, mens det ved siden av legges inn et fleksibelt felt på tre meter. Utgangspunktet er en 15 meter bred bygate.

Prinsipper for gateutforming

Det legges opp til en femdeling 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.



I illustrasjonsplanen er alternativ 3, kollektivgate med to grønne midtdelelagt til grunn, og PBE har vurdert at dette er den beste løsningen for Østensjøveien, selv om fortauene blir smalere enn i de andre alternativene. Dette alternativet er valgt fordi det gir mindre konflikt med infrastruktur under bakken, og midtdelelagir også muligheten til å plassere større trær. Endelig utforming av Østensjøveien avgjøres av Bymiljøetaten gjennom deres prosjekt for ny bussterminal på Bryn.

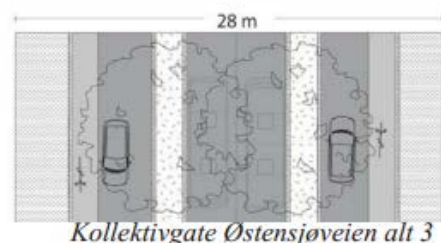


Planprinsipper, byrom

Det legges opp til en variert byromsstruktur, med utluftingskorridor og eksterne grønne forbindelser. Det skal etableres ulike prinsipper for treplanting.

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. Det etableres fordrøyningsbasseng som håndterer kraftige regnskyll.



Barnehager

Det foreslås å etablere en større barnehage med 8 avdelinger inntil Brynsallmenningens nedre del. Det åpnes for at 1500 m² av behovet for uteareal kan løses på område avsatt til park/allmenning.

Det stilles krav om etablering av ny mindre barnehage (4 avdelinger) for hver 350 bolig som bygges i planområdet. Nasjonal norm for barnehager forutsetter 24 m² uteareal pr barn.

Kvalitet og standard

Bryn inngår i Hovinbyen og dermed satsingen på å videreutvikle den tette, allsidige byen østover. Det er derfor lagt til grunn et høyt kvalitetsnivå på tiltak knyttet til materialbruk i de offentlige rommene på Bryn.

Beskrivelse av byrommene

Analysen av hvert byrom er ment som veiledende for programmering og kvalitetskrav og byrommenes fremtidig karakter. Det er valgt stor variasjon i byrommene når det gjelder hvem de henvender seg til, hvilken aktivitet de skal romme og utformingen.

Nordox-plassen: må utvikles over tid, da nåværende industrivirksomhet ikke har planer om relokalisering. Det er tenkt å bevare Nordoxplassens karakter som industrielt byrom.

Førsteplassen: Det første byrommet som møter deg fra sentrum, hvor det skal legges opp til uteservering og en mindre møteplass.

Honningparken: Lokalisert i Bryns fremtidige boligtyngdepunkt og skal derfor ha et lokalt preg.

Knuteparken: Parken er et viktig grønt knutepunkt som en forbindelse mellom Østre Gravlund og de tverrgående forbindelsene gjennom Bryn. Mellom to svært trafikkerte gater.

Brynsallmenningen: Utluftingskorridor, tett programmert byrom for opphold og aktivitet og viktig tverrgående forbindelse.

Bryn Brannstasjon/Brannplassen: Knutepunkt og kobling mot Valle Hovin. Utvikles til lokal park.

Nytorget: Sentrum for kommersiell aktivitet på Bryn. Torget skal utformes som et klassisk flerfunksjonelt byrom med servering, torghandel og muligheter for opphold.

Brynseng Torg: Sentralt i utformingen av «nye Bryn». Må hensynta reisendes behov for overgangsmuligheter, venting og opphold på en god måte.

Skolegården: Pågående planforslag oversendes politisk behandling i løpet av 2014.

Brynsalléen: Inngår i pågående plansak.

Bryn stasjon: Krever opprustning og ny gangforbindelse

Østensjøveien: Hovedgatefunksjonen opprettholdes. Får to midtplasserte kollektivfelt, i tillegg til to kjørefelt og to sykkelfelt. Eiendommene skal henvende seg til gaten. Ny gateterminal for bussen ved Brynseng T-banestasjon.

Bydelsdirektørens vurdering

Bydelsdirektøren ser positivt på at det skal etableres nye byrom og parker på Bryn, og at det arbeides med å transformere området med mer variert bebyggelse og et tilhørende servicetilbud. Siden slike planprosesser tar tid, bør det vurderes bruk av temporære byromstiltak for å illustrere den endringen området skal igjennom i de nærmeste årene.

Bydelsdirektøren er også opptatt av at det sikres en variert boligsammensetning. Mange og små leiligheter betyr økt flyttefrekvens og mindre trygge bomiljø.

Bydelsdirektøren mener at et av de viktigste grepene som kan sikre at Bryn utvikler seg fra å være en bilbasert kontor- og næringsområde til en levende by tilrettelagt for alle brukergruppene, er at det allerede tidlig satses på forbedring av forholdene for fotgjengere i området. Siden det planlegges skole i Brynsengfaret er dette særdeles viktig. Det er kun ensidige fotgjengerfelt i sidegatene til Østensjøveien, og der hvor fotgjengerfeltet er tosidig, kan det finne på brytes av plutselig og uten overgangsfelt. I en situasjon med to kjørebane kan dette skape farlige situasjoner. Fokus tidlig i planleggingen bør derfor være å etablere trafiksikre og trygge fotgjengerforhold, gode kryssløsninger og dette gjerne før bygging av nye bygg tar til.

Bydelsdirektøren mener det er uheldig at det kun legges opp til et sykkelfelt på 1.55 meter i samtlige av alternativene til gateutforming i forslaget. Når blant annet Østensjøveien er 28 meter bred, bør det kunne være mulig å tilrettelegge bedre for syklister enn kun minimumsløsningene som er foreslått. Bydelsdirektøren viser til [rapport utgitt av Civitas og Copenhagenize.eu](#) som har gjennomgått suksesskriteriene for økt sykling, og hvor følgende er viktige momenter for å få opp sykkelandelen:

- Fokus på hverdagssyklister. Barn og kvinner bør være dimensjonerende gruppe for tilrettelegging, fordi en da tilrettelegger infrastrukturen slik at den oppleves som trygg, komfortabel og er trafiksikker.
- Fysiske utbyggingstiltak og trafikkregulerende tiltak bør gjennomføres samlet.
- Sykkelsatsingen bør sees i sammenheng med folkehelse og bymiljø.

For å sikre en god sykkelandel som vil benytte seg av sykkelfeltet, må det legges til rette for mer enn 1,55 meter sykkelfelt i hver retning. Dette for å sikre nødvendig mulighet for forbikjøring av andre syklister og biler. Hverdagssyklister er mindre risikovillige, og vil trolig ikke benytte seg av et felt på 1.55 meter.

Bydelsdirektøren mener at det bør tilrettelegges for god sykkelparkering under tak ved stasjonsområder og rikelig med sykkelparkeringsplasser ved parker og byrom ellers.

Angående medvirkning og innspill

Bydelsdirektøren anser det som noe vanskelig å forholde seg til planer som ikke er juridisk bindende, jf VPOR Ensjø, når det i ettertid leveres inn planer av kommunale forslagsstillere med mindre offentlige areal til enn det som opprinnelig er «vedtatt» i VPOR, som eksempelvis ved planforslaget ved Grenseveien 97. Bydelsutvalget har heller ikke blitt engasjert i planarbeidet, selv om en stedsanalyse kunne vært beriket med bydelens synspunkter tidligere i prosessen, både som mulig forvalter av grøntarealer og som tjenestetilbyder, samt som lokalpolitisk folkevalgt organ.

Det må også bemerkes at illustrasjonsplanen er noe vanskelig å lese siden det kun er små fargetoneforskjeller mellom gangvei/sykkelvei m.m.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalget anser det som noe vanskelig å forholde seg til planer som ikke er juridisk bindende, jf VPOR for Ensjø, når erfaringen er at forslagene til planer avsetter mindre offentlig areal enn det som opprinnelig er «vedtatt» i VPOR, samtidig som det presses på høyere utnyttelse av områdene. Bydelsutvalget har heller ikke blitt engasjert i planarbeidet, selv om en stedsanalyse kunne vært beriket med bydelens

synspunkter tidligere i prosessen, både som mulig forvalter av grøntarealer og som tjenestetilbyder, samt som lokalpolitisk folkevalgt organ.

2. Bydelsutvalget mener at et av de viktigste grepene som kan sikre at Bryn utvikler seg fra å være en bilbasert kontor- og næringsområde til en levende by tilrettelagt for alle brukergruppene, er at det allerede tidlig satses på forbedring av forholdene for fotgjengere i området. Siden det planlegges skole i Brynsengfaret er dette særdeles viktig. Det er kun ensidige fotgjengerfelt i sidegatene til Østensjøveien, og der hvor fotgjengerfeltet er tosidig, kan det finne på brytes av plutselig og uten overgangsfelt. I en situasjon med to kjørebane kan dette skape farlige situasjoner. Fokus tidlig i planleggingen bør derfor være å etablere trafiksikre og trygge fotgjengerforhold, gode kryssløsninger og dette gjerne før bygging av nye bygg tar til.
3. Arbeidet med Bryn vil ta lang tid og gjennomgå en rekke prosesser før det foreligger resultater. Bydelsutvalget anbefaler at det satses på temporære byromstiltak og byromsprosjekter i blant annet Brynsallmenningen.
4. Bydelsutvalget er opptatt av gode vilkår for syklister så vel som fotgjengere og ber derfor om at kombinerte gang- og sykkelveiløsninger unngås. For å skape gode forhold for fotgjengere og syklister er det viktig at fokuset ligger på *hverdagssyklistens* behov – gjennom å skape gode, forutsigbare løsninger dimensjonert for mer trygghetssøkende syklister. Østensjøveiens 1.5 meters brede sykkelfelt er ikke godt nok for å sikre en høy sykkelandel. Fokus bør også være på bruk av gode løsninger for de syklende som tilbaketrukket stopplinje, sykkelboks, farget oppmerking og midtstilt sykkelfelt.
5. Bydelsutvalget mener det er positivt med fokus på byrom med egen aktivitet i form av parsellhager og birøkting, men mener det er viktig å sikre en variert og stor nok boligandel for å få slike prosjekter til å bli suksesser.
6. Bydelsutvalget er opptatt at det sikres en stor nok boligandel på Bryn til at det etableres «lokalsamfunn», og at det legges til rette for en variert boligsammensetning. For mange små leiligheter gir problemer med økt flyttefrekvens og mindre trygghet for beboerne.
7. Det må settes krav til god sykkelparkeringsdekning ved knutepunkter og i byrommene. Dette gjelder spesielt for Nytorget, og Brynseng Torg. For knutepunktene må det tilstrebes sykkelparkeringsdekning under tak.
8. Det må også bemerkes at illustrasjonsplanen er noe vanskelig å lese siden det kun er små fargetoneforskjeller mellom gangvei/sykkelvei.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. Forslag til VPOR for Bryn - høringsutkast