



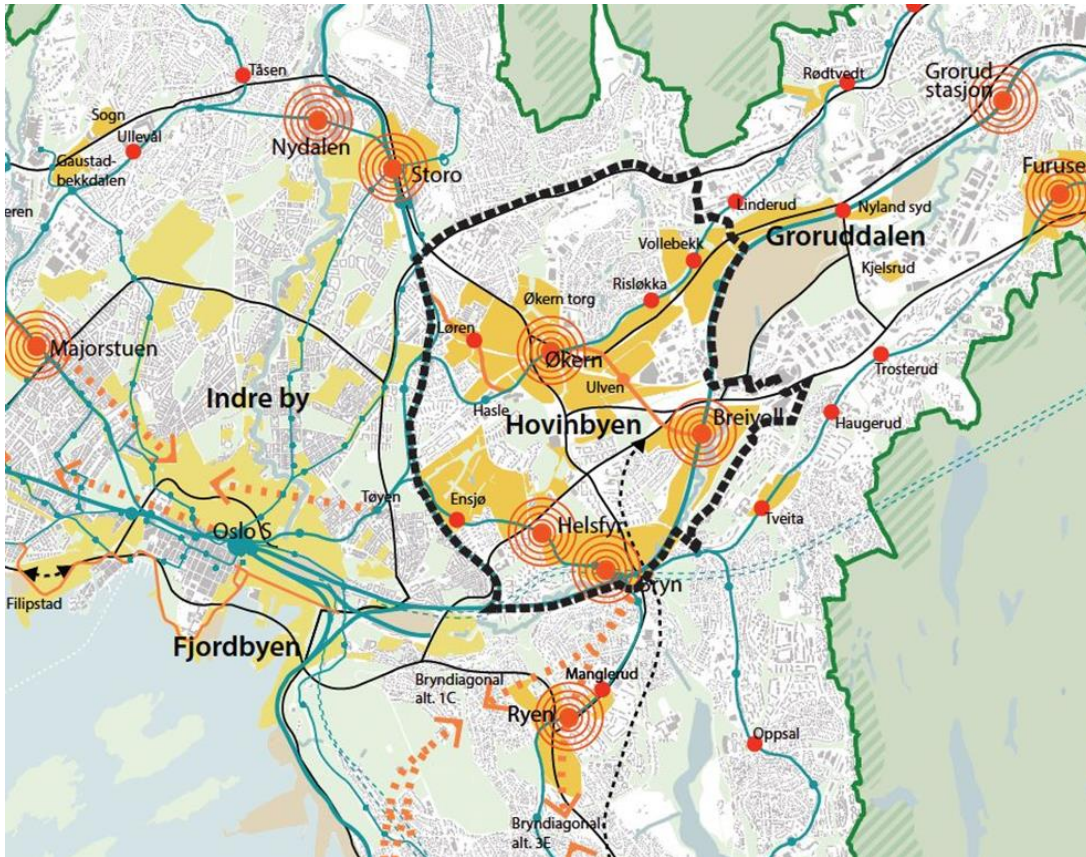
Nye samarbeidsformer Eksempler fra Bryn-Helsfyr og Breivoll

Møte i arbeidsgruppen i
bybåndsamarbeidet 18.februar 2021

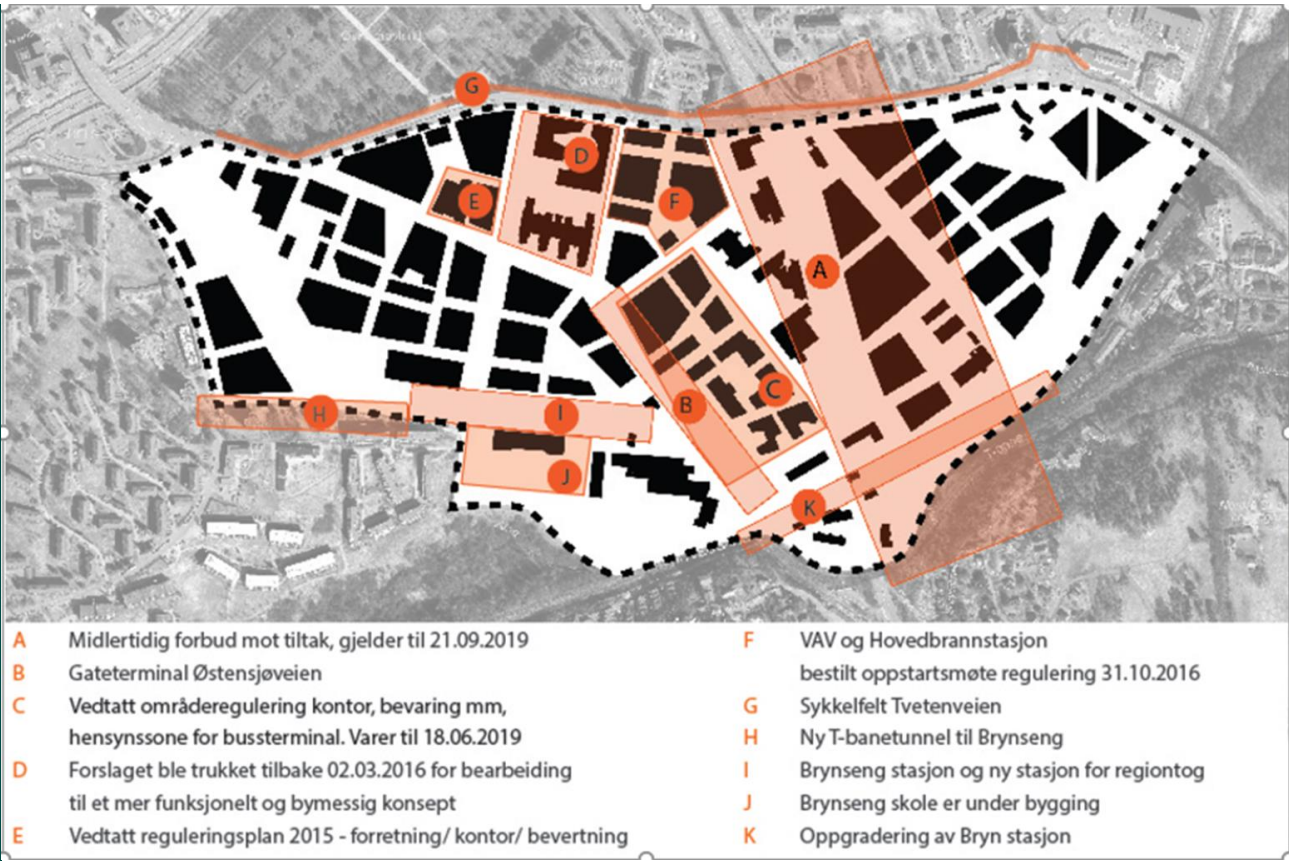
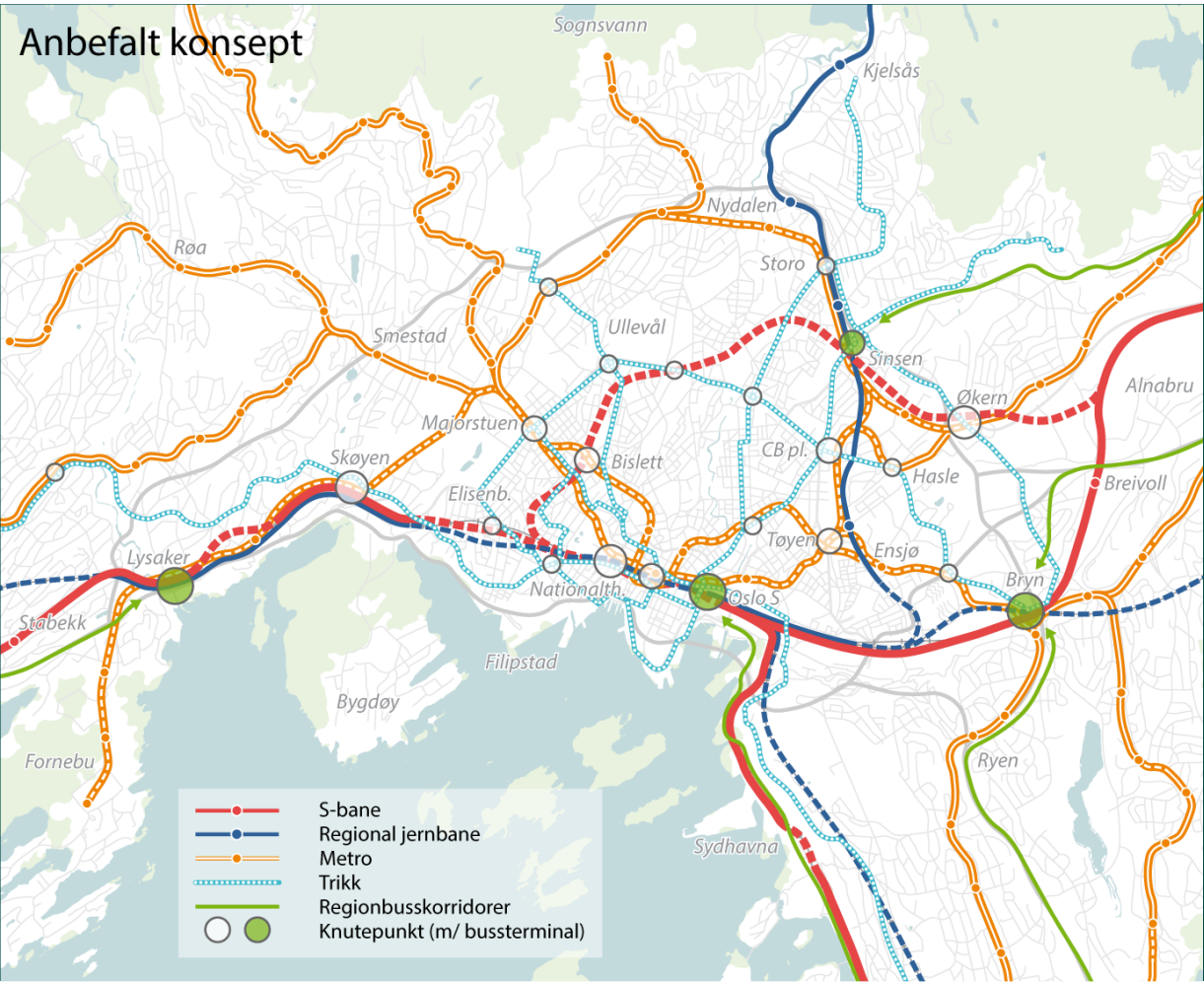
Elin Hoff Johansen
Prosjektleder for Hovinbyen
Plan- og bygningsetaten



Bryn- Helsfyr og Breivoll



Utgangspunktet i 2016: KVV Oslo-navet og mange pågående planer på Bryn



Opprettelse av felles arbeidsgruppe og koordineringsgruppe 2017: Jernbanedirektoratet, Bane Nor, Statens vegvesen, Ruter, Sporveien BYM, EBY og PBE



- ▶ Behov for å koordinere og samordne planer fra ulike statlige- og kommunale etater i Bryn – Helsfyrområdet.
- ▶ Hensikten er å oppnå en helhetlig byutvikling med et godt fungerende kollektivknutepunkt på lang sikt – «Fremtidsbilde 2040». Det er samtidig viktig at det kortsiktige og mellomlange perspektivet ivaretas da transformasjonen av Bryn – Helsfyr allerede har startet.
- ▶ Planarbeidet skal særlig fokusere på videreutvikling av Bryn - Helsfyr som knutepunkter med bymessige kvaliteter, rollefordeling mellom Bryn og Helsfyr, veisystem, E6 og prosjektene i KVVU-Oslo-området.
- ▶ (Fra felles oppstartsnotat med mandat)

Spleiselag for en prosessorientert mulighetsstudie – 2018

Lik vekt på byutvikling og transport





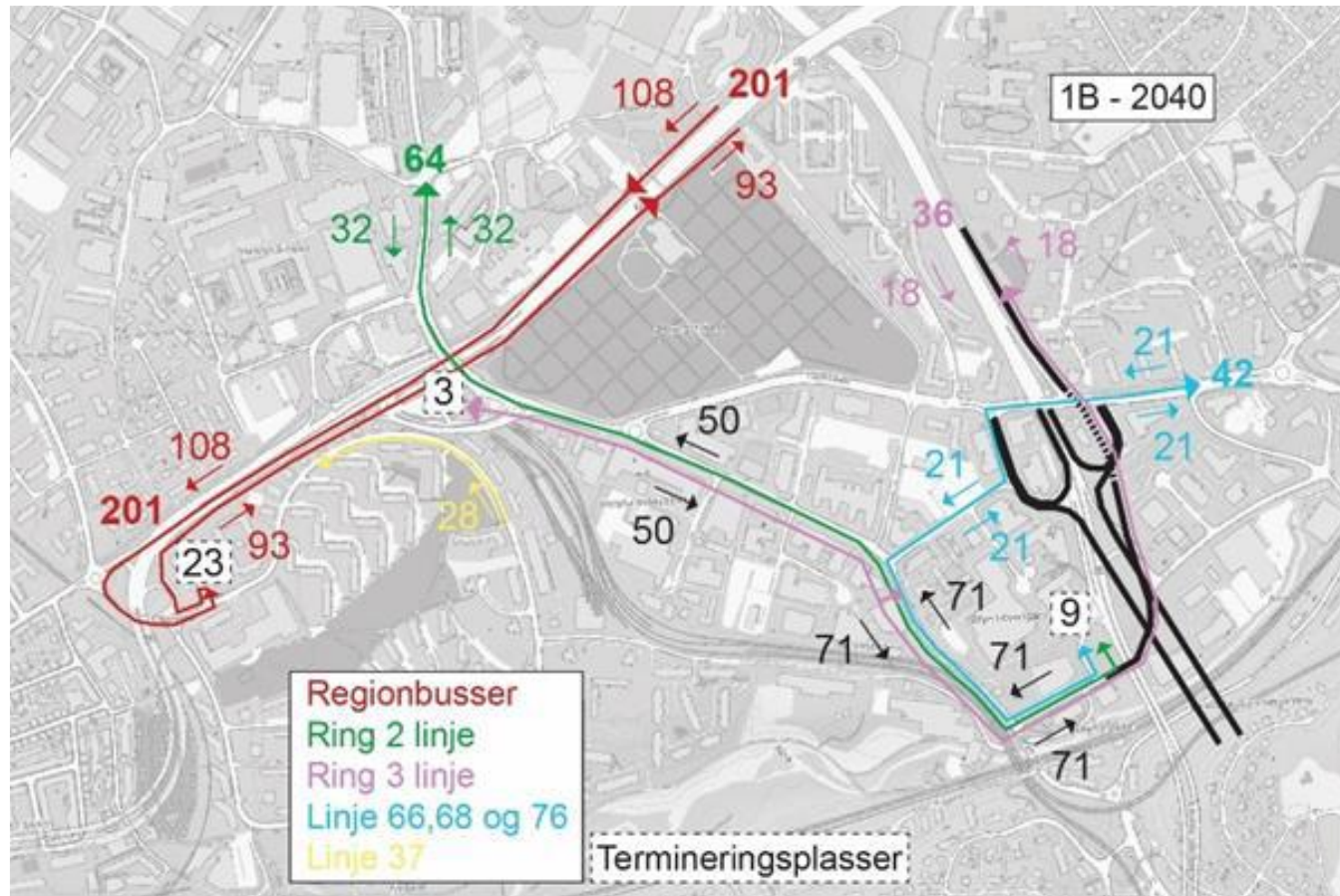
ANALYSER

MANGE AMBISJONER (PÅ ET BEGRENSET AREAL)

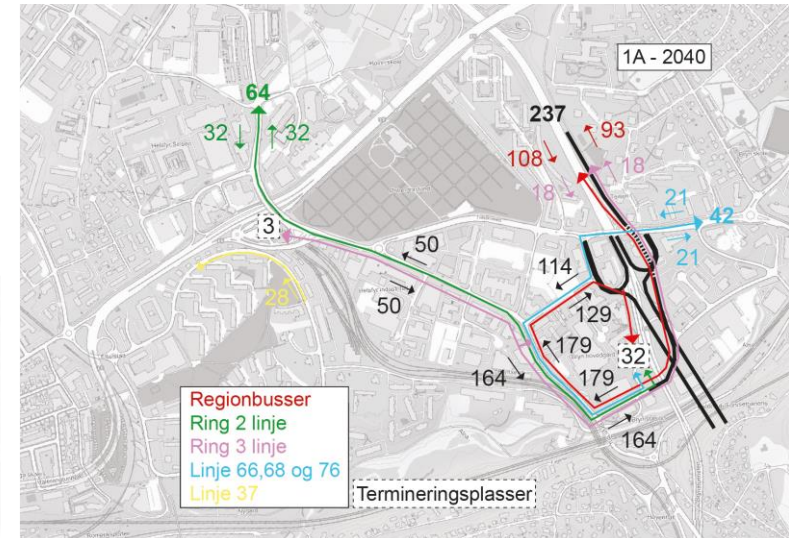
Regionale og lokale føringer for utvikling av knutepunktet og byområdet Bryn og Helsfyr inneholder svært mange og varierte ambisjoner. Kjernen i denne mulighetsstudien er derfor å undersøke om det er mulig å forene ambisjoner om et høyt trafikkert og kapasitetssterkt kollektivknutepunkt, med ambisjoner om et urbant og levende fremtidig byområde.



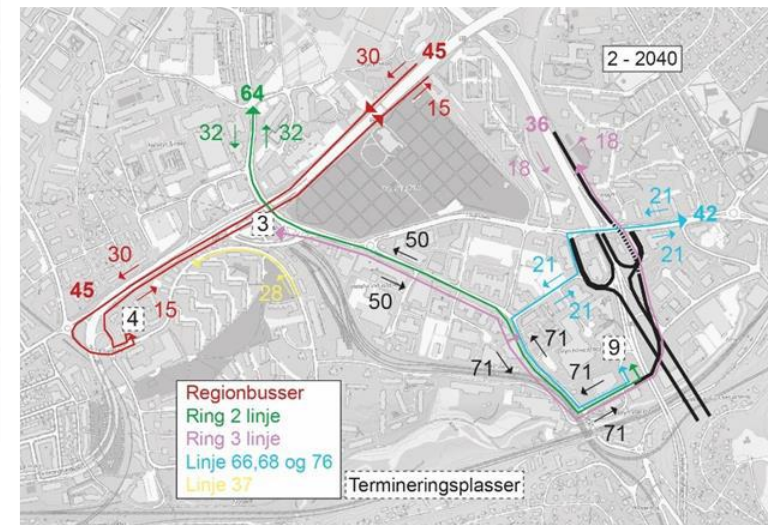
Helsfyr som tyngdepunkt for busslinjene



Bryn som tyngdepunkt for busslinjene



Regionbussmating til Lørenskog og Lillestrøm



IDENTITET



DEL 3:

MODERNE

BUISNESS HUB



DEL 2:

FAMILIEBOLIGER

MATHALL



BLANDEDE FUNKSJONER

AKTIVT BYGULV



DEL 4:

EKSPERIMENTELL ARKITEKTUR

ÅPNE MOT ELVA



DEL 1:

GRØNT

INDUSTRI OG TRANSPORT ELEMENT

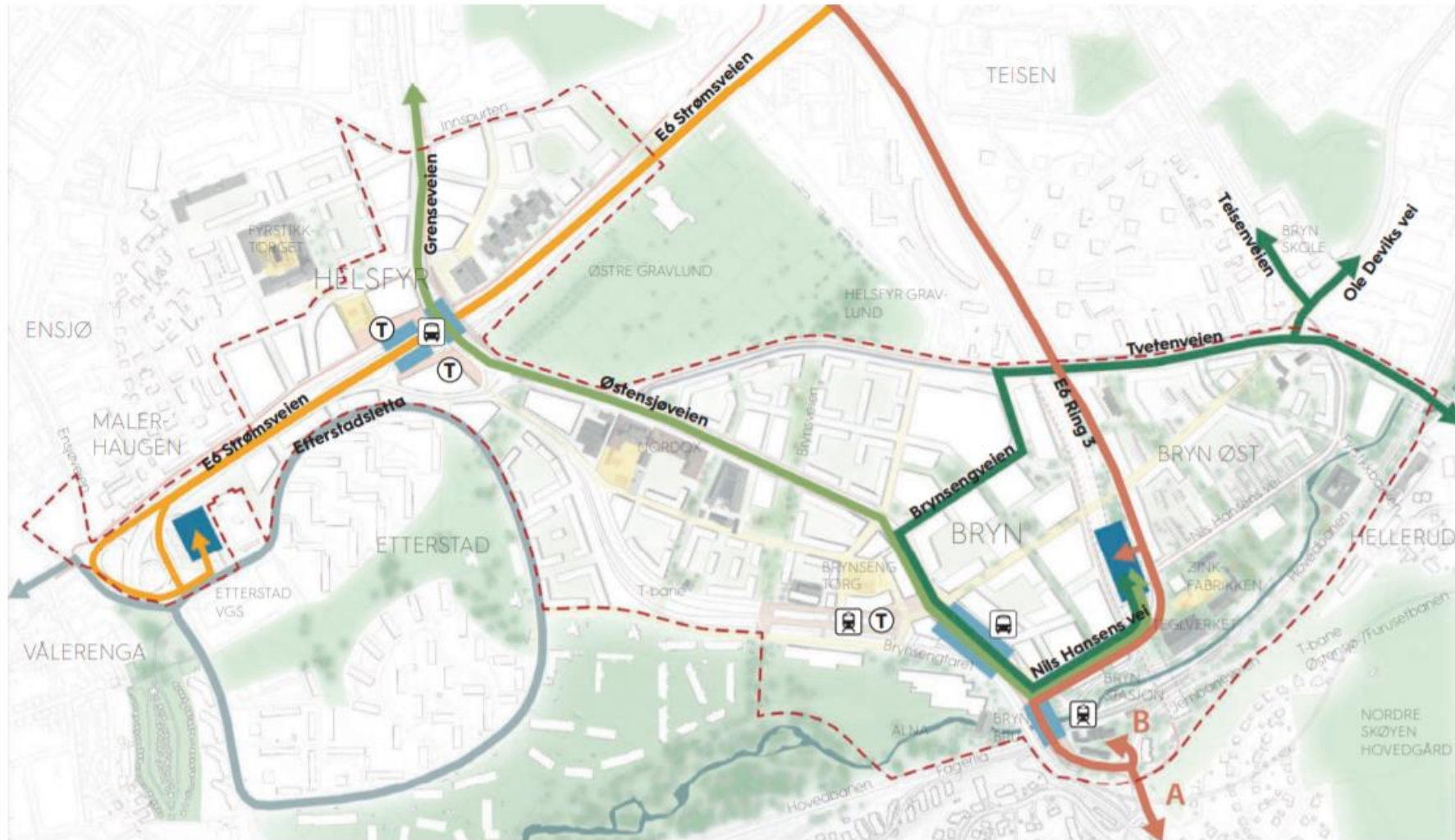


TRAFIKK KNOTEPUNKT

LOKALSENTER

TRANSPORTFUNKSJONER
INNORDNER SEG I BYSTRUKTUR

BRYN - HELSFYR 2040 + SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER



Realisering av det regionale knutepunktet i Oslo øst

Analysen av vekst i kollektivtransporten frem mot 2040 og vurderinger av Brynområdets karakter og kvaliteter for byutvikling, har vist at Brynområdet alene hverken tåler den trafikkbelastningen som et regionalt knutepunkt innebærer, eller har de nødvendige arealer for å gi plass til dette.

Hovedkonklusjonen er derfor at funksjonen som «regionalt knutepunkt» bør deles mellom knutepunktene Bryn og Helsfyr.

-

- Regionbusser fra Romerike blir på Helsfyr
- Bryn vil kunne håndtere regionbusser fra sør
- Tilrettelegging for superbuss/trikk
- Arealer for terminering av busser må sikres

Dette er en konkretisering av KVV Oslo-navet og står ikke i motsetning til det



MULIGHETSSTUDIE BRYN-HELSEFYR 2040+ REGIONALT KNOTEPUNKT MED LOKALE AMBISJONER





Alternativ Q/Utnedningsalternativ



Planalternativ 1



Planalternativ 2



- Tegnforklaring
- Bygeområde
 - Grøntområde
 - Grønne forbindelser
 - Overordnede veier
 - Lokale gater
 - Trikketrasé



Oslo

Mulighetsstudie Bussanlegg Etterstad

8.9.2020

Illustrasjon
LPO arkitekter



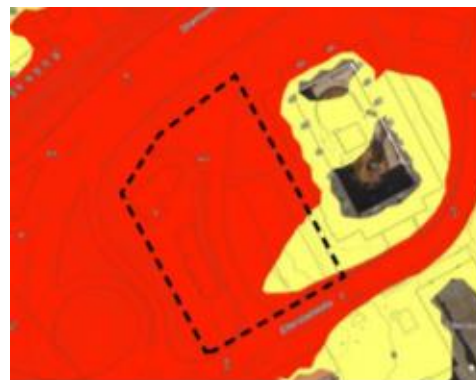
LPO **Structor** **SLA**
Strategy • Planning • Landscape



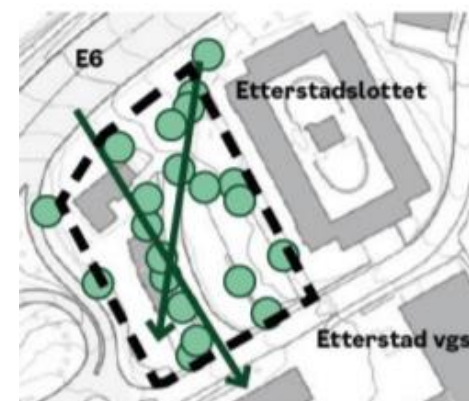
Regulering



Oslo



Støy og
luftkvalitet



Terreng og
vegetasjon

Breivoll

Beskrivelse av den neste delen



Breivoll kollektivknutepunkt – søknad KMD

♦ KMD midler: 700 000kr for mulighetsstudie i 2021

- Mulighetsstudie (700 000kr)
 - Stasjon på Breivoll
 - Kollektivknutepunkt
 - Byutvikling
- Samarbeidsform (timer)
 - Sikre tidlig dialog
 - Koordinering
 - Samhandling
 - Effektivisere planprosessen
 - Overføringsverdi og erfaringsutveksling



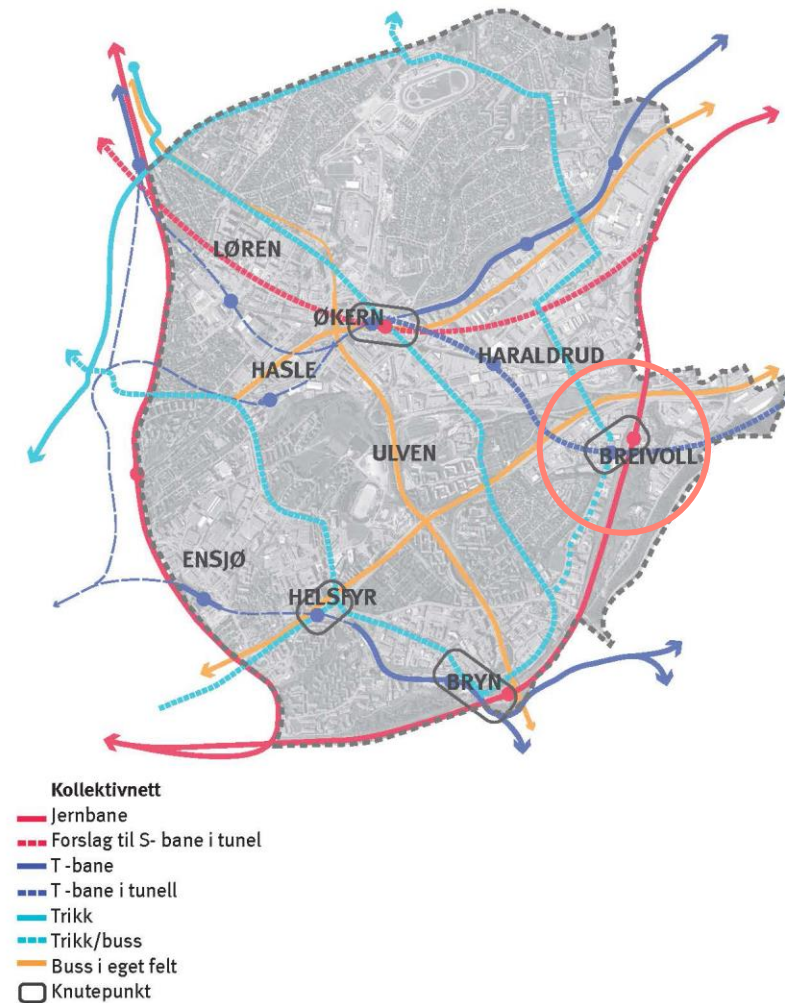
Prosess

- Fase 1 – Oppstartsfasen (VÅR 2021)
 - Avklare hensiktsmessig samarbeidsform
 - Avklare hva mulighetsstudien skal omfatte
 - Kartlegge hovedutfordringene for ny stasjon og byutvikling på Breivoll
 - Produsere et program for mulighetsstudiet
 - Krav
 - Fase 2 – Mulighetsstudiet
 - Fase 3 – Formidling og iverksettelse
- Prosjektoppstart: Januar 2021
 - Program for mulighetsstudie: januar-april 2021
 - Mulighetsstudie: april-oktober 2021
 - Formidling og iverksettelse: november-desember 2021

▶ VPOR Breivoll 2012



▶ Strategisk plan 2018



Program for mulighetsstudiet

❖ Fra mulighetsstudie for Bryn-Helsfyr 2018

❖ Struktur

- Premisser for arbeidet
- Beskrivelse av innhold i studien: hvile tema skal belyses?
- Prosess
- Krav til kompetanse og erfaring
- Krav til leveranse

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| ▪ RTP | ▪ Stasjonen |
| ▪ KP 2015 | ▪ Torg |
| ▪ Strategisk plan | ▪ Kobling Alnaelva? |
| ▪ VPOR Breivoll | ▪ Kobling trikk? |
| ▪ Strategiplan Ruter? | ▪ Kobling superbuss? |
| ▪ KVV Ruter? | ▪ Kobling bil? |
| ▪ ? | ▪ Gange og sykkel |
| ▪ ? | ▪ Konsekvenser av KVV |
| ▪ ? | ▪ Konsekvenser av ? |
| ▪ ? | ▪ Konsekvenser av ? |

Glassklar beskjed fra kommunalministeren om togstasjon på Breivoll:

- Staten er med

Ønsker å stoppe toget på Breivoll



Presser på for togby i dalbunnen



– Det er ikke
noe det står på

I flere tiår har det vært snakk om en ny togstasjon på Breivoll, og at den skal gi grunnlag for ny områdeutvikling i dalbunnen. Nå gir Kommunal- og moderniseringsdepartementet penger til planlegging av stasjonen.

– Det handler egentlig ikke om pengene, det handler om signalet staten sender. At dette er et interessant prosjekt, sier kommunalminister Nikolai Astrup og Øystein Sundelin, gruppeleder for Høyre i bystyret.

ØRJAN BRAGE

Det begynner å bli en stund siden man hørte noe om utviklingsmulighetene på Breivoll, selv om blant andre Høyre med jevne mellomrom har holdt stasjonsdiskusjonen - om ikke varm - så i hvert fall lunken. Men nå kan den skyte fart igjen, etter at kommunalministeren nylig kom med støtte til en mulighetsstudie.

– Kommunal- og moderniseringsdepartementet deler ut 25 millioner til stedsutvikling rundt i landet, for å se på muligheter for god arealplanlegging. I den sammenheng legger vi 700.000 kroner på budet for Breivoll, sier Nikolai Astrup (H).

– Hva er det som gjør Breivoll så interessant?

– Det aller viktigste er at det er en helt genial beliggenhet, med

kort vei både til sentrum og til arbeidsplasser i Groruddalen, sier han og speider utover en tåkelagt dalbunn.

– Og så er det et interessant prosjekt for staten, siden jernbunnen faller under vårt domene. Derfor blir det så viktig å se området i sammenheng - der stat og kommune klarer å jobbe sammen.

– Hvordan vil dere følge opp dette videre?

– Vi har nå lagt til opp til at man kan få en oversikt over det store utnyttede potensialet på Breivoll, og så er det opp til Oslo kommune å ta det videre.

Grip muligheten!

Øystein Sundelin, gruppeleder for Høyre i bystyret, var også med på denne lille «mini-befaringen» av Breivoll. Han mener man ikke må la denne muligheten gå fra seg.



MDT I SMØRØYET: Kommunalminister Nikolai Astrup (H) mener beliggenheten til Breivoll passer som hånd i hanske med ønsket byutvikling. Derfor blir han nå opp for en mulighetsstudie. Øystein Sundelin (H) noterer seg nok et lokaltog som passerer der stasjonen potensielt kan ligge.

– Oslo har ikke mange av denne typen områder igjen, med skinneglende transport allerede på plass og nærhet til - vel, alt, egentlig.

Han mener Breivoll med riktig utvikling kan bli et minst like godt utviklingsområde som man fikk til i Nydalen eller Kvernendalen.

– Det handler om å skape en helt ny by, der folk vokser opp, bor, jobber, handler. Kort sagt, lever livene sine.

Men skal dette bli noe av, så er man nødt til å få på plass Breivoll stasjon.

Et samarbeid

Første steg på veien mot en potensiell stasjon blir altså mulighetsstudien, som man nå har fått midler til av KMD.

– Det handler egentlig ikke om pengene, det handler om signalet staten sender. At dette er et interessant prosjekt.

At de 700.000 ikke nødvendigvis er utslagsgivende stemmer nok. En kjøp runde med kalkulatoren tilsier at 700.000 kroner er 0,000875 prosent av Oslo-budsjettet for 2021.

– Men det har jo vært snakk om Breivoll stasjon i mange omganger - blant annet knyttet til OL-sykknaden i 2020. Hva er annerledes denne gangen?

– Nå er det en glassklar beskjed om at vi har med staten på laget!

Store vyer

Stasjonen og skinnene blir selve navet i prosjektet, samtidig som Sundelin påpeker at man også må transformere hele området til å være mindre skreddersydd for bil. Noe som sannsynligvis kan treffe velvillige strer i det tåkgroenne byrådet.

– Dette tror og håper jeg kommunen og byrådet vil være interessert i.

Derfor er visjonen til Høyre at man kan se en ny «by i by» vokse fram på Breivoll.

– Når alt dette kommer på plass er det potensielt plass til flere tusen boliger her.

Sundelin understreker samtidig at det ikke er snakk om å bygge på bekostning av viktige arbeidsplasser.

– Det er ikke slutt på at vi ønsker å dytte arbeidsplassene ut av byen for å få plass til boliger. Men det er mye ineffektivt arealbruk i dalbunnen. Derfor er dette så velegnet som transformasjonsområde.



I dette området tenker man at Breivoll stasjon skal ligge.