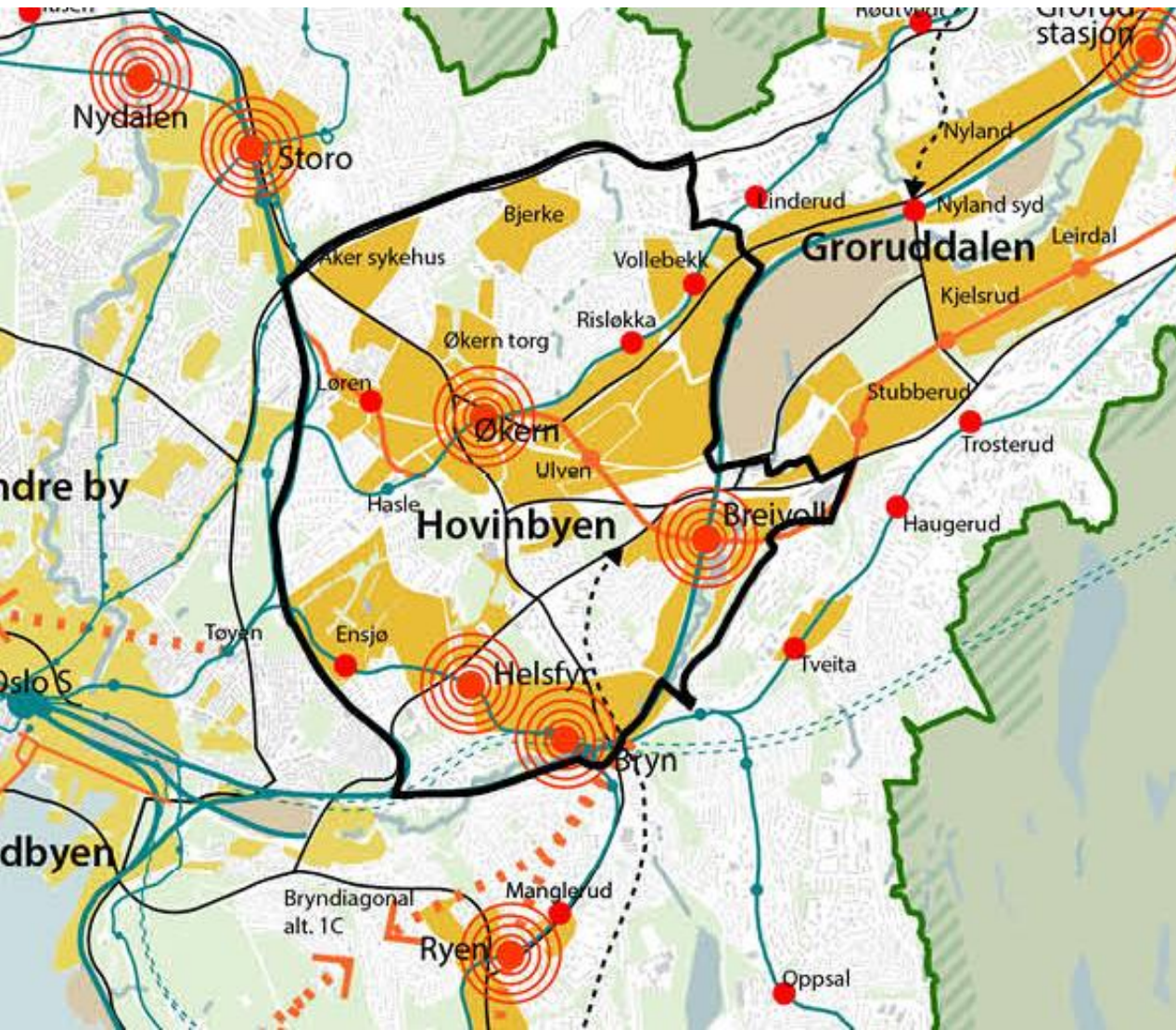


Samordnet areal- og transportplanlegging i Hovinbyen

Nettverksmøte 14.-15. januar 2016

Morten Wasstøl, avdelingsdirektør for byutvikling


Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030



- Hovinbyen potensial for 27 000 boliger og 2,5 mill. m² næringsareal
- Strategisk plan, revidert potensiale: 30 000 – 40 000 boliger

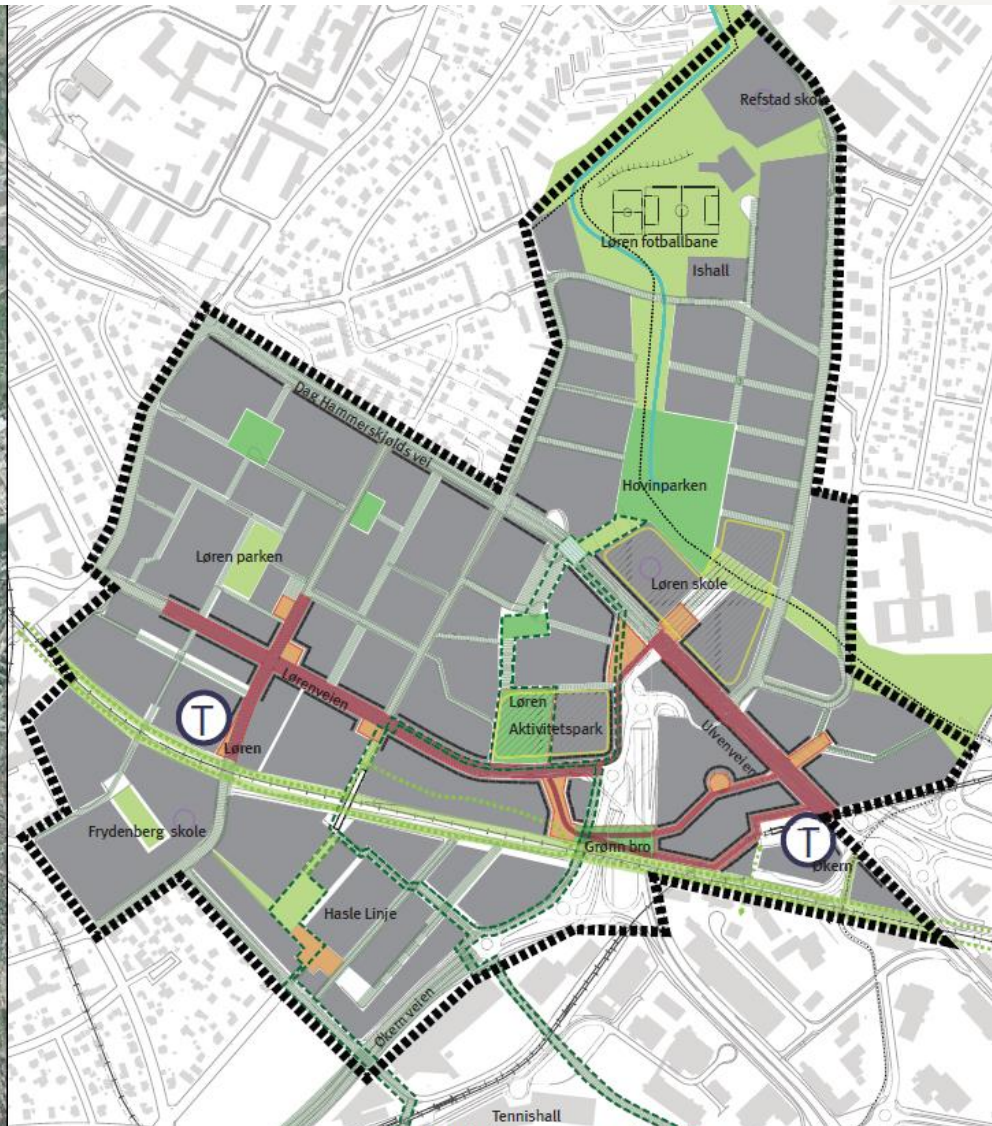
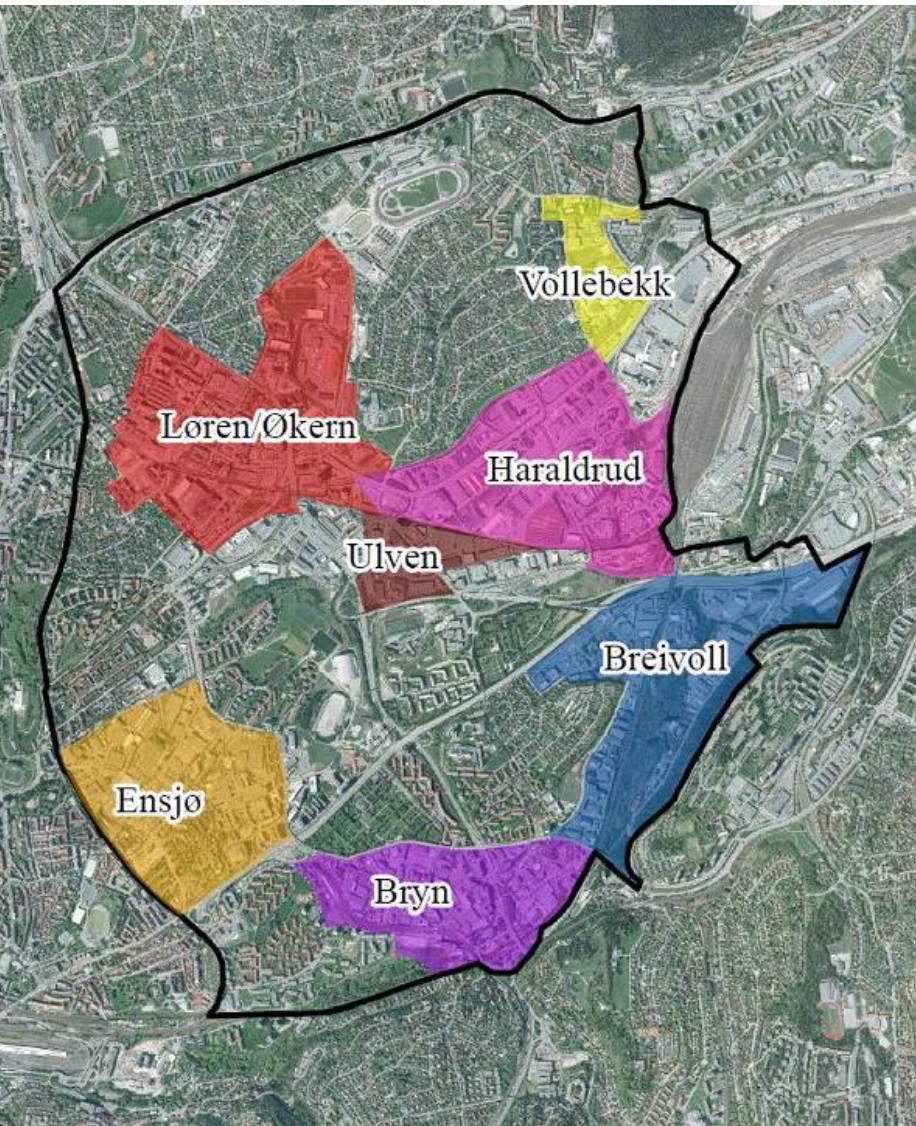
Planprosessen

- Varsel om oppstart desember 2014
- Nordisk plan- og idékonkurransse oktober 2014 – mars 2015: Fremtidsbilder for Hovinbyen
- Medvirkningsprosesser februar – mars 2015
- Internasjonal konferanse mars 2015
- Høring februar – mars 2016
- Oversendes politisk behandling sommeren 2016

An aerial photograph of a city center, likely in Norway, showing a complex highway interchange with multiple overpasses and ramps. The area is densely packed with various types of buildings, including residential blocks, commercial structures, and a large stadium-like building with a curved roof. Green spaces and trees are interspersed among the buildings. In the bottom left corner, there is a white text box with an orange top border containing the text 'Økern – et framtidig (miljøvennlig bysentrum)'.

**Økern – et
framtidig
(miljøvennlig
bysentrum)**

Planlegging på delområdenivå



Hensikt med planen

- Oppfølging av kommuneplanen
- Politisk forankret fremtidsvisjon
- Strategisk plan, inkludert planprogram etter plan- og bygningsloven (som Fjordbyplanen)
- Overordnet rammeverk for videre planlegging

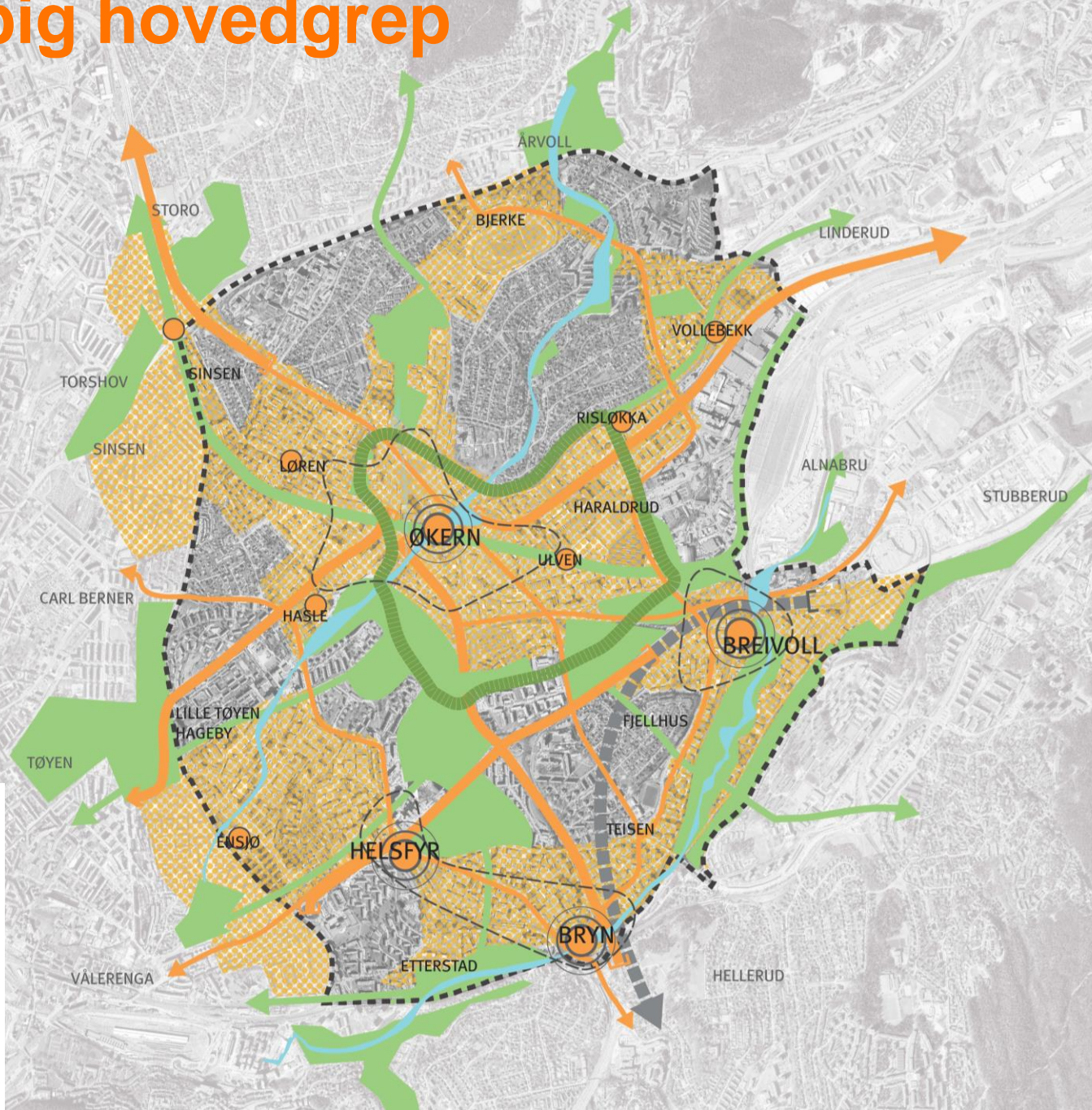


Helsefyr-Bryn

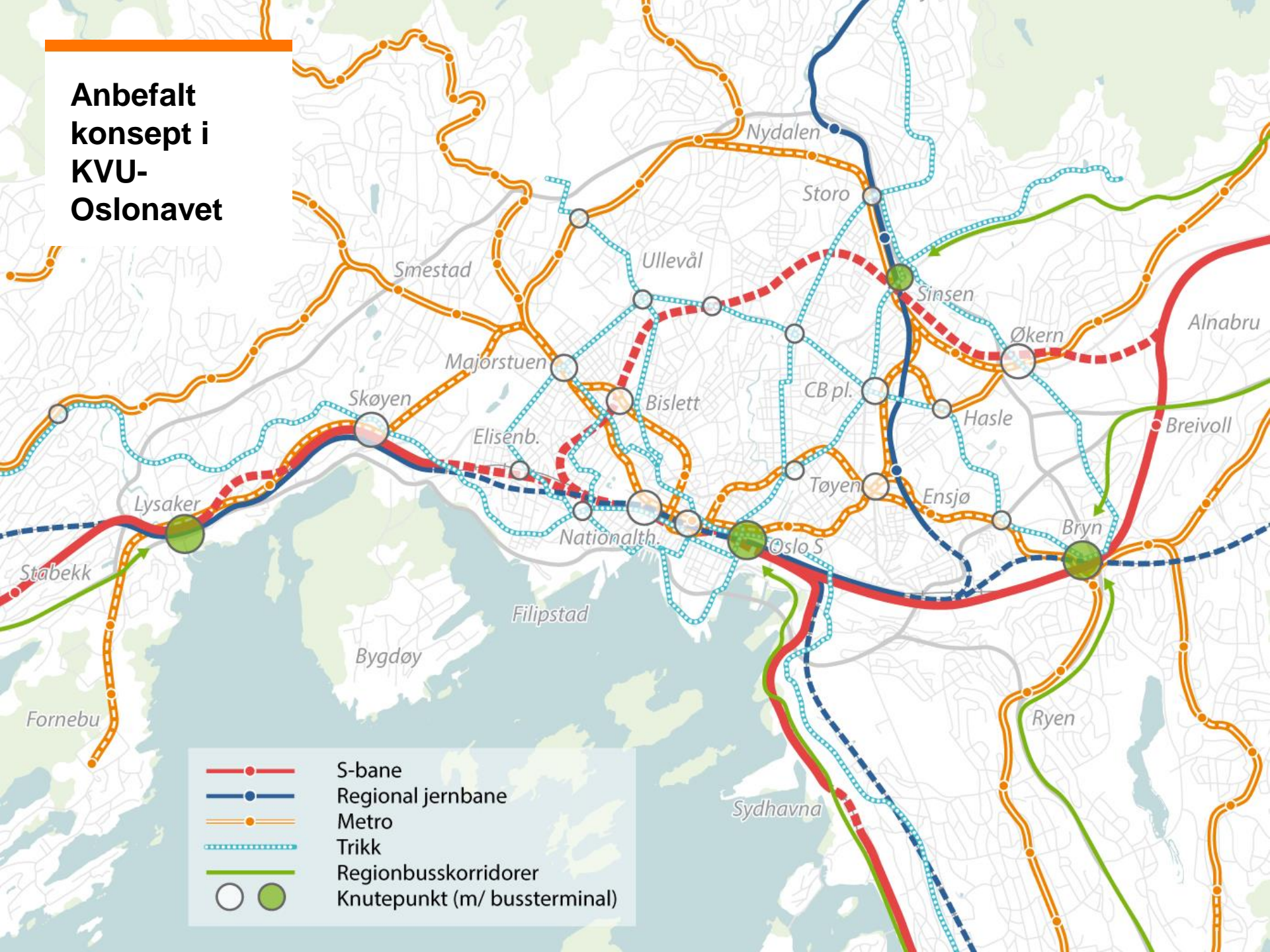


Ulvensplitten

Foreløpig hovedgrep



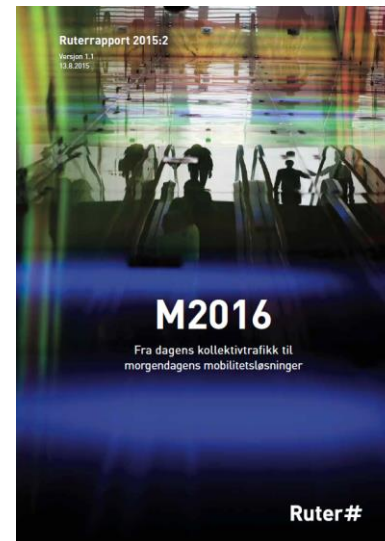
Anbefalt konsept i KVU- Oslo



	S-bane
	Regional jernbane
	Metro
	Trikk
	Regionbuskorridorer
	Knutepunkt (m/ bussterminal)

Utfordring i planprosessen

Mangfold av planer og politiske føringer som påvirker areal- og transportutviklingen i området.



Vi ønsket å:

- Sikre samtidig planlegging av arealbruk og transportsystem.
- Samarbeid mellom statlige-, regionale og kommunale aktører.
- Sikre oppnåelse av overordnede målsettinger som nullvekstmålet.

Utlysning av konsulentoppdrag:

- Systematisering av relevante planer og politiske føringer.
- Hva mangler for å muliggjøre samtidighet i areal- og transportplanleggingen?
- Er de sentrale reiserelasjonene dekket av planene?
- Er det motstrid i føringene fra de ulike planene?
- Hvordan er de ulike planene avhengig av hverandre for å bli gjennomført?
- Hvordan bør de ulike planene prioriteres over tid?

Rambøll og To
romturister AS ble
valgt som
konsulenter

Innsamling og systematisering av alle relevante planer og føringer

1A	Overordnede planer/dokumenter med mål som indirekte kan påvirke Hovinbyen	<->	Overordnede planer/dokumenter med konkrete tiltak innenfor Hovinbyen	1B
2A	Konkrete/lokale planer som indirekte kan påvirke Hovinbyen	<->	Konkrete/lokale planer som har en direkte betydning for Hovinbyen	2B
3A	Eldre planer som i stor grad er utdaterte og/eller erstattet av nyere planer	<->	Nyere planer som påvirker Hovinbyen	3B
4A	Planer/dokumenter som <i>ikke gir</i> direkte grunnlag for finansiering	<->	Planer/dokumenter som <i>gir</i> grunnlag for finansiering	4B

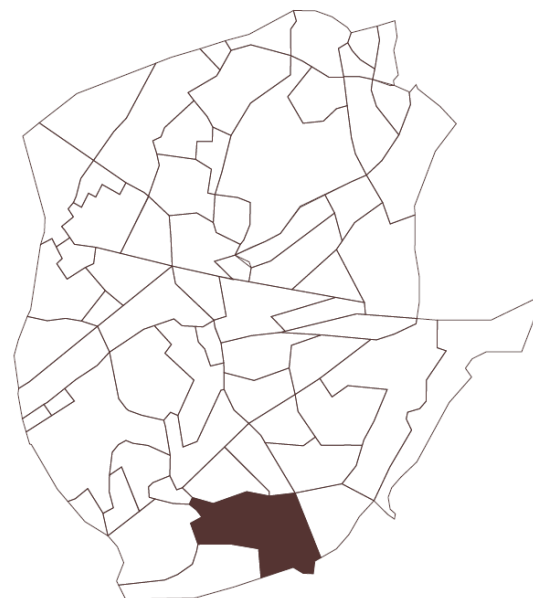
Analyse av enklaver

- Avgrensning/barriere
- Bebyggelsesstruktur/kulturhistorie
- Eiendomsstruktur
- Innsendte planer
- Transformasjonspotensiale

Eksempel:

Brynseng

Bryn



Transformasjonspotensiale:

Utpekt andel bolig/næring: 50/50%

Utpekt områdeutnyttelse: 125%

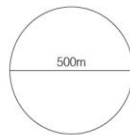
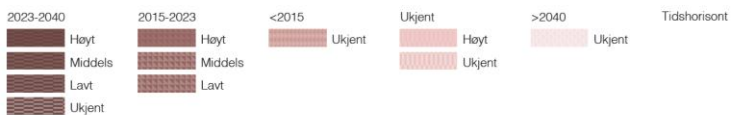
Transformasjonspotensiale:

Middels

Tidshorisont:

2015	2023	2030	2040
------	------	------	------

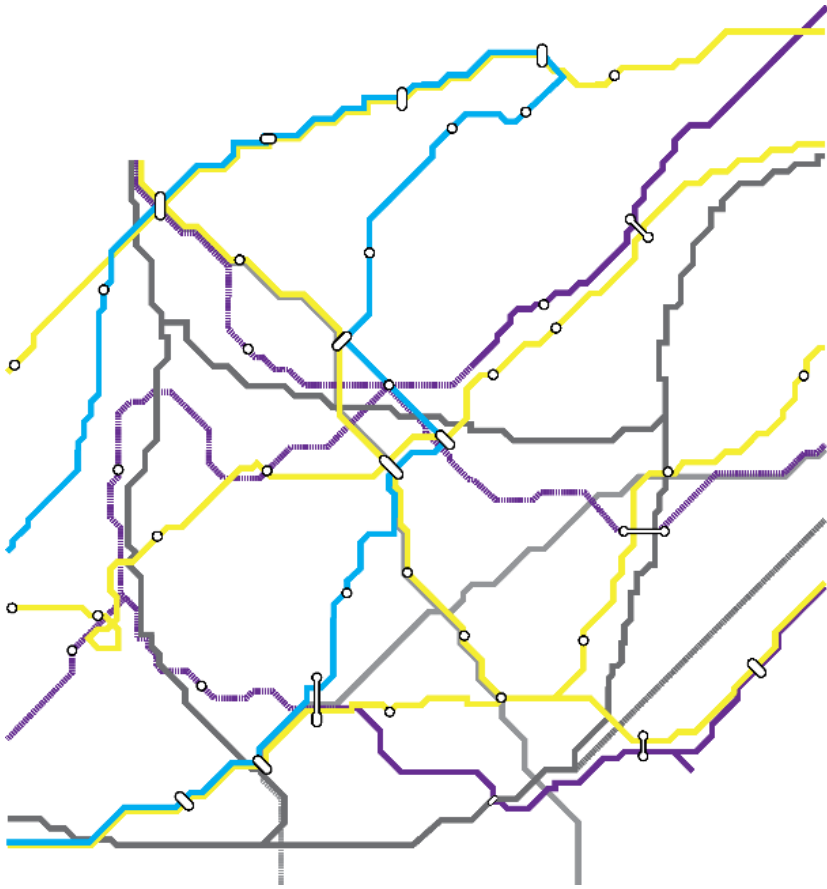
Transformasjonspotensiale
 som er avhengig av utbygd gang-/sykkel-/kollektivnettverk



Oppsummering av transformasjonspotensiale i enklavene delt i tidsrom og potensial



Nettverk er delt i tiltak



- Transporttiltak
- Tiltak som omhandler gang- og sykkelinfrastruktur
- Øvrige tiltak

Eksempel: Trikk Majorstua-Bryn

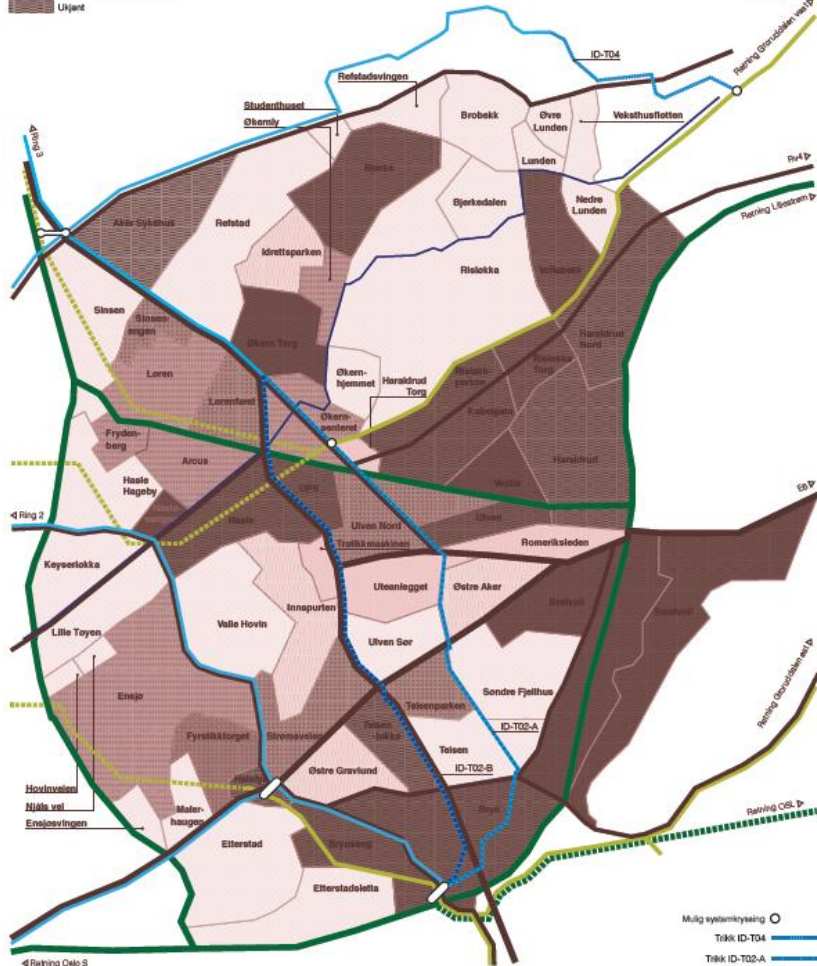
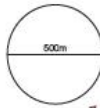
Plan / Dokument	ID	Utgitt / Vedtatt	Tidshorisont ferdigstilling	Investeringskostnad
KVU Oslo-Navet	ID-T03-A	11/2015	2023	2200 MNOK
NTP 2018-2029		11/2015		2200 MNOK
M2016 Ruter	ID-T03-B	08/2015	2029	850 MNOK
Trikkeprogrammet		06/2015		

Avvik/motstrid: I trikkeprogrammet – «trikkens rolle» - er denne trikkelinja beskrevet kun til Helsfyr, med mulig forlengelse til Bryn ved behov. KVU Oslo-Navet har 2023 som år for ferdigstilling (ID-T03-A), mens M2016 forutsetter at trikkelinjen er ferdig innen 2029 (ID-T03-B).

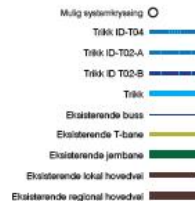
Avhengigheter: Tiltaket er avhengig av noen investeringer i trikkesystemet i Oslo, deriblant innkjøp av nye/flere trikker. Denne trikkelinja er ment å erstatte dagens busslinje 20 på strekningen.

Tiltak

Transformasjonspotensiale som er avhengig av utbygd gang-/sykkel / kollektivnettverk



Kart viser transformasjonspotensialet, dagens nettverk og planlagte tiltak, i dette eksempelet planlagte trikkelinjer.



Enklaveatlas

Brynseng Bryn



Avhengigheter og motstrid

Tiltak / Tidshorisont	2015-2023	2023-2030	2023-2040
Trikk Majorstua-Bryn (KVU)	x		
Trikk Majorstua-Bryn (M2016)		x	
Trikk Sinsen-Bryn Ring3 (M2016)		x	
Trikk Sinsen-Bryn Ulven (KVU)		x	
Trikk Dr.Eufemia-Bryn			Ja, delvis
Manglerudtunnelen 1		x	
Manglerudtunnelen 2		x	
Ny metrotunnel		x	
Regiontogstopp Bryn knutepunkt		x	
S-banestopp Bryn knutepunkt			x
Regionbussterminal Bryn knutepunkt	?	?	?

Prioriteringer?

