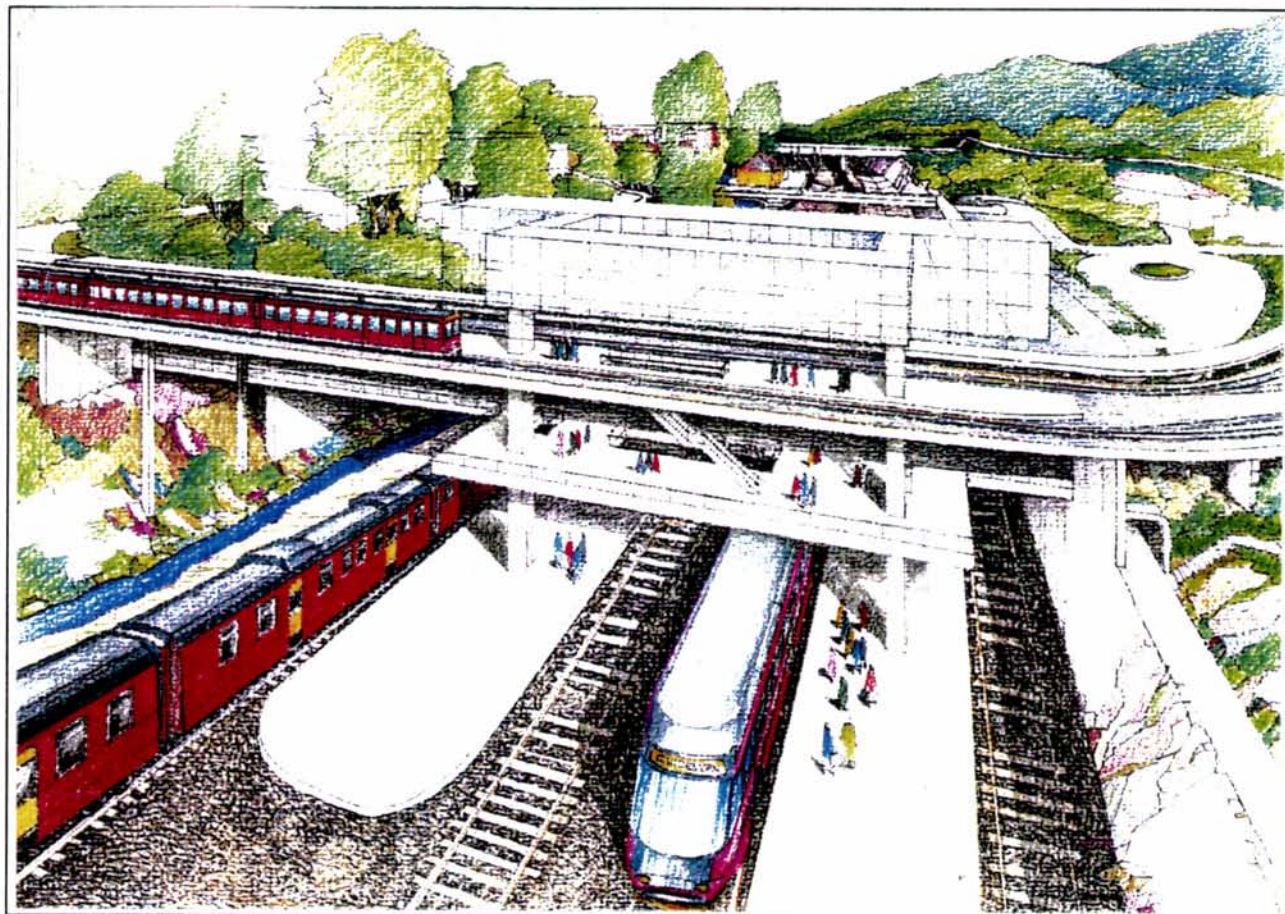


Gardermobanen

JERNBANE TIL GARDERMOEN



Bryn terminal - forprosjekt

Utført for NSB, Avdeling for utvikling og miljø.

September 1991.



 **Taugbøl & Øverland**

Eks. 2

9625.111 (481)
NSB Jev

GARDERMOBANEN

BRYN TERMINAL - FORPROSJEKT

I N N H O L D

	Side
1. Innledning	1
2. Målsetning, forutsetninger og program	1
3. Eksisterende forhold	3
- Reguleringsmessige forhold	3
- Trafikksystem vei	3
- Bryn stasjon	4
- T-banen	4
- Busser	4
- Bebyggelse	5
- Eiendomsforhold	5
- Topografi m.m.	5
- Grunnforhold	6
4. Hovedproblemstillinger i området	7
- Arealknapphet	7
- Utforming av terminalen funksjonelt og visuelt	8
- Trafikken i Østensjøveien	8
- Jernbaneveien	8
- Alna-elva	8
5. Planforslaget	9
- Idé	9
- Terminalen	9
- Trafikksystem	10
- Miljø	11
6. Konsekvensanalyse	12
- Generelt	12
- Planmessige konsekvenser	12
- Konsekvenser av Gardermobanen	12
- Konsekvenser av utvidelse av jernbanestasjonen m/terminalfunksjoner	12
- Konsekvenser av flytting av T-banestasjonen	13
- Konsekvenser av etablering av bussholdeplass	13
- Gjennomføring - etapper	14
7. TEGNINGER	
- Oversiktsplan 1:5000	tegn. nr. 5461.0 - 07
- Situasjonsplan 1:1000, alt. I	" " " - 08
- Situasjonsplan 1:1000, alt II	" " " - 09
- Plan 1:500 (jernbane) cote +77	" " " - 10
- Plan 1:500 (terminal) cote +85	" " " - 11
- Plan 1:500 (T-bane) cote +90	" " " - 12
- Profiler 1:500	" " " - 13
- VA-plan	" " " - 14
- Lengdeprofil ny T-banetrasé	" " " - 17
- " " "	" " " - 18
- " " "	" " " - 19
- Lengdeprofil Jernbaneveien	" " " - 20
- " " "flyover"	" " " - 21
- Perspektiv (forside)	" " " - 15
- Perspektiv (bakside)	" " " - 16

1. INNLEDNING

NSB Hovedkontoret, Avdeling for utvikling og miljø, ga vinteren 1991 Taugbøl & Øverland i oppdrag å utarbeide trasé- og konsekvensutredning for Gardermobanen. Som et ledd i dette arbeidet fikk firmaet så sommeren -91 i oppdrag å utarbeide forprosjekt for Bryn Terminal, for å avklare planmessige og kostnadmessige forhold. Samferdselsdepartementet har anbefalt at slikt forprosjekt utarbeides pga. terminalens kompleksitet og integrering med annen kollektivtrafikk.

Arbeidet med Bryn Terminal ble startet opp i juli, med frist for ferdigstilling 30.09.1991. Dels på grunn av de knappe tidsfristene og dels på grunn av prosjektets status som en del av et pågående planarbeid på hovedplan-nivå, er det ikke utarbeidet et forprosjekt tilsvarende forprosjekt for bygg. Foreliggende rapport inneholder studier og løsninger for en mulig utforming av terminalområdet, og disse er lagt til grunn for en kostnadsberegning av terminalen. Hovedvekten har vært lagt på å komme fram til gjennomførbare og attraktive løsninger, samt lokalisering av kostnadselementer for terminalen og dens konsekvenser for omgivelsene. Løsningen med eventuelle alternativer for delløsninger vil kunne legges til grunn for det senere planarbeidet for en kollektiv-terminal.

Underveis i planprosessen har det vært avholdt møter med enkelte særskilt berørte myndigheter, nemlig Byplan-kontoret, Park- og Idrettsvesenet, Oslo Veivesen, Oslo Sporveier og Vegkontoret for Oslo. Andre etater og berørte parter har det i denne omgang av tidsmessige årsaker ikke vært anledning til å drøfte utkastet med.

Prosjektleder i NSB er Arne Lynnebakken. Prosjektleder hos Taugbøl & Øverland er Inger M. Evensen, med Liv Kirstine Mortensen som ansvarlig for utforming av terminalen og Gudbrand Rudsar som ansvarlig for trafikk-løsningene. Underkonsulent for geoteknikk er Norges Geotekniske Institutt (NGI) ved Steinar Hermann.

2. MÅLSETTING, FORUTSETNINGER OG PROGRAM

Målsetting

For den første fasen fram til 01.10.1991 er målsettingen å legge grunnlaget for terminalen ved å framkomme med en idé til funksjonell og teknisk utforming, å visualisere idéen og å framkomme med kostnadsoverslag.

For prosjektet gjelder for øvrig følgende målsetting:

- Terminalen skal være funksjonell, attraktiv og lett tilgjengelig.

- Terminalen skal ivareta gode omstigningsmuligheter mellom Gardermobanen, lokaltogene, T-banen, busser og drosjer.
- Terminalen skal ha god tilgjengelighet fra gang-/sykkelveinettet i alle retninger.
- Terminalen skal ha god tilgjengelighet fra hovedveinettet med plass til av- og påstigning og korttids-parkering. Det er ikke et krav at det skal finnes langtidsparkering.
- Muligheter for etappevis utbygging skal foreligge.
- I tillegg til nødvendige terminalservicetilbud skal om mulig innpasses annen service-/næringsvirksomhet, direkte og indirekte knyttet til terminalen. Det skal ikke etableres et handelssenter.

Planforutsetninger

For prosjektet gjelder en del tekniske forutsetninger:

- Midtplattform jernbane: 12 meter bredde
 400 meter lengde I/C-tog
 220 meter lengde lokaltog
- Fri høyde over
 jernbanespor: 6,25-6,4 meter,
 avhengig av overhøyde
- Høydeforskjell
 topp skinne/plattform
 for jernbane: 0,7 meter
- Midtplattform T-bane: 8 meter bredde (minimum)
 110 meter lengde

I Transportanalysen for Oslo og Akershus er det forutsatt 3.000 passasjerer til og fra Gardermoen pr. dag fra Bryn. I tillegg kommer lokalreiser og arbeidsreiser, samt reiser med fjerntog.

Program

Terminalen skal inneholde følgende funksjoner m/omstigningsmuligheter mellom de forskjellige trafikksystemene:

- 1 midtplattform for Gardermobanen
- 1 midtplattform for lokaltogene
- Holdeplass for buss med plass til minst 2 leddbusser i hver retning
- Reguleringsholdeplass for buss med plass til minst 3 leddbusser
- Snumulighet for busser fra Helsfyr

- 1 midtplattform for T-bane, felles for Lambertseterbanen, Østensjøbanen og Furusetbanen
- Plass for minst 10 drosjer
- Plass for av- og pålessing for personbiler
- Korttidsparkering for minst 15 personbiler
- Funksjoner i hht. NSB's stasjonsprogram for stasjonskategori II: Stasjon for Intercitytog
- Diverse service i direkte tilknytning til terminalen: Narvesen kiosk, kafé(er)
- Diverse annen service i indirekte tilknytning til terminalen: dagligvarer, post, bank, reisebyrå etc.

3. EKSISTERENDE SITUASJON

Reguleringsmessige forhold

Det foreligger et utkast til kommuneplan for Oslo, datert november 1990. I dette forslaget er det foreslått et lokalsenter på Bryn. Beliggenheten er foreslått nærmere Helsfyr og vil ikke berøre Bryn Terminal.

Oslo kommune arbeider også med et forslag til kommunedelplan for kollektivstreng og gang-/sykkelvei på strekningen Sinsen-Ryen. I dette planforslaget inngår Bryn Terminal som et kollektivknutepunkt.

Det foreligger en godkjent plan for områdene langs Alna - "Disposisjonsplan for Alna".

Området rundt Bryn er dels regulert, dels uregulert og dels omfattet av midlertidige reguleringsbestemmelser. Gjeldende reguleringsplaner er av varierende alder. For områdene nord for Alna-elva foreligger en fersk reguleringsplan, S-3016, vedtatt 30.01.1988. Her er det bl.a. regulert gangvei langs nordsiden av Alna som et ledd i en større sammenhengende gang-/sykkelvei langs Alna. Områdene her er for øvrig regulert til almenntilleggsformål, til offentlig formål (vernet industri/boliger) og til industri.

Adkomst til Bryn stasjon er regulert via felles avkjørsel fra Nils Hansens vei ca. 100 meter øst for Østensjøveien.

Trafikksystem vei

De fleste veiene i Brynområdet inngår på en eller annen måte i hovedveinettet. Rv. 160 - Store Ringvei (Adolf Hedins vei) - er et ledd i det overordnede fjernveinettet i Osloregionen, mens Østensjøveien, Jernbaneveien og Nils Hansens vei inngår som sentrale lenker i Oslos hovedveinett.

Østensjøveien forbinder de sørøstre bydeler med Indre Ringvei (Kirkeveiringen). Jernbaneveien er en viktig tverrforbindelse mellom Bryn og Alnabru. Nils Hansens vei har status som hovedvei først og fremst som et ledd i det eneste komplette toplanskrysset på Store Ringvei mellom Manglerud og Løren. De øvrige kryssene med Østensjøveien, Tvetenveien og Strømsveien er ikke komplette for alle kjøreretninger.

Det er kun Store Ringvei som er avkjørselsfri. De øvrige veiene er en kombinasjon av hovedvei, adkomstgate med direkte avkjørsler og gang-/sykkelveier eller fortau. Alle veiene har betydelig trafikk. I 1985 hadde Store Ringvei forbi Bryn en trafikkmengde på ÅDT = 32.400 og Østensjøveien v/Tvetenveien ÅDT = 19.400.

Bryn stasjon

Stasjonen er i dag ikke lett tilgjengelig verken for biler eller fotgjengere, spesielt ikke for ukjente. Stasjonen ligger inneklemt mellom Bryn bru i vest og Store Ringvei-brua i øst. Den er utformet med 2 sideplattformer som har adkomst via trapper fra Store Ringvei. Plattform for vestgående trafikk har dessuten adkomst fra Østensjøveien X Nils Hansens vei både for fotgjengere og biler.

T-banen

De tre T-banelinjene, Lambertseterbanen, Østensjøbanen og Furusetbanen møtes i dag på Brynseng stasjon, ca. 350 meter nordvest for Bryn stasjon. Stasjonen er utformet med 1 midtplattform og 2 sideplattformer, og reisende til sentrum må velge mellom to plattformer, avhengig av hvilken bane som kommer først. Dette er en lite tilfredsstillende løsning for trafikantene. Lambertseterbanen har dessuten stasjon på Høyenhall, ca. 200 meter sør for Bryn stasjon. Avstanden mellom de to T-banestasjonene er ca. 600 meter.

Busser

I dag er det kun rute 23 langs Store Ringvei som går forbi Bryn stasjon via Østensjøveien og Brynsengveien. I kommunedelplanen for kollektivstreng Sinsen-Ryen er traséen forutsatt flyttet fra Brynsengveien til Nils Hansens vei. Ved anlegg av en funksjonell terminal på Bryn kan det være aktuelt å forlenge rutene 20, 21 og 37 fra Helsefyr.

Bebyggelse

Bebyggelsen i området kan hovedsakelig karakteriseres som frittliggende enkeltbygg uten innbyrdes sammenheng. De er av varierende alder, utforming og materialbruk, fra gammel næringsbebyggelse i tegl og gamle villaer i tre til moderne kontorbygg i glass, betong og platematerialer. De fleste bygningene benyttes til kontor-/lager-/industrivirksomhet, også en del av villaene, mens det oppover på Høyenhall og området Nordre Skøyen er boligbebyggelse.

Eksisterende stasjonsbygning er i dag ikke i bruk, og den vil heller ikke kunne fungere som framtidig terminalbygg verken pga. størrelse, standard eller beliggenhet.

På gnr. 137/7 ligger et kombinert bygg for vernet bedrift og boliger. På sørsiden av Bryn stasjon ligger tre nærings-/boligbygg av eldre dato.

Eiendomsforhold

NSB eier områdene langs jernbanelinja. Arealene har sin største utstrekning øst for Store Ringvei. Oslo kommune/Oslo Sporveier eier bl.a. strekningen langs T-banen i varierende bredde, skråningen på oversiden av Jernbaneveien, samt gnr. 137/7 ved Bryn stasjon. For øvrig domineres området av en rekke mindre eiendommer med forskjellige private eiere.

Topografi m.m.

Hoveddraget i landskapet er den øst-/vestgående bratte nordskråningen opp mot Nordre Skøyen-Høyenhall-Manglerud. Alna-elva renner i dalbunnen parallelt med jernbanen. Nord for banen er terrenget slakere med en markert kulle mellom Østensjøveien og Store Ringvei. Mot sør er det en kløft i den bratte skråningen, hvor alle kommunikasjonsårene går.

Jernbanen ligger på cote +77, og Østensjøveien og Store Ringvei ligger på cote +85.

Grunnforhold

I det meste av området er det fjell i dagen eller grunt til fjell (3-4 meter). I området nordøst for stasjonsbygningen ved Store Ringvei er det et område der grunnen består av fra 5 til 10 meters dybde med meget sensitiv til kvikk leire med stort innhold av sand og grus.

Nord for Alna-elva og øst for stasjonen er dybden til fjell 10-15 meter. Grunnen her består av et 2-3 meter tykt tørrskorpelag over en middels fast sand- og grusholdig leire, med lag av silt og finsand.

Grunnvannstanden ligger på ca. cote +76.

4. HOVEDPROBLEMSTILLINGER I OMRÅDET

Det er en kompleks oppgave å etablere kollektivterminal på Bryn på de begrensede arealer som er tilgjengelige, samtidig som man ivaretar de mangehånde trafikkstrømmer som passerer området hver dag. Samtidig skal foreliggende miljøkvaliteter ivaretas, og resultatet skal gi et bedre totalmiljø.

De viktigste problemstillingene er følgende:

- Arealknapphet
- Utforming av terminalen funksjonelt og visuelt
- Trafikken i Østensjøveien
- Jernbaneveien
- Alna-elva

Arealknapphet

Gardermobanen medfører at antall spor forbi Bryn Terminal må økes fra 3 til 5. Eksisterende godsspor flyttes inn i tunnel i fjellet, slik at det blir behov for 4 spor i dagen. I tillegg kommer plass til to midtplattformer. Dette krever betydelig bredere jernbaneareal enn det som finnes i dag.

Det foreligger to prinsipielt forskjellige alternativer for Gardermobanen forbi Bryn, nemlig trasé i dagen og trasé i tunnel under eksisterende jernbanestasjon. Førstnevnte alternativ ansees som det mest trafikantvennlige, samtidig som det er mest arealkrevende. Det er derfor lagt til grunn for forprosjektet.

For trasé i dagen foreligger det to varianter:

- Gardermobanen i nordre spor mot Alna stasjon og deretter i tunnel til Nittedal (variant av Direktelinja)
- Gardermobanen i søndre spor direkte inn i tunnel enten mot Nittedal (variant av Direktelinja) eller mot Lillestrøm (Lillestrømlinja)

Løsningene er i prinsippet identiske vest for Store Ringvei, men da sistnevnte løsning gir flest valgmuligheter for Gardermobanen, er denne lagt til grunn for kostnadsberegningen.

Utforming av terminalen funksjonelt og visuelt

Stasjoner og holdeplasser for buss, T-bane og jernbane er i dag spredt ut over et område på ca. 500-650 meter mellom Høyenhall, Brynseng og Bryn, hvilket gir lange gangavstander og et uoversiktlig kollektivsystem. Byttmulighetene, særlig mellom tog og T-bane, er dårlige. Det er derfor sterkt ønskelig å få samlet de enkelte holdeplasser, slik at man får full knutepunkteffekt av alle de kollektivmidler som egentlig krysser hverandre på samme sted på Bryn. Denne problemstillingen er uavhengig av Gardermobanen.

Rent visuelt er det viktig hvordan man plasserer bebyggelsen i den noe spesielle landskaps- og bebyggelses-situasjonen.

Trafikken i Østensjøveien

Østensjøveien har som nevnt en betydelig trafikkmengde, bl.a. en stor andel gjennomgangstrafikk mellom Store Ringvei/Østensjøveien og Helsfyr, i tillegg til lokaltrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Trafikken passerer Bryn bru ved Bryn stasjon. Her er den mest logiske plasseringen for bussholdeplasser i terminalsammenheng, og dette lar seg ikke forene med de nåværende trafikkmengder uten betydelige trafikkproblemer. Biltrafikken må derfor forutsettes flyttet eller redusert.

Jernbaneveien

Både Byplankontoret og Veivesenet er helt klare i sin oppfatning av at Jernbaneveien må opprettholdes som forbindelse mellom Bryn og Alnabru. Dette lar seg ikke gjøre i dagens trasé, dersom Gardermobanen skal gå i dagen, og man må derfor legge om veien i en annen trasé.

Alna-elva

Alna-elva er i 'Disposisjonsplan for Alna' forutsatt bevart som grønt naturelement, til dels også med gangvei langs bredden. På strekningen forbi Bryn stasjon ligger elva i åpen kanal med vakkert steinsatte sider og stakittgjærde av jern på toppen av muren. Her er også en rik vegetasjon, til dels med meget store trær. Denne idyllen bør om mulig bevares, ikke bare pga. Alna-elva, men også ut fra et helhetssyn på området.

5. PLANFORSLAGET

Idé

Hovedidéen bak planforslaget er å samle alle holdeplasser for kollektivtrafikk på et lite, konsentrert område med god tilgjengelighet også for biler og for fotgjengere/syklister. Dette foreslås gjort ved å flytte T-banestasjonen på Brynseng bort til Bryn bru og å legge bussholdeplassen på brua over jernbanen. Korttidsparkering og drosjer foreslås lagt umiddelbart sør for jernbanen.

Terminalen

Jernbaneplattformene strekker seg fra ca. 40-45 meter vest for T-banebrua til ca. 120 meter øst for Store Ringvei. De ligger på samme nivå som i dag, dvs. på cote +77.

For å få til en løsning med felles midtplattform for alle tre T-banelinjene, forutsettes T-banene omlagt fra Bryn bru og sørover, i ca. 600 meters lengde for Østensjøbanens vedkommende.

Bryn bru m/bussholdeplass og T-banebrua krysser i nord/syd-retning over vestre del av jernbanens plattformer. Bryn bru ligger på cote +85 og T-baneplattformen på ca. cote +91,5. Fra jernbaneplattformene vil det bli heis og rulletrapp direkte opp til terminalbygget på cote +85 og til T-banen.

Det foreslås anlagt en ny gangbru over jernbanen omtrent midt mellom Bryn bru og Store Ringvei. Gangbrua vil kunne gå inn som et ledd i en sammenhengende gang-sykkelvei langs Store Ringvei, samtidig som den får trappeforbindelse med østre del av jernbaneplattformene. Eksisterende trapper fra jernbanen og opp til Store Ringvei foreslås revet, dels pga. uhensiktsmessig beliggenhet, men primært pga. at det ikke er noen mening med denne forbindelsen, fordi gangvei/fortau langs en motorvei som Store Ringvei ikke ansees akseptabelt for fotgjengere som ledd i en terminal.

Terminalbygget foreslås plassert parallelt med Bryn bru og øst for denne. Terminalbygget må nødvendigvis ligge på tvers av sporene for å kunne gi adkomst til begge jernbaneplattformene. Det har vært vurdert å legge terminalbygget på samme side av Bryn bro som T-banen, men løsningen anbefales ikke, da terminalbygget da ville få en usentral beliggenhet i forhold til jernbaneplattformene. Det antas at det er jernbanepassasjerene som i særlig grad vil benytte seg av terminalbygget, og at man derfor bør prioritere disse.

I hht. NSB's stasjonsprogram vil det for jernbanestasjonen være aktuelt med følgende funksjoner og servicetilbud: Billettsalg m/plassreservasjon og salg av utenlandsbilletter, billettautomater, reisegods, togbuss/tog-taxi, informasjonstavler, informasjon, venterom, oppbevaringsbokser, bagasjetraller, hittegods, ekspressgods, telefonkiosker, automater for aviser, drikke og sjokolade på perrong, samt sittegrupper.

I tillegg til bruene vil det bli anlagt plattformtak over ca. 70 meter av lokaltogplattformen og ca. 180 meter av plattformen for Gardermobanen. T-banepattformen vil i sin helhet bli overdekket.

T-banen forutsettes å benytte samme adkomstprinsipp til denne stasjonen som til de øvrige stasjonene, nemlig at plattformen i prinsippet er lukket område, kun for passasjerer. Det forutsettes derfor etablert et inngangsparti m/sperrelinje på samme nivå som Bryn bru.

I tillegg til holdeplasser for 2 leddbusser i hver retning på Bryn bro, er det foreslått en reguleringsholdeplass for 3 leddbusser sør for jernbanen, samt snumuligheter for busser fra Helsefyr.

Trafikksystem

Endret trasé for Jernbaneveien innebærer ingen prinsipielle endringer i veisystemet. Det gjør heller ikke "flyover'en" i Østensjøveien, med unntak av tilknytningen til Nils Hansens vei.

Trafikken i Østensjøveien kan fjernes fra Bryn bro ved å bygge en ny bro over jernbanen. En slik bru kan ligge over eksisterende bru, såkalt "flyover", eller midt mellom Bryn bru og Store Ringvei eller øst for Store Ringvei. Problemet er dels tilknytningene til hovedveinettet for øvrig, dels den visuelle virkningen av en ny bru i et område som allerede er belastet med mange trafikkårer. Byplankontoret ønsker "flyover"-løsningen utredet i denne planfasen, og den er derfor lagt til grunn for kostnadsberegningene.

Valg av endelig løsning bør imidlertid vurderes ut fra et helhetssyn på trafikkmønsteret i området mellom Bryn, Helsefyr og Teisen.

Jernbaneveiens nye trasé, i alt ca. 450 meter, tar av fra Østensjøveien i en ny rundkjøring like nord for Høyenhallveien. Derfra går den i skjæring opp til bru over Store Ringvei like ved tunnelpåslaget. Veien fortsetter, dels på en utsprengt hylle, dels på fylling med støttemurer fram til ca. 70 meter vest for Fyrstikkbakken, hvor den er inne på eksisterende trasé igjen. Dersom jernbanen skal følge eksisterende linje fram til Alna og ikke gå inn i tunnel øst for Store Ringvei, kan Jernbaneveiens nye del bli noe kortere.

Fagerlia opprettholdes som gangvei fram til Østensjøveien, men all kjøreadkomst bør skje fra vest. Trappeforbindelse fra Fagerlia og opp til Høyenhallveien forutsettes opprettholdt.

Det er planlagt rundkjøring i krysset Østensjøveien X av-/påkjøringsrampe til Store Ringvei ved det nye Bryn Storsenter. Denne rundkjøringen forutsettes benyttet som snumulighet for trafikk fra Høyenhallveien som skal vestover. Tilsvarende benyttes rundkjøringen i krysset Østensjøveien X Jernbaneveien for trafikk til Høyenhallveien østfra. Det ansees ikke tilrådelig å etablere Høyenhallveien som ordinært kryss med Østensjøveien med de korte avstander det er snakk om mellom kryssene.

Skøyenbakken som er enveiskjørt nedover, forutsettes ført inn på ny trasé for Jernbaneveien, i stedet for på Østensjøveien som i dag.

Av-/påkjøring fra Store Ringvei til Nils Hansens vei vest forutsettes fra Byplankontorets side kun for kollektivtrafikk.

Miljø

Alna-elva er søkt bevart, og all sporutvidelse er derfor foreslått på sørsiden av eksisterende jernbane. Dette har konsekvenser både for terrenginngrep og riving av hus, men fordelene ansees å oppveie ulempene, da eventuelt sett bort fra kostnadene.

Eksisterende jernbanestasjon og vegetasjonen langs Alna blir derfor bevart som en idyll i et ellers hardt belastet trafikk- og næringsområde.

"Flyover'en" vil bli dominerende, i og med at den vil bli et supplement til eksisterende bruer, men en utforming i sammenheng med terminalbygget og plattformtaket på T-banen vil redusere "flyover'ens" virkning. Totalt sett vil anlegget bli mektig, men omgivelsene vil kunne tåle det, særskilt fordi det blir en klarere visuell struktur i området.

6. KONSEKVENSANALYSE

Generelt

De fleste konsekvensene går fram av kostnadsoverslaget. I tillegg er det en del planfaglige og miljømessige konsekvenser av stor betydning for området.

Den viktigste konsekvensen er naturlig nok å få til en terminal som fungerer som knutepunkt for alle trafikantkategorier, og derved få ryddet opp i en vanskelig og uryddig situasjon. Dette vil ha store samfunnsøkonomiske konsekvenser på sikt, både direkte og indirekte. Det kan forventes betydelig trafikkøkning når byttemulighetene mellom kollektivsystemene blir tilfredsstillende.

Planmessige konsekvenser

Før gjennomføring av anlegget, må det utarbeides en reguleringsplan for området, basert på de valgte løsninger for Gardermobanen. I reguleringsplanfasen forutsettes foreliggende planer optimalisert og bearbeidet, og valg av alternativer for delområder blir foretatt. I denne fasen forutsettes også tatt kontakt med alle berørte myndigheter og andre interessenter i planarbeidet, jfr. plan- og bygningslovens bestemmelser.

Konsekvenser av Gardermobanen

Fremføring av Gardermobanen medfører følgende konsekvenser:

- Forlengelse av Bryn bru og T-banebrua.
- Ny trasé for Jernbaneveien m/tilhørende bru over Store Ringvei, i alt 450 meter. Traséen medfører riving av et kommunalt bolighus.
- Omlegging av Fagerlia som gang-/sykkelvei i ca. 140 meters lengde fram til Østensjøveien. Adkomst fra vest for all bebyggelse i Fagerlia.
- Riving av ett eldre næringsbygg i Jernbaneveien 2 og ett eldre bolighus i Jernbaneveien 4.

Konsekvenser av utvidelse av jernbanestasjonen m/terminalfunksjoner

Alna-elva og eksisterende stasjonsbygning blir ikke berørt av inngrep. Miljøet blir heller ikke vesensforskjellig fra i dag. Følgende endringer blir nødvendige:

- Bygging av et terminalbygg parallelt med Bryn bru og på samme nivå som brua.
- Bygging av ny gangbru over sporene fra Østensjøveien til Nils Hansens vei. Kan inngå som et ledd i gang-/sykkelvei langs Store Ringvei.
- Oppfylling og opparbeidelse av parkeringsplass, alternativt bygging av P-hus, sør for jernbanelinja, for drosjer og korttidsparkering.

Konsekvenser av flytting av T-banestasjonen

- Nedlegging av Høyenhall og Brynseng stasjoner. Dette betyr ca. 150 meter lengre gangavstand for passasjerer til Høyenhall, regnet til Høyenhallveien. En del av disse passasjerene vil imidlertid benytte trapper opp fra Fagerlia og således ikke få økt gangavstand. For passasjerer på Brynseng betyr det ca. 230 meter økt ganglengde, regnet langs Østensjøveien, hvilket igjen kan gi seg utslag i økt bussbruk.
- Ny trasé for Østensjøbanen/Furusetbanen mellom Bryn bru og eksisterende spor ca. 350 meter øst for Store Ringvei. I alt ca. 600 meter, derav ca. 325 meter i tunnel. Ny bru over Østensjøveien. 1 mulig bolig-tomt på gnr. 144/276 må benyttes til trafikkformål.
- Ny trasé for østre spor for Lambertseterbanen mellom Bryn bru og Høyenhall, i alt ca. 220 meter inklusive ny bru over Østensjøbanen.
- Riving av eksisterende T-banebru over Østensjøveien.

Konsekvenser av etablering av bussholdeplass

- Nye gangbruer på hver side av Bryn bru.
- "Flyover" i Østensjøveien for å fjerne biltrafikken i eksisterende trasé. Dette medfører riving av et 2-etasjes forretnings-/boligbygg av eldre dato i Østensjøveien 60-64 (3 eiere) og nytt kryss (rundkjøring) mellom Østensjøveien og Jernbaneveien og innkjøring til søndre del av stasjonsområdet.
- Plass til reguleringsholdeplass og snumuligheter for buss sør for jernbanen.

Gjennomføring - etapper

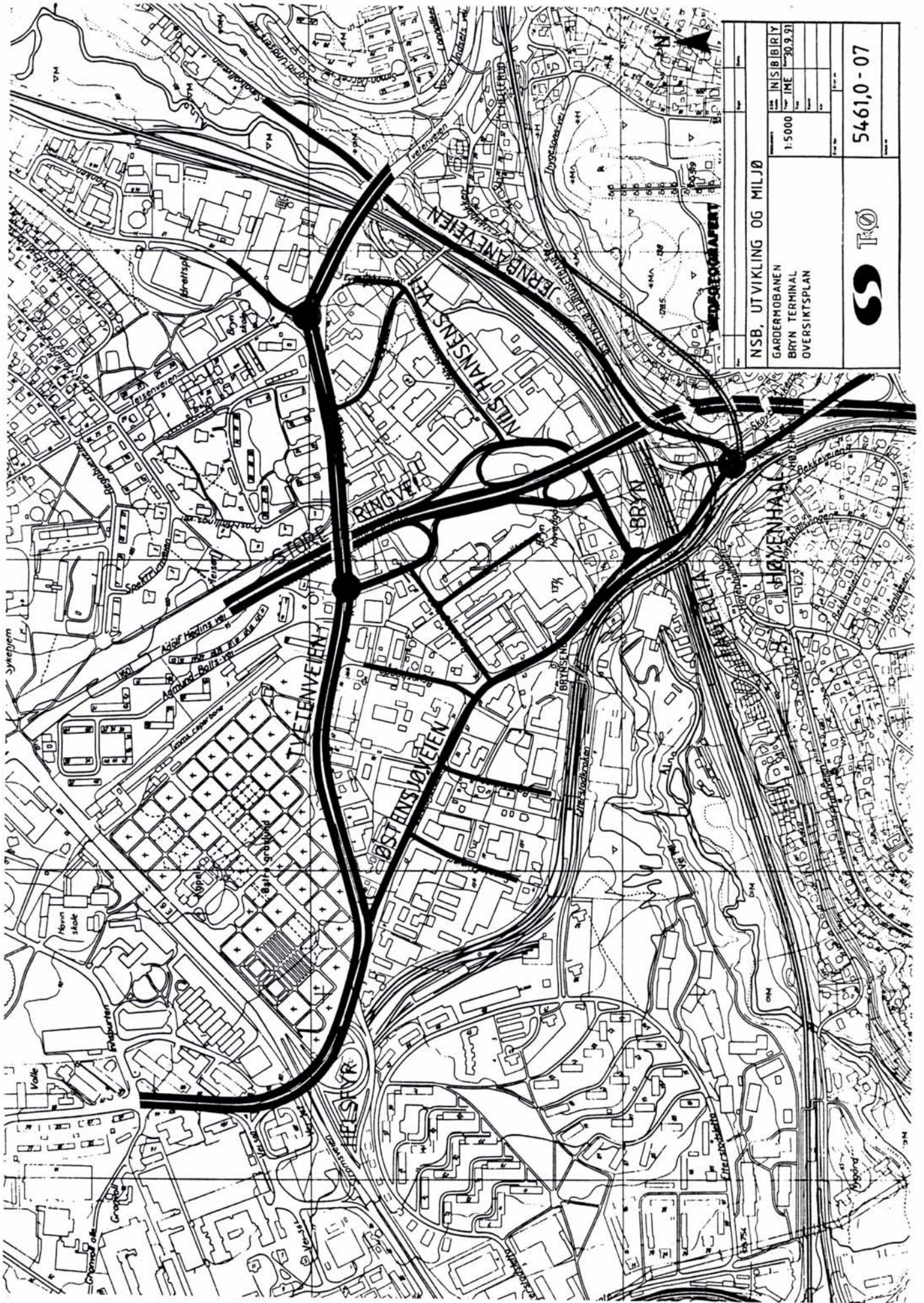
Gjennomføring av et så stort prosjekt kan best skje i et samarbeid mellom alle interesserte parter; Oslo kommune, Oslo Sporveier og NSB.

Prosjektet kan om nødvendig gjennomføres i etapper, men vil først fungere etter forutsetningene når alle elementer i planen er etablert.

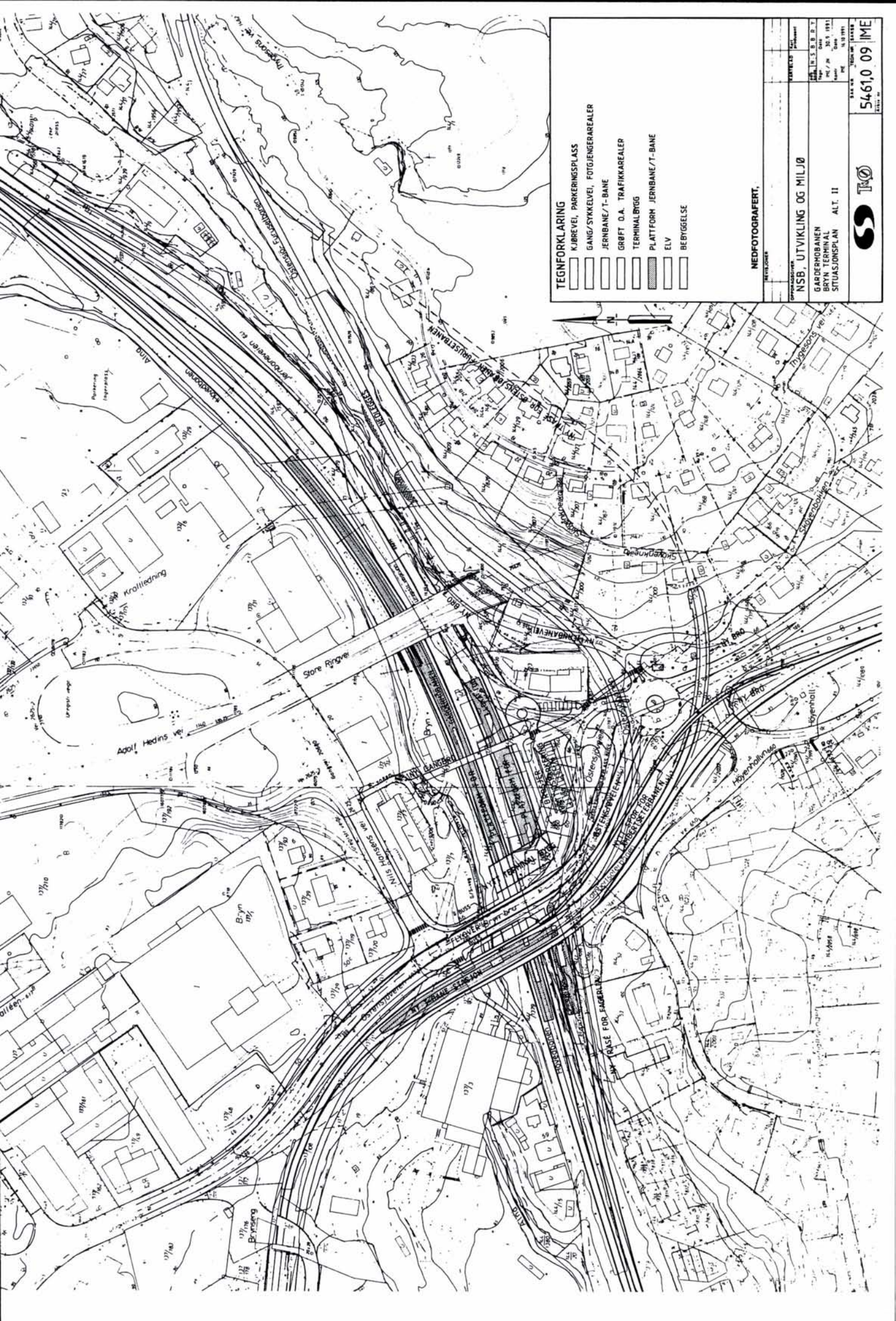
Det ansees vesentlig at T-banestasjonen flyttes slik at den står ferdig samtidig med Gardermobanen, også ut fra kostnadshensyn, da ombygging av T-banebruene er påkrevet pga. Gardermobanen.

Bygging av "flyover" i Østensjøveien kan om nødvendig utstå noe, men det vil forutsette en viss grad av trafikkomlegginger, og man må påregne en del forsinkelser i trafikken utover dagens trafikkproblemer.

Det antas mulig å legge om T-banesporene sør for Bryn bru som første del, og at T-banen i anleggsperioden for bruene først går på det ene, så på det andre sporet over brua. Ved bygging av "flyover"en med tilhørende kryssomlegginger må trafikkomleggingene skje i hht. faseplaner med sikte på å avvikle trafikken så smidig som mulig i anleggsperioden.



NSB, UTVIKLING OG MILJØ		INISBIRIY	
GARDERMOBANEN		1:5000	
BRYN TERMINAL		IME 20.9.97	
OVERSIKTSPLAN			
		5461,0 - 07	



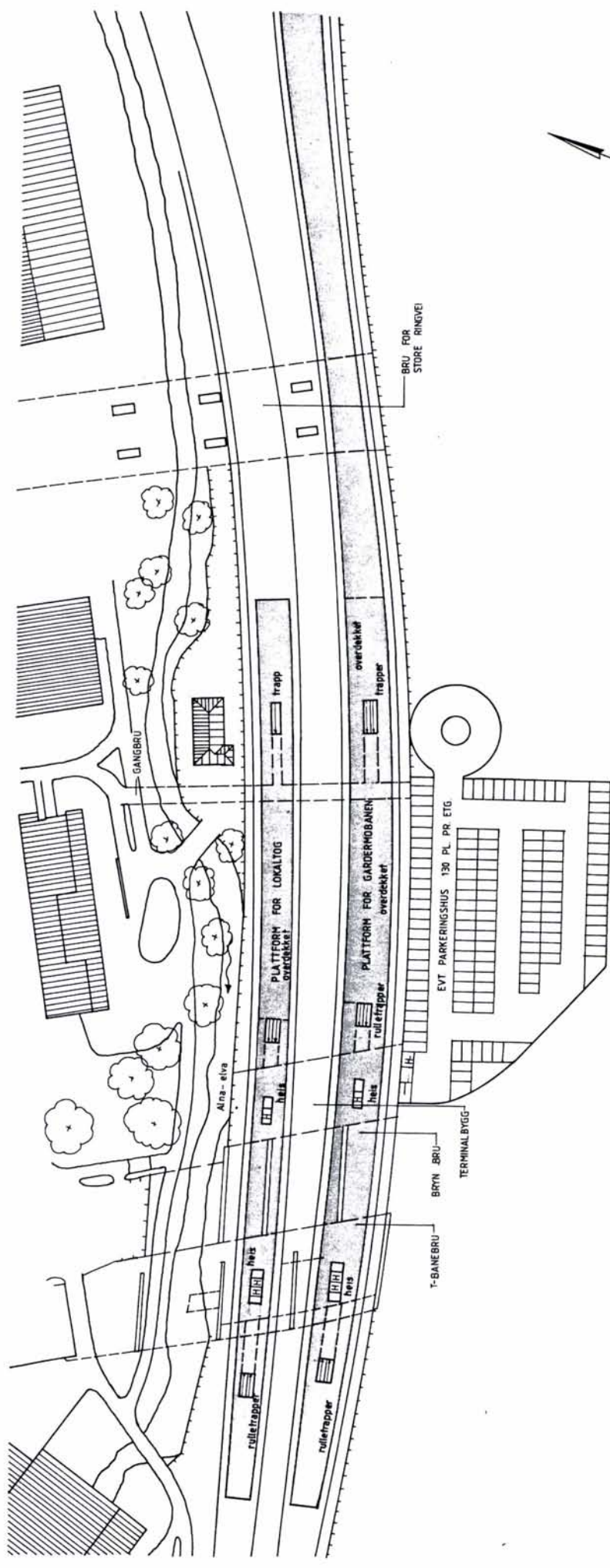
- TEGNFORKLARING**
- KJØREVEI, PARKERINGSPLASS
 - GANG/SYKKEVEI, FOTGJENGERAREALER
 - JERNBANE/T-BANE
 - GRØFT O.A. TRAFIKKAREALER
 - TERMINALBYGG
 - PLATTFORM JERNBANE/T-BANE
 - ELV
 - BEBYGGELSE

NEDFOTOGRAFERT,
REITVINGEN

NSB, UTVIKLING OG MILJØ
GARDEMBANEN
BRYN TERMINAL
SITUASJONSPLAN ALT. II



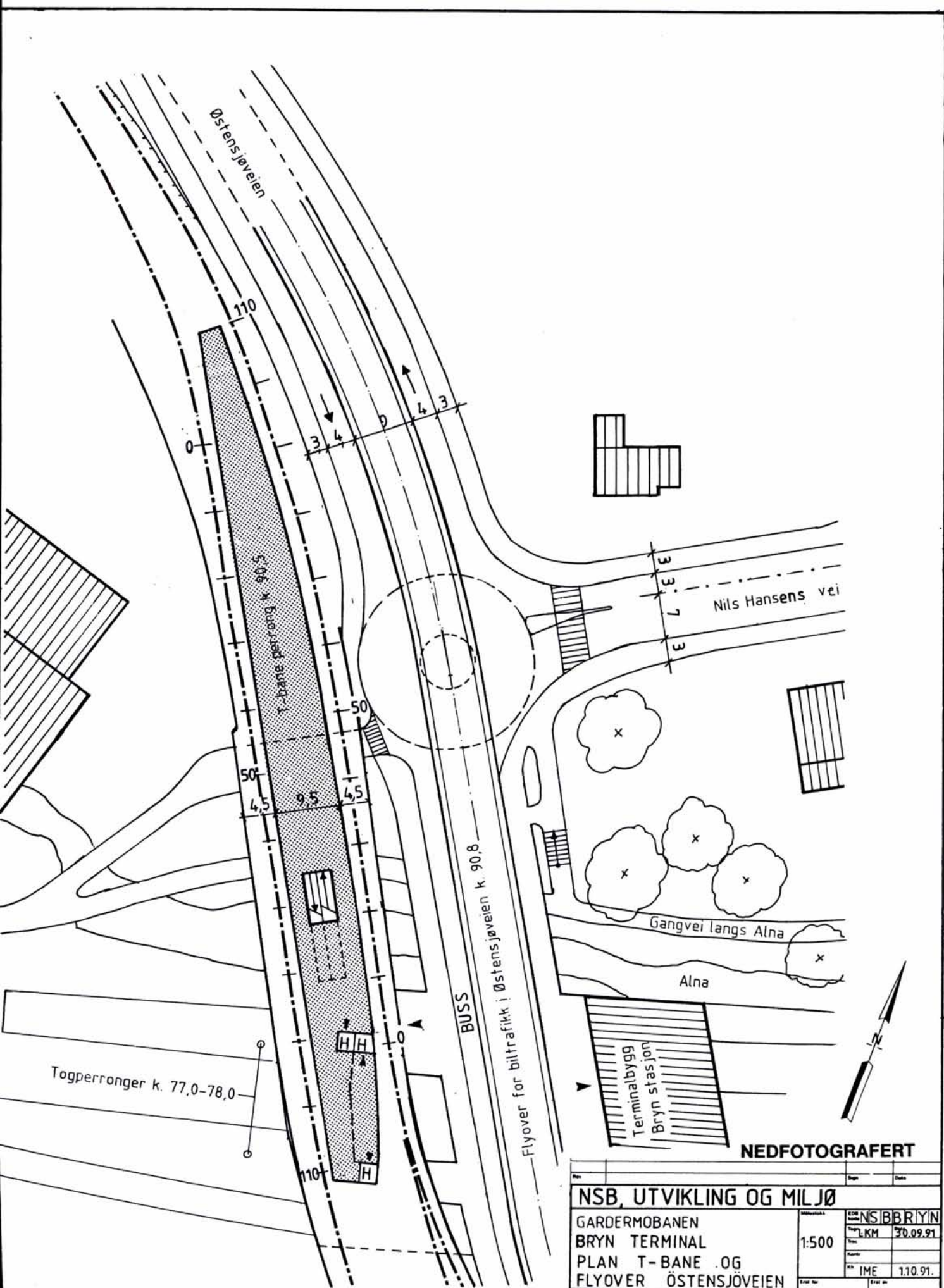
5461,0 09 IME



NEDFOTOGRAFERT.

NSB, UTVIKLING OG MILJØ		INISBERY	
GARDERMOBANEN		LKM 240991	
BRYN TERMINAL		1:500	
PLAN JERNBANEN		TME 9.10.1997	
		5461,0 - 10	



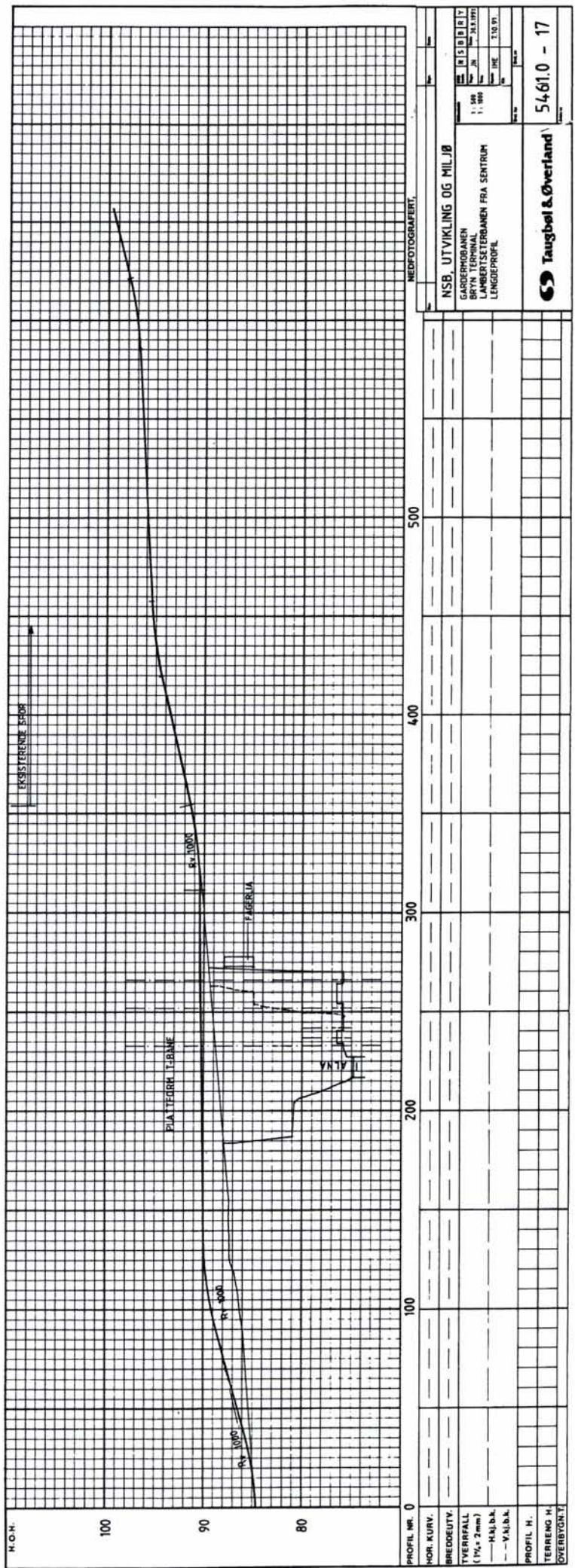


NEDFOTOGRAFERT

NSB, UTVIKLING OG MILJØ		Elev nr		Elev nr	
GARDERMOBANEN		1:500		Elev nr	
BRYN TERMINAL		1:500		Elev nr	
PLAN T-BANE OG		1:500		Elev nr	
FLYOVER ØSTENSJØVEIEN		1:500		Elev nr	
 		5461,0-12		Elev nr	

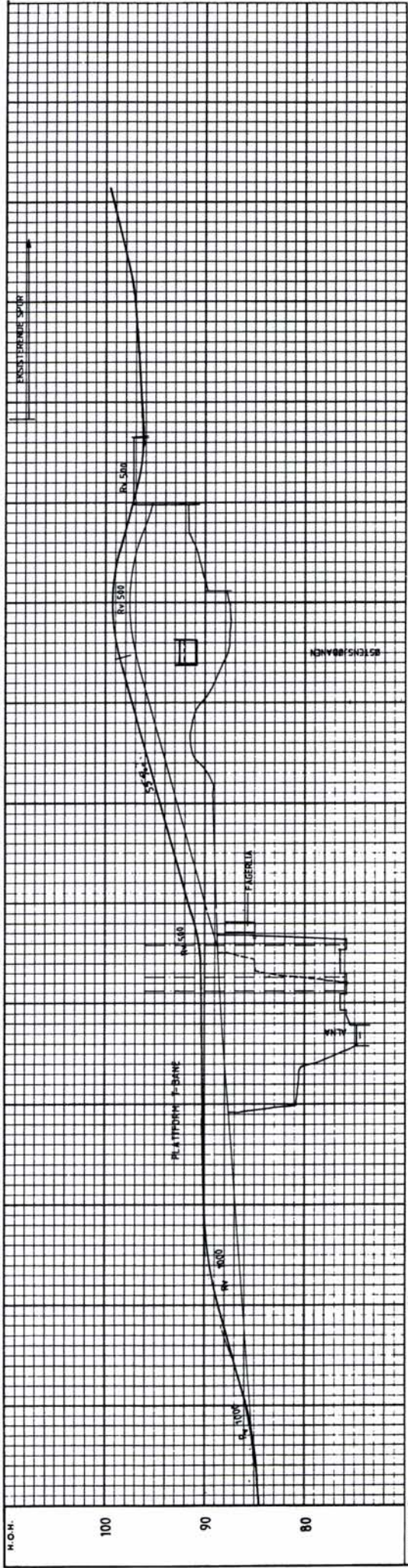


NSB BRYN
 30.09.91
 IME 1.10.91

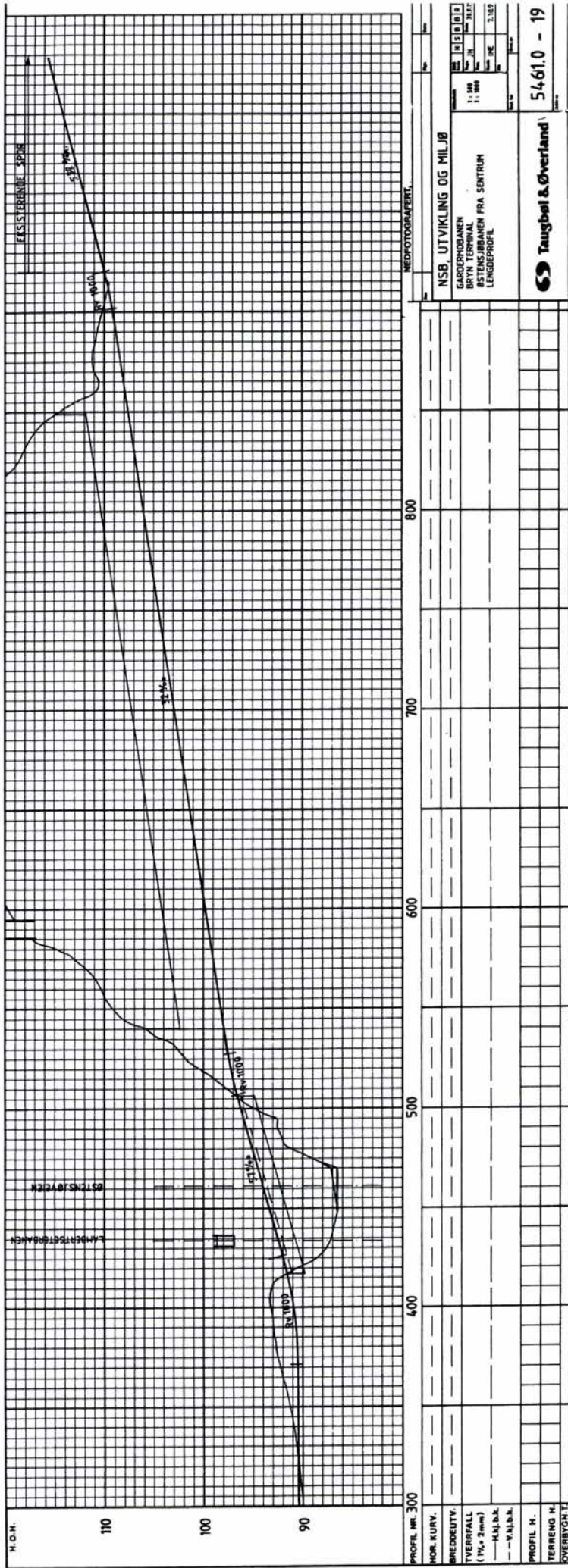


NSB, UTVIKLING OG MILJØ
 GARDERMOEN
 BRYN TERMINAL
 LANDBETSETERBANEN FRA SENTRUM
 LENGDEPROFIL

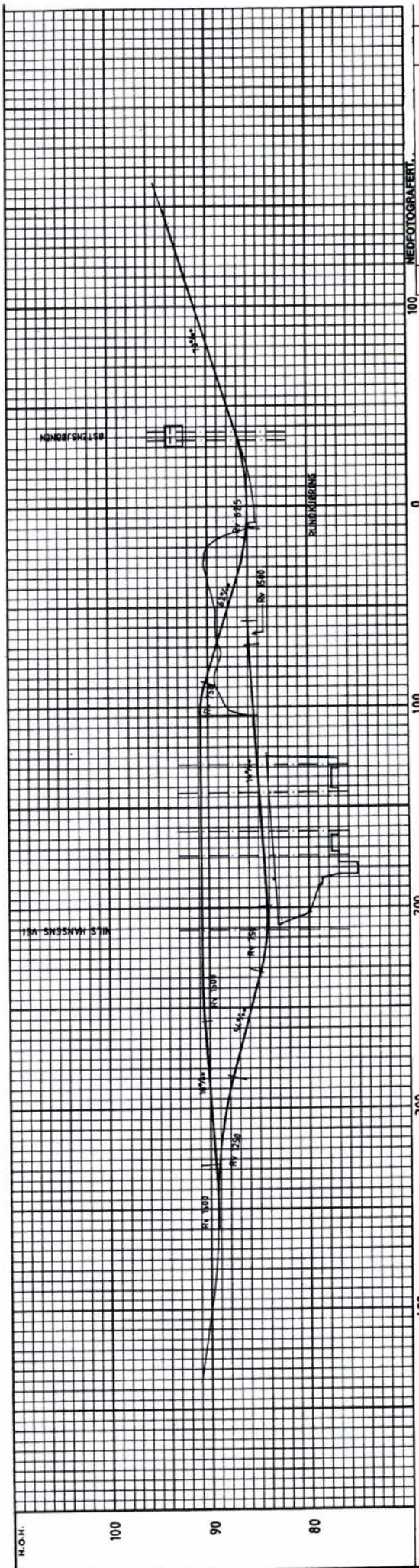
5461.0 - 17
 Taugbøl & Øverland



PROFIL NR. 0		500		400		300		200		100	
H.O.H.		500		400		300		200		100	
HOR. KURV.		500		400		300		200		100	
BREDDLUK.		500		400		300		200		100	
TVERRFALL (1/4 = 2 mm)		500		400		300		200		100	
— H.M.D.K.		500		400		300		200		100	
— V.M.D.K.		500		400		300		200		100	
PROFIL H.		500		400		300		200		100	
TERRENG H.		500		400		300		200		100	
OVERBYGN.T.		500		400		300		200		100	
NSB. UTVIKLING OG MILJØ		500		400		300		200		100	
CLASSIFIKASJON		500		400		300		200		100	
BYGN. TERNING		500		400		300		200		100	
LÅNGBETSETTERANEN MOT SENTRUM		500		400		300		200		100	
LENDEPROFIL		500		400		300		200		100	
5461.0 - 1E		500		400		300		200		100	
Tangbet & Øverlandt		500		400		300		200		100	



H.Ö.H.	110	100	90
PROFIL NR. 300			
NOR. KURV.			
BREDEUTV.			
TVERRFALL			
(1% = 2 mm)			
— H.Ø. S.K.			
— V.Ø. S.K.			
PROFIL N.			
TERRENG H.			
OVERBYGN. T.			
HEDFOTOGMÅLERT.			
	800	700	600
	500	400	
NSB, UTVIKLING OG MILJØ			
GARDERMOBÅREN			
BRYN TERMINAL			
STATIONEN PÅ SENTRUM			
LENGDEPROFIL			
1:1000			
JUL 1987			
T.M.			
3.1.82			
54.61.0 - 19			
Tangbøl & Øverland			



H.O.H.	100	90	80
PROFIL NR.			
HOR. KURV.			
BREDDETY.			
TVERRFALL			
(1% = 2 mm)			
— H.N.B.K.			
— V.N.B.K.			
PROFIL H.			
TERRENG H.			
OVERBYGNET			

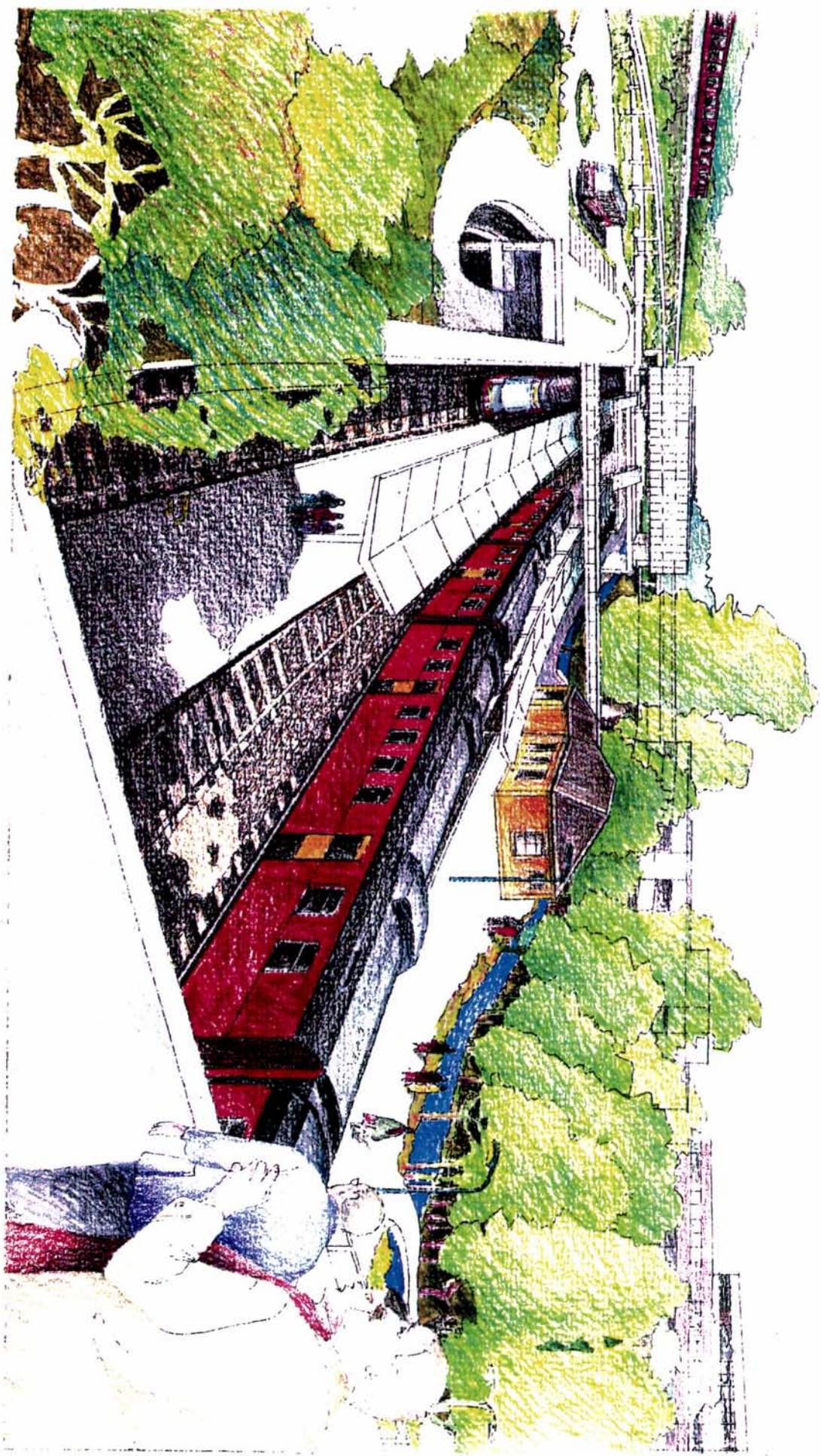
NSB. UTVIKLING OG MILJØ

GARDEBODJEN
BESTENSLINJEN MED FLYDVER
LENGDEPROFIL

5461.0 - 2

Taugbøl & Øverland

BRYN TERMINAL SETT FRA ØST



Taugbøl & Øverland

NSB Hovedkontoret
Biblioteket

14. APR. 1992