

VEDLEGG 5

VPOR OKSENØYVEIEN NORD

februar 2022



BÆRUM
KOMMUNE



Norconsult



th

th

FORORD

Bærum kommune Byprosjekter har gitt Bjørbekk & Lindheim og Norconsult i oppdrag å utarbeide en veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Oksenøyveien nord. Oppdraget ble utløst i forbindelse med pågående planprosesser for Teleplanbyen.

Arbeidet ledes av Bærum kommune Byprosjekter, med Teleplan Eiendom som kontraktspart. Sistnevnte har forskuttert kostnaden for VPOR arbeidet på vegne av berørte grunneiere. Prosjektet pågår derfor parallelt med oppstart av regulering for flere av de private grunneierne i området. Vedtatt planprogram for Teleplanbyen ble fastsatt av planutvalget den 19.09.2019, og legges til grunn for arbeidet. Området inngår også i VPOR Lysakerbyen, vedtatt av Bærum kommunestyre 6. februar 2019, og av Oslo bystyre 19. juni 2019.

VPOR-rapporten vi danne grunnlag for utbyggingsavtaler og den videre utbyggingsprosessen og definere kvalitetsnivåer på veier, plasser, torg, parkanlegg og andre offentlige tilgjengelige arealer.

I Bærum kommune har Anne Bertine Fagerheim sammen med Johan Steffensen vært prosjektledere. I slutfasen av VPOR har Johan Steffensen ledet arbeidet på vegne av Teleplan Eiendom. Arbeidet har vært utført i samarbeid med fagetater i Bærum kommune innen Natur-, vei- og miljøforvaltning, samt Områdeutvikling og regulering.

Prosjektgruppen har bestått av Bjørbekk & Lindheim og Norconsult. Hos Bjørbekk & Lindheim har landskapsarkitekt Ellinor Aas vært prosjektansvarlig og oppdragsleder VPOR,

mens hos Norconsult har landskapsarkitekt Sylvia Piamonte Samuelsen vært oppdragsleder i NO og assisterende oppdragsleder VPOR. Bjørbekk & Lindheim har hatt fagansvar for Landskapsarkitektur, med Svein Erik Bergem og Åshild Roalkvam har vært sentrale i prosjektet med utarbeidelse av analyser, skisser og tegninger. Norconsult har hatt fagansvar for vei og gater, trafikkvurderinger samt bidratt til koordinering av overordnet kostnadsestimat og usikkerhetsanalyse. Sivilingeniører Linda Bakkom, Lise Clausen Jystad, Torkild Williksen, Tore Westerbø samt ingeniør Elise Wike har deltatt i arbeidet.

Parallelt med VPOR Oksenøyveien nord, utarbeider Norconsult VPKL (veiledende plan for kabler og ledninger) Oksenøyveien nord på vegne av Bærum kommune Byprosjekter. I Bærum kommune har Rune Berge vært prosjektleder for VPKL. I Norconsult har Håkon Reksten vært prosjektansvarlig oppdragsleder VPKL, med siv. ingeniører Jarle André Johansen og Torkild Williksen som medarbeidere. Det har vært tett dialog mellom VPOR og VPKL om omforente løsninger over og under bakken. VA vurderinger knyttet til overvann som innspill inn i VPOR, har vært håndtert av Håkon Reksten og Jarle André Johansen.

Oslo, februar 2022

Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter
sammen med Norconsult as



Nansenparken (fotograf Ivar Kvaal)

SAMMENDRAG

Hensikten med VPOR Oksenøyveien nord er å gi et felles grunnlag for å utvikle området i tråd med vedtatte overordnede planer og vedtak. Gjennom en arbeidsprosess som har involvert Bærum kommune, private utbyggere, Viken Fylkeskommune, Fornebubanen og Statens Vegvesen, er det utarbeidet en overordnet prinsipplan for de offentlige rommene i planområdet, samt en tiltaksplan med kostnads-kalkyle og usikkerhetsanalyse. Målet er å sikre kvaliteter i de offentlige tilgjengelige rommene, med gode overganger til private arealer, samt å legge noen felles og forutsigbare rammer for de videre planprosessene i området. Med bakgrunn i stram fremdrift for enkelte av detaljreguleringsplanene har derfor VPOR arbeidet krevd omfattende koordinering mellom ulike parter, der VPOR- teamet har vært initiativtaker for å holde prosessen i gang.

Parallelt med arbeidet med VPOR utarbeides det også en veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) innenfor samme område. Hensikten med å utarbeide VPKL parallelt med VPOR er i sikre koordinerte løsninger og forutsigbarhet i investeringer.

En rekke planarbeider pågår parallelt i område. Det har derfor vært tett dialog med Bærum kommune sin planavdeling, og det har vært avholdt en rekke møter med saksbehandlerne av de ulike planene. VPOR har ikke utarbeidet egen visjon for området, da det foreligger et vedtatt planprogram. Visjonen beskrevet i planprogrammet omhandler å skape en attraktiv, urban og miljøvennlig bydel med unike kvaliteter og egen identitet. VPOR har jobbet med utgangspunkt i visjon og plangrep fra planprogrammet.

Gjennom en plananalyse er det fokusert på følgende områder/punkter for å styrke visjonen fra planprogrammet:

- Den urbane aksene
- Kollen og parken som identitetsbærende landskapselement
- Bærekraftig overvannshåndtering
- Grønn mobiliteten og stedets topografi
- Universell utforming, en løsning som fungerer for alle
- Robusthet i planen

Overordnede prinsipper for utforming er beskrevet nærmere under kapittel 5, og beskrivelse av de enkelte delområder er beskrevet under kapittel 6. Det er stor usikkerhet rundt utbyggingsstart, tempo og rekkefølge i utbygging av området. Det vil være avhengigheter knyttet til gjennomføringen av tiltak. Fullstendig oversikt over disse avhengighetene er ikke avklart gjennom VPOR/VPKL arbeidet. Kapittel 7 omtaler avdekkede avhengigheter/usikkerheter, samt skisser for planlagt utbyggingstrinn for pågående private planinitiativ. Hovedprinsippet av tiltak som er beskrevet i denne rapporten skal komme frem i en utbyggingsavtale mellom grunneier/utbygger og Bærum kommune.

Offentlige tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørges (realytelse) eller bekostes (kon-tantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastlegges endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger.

INNHOOLD

1. INNLEDNING

- 1.1 Hva er VPOR og hvordan skal den anvendes?
- 1.2 Koordineringsprosess
- 1.3 Overordnede planer og eiendomsforhold
- 1.4 Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL)
- 1.5 Pågående planprosesser

2. PLANPROGRAMMET

- 2.1 Visjon
- 2.2 Plangrep

3. PLAN- OG LANDSKAPSANALYSE

- 3.1 Vedtatt planprogram
- 3.2 Landskap og grøntstruktur
- 3.3 Grønn mobilitet og stedets topografi
- 3.4 Den urbane akse
- 3.5 Universell utforming, én løsning som fungerer for alle
- 3.6 Robusthet i planen

4. PRINSIPPER FOR UTFORMING VPOR

- 4.1 Detaljeringsgrad
- 4.2 Prioritering av myke trafikanter
- 4.3 Forbindelser
- 4.4 Trafikk og parkering
- 4.5 Klimarobusthet og blågrønne strukturer
- 4.6 Kulturmiljø, parken og barnehagen
- 4.7 Aktive fasader
- 4.8 Møbleringssoner
- 4.9 Vedlikeholdssone/veggsone
- 4.10 Kvalitet faste dekker
- 4.11 Belysning

5. STANDARD, KATEGORI OG TILTAKSLISTE

- 5.1 Standard
- 5.2 Kategori
- 5.3 Tiltaksliste

6. BESKRIVELSE AV DELOMRÅDER

- 6.1 Delområde 1 Byrom nord
- 6.2 Delområde 2 Fornebuveien
- 6.3 Delområde 3 Torget
- 6.4 Delområde 4 Aksen
- 6.5 Delområde 5 Del av Stasjonsparken
- 6.6 Delområde 6 Oksnøyveien
- 6.7 Delområde 7 Parken
- 6.8 Delområde 8 Magnus Poulssons vei sør
- 6.9 Delområde 9 Magnus Poulssons vei gatetun
- 6.10 Delområde 10 Magnus Poulssons vei nord
- 6.11 Delområde 11 Gangforbindelse nord

7. GJENNOMFØRING

- 7.1 Prinsipp for kostnadsdeling
- 7.2 Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak
- 7.3 Avhengigheter og usikkerheter
- 7.4 Faser for offentlige rom og infrastruktur

REFERANSELISTE OG VEDLEGG



INNLEDNING

1. INNLEDNING

1.1 HVA ER VPOR OG HVORDAN SKAL DEN ANVENDES?

Hensikten med VPOR Oksenøyveien nord er å gi et felles grunnlag for å utvikle området i tråd med vedtatte overordnede planer og vedtak. Gjennom en arbeidsprosess som har involvert Bærum kommune, private utbyggere, Viken Fylkeskommune, Fornebubanen og Statens Vegvesen, er det utarbeidet en overordnet prinsipplan for de offentlige rommene i planområdet, samt en tiltaksplan med kostnadskalkyle. Det er også gjennomført en

usikkerhetsanalyse. Målet med VPOR er å sikre kvaliteter i de offentlige tilgjengelige rommene, med gode overganger til private arealer, samt å legge noen felles og forutsigbare rammer for de videre planprosessene i området. Etablering og oppgradering av offentlige rom sikres i rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplaner. VPOR er grunnlaget for utarbeidelse av utbyggingsavtaler.

Luftbilde av prosjektområde (Bingmaps)



1.2 KOORDINERINGSPROSESS

Oppstart av VPOR arbeidet var oktober 2019. I lys av stram fremdrift for de private planinitiativ som hadde avtale om banebidrag, avtalte Bærum kommune at VPOR Oksenøyveien skulle igangsettes. Teleplan Eiendom har vært kontraktspart for VPOR, og ledet arbeidet sammen med Bærum kommune Byprosjekter.

Med bakgrunn i stram fremdrift for enkelte av detaljreguleringsplanene har derfor VPOR arbeidet krevd omfattende koordinering mellom ulike parter, der VPOR- teamet har vært initiativtaker for å holde prosessen i gang. Målet med denne prosessen har vært ønske om forankring av løsninger mot utbyggerne.

Tidlig i prosessen ble det avholdt et oppstartsmøte (29.10.2019) med alle grunneiere og offentlige aktører som hadde tilgrensende planer. Det ble etablert en styringsgruppe og en koordineringsgruppe. Styringsgruppen, ledet av Bærum kommune, hadde som mål å forankre hovedtrekk i planen med grunneierne. Koordineringsgruppen, også denne ledet av Bærum kommune, skulle fungere som fora for mulighet for dialog mellom grunneierrepresentanter, fagetater i Bærum kommune, VPKL- teamet og VPOR- teamet.

VPOR arbeid utføres gjerne tidlig i prosessen med planlegging av større transformasjonssområder. For Oksenøyveien nord forelå det allerede et vedtatt planprogram som har gitt føringer for VPOR i form av visjon for planområdet. [3] Se nærmere omtale av dette under kapittel 2.

Kombinasjonen av fastsatte rammer i planprogrammet, men med justerte forutsetninger underveis, har medført at dette VPOR arbeidet har hatt behov for tett dialog med aktører innenfor planområdet. Gjennom hele arbeidet har det vært avholdt en rekke særmøter og

arbeidsmøter med kommunen, med grunneiere i området, samt offentlige aktører som har prosjekter som grenser til/påvirker planen. På grunn av smittevernhensyn grunnet Covid-19, har samtlige av disse møtene vært avholdt på digital plattform (Teams-møter).

Målet med disse møtene har vært å få innblikk i grunneierens utviklingsplaner for den aktuelle eiendommen, og for de offentlige aktørenes tilgrensende planer. Effekten av koordineringen har vært kartlegging av konfliktpunkter, samt gjensidig tilpasning mellom planer der dette har vært hensiktsmessig og innenfor mulighetssrommet til de gitte planene. En annen effekt av denne prosessen har vært å avdekke avhengigheter mellom planer, og ikke minst få bedre forståelse for utbyggingsstrategi innenfor området.

STYRINGSGRUPPE VPOR

Leder Styringsmøter Johan Steffensen / Anne B.Fagerheim Bærum kommune	Grunneier representat Jørn Longem Teleplan Eiendom AS	Grunneier representat Kari Starnes HBK Holding AS/ Fornebu Næringselendom	Grunneier representat Kjell Roar Kaasa Læringsverksted	Grunneier representat Hege Marie Klev Lysaker Nova Holding
Grunneier representat Kristoffer Myhre Fornebu eiendom Invest	Grunneier representat Bærum kommune Gnr./Bnr. 41/725 Gnr./Bnr. 41/625	Grunneier representat Lars Winfeldt Arcanum Eiendom AS	Grunneier representat Carl & Trine Welhaven Magnus Poulssons	Grunneier representat Øystein von Krogh Daimyo Eiendomsdrift
	Grunneier representat Geir Jonsrud Gnr./Bnr. 41/567	Prosjektleder VPOR Anne B. Fagerheim Bærum kommune	Grunneier representat Statsbygg (Viken Fylkeskommune) Gnr./Bnr. 41/80	Grunneier representat Magne Ridderholt Anton B Nilsen

KOORDINERINGSGRUPPE

Kontraktspart VPOR Jørn Longem Teleplan Eiendom AS	Prosjektleder VPOR Johan Steffensen/ Anne B. Fagerheim Bærum kommune	Oppdragsleder VPOR Ellinor Aas Bjørbekk & Lindheim	Prosjektleder VPKL Rune Berge Bærum kommune	Fagetater Bærum kommune, ved
Representant grunneier Kjell Roar Kaasa	Regulering Kristin Siem Utne, Anette Rudshaug m.fl. Bærum kommune	Ass. oppdragsleder VPOR Sylvia P. Samuelsen Norconsult AS	Oppdragsleder VPKL Håkon Reksten Norconsult AS	Fagressurs NO/B&L ved behov

SAMHANDLING/SÆRMØTER

Berørte grunneier med og uten pågående private initiativ	Pågående offentlig reguleringsplaner (Statensvegvesen E18, Vestkorridoren parsell 1, og Oslo kommune ved Fornebubanen)	Fagetater Bærum kommune	VPKL prosjektteam
--	--	-------------------------	-------------------

1.3 OVERORDNEDE PLANER OG EIENDOMSFORHOLD

VPOR Oksenøyveien nord baserer seg på en rekke nasjonale og kommunale føringer, og er forankret i overordnede planer. For nærmere omtale av disse, samt omtale av gjeldende regulering henvises til vedtatt planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen) [3].

Det vises til det samme planprogrammet for utdypende kontekst, tidligere utredninger som har betydning for planområdet, samt krav om KU med definerte tema, og mer inngående beskrivelse av eiendomsforhold i planområdet. Alle grunneiere er representert gjennom styringsgruppen. Oversikt over denne er beskrevet under delkapittel 1.2.



Planområdet sett fra Oksenøyveien. Siktlinjer mot kollen kan gi økt opplevelse og kvalitet i romforløpet gjennom området

1.4 VEILEDENDE PLAN FOR KABLER OG LEDNINGER (VPKL)

Parallelt med arbeidet med VPOR utarbeides det også en veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) innenfor samme område. Dette arbeidet utføres av Bærum kommune Byprosjekter, med Norconsult som rådgivende konsulenter. Hensikten med å utarbeide VPKL parallelt med VPOR er å få oversikt over hele kostnadsbildet. Planene er gjensidig avhengig av hverandre, og det er derfor lagt opp til en meget tett dialog mellom prosjektene. Data-grunnlag har vært delt underveis mellom prosjektene, og det er utarbeidet prinsippsnitt som skal sikre koordinering av tiltak over og under bakken.



Teknisk infrastruktur i bakken

1.5 PÅGÅENDE PLANPROSESSER

Formelt igangsattte private planinitiativ innen området:

- Fornebuveien 35 mfl., status: oppstartmøte avholdt 07.05.2021
- Magnus Poulssons vei 7 mfl., status: komplett planforslag mottatt
- Fornebuveien 38-40, søknad om omregulering
- Fornebuveien 42- 48, søknad om omregulering
- Oksenøyveien 3, plan avvist på oppstartmøte

For alle disse planene er det Bærum kommune som er planmyndighet. Private planer for øvrige innenfor området er ikke igangsatt. En av utbyggerne; Teleplan Eiendom, har også forpliktet seg til avtale om banebidrag i forbindelse med fremføring av Fornebubanen. Dette medfører avhengigheter knyttet til fremdrift av disse reguleringsplanene.

I løpet av prosessen er planinitiativ for Teleplanbyen delt i to planer; øst og vest. Dette har årsak i avhengigheter knyttet til etablering av nytt lokk over Snarøyveien. Som del av Teleplanbyen, fremmes det også teknisk detaljplan for nytt lokk over Snarøyveien.

- Teknisk detaljplan nytt lokk over Snarøyveien (Teleplanlokket). Plan fremmes av Teleplan Eiendom. Planmyndighet Viken Fylkeskommune.

I tillegg til private planinitiativ er det pågående offentlige planer som påvirker VPOR.

Pågående offentlige planer:

- Fornebubanen, Delområde Fornebuporten. Planeier: Oslo kommune Fornebubanen
- E18 Vestkorridoren, parsell 1, deriblant Vestre lenke og ny sykkelekspressvei. Anlegget er under bygging. Planeier: Statens vegvesen

Gjennom VPOR arbeidet er det avdekket både utfordringer og muligheter knyttet til de ulike planinitiativene innenfor området. Dette er beskrevet nærmere beskrevet i kap. 6 der VPOR konkretiserer prinsipper for de ulike delområdene.

GNR./BNR	Eier
41/57 41/99 41/183 41/623 41/843 41/844 41/845 41/148 41/182	Teleplan Eiendom/ Jørn Longem
41/58	Lysaker Idrettsbarnehage 1 As, Læringsverksted v/Kjell Roar Kaasa
41/161 41/218	Arcanum v/Lars Winfeldt
41/567	Geir Jonsrud
41/615 41/976	HBK Holding AS/Fornebu Næringseiendom ANS
41/80	Står i kartet at dette eies av Statsbygg, men gjennom prosess har vi holdt oss til Viken Fylkeskommune for denne eiendommen
41/637 41/621	Anton Eiendom AS (Fornebuveien 42-48)
41/68	Daimyo Eiendomsdrift AS v/Øystein von Krogh (Fornebuveien 38-40)
41/625	Fornebuveien AS (Fornebuveien 50) v/Stian Toftedal
41/725 41/629 41/371 41/372 41/844 300/2371 41/725 41/170 41/131 300/1182	Bærum kommune
202/2	Statens vegvesen
41/947	Carl Christian og Trine Welhaven
41/712	Lysaker Nova AS



VPOR plangrense med GNRBNR



PLANPROGRAMMET

2. PLANPROGRAMMET

2.1 VISJON

Vedtatt planprogram for Teleplanbyen [3] ble fastsatt av planutvalget den 19.09.2019, og legges til grunn for arbeidet. Området inngår også i VPOR Lysakerbyen [2], vedtatt av Bærum kommunestyre 6. februar 2019, og av Oslo bystyre 19. juni 2019.

Formålet med planarbeidet er omtalt i planprogrammet. Planarbeidet skal sikre en bymessig utvikling i området med høy tetthet og urbane kvaliteter, samt å legge til rette for at det i neste fase kan fremmes flere detaljreguleringsplaner som viderefører visjonene om en bymessig utvikling.

Planen i planprogrammet skal sikre:

- en arealeffektiv utvikling i banekorridorens nedslagsfelt
- en transformasjon fra næring tilblandet arealbruk med bolig, arbeidsplasser og publikumsrettede funksjoner (som blandet handel, tjenesteyting og bevertning)
- sammenheng i bebyggelse- og ferdselsstrukturen, samt etablering av ny urban akse, som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu med prioritering for gående
- konsentrasjon av varehandel, service- og kulturtilbud langs den urbane aksene
- bebyggelse som tydelig avgrenser byrommet og ivaretar byrommets funksjon som møteplass, oppholdssted og forbindelse
- bebyggelse som støyskjerm mot hovedveisystemet
- ivaretagelse av de tre bevaringsverdige villaene i området

Utgangspunkt for planavgrensningen er krav om felles planlegging i kommuneplanens arealdel. Planområdet omfatter hovedsakelig området mellom Oksenøyveien, Fornebuveien, Arnstein Arnebergs vei og E18. Det innebærer overbygning og utvidelse av lokalet over Snarøyveien.

Planprogrammet omtaler overordnede føringer og planer, samt beskriver gjeldende regulering. Videre beskriver planprogrammet området

samt visjoner og føringer for det videre planarbeidet. Dette omtales grundig i planprogrammet, og gjentas derfor ikke i VPOR.

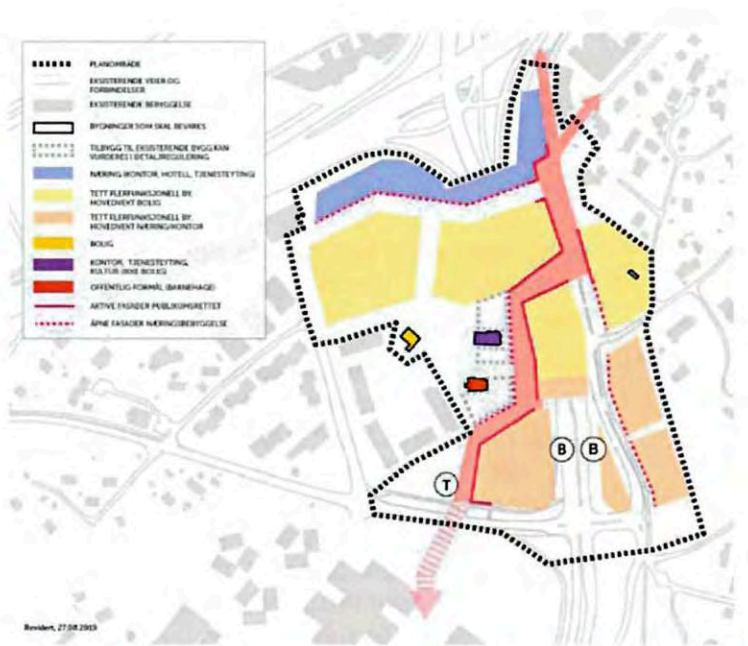
Visjonen beskrevet i planprogrammet omhandler å skape en attraktiv, urban og miljøvennlig bydel med unike kvaliteter og egen identitet. Begrepet «5-minutters byen» peker på at alle de viktigste gjøremålene i hverdagen skal kunne utføres til fots. Utviklingen legger vekt på å gi fotgjengere prioritet, og fremme bane og sykkel som det viktigste transportmiddelet. Området pekes ut som et viktig bindeledd for en urban bystruktur mellom Lysaker og Fornebu, og støtter dermed opp om VPOR Lysakerbyen.

2.2 PLANGREP

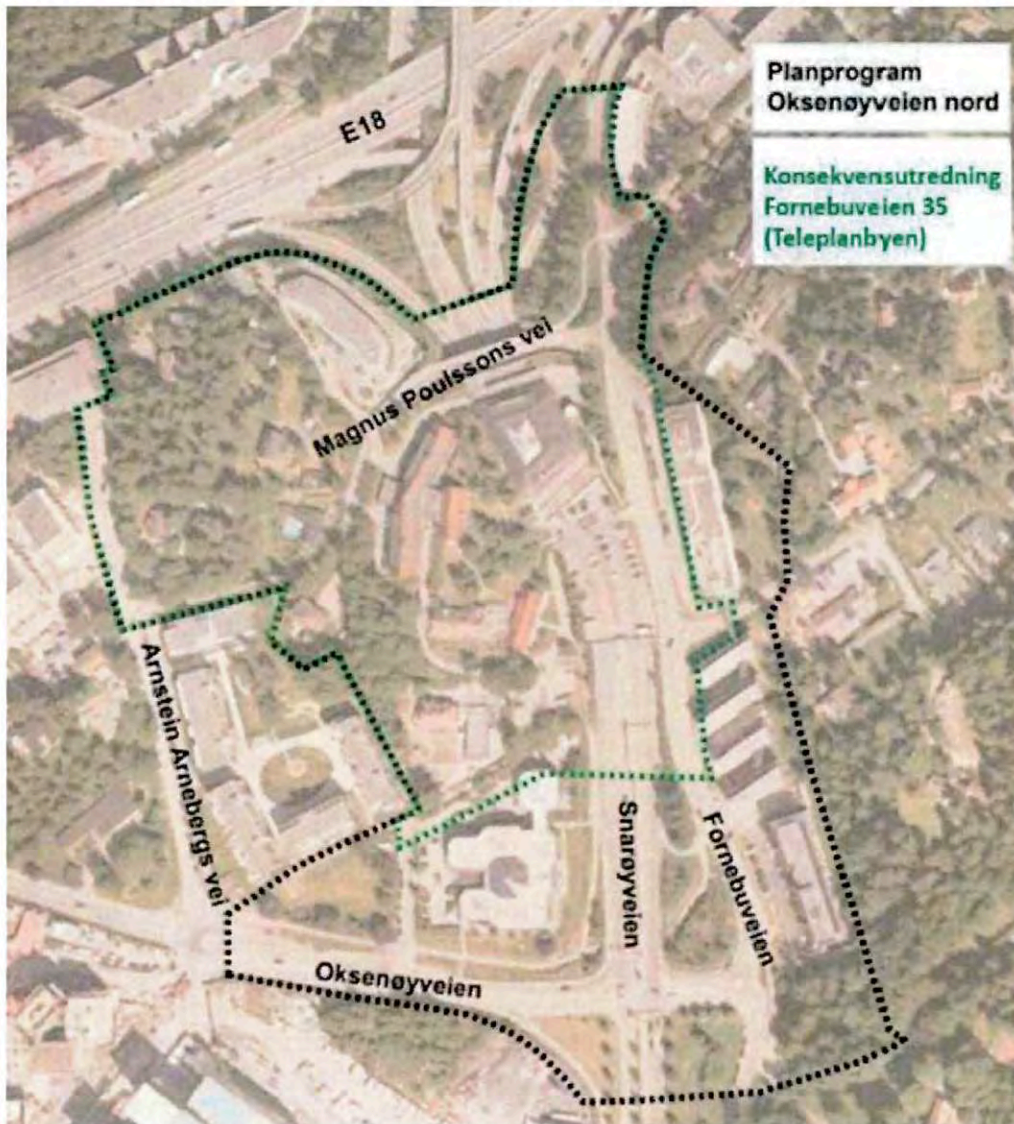
Planprogrammet definerer også plangrep for Oksenøyveien nord med utgangspunkt i 5 hovedelementer i planen som definerer plangrepet:

- Utbygging av Fornebubanen med stasjonsoppgang Fornebuporten
- En urban akse gjennom området
- Et sammenhengende bygatenett og en urban utbyggingsstruktur (kvartalsstruktur)
- Parken med den bevaringsverdige bebyggelsen
- Støyskjermende bebyggelse mot E18 og Snarøyveien som forutsetning for boliger i området

Illustrasjoner fra planprogrammet under viser plangrepet mht. gater og byrom og grønnstruktur. Plananalysen avdekket en del utfordringer knyttet til gjennomførbarhet av bl.a. gjennomgående bygater opp mot hensyn til grønnstruktur og områdets topografi. Dette omtales nærmere under kapittel 3 Plan- og landskapsanalyse.



Illustrasjon fra planprogrammet for tema arealbruk. Illustrasjonen viser bl.a. aktive fasader publikumsrettet langs den urbane akse, samt åpne fasader næringsbebyggelse i akse, langs Fornebuveien og Magnus Poulssons vei



Planavgrensning for Oksenøyveien nord (sort) og planavgrensning detaljplan Fornebuveien 35 (grønn). Illustrasjon er hentet fra planprogrammet



PLAN- OG LANDSKAPS-
ANALYSE

3. PLAN- OG LANDSKAPSANALYSE

3.1 VEDTATT PLANPROGRAM

Med bakgrunn i planprogrammet og de private planinitiativ som er kommet lengst i planprosessen er det utført en plananalyse. Denne metoden er valgt ut fra ønske om å kvalitetsikre løsninger og gjennomførbarhet i de private planinitiativene opp mot vedtatte planprogram. Det er identifisert noen funn gjennom plananalysen. Funnene er et resultat av befaringer, egne faglige vurderinger samt gjennom møter med grunneiere, kommunen og pågående grensesnittprosjekter.

3.2 LANDSKAP OG GRØNTSTRUKTUR

Fornebu var opprinnelig et småkollet landskap med daldrag orientert i sørvest-nordøstlig retning. Store infrastrukturinngrep som flyplass og veiutbygging har forandret dette landskapet vesentlig.

Planområdet fremstår i dag fremdeles som et småkupert høydedrag, men veiutbygging – spesielt Snarøyveien – har også her forandret det opprinnelige landskapet. Snarøyveien skjærer gjennom høydedraget og bryter sammenhengen med Lagåsen. De bevaringsverdige villaene Villa Inabo, Villa Helle og Villa Bjelle ligger på en kolle sentralt i planområdet. Det er regulert to mindre friområder (park) i planområdet. Det ene området er tilknyttet barnehagen, det andre er tilknyttet framtidig T-banestasjon. Grønnstruktur i planområdet for øvrig består av private hager i tilknytning til eneboliger og næringsbebyggelse. De fleste grønne områder er ikke tilgjengelig for allmenheten. Grøntområdet i tilknytning til Oksenøyveien og framtidig T-banestasjon er lite tilrettelagt for aktivitet.

For nærmere beskrivelse av dagens situasjon og stedet vises det til planprogrammet.

Kollen sentralt i området utgjør en del av det opprinnelige terrenget. Sammenhengen med Lagåsen er brutt av Snarøyveien, men kollen som del av et framtidig parkanlegg knyttet til de tre villaene Innabo, Bjelle og Helle har verdi som lokalt forankringspunkt og er et iden-

titetsbærende landskapselement. Styring av bærekraftig overvannshåndtering koblet opp mot en sammenhengende grøntstruktur vil gi økt klimarobusthet. En god stedstilpasning kan oppnås ved gode koblinger mellom nye urbane møteplasser og parken med de bevaringsverdige villaene. Dette vil bidra til å forsterke visjonen fra planprogrammet.

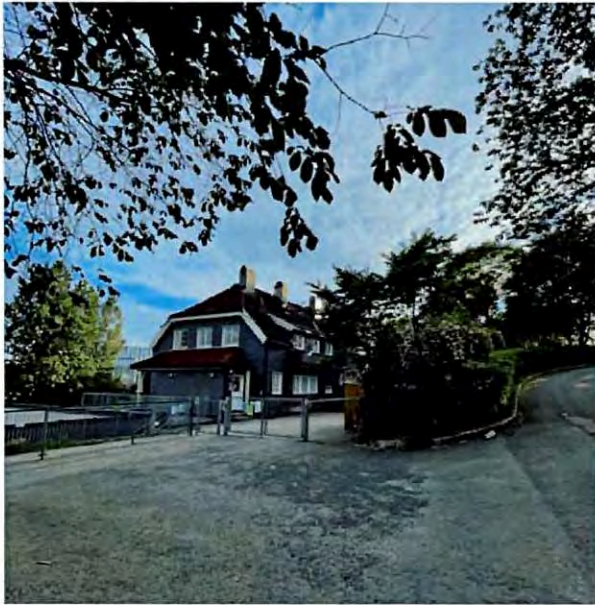
3.3 GRØNN MOBILITET OG STEDETS TOPOGRAFI

Grønn mobilitet er en forutsetning og et prinsipp for plangrepet. Nye målpunkt skapes innenfor området og krever et finmasket nettverk for gående. Planen må inneholde tiltak som fremmer gange, sykkel og kollektivtrafikk, og som reduserer bilbruk for å bygge opp under nullvekstmålet. God balansert trafikkflyt og der spesielt fotgjengere gis prioritet, er med på å sikre at området blir et attraktivt sted.

Områdets krevende topografi kan være utfordrende i forhold til å etablere kvartalsstruktur og gjennomgående bygater. Ønske om urbanitet og høy utbyggingstetthet kan gi målkonflikter med ønske om kvalitet i uterom og bevaring av de landskapskvaliteter som gir området særpreget og identitet.

Nytt lokk over Snarøyveien er en betingelse for utvikling av store deler av området, og også en forutsetning for hele plangrepet. Arealbegrensninger i Fornebuveien medfører at nytt lokk til tider kan gi utfordringer knyttet til høyder på Fornebuveien, samt gaterommet langs Fornebuveien, spesielt syd for Lilløyveien.

Gate- og kvartalsstrukturen vist i planprogrammet er gjennom VPOR sjekket ut mot typografi og opp mot hensynet om å bevare kvaliteter som finnes i parken. Gjennomgående gatesstruktur, spesielt for Magnus Poulssons vei mot Arnstein Arnebergsvei, har vært vurdert som lite heldig, både med tanke på stedets topografi, men også sett opp mot ønske om reduksjon i gjennomgangstrafikk.



Magnus Poulssons vei 39, Villa Innabo / Barnehagen



*Deler av kollen med eksisterende trær, bl.a. furu.
Terreng og vegetasjon må behandles med omtanke*



*Fornebuveien 35 / parken ved Villa Bjelle. Det er ønskelig
at deler av anlegget med noen større trær bevares*



*Elementer og materialbruk bør vurderes gjenbrukt
eller videreført også i nye uterom*



Eksisterende kulvert over Snarøyveien



*Terrengforskjellene utnyttes til lek og aktivitet. Barnehagen
benytter også deler av parken som uteområde*

3.4 DEN URBANE AKSEN

Et viktig plangrep for området er «Den urbane akse» der fotgjengere gis høyeste prioritet, med ulik romforløp, aktive fasader og ikke minst nytt målpunkt med oppgang til Fornebuporten stasjon. Arbeidet med VPOR har i midlertidig avdekket noen utfordringer/behov for forsterking av planprogrammets visjon. Området er del av en overordnet bystruktur på Fornebu. Innenfor området er det målpunkter i seg selv, men akse fungerer også som viktig forbindelse for myke trafikanter (primært gående) gjennom området, fra Lysaker til Fornebu. Steds-identitet og siktlinjer er derfor viktig å ta hensyn til innenfor planområdet. Estetisk tiltalende romforløp forsterker urbanitet og byliv, og øker også sosial kontroll og trykghetsfølelsen i det offentlige rom.

Forslag til justering av plangrepet for den urbane akse:

- Kollen er det viktigste landskapselementet og bør trekkes frem, også som viktig del av bærekraftig lokal overvannshåndtering.
- Den urbane akse bør dyrkes med en tosidighet i funksjon og formspråk; en stram urban side mot ny bygningsmasse i øst, og en myk organisk side preget av vegetasjon og parken i vest
- Det bør legges til grunn noe variasjon i fasadeliv langs østre del av den urbane akse, med sprang og terrassering av horisontale oppholdsplasser. Dette kan bidra til å skape rom og gode oppholdssoner som utnytter eksisterende topografi og samtidig hensyntar universell utforming
- Bredde på den urbane akse justeres etter stedlige forhold for å oppnå romlighet i byroms forløp for å gi variasjon i opplevelseskvalitet. Det er viktig at minimumsbredden opprettholdes som planen viser, av hensyn til tekniske føringer under bakken, samt arealbehov knyttet til blant annet oppholdskvaliteter, mobilitet, trafikkavvikling, overvannshåndtering og grøntstruktur
- Stasjonsparken og ny stasjon bør ligge som del av den urbane offentlige rommet i den urbane akse
- Akse må tilgjengeliggjøres med forbindelser underveis i forløpet, gjennom tiliggende utviklingsområder. Det vil aktivere akse som et

levende byrom, og unngå at den blir en toveis transportetappe mellom to målpunkt. De viktigste forbindelsene vises i illustrasjonen i avsnitt 4.2 *Tilgjengelighet for alle*.

Urban akse må ses på som en tydelig forbindelse, men også som en struktur som i seg selv innebærer en rekke definerte målpunkt, bl.a. knyttet til ny næringsutvikling, eksisterende barnehage og oppgang til ny t-banestasjon. Dette vil bidra til å forsterke visjonen fra planprogrammet.



Diagram fra planprogrammet som viser hvordan den urbane akse tilfører en ny logikk til området, med en sekvens av byrom gjennom området



Hovedprinsippene i den urbane aksen med en stram urban side og en organisk, blågrønn side

3.5 UNIVERSELL UTFORMING, ÉN LØSNING SOM FUNGERER FOR ALLE (UU)

Den grunnleggende ideen bak universell utforming er å utforme samfunnet slik at så mange som mulig kan delta aktivt, uavhengig av funksjonsevne. Universell utforming skiller seg fra tilgjengelighet ved at den ikke krever spesielle løsninger for enkeltgrupper, men at hovedløsningen skal være brukbar for alle. Universell utforming (UU) er avgjørende for at flest mulig mennesker skal kunne leve frie og selvstendige liv, uten å være avhengig av spesiell tilrettelegging eller andre mennesker i hverdagen. Samtidig vet vi at god tilrettelegging av tjenester og omgivelser for de av oss med nedsatt funksjonsevne, vil gjøre det enklere for alle å ta seg frem og benytte seg av aktuelle tjenester.

Styresmaktene i Norge jobber med en rekke strategier, planer og tiltak innenfor ulike områder for å fremme yrkesdeltakelse, teknologisk utvikling, nærmiljøutvikling, transportpolitikk og boligpolitikk som tar hensyn til brede brukergrupper. Oppfølging av FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne er sentralt i arbeidet som gjøres i Norge, og tema er også delmål i FNs bærekraftsmål for 2030. Norge har forpliktet seg til å følge opp krav om universell utforming og tilgjengelighet i EU, Europarådet og Nordisk ministerråd.

Områdets krevende topografi kan gi utfordringer knyttet til krav innen universell utforming. Nye hovedstrukturer samt målepunktene innenfor området må ivareta nasjonalt lovverk, nedfelt i Diskrimineringsloven, Plan- og bygningsloven med TEK 17 og internasjonale mål bl.a. FNs bærekraftsmål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn, og i denne sammenheng spesielt delmål 11.2.

Topografien innenfor Oksenøyveien nord er krevende. Spesielt siden plangrepet balanserer ønsket om bevaring av viktige kvaliteter innenfor området, men samtidig etablerer en helt ny og bærende struktur; Den Urbane akse, gjennom området. Topografi må derfor i stor grad integreres i masterdesign for området, slik at området fungerer og oppfattes som inkluderende for alle (universell utformet). Et viktig funn fra plananalysen var behovet for å forsterke en universell utformet forbindelse nord-syd gjennom området. Dette vil forsterke visjonen fra planprogrammet.



11.2)

Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre

<https://www.fn.no/am-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>

3.6 ROBUSTHET I PLANEN

Det er gjennom VPOR arbeidet avdekket en rekke avhengigheter og grensesnitt i planen. Stikkord for å sikre gjennomførbarhet er å øke robusthet i planen. Det er ulike måter å gjøre dette på, under er listet opp noen muligheter

- Forståelse av avhengigheter- Området utvikles over tid, noe som medfører behov for trinnvis utvikling
- God innsikt i kostnader og gjennomførbarhet. Kostnader for infrastruktur må stå i forhold til utbyggingsvolumet
- Nødvendighetsbegrepet, fokus på tiltak som er nødvendig for å gjennomføre plangrepet
- Likebehandlingsprinsippet – alle utbyggere behandles likt gjennom hele prosessen
- Kvalitet i utførelse, også for løsninger av midlertidig karakter

Gjennomføring og tanker om faser i utbyggingen er nærmere beskrevet i kap. 7 .



PRINSIPPER FOR
UTFORMING

4. PRINSIPPER FOR UTFORMING

4.1 DETALJERINGSGRAD

Denne VPOR har en grov detaljeringsgrad. Det er mange forhold som VPOR ikke tar stilling til eller har oversikt over. VPOR Oksenøyveien nord har i stor grad hatt fokus på gjennomførbarhet av plangrepet.

Landskapsplanen viser de offentlige tilgjengelige rommene som skal etableres innenfor planområdet Oksenøyveien nord. Alle gater, torg og parker skal være allment tilgjengelige og ha en offentlig karakter. En rekke av gårdsrommene vil også være offentlig tilgjengelige, men vil utformes med en mer intim og privat karakter. Disse indre gårdsrommene er ikke del av VPOR, men del av de ulike utbyggingsplanene.

Uterommene i VPOR er sortert i ulike kategorier; park, bygate, gate, forbindelse og byrom. De offentlige tilgjengelige rommene vil også ha ulik standard, normal eller høy. Kapittel 6 beskriver de enkelte delområder som er definert i plankartet, og definere uterommens kategori, standard og omfang.

4.2 PRIORITERING AV MYKE TRAFIKANTER

I tråd med planprogrammet, har myke trafikanter, inkludert syklende, prioritert i planområdet. Når fotgjengere og syklist ferdes side om side og i kombinasjon med kryssende bevegelser kan det oppstå konflikter dersom syklistene får for stor fart. Transportsyklistene ønskes derfor prioritert gjennom Fornebuveien eller Oksenøyveien i tråd med overordnede føringer for sykkelhovedveier. I den urbane akse er syklistene velkomne, men det skal sykles på fotgjengerens premisser.

Langs E18 planlegges det anlagt en sykkel-ekspressvei som del av prosjektet Vestkorridoren. Det pågår reguleringsprosesser og dialog med SVV om kobling mot denne sykkel-ekspressveien, bl.a. ses det på muligheter for sykkelforbindelse fra sykkel-ekspressveien til Arnstein Arnebergsvei/ Oksenøyveien nord området. Detaljutforming av slike koblinger må ses på i den enkelte reguleringssak, slik at konsekvenser inkludert den trafikale situasjonen, utredes.

Syklistene vil gjerne sykle så nært opp til målet som mulig. Landskapsplanen viser ikke plassering av sykkelstativer, men det anbefales at stativene fordeles over flere områder, knyttet opp mot torg og andre destinasjonspunkter. I Fornebuveien og Magnus Poulssons vei nord er det avsatt areal i tverrsnittet til møbleringsfelt. Dette arealet kan være egnet til både vegetasjon og møblering, inkl. sykkelstativ. Møbleringsfelt omtales som et eget prinsipp, se punkt 4.4.



VPOR Landskapsplan (1:2000)

-  Eksisterende bebyggelse
-  Ny bebyggelse
-  Sykkelvei

4.3 FORBINDELSER

Den urbane akse er den sentrale strukturen internt i området. Ytterligere gangforbindelser har blitt omforent gjennom prosessen, og tilgjengeligheten er blitt styrket.

Det anbefales i tillegg at det sikres ytterligere tre gangforbindelser i fremtidige planer.

Forbindelse vest: Fra Magnus Paulssons vei mot Arnstein Arnebergs vei er det topografiske utfordringer samt trafikale utfordringer mot Arnstein Arnebergsvei 28 og 30 i dagens situasjon. Løsninger vist i planprogrammet med gjennomgående bygate anbefales ikke. Forbindelse vest bør kun utformes som en gangforbindelse. Det er ikke mulig å oppnå universell tilgjengelighet i denne forbindelsen, da høydeforskjellene er store. I detaljreguleringsplan som pågår i området legges det derfor opp til et trappelanlegg. Grepene vil bedre den trafikale situas-

jonen for Arnstein Arnebergsvei 28 og 30, som påvirkes positivt i forhold til dagens situasjon.

Forbindelse sør: Hensikten er å sikre gangforbindelse til/fra akse til bssholdeplass langs Snarøyveien. Denne kan etableres som snarveid eller trapp eller Oksenøyveien 3 og Snarøyveien, samt en forbindelse gjennom området for å ivareta universell utforming. Plassering og utforming må integreres i planer for utviklingen av Oksenøyveien 3. Dette må avklares gjennom detaljreguleringsplanen for området.

Forbindelse øst: Hensikten er å sikre gangforbindelse fra Nabolagstorgget /Førnebuveien gjennom boligområdet Lagåsen. Etableres som snarvei og må tilpasses utviklingen av eienndommen den går igjennom. Det er usikkert om det er mulig å oppnå universell utforming. Det må avklares gjennom detaljreguleringsplanen.

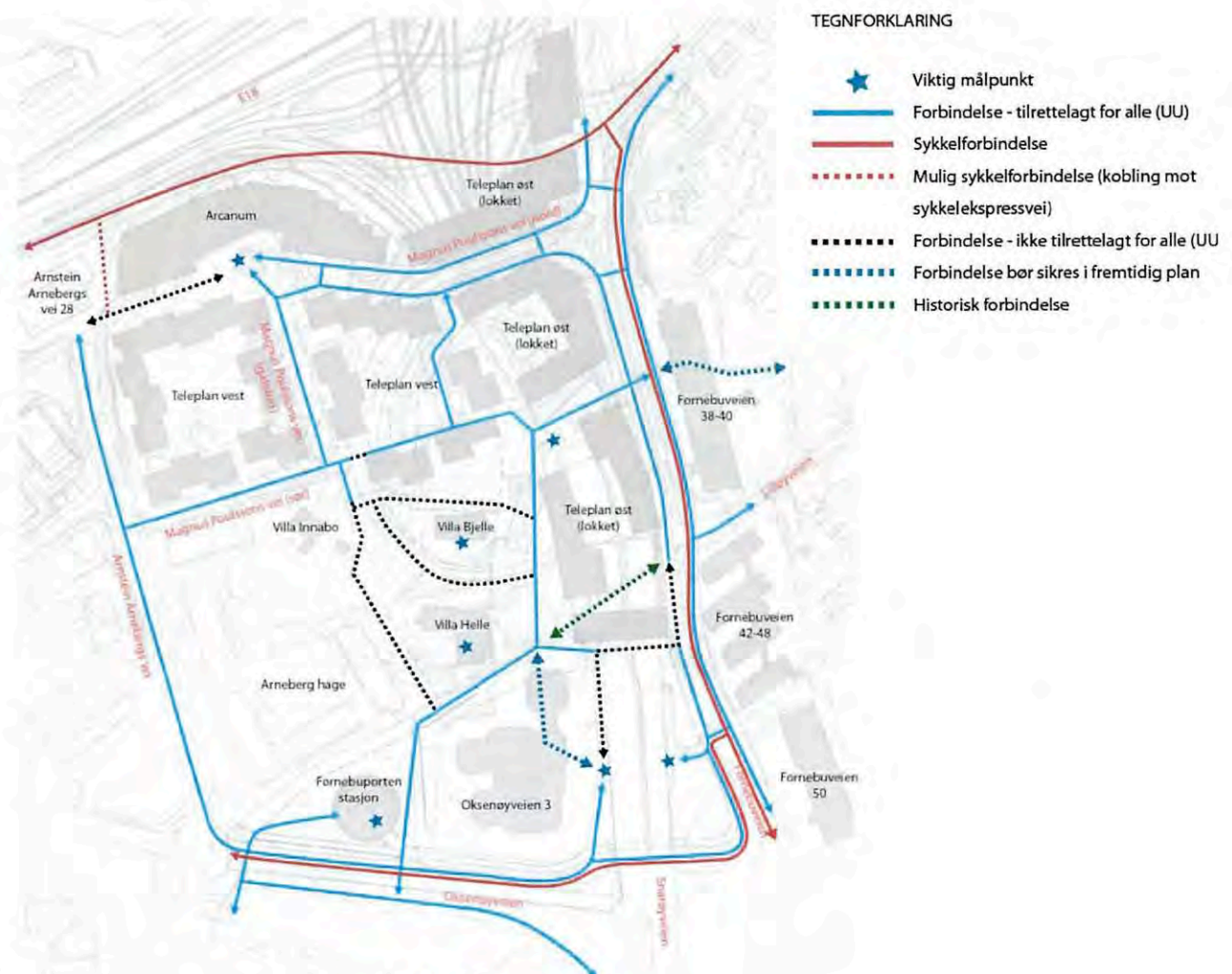


Diagram som viser gang- og sykkelforbindelser

4.4 TRAFIKK OG PARKERING

Det er et viktig prinsipp å begrense unødvendig trafikk inn til området. Diagrammet på neste side viser hovedprinsipp for trafikk og parkering. Eksisterende terrengforhold medfører at intensjonen i planprogrammet med kvartalstruktur og bygater har vært vanskelig å gjennomføre.

Fra Arnstein Arnebergsvei i vest vil det være innkjøring til to nye parkeringskjellere, via delområde 8 Magnus Poulssons vei sør. Fra øst vil det være innkjøring fra Fornebuveien til nye næring- og boligområder, gjennom delområde 10 Magnus Poulssonsvei nord. Dette er nærmere omtalt under kapittel 6. Det planlegges ingen gjennomkjøringsmulighet for privatbil.

Delområde 4 Urban akse vil kun være åpen for varelevering, renovasjon, brann og redning. Delområde 9 Magnus Poulssonsvei gatetun vil kun være åpen for renovasjon, brann og redning.

VARELEVERING

Diagrammet viser også mulige områder for å anlegge plasser for varelevering i Fornebuveien og i Magnus Poulssonsvei nord. Detaljert utforming og plassering må avklares gjennom detaljregulering for disse områdene.

Varelevering til næringsbebyggelse i byrom nord skjer fra Fornebuveien, for å begrense vareleveringstrafikk i Magnus Poulssons gate.

Innenfor planområdet er det i dag omfattende arealer med flateparkering. Parkering vil i fremtidig situasjon løses i parkeringsanlegg integrert i ny bebyggelse. Kantsteinsparkering i gater kan være mulig der det i VPOR er vist områder med møbleringssoner. Omfang av dette samt detaljert utforming må ses nærmere på i de enkelte detaljreguleringsplaner.

Fornebuveien med nytt gateprofil vil påvirke Fornebuveien 38-40 og 42-48. Spesielt sør for Lilløyveikrysset er tverrprofilen trangt mot eiendom 42-48. For denne eiendommen skal dagens bygningskropp bestå, og nytt lokk over Snarøyveien (Teleplanlokket) medfører at det ikke er plass til møbleringssone i denne delen av Fornebuveien. For Fornebuveien 50 vil ikke nytt lokk over Snarøyveien være arealbegrensende med hensyn til et utvidet gateprofil. Adkomst og varelevering for alle disse eiendommene må løses i detaljregulering.

Det er ikke ønskelig med varelevering eller kantsteinsparkering langs Oksenøyveien. VPOR har omtalt delområde 6 Oksenøyveien i kapittel 6. Oksenøyveien som helhet er ikke behandlet i VPOR. Det har vært sett på ulike alternativer for utformingen av Oksenøyveien, det vises til fagnotat not_Trafikknotat for nærmere redgjørelse av disse.

PARKERING BARNEHAGEN

Adkomst til barnehagen er i dag fra Fornebuveien, og det finnes mange parkeringsmuligheter i nærheten. Planprogrammet omtaler ikke hvordan parkering for barnehagen skal løses innenfor plangrepet, heller ikke om det skal etableres en egen drop-off mulighet for henting/levering av barn med bil. Dette har vært et tema i VPOR arbeidet, men det er ikke landet på en konkret løsning for dette. Frem til nytt lokk over Snarøyveien bygges vil dagens adkomst og parkeringssituasjon for barnehagen opprettholdes.

Når nytt lokk bygges må også løsningsalternativer for parkering for barnehagen løses innenfor reguleringsplan for Teleplan øst. Prinsippavklaring knyttet til omfang av parkering og i hvilken grad det skal legges til rette for levering/henting av barn med bil må diskuteres med kommunen i videre behandling av denne planen. Det er anbefales at det ikke legges til rette for kjøring i den urbane aksene, heller ikke kantsteinsstopp langs Oksenøyveien.

OKSENØYVEIEN 3

Utvikling og adkomst til eiendommen knyttet til Oksenøyveien 3 må behandles videre i eventuell privat planinitiativ for denne eiendommen. Adkomst til eiendommen må vurderes fra urban akse om ikke det er trafikalt mulig å få til fra Oksenøyveien.

4.4 TRAFIKK OG PARKERING

TEGNFORKLARING

- Kjøreveier
- - - - - Renovasjon / varelevering / brann og redning
- - - - - Brann og redning
- ||||| Mulighet for vareleveringslomme
- ||||| Mulighet for kantparkeringslomme
- P Eksisterende parkeringsanlegg - må ihensyntas
- P1 Nytt parkeringsanlegg som vist i pågående planinitiativ
- P2 Adkomst og varelevering må løses i detaljreguleringen

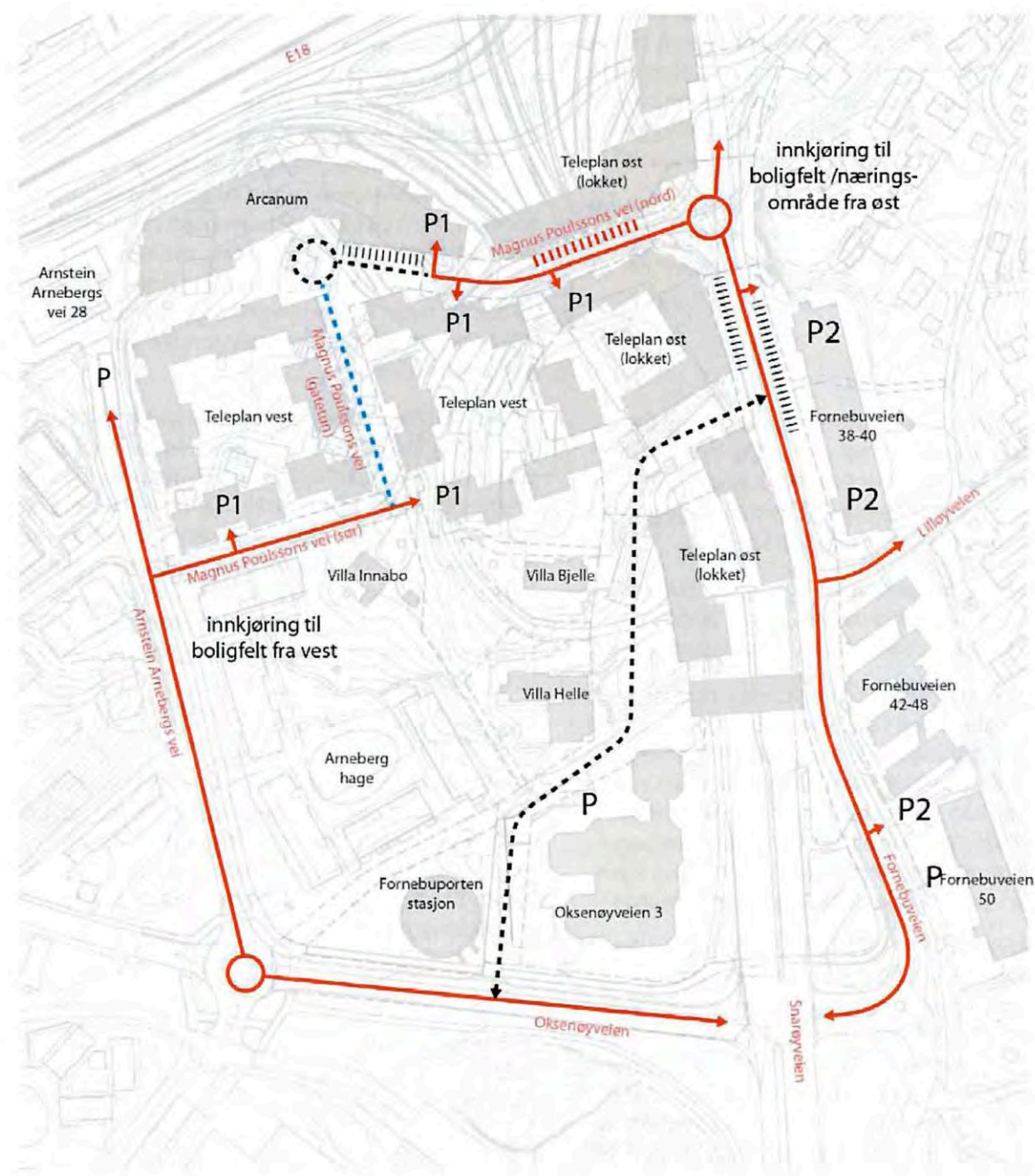


Diagram som viser prinsipp for trafikk og parkering



4.5 KLIMAROBUSTHET OG BLÅGRØNNE STRUKTURER

I tråd med økende grad av ekstrem nedbør og klimatilpasning, må området ivareta bærekraftig overvannshåndtering. Dette er ikke et nytt prinsipp på Fornebu, men en videreføring av et allerede etablert prinsipp. Utbygginger ivareta krav til overvann på egen tomt. For de offentlige tilgjengelige rommene, blir dette ivaretatt gjennom en struktur langs den urbane aksene ned til Trekantparken, og i alle byrom og gater må det søkes etter løsninger som bidrar til å øke klimarobustheten som møter oss i økt frekvens av ekstremnedbør. Et viktig tiltak vil være etablering av bærekraftig overvannshåndteringsområder, i form av bl.a. nedsenkinger i terreng og regnbed. Dette krever at det settes av tilstrekkelige grønne arealer. Det er viktig at regnbedene utformes og beplantes slik at de fremstår som grønne lunger i byrommet, uavhengig av vannmengde.

Grønne områder i sentrumsområder er romskapende, og gir økt mulighet for økt folkehelse, i form av lekeområder og rekreasjon. Grønne områder vil også innebære en generell forskjønnelse med årstidsvariasjoner og innslag av farger. Grønne områder i byområder innebærer også behov for vedlikehold, og i noen tilfeller kan det grønne settes opp mot en effektivitet i arealutnyttelse, kostnader samt flyt i trafikken. En faktor som ofte undervurderes som viktig for byromskvalitet er innslag av levende natur med egenverdi.

Levende natur med egenverdi kan bidra til å:

- Øke robusthet i forhold til overvann/flom – mål er robusthet med tanke på økt klimapå-

virkning. Gode grøntområder bedrer lokalklima, men sparer også samfunnet for kostnader vann kan påføre ved en bedre robusthet mot ekstremvær

- Øke biodiversitet – bynatur øker biodiversitet der biodiversitet utgangspunktet er lav/fraværende. Spesielt større bytrær er viktig for å fremme biodiversitet i by
- Øke menneskelig opplevelse – grønne områder gir bakgrunnsteppe for mange opplevelser, som for eksempel:

Spille fotball eller ha en piknik på en gressflate






Stimulere ulike sanseinntrykk, som igjen har helsegevinst (se, føle, lukte, smake, høre)

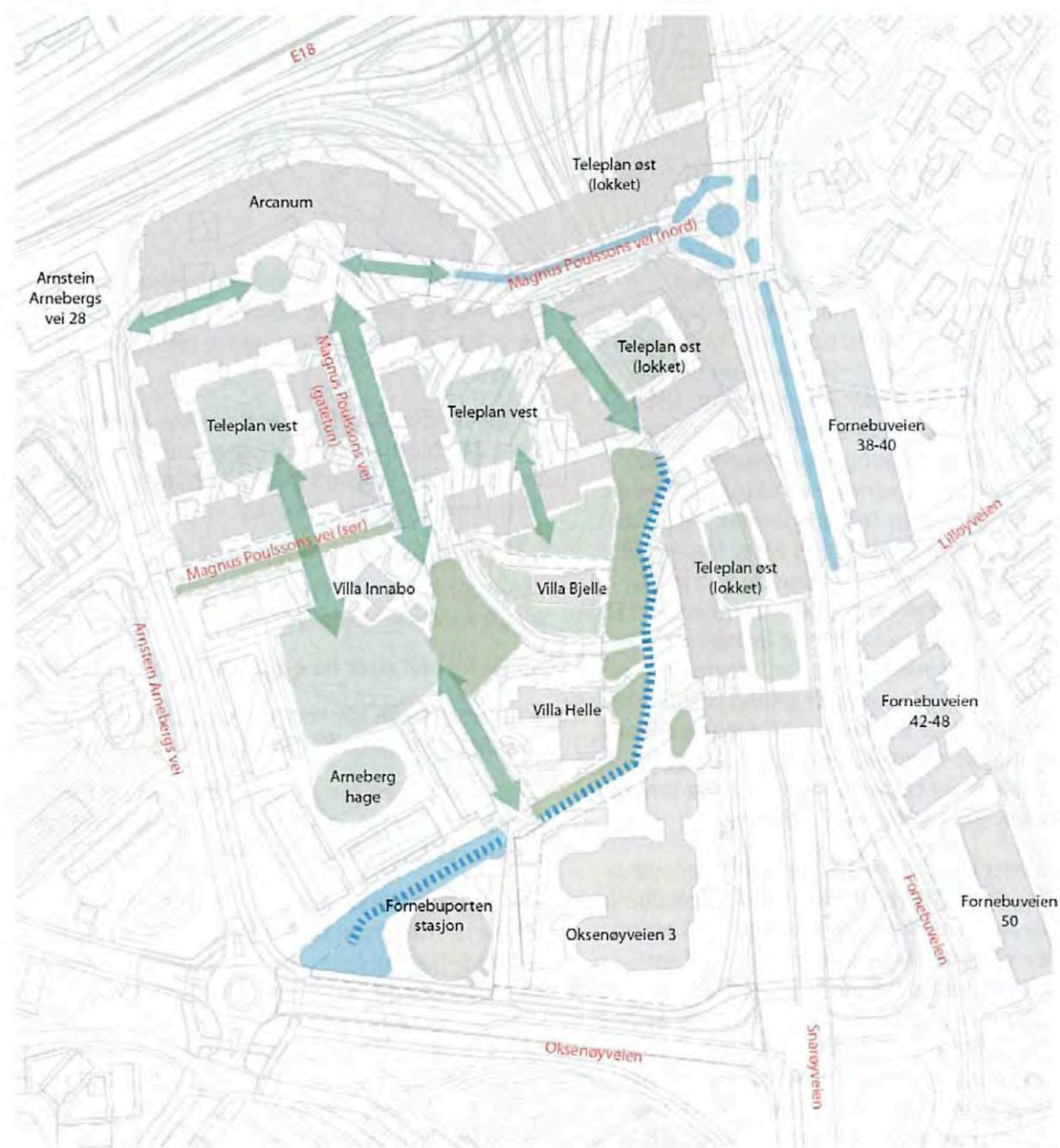
Øke forståelsen for naturens betydning for mennesket (mat, medisin, helse, velvære) og inneha læringseffekt

For Oksenøyveien nord er det viktig å etablere nok grøntarealer knyttet til byrom, forbindelser og gater som vil bidra til å øke klimarobusthet, kvalitet i offentlige tilgjengelig uterom og samt i de interne gårdsrom som vil bidra til økt bokvalitet for området som helhet. Variasjon i sjikt (gress, stauder, busker og trær) bør etterstrebes der det er mulig og i tråd med ønsket utforming og design i byrommene. Større gatetrær i bygater etterstrebes der det er mulig og plass for å gi struktur i det overordnede gatenettet.

4.5 BLÅGRØNNE STRUKTURER

TEGNFORKLARING

-  Viktig blågrønn struktur - overvann
-  Park / lokal overvannshåndtering (LOD)
-  Park-og grøntstruktur
-  Private gårdsrom / hager
-  Grønne forbindelser må sikres



Diagrammet viser de viktigste blågrønne strukturene i området. Mye av den eksisterende grøntstrukturen forsvinner når de nye boligområdene utvikles, pga blant annet utgraving til parkeringsanlegg. Det bør etterstrebes å opparbeide så frodige hageanlegg som mulig, slik at det grønne preget videreføres.



Elementer og materialbruk bør vurderes gjenbrukt eller videreført også i nye uterom



Fornebuveien 35 / parken ved Villa Bjelle. Det er ønskelig at deler av anlegget med noen større trær bevares

4.6 KULTURMILJØ, PARKEN OG BARNEHAGEN

Som det fremgår av planprogrammet skal de tre villaene som er regulert til bevaring, Villa Inabo (barnehage), Villa Helle (enebolig) og villa Bjelle (kontor) være en sentral del av områdeutviklingen. Bygningene ligger i/grenser til en park. Villaene og parken vil også være viktig for videre stedsidentitet i området.

Som det fremgår av planen er det få tiltak som foreslås i selve parken. Dette er fordi området ønskes bevart i størst mulig grad. Av hensyn til eksisterende trær er det derfor ønskelig å endre minst mulig på dagens terreng. Det er likevel behov for en oppgradering av området. Det foreslås en varsom opprusting, der eksisterende gangtrasé ivaretas i størst mulig grad.

Barnehagen benytter parken og skråningen mot vest til lek. Denne bruken foreslås videreført. Lek i skråning gir stor slitasje på terrenget, og det kan være behov for for å gjøre noen gjøre noen tilak som øker funksjonaliteten, og samtidig bevarer eksisterende naturpreg. Det anbefales at en oppgradering av områdene gjøres uten graving, og på en måte som er skånsom for eksisterende trær.

I området finnes det kvaliteter som bør bygges videre på. Parkanlegget i tilknytning til Teleplan og Villa Bjelle innehar mange små terrengtrapper med smågatestein, skiferheller, større trær,

gressplener og beplantede områder. En del av dette vil bli berørt av utviklingsområdet for Teleplan vest, men i videre planarbeid bør man søke etter om det er kvaliteter i området som skal bevares, gjenbrukes eller gjenskapes.

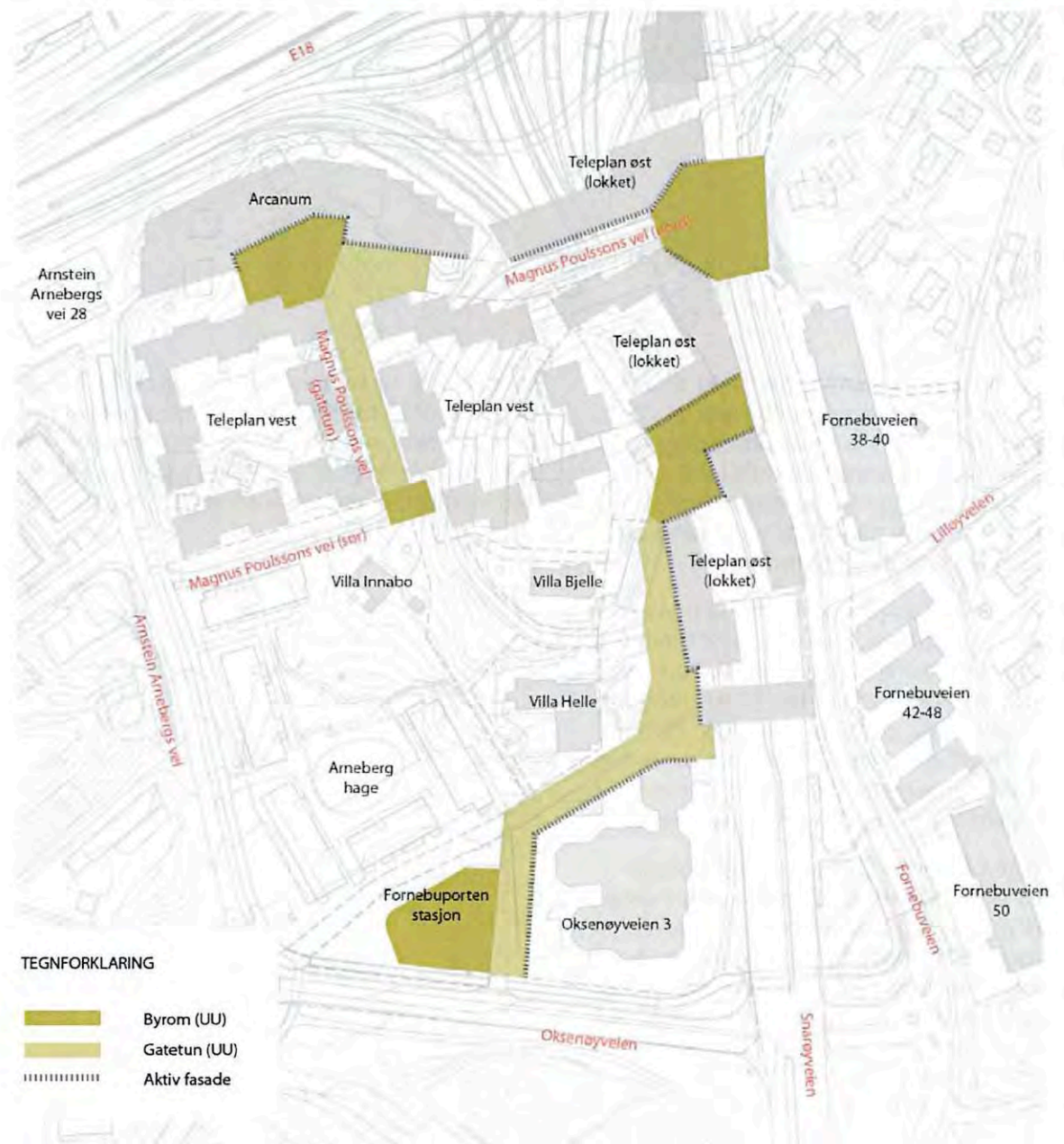


Diagram fra planprogrammet som viser park med bevaringsverdige bygg og miljø.

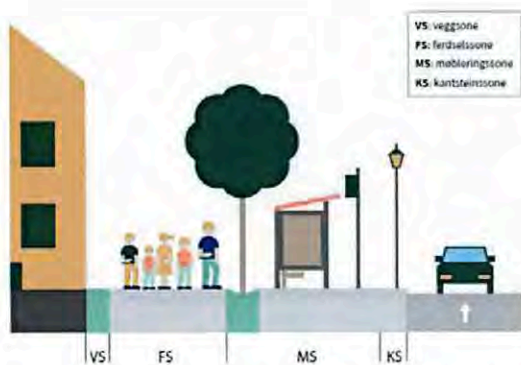
4.7 AKTIVE FASADER I BYROMMENE

Planprogrammet definerer hvor det skal være aktive fasader. Kantsonene inn mot byggene har stor betydning for opplevelsen av det offentlige rommet, og er spesielt viktig i overgangen mellom bygulvet mot aktivitet knyttet til bruk av nærliggende bebyggelse. Gjennom VPOR gis det ikke konkrete designføringer for hvordan de aktive fasadene skal utformes med innganger, inngangstetthet, materialbruk i kantsone og etasjehøyde, men dette må defineres i videre planfaser.

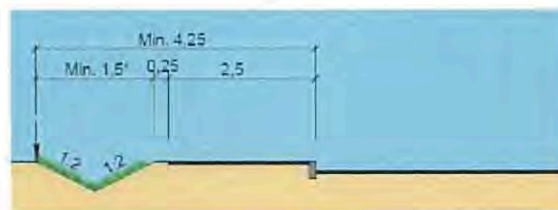
Møbleringssonen er også tenkt benyttet til parkeringsplasser, varelevering og annen gatemøblering. Med møblering forstås sykkelparkering, søppelbøtter, benker osv., samt teknisk infrastruktur som trafikklys og lysmaster. Det er vesentlig at arealene som avsettes til parkering ikke går på bekostning av behovet for overvannshåndtering og gatetrær.



Diagrammet viser utstrekning av byrom og gatetun, samt aktive fasader i utbyggingsområdene



Illustrasjon hentet fra Oslo kommunes gatenormal. Viser prinsipp for fortau, merk spesielt begrepet veggzone



Illustrasjon hentet fra Bærum kommunes veinormal. Viser prinsipp for fortau, merk spesielt areal avsatt til vedlikehold. Planområde ligger innenfor snøsonen 1, som tilsier min. 1,5 m vedlikeholdssone

4.8 MØBLERINGSSONER

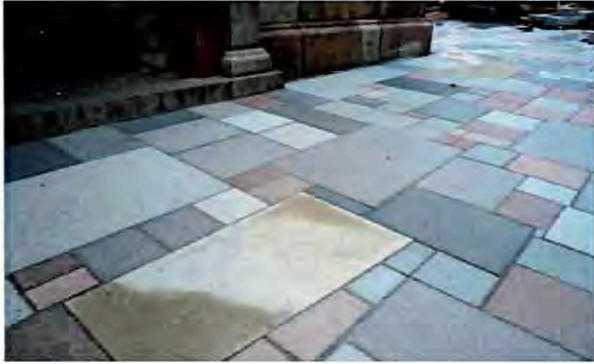
Fornebuveien og Magnus Poulssons vei nord opparbeidet med møbleringszone. Møbleringssonen sikrer areal bl.a. til å etablere gatetrær og bærekraftig overvannshåndtering. I sonen for trær må det ikke være konflikter med underliggende infrastruktur, og det må etableres gode vekstforhold for å sikre etablering av gatetrær. Sonen må opparbeides med tilpassede kantsteinsdetaljer og løsninger som sikrer infiltrasjon av overvann.

Møbleringssonen er også tenkt benyttet til parkeringsplasser, varelevering og annen gatemøblering. Med møblering forstås sykkelparkering, søppelbøtter, benker osv., samt teknisk infrastruktur som trafikklys og lysmaster. Det er vesentlig at arealene som avsettes til parkering ikke går på bekostning av behovet for overvannshåndtering og gatetrær.

4.9 VEDLIKEHOLDSSONE/VEGGZONE

Bærum kommune sin veinormal tilsier at det skal settes av 1,5 m til vedlikeholdssone i gater. Dette knytter seg til drift og vedlikehold av gatene. Normalen er under revidering, og VPOR har hentet inspirasjon fra Oslo kommune sin nye gatenormal, der begrepet veggzone er innført i gatemiljø. Veggzone er ikke definert med konkret bredde, men må vurderes ut fra behov. I gater beskrevet i VPOR Oksenøyveien nord, er det tatt utgangspunkt i en vedlikeholdssone/veggzone på 1,5 m. Der dette er avvirket, beskrives dette særskilt under delområdet i kapittel 6.

Vedlikeholdssone/veggzone er også viktig for å sikre at alle nye bygg som grenser til planområdet skal ha trinnfri tilgang. Løsninger skal tilpasses lokalsituasjonen, og fremstå som en naturlig del av miljøet. Første etasje gulv skal ikke ligge lavere enn terrengnivå på gateløpet. En gate har alltid lengdefall. En vedlikeholdssone/veggzone på 1,5 m vil sikre at det er mulig med lokal tilpasning i forhold til høyder ved innganger.



Belysning i Nansenparken. Foto Andreas Øverland

4.10 KVALITET FASTE DEKKER

Materialkvaliteter beskrives mer i detalj under kapittel 6 Beskrivelse av delområder. Generelt er det lagt til grunn at høyest kvalitet på dekker legges i delområde 3 Torget og delområde 4 Aksen. Her er det lagt til grunn natursteinsdekker. For byrom for øvrig legges det til grunn dekker av middels kvalitet til høy kvalitet, dvs. at for delområde 1 Byrom nord, 8 Magnus Poulssons vei sør, 9 Magnus Poulssons vei gatetun og 10 Magnus Poulssons vei nord legges det til grunn i VPOR marktegl eller belegningsstein eller heller i områder for fotgjengere (gatetun og fortau). Valg av materialbruk kan med fordel ses i sammenheng med valg av fasadekledning og utvikling av bygningsmassen i tilgrensende områder. Dette må det derfor jobbes med i videre detaljering av områdene. For bygatene Fornebuveien og Oksenøyveien må det legges høy kvalitet i kanter og avgrensninger, da dette er del av overordnet gatenett på Fornebu.

For Fornebu er gjeldende farge RAL 9007 for mast, og RAL 9006 for utligger og armatur.

I detaljreguleringsfasen må det vurderes om det skal utarbeides en helhetlig belysningsplan for hele området, som viser en hierarkisk, funksjonell og effektiv variasjon i belysningen mellom gater, forbindelser, byrom og parker. Som hovedprinsipp bør det legges til grunn at viktige torg og møteplasser fremheves.

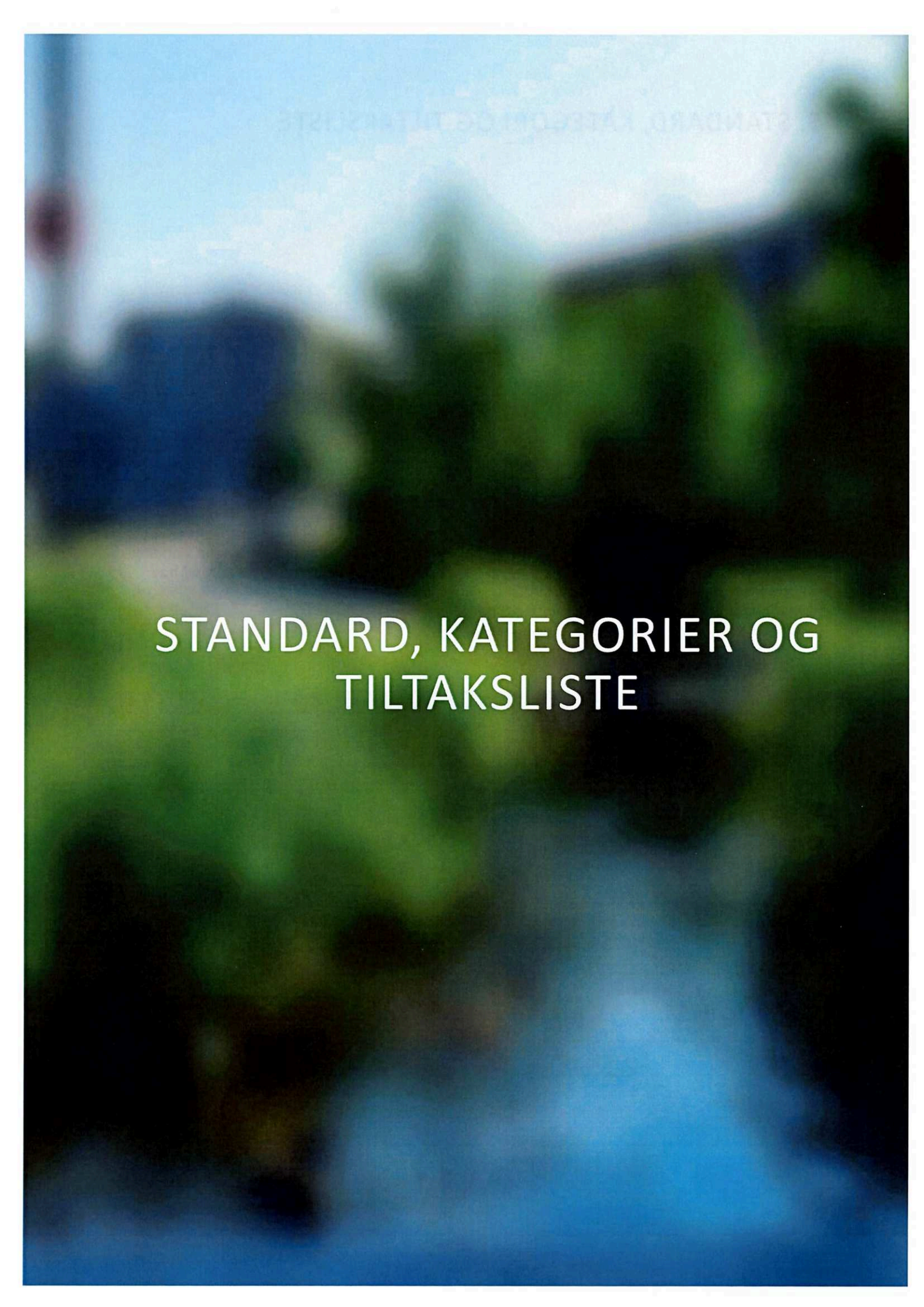
I urbane rom med tett bystruktur og boliger mot det offentlige rom, kan belysning være en utfordring. Det må i videre planarbeid tas hensyn til at belysning ikke må være sjenerende for tilgrensende boligområder.

Planen bør også vise stolpehøyder og forslag til armaturer.

4.11 BELYSNING

Bærum kommune har utarbeidet en veilysnorm (2013) som legger både tekniske og estetiske føringer for utforming av belysningsprinsipp.

«Utendørsbelysningens utforming og karakter skal være med på å gi de aktuelle områder identitet og gode uterom. Det tilstrebes at veilysanlegg i størst mulig grad harmonerer med veiens utforming og omgivelser, og at det velges utstyr med god kvalitet og estetikk. Valg av farge på belysningsutstyret skal tilpasses øvrige utendørsmøbler, og godkjennes av kommunen.



STANDARD, KATEGORIER OG
TILTAKSLISTE

5. STANDARD, KATEGORI OG TILTAKSLISTE

5.1 STANDARD

Området er delt inn i 11 delområder, med to ulike standarder. Blå farge indikerer delområder med normal standard, rosa farge indikerer delområder med høy standard. Tabellen gjengir hva som benyttes av kvaliteter for de ulike standardene.

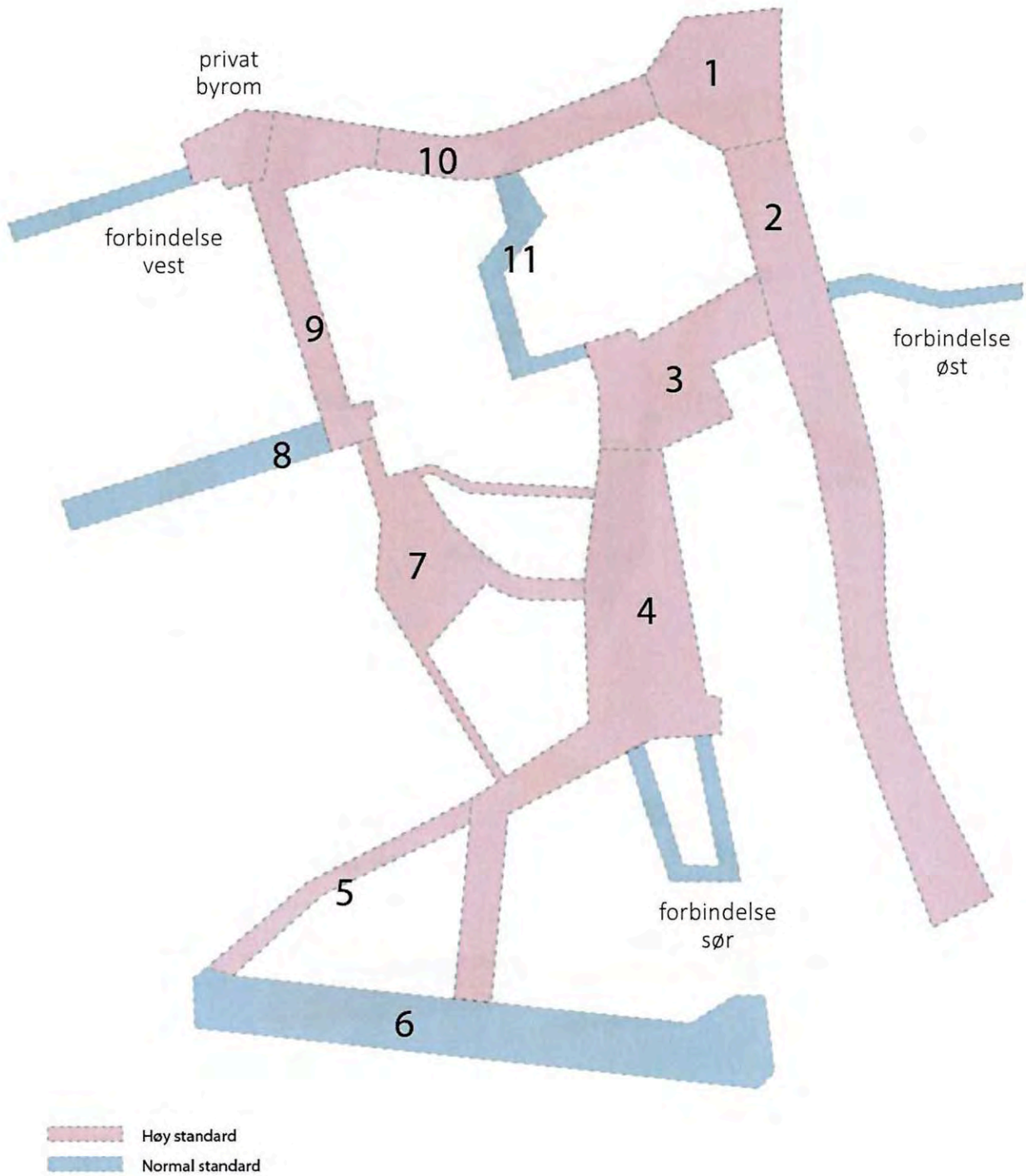
Illustrasjonen viser også forbindelser gjennom private områder som ikke er en del av VPOR, navngitt som *forbindelse vest, forbindelse øst og forbindelse sør*. Disse forbindelsene bør sikres

gjennom private reguleringsplaner, og opparbeides med normal standard. Utforming er prinsipiell, omfang og nøyaktig plassering må bearbeides.

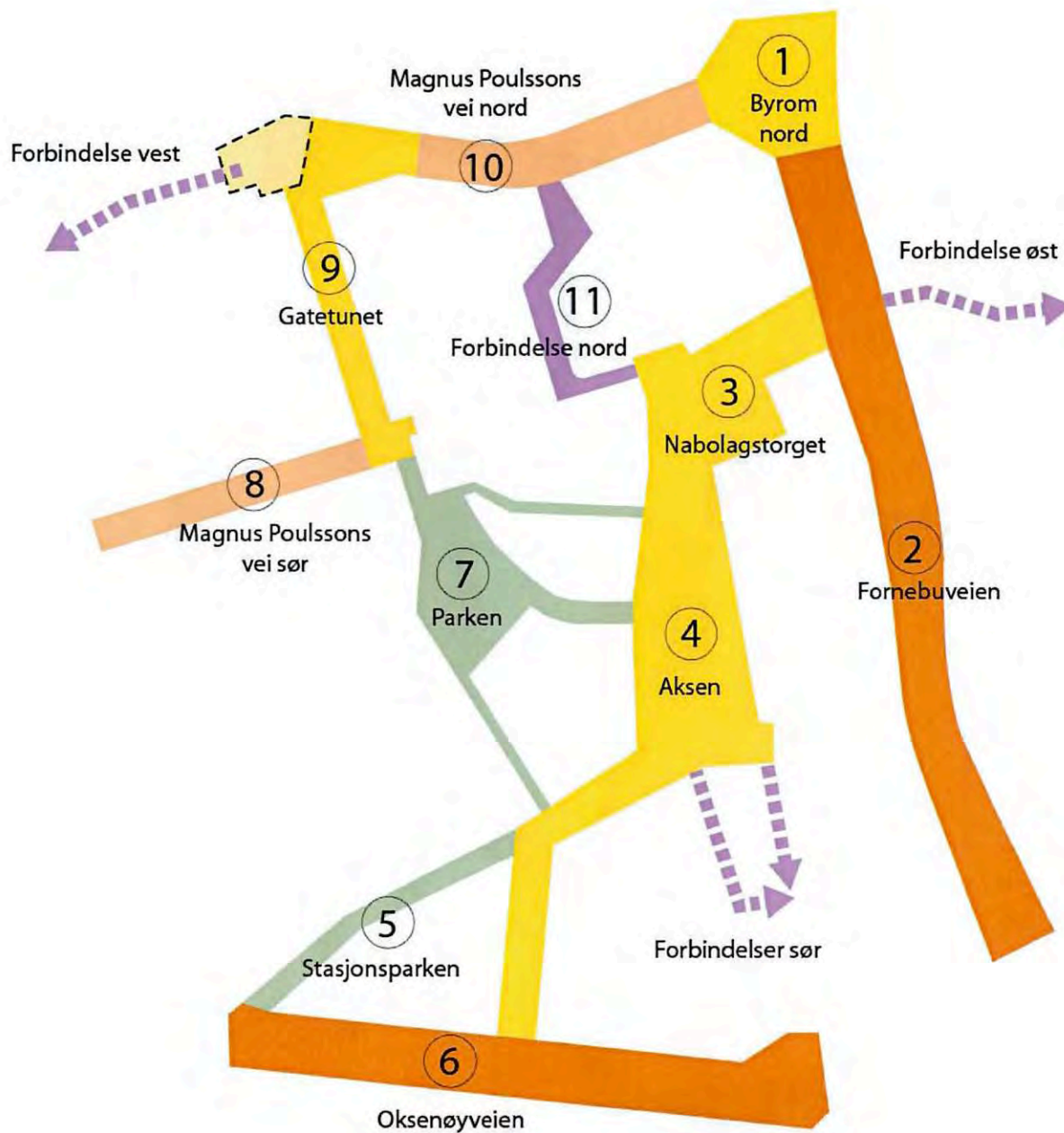
Byrom foran Arcanum, navngitt som *privat byrom*, inngår ikke i VPOR, men det anbefales at dette byrommet opparbeides med høy standard.

KATEGORI	NORMAL	HØY
Gang- og oppholdsareal	asfalt, grus	natursteinsdekke, belegningsstein
Kjøreareal	asfalt	natursteinsdekke, belegningsstein
Sykkelareal (markert)	asfalt	asfalt, rød
Torg og møteplasser	vurderes	spesialdesign, høy kvalitet
Gatevarme gangareal	-	der det er belegningsstein
Kantstein	naturstein, kommunal standard	naturstein, spesialdesign
spesialelementer av granitt (kant, UU-elementer, murer)	normal standard	spesialdesign
Gangfelt	asfalt	naturstein
Vedlikeholdsareal	vegetasjon /grøft, asfalt, grus	naturstein, belegningsstein
Gatetrær	i grøntarealer	i harde dekker, rist av støpejern
Vegetasjonsfelt	gress, busker	busker, stauder, trær
Møbleringssone / varelevering	gress, busker, asfalt	belegningsstein, regnbed, stauder, busker, trær
Møblering	benker, søppelbøtter, sykkelstativ. Normal standard	benker og større sitteelementer, søppelbøtter, sykkelstativ. Spesialdesign eller høy kvalitet på standardsortiment
Belysning	kommunal standard	Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Design
Overvannshåndtering	grøft. Åpen vannrenne vurderes	Åpen vannrenne, regnbed
lek og aktivitetsanlegg	normal standard	spesialdesign, høy kvalitet
Kunst	vurderes	Inngår, spesialdesign

5.1 STANDARD



5.2 KATEGORI



- PARK
- BYGATE
- GATE
- FORBINDELSE
- FORBINDELSE sikres
- BYROM
- BYROM - privat

Figuren viser kategori for de ulike offentlige rommene

5.3 TILTAKSLISTE

KATEGORI	FUNKSJON	DELOMRÅDE	NR	Størrelse	STANDARD	Program	Materialer, dekke	Vegetasjon	
PARK	Kulturmiljøpark - aktivtetspark	Parken	7	2006	m2	Høy	Oppholdsmøblering, belysning, lekeinstallasjoner, vegetasjon	Grus, kantstein	Eksisterende vegetasjon bevares i størst mulig grad
PARK	Kantsone mot bebyggelse med teknisk infrastruktur	Stasjonsparken	5	2833	m2	Høy	Blågrønn struktur. Teknisk infrastruktur under bakken.	-	Regnbed og vegetasjon i terreng mot eiendommer i nord
BYGATE	Hovedgate	Fornebuveien	2	5180	m2	Høy	Kjørebane, sykkelvei, fortau, møbleringsfelt, benker, søppelkasser, sykkelstativ. Varelevering, overvannshåndtering.	Asfalt	Trerække i møbleringsfelt og i fast dekke. Regnbed. Stauder
BYGATE	Hovedgate	Oksenøyveien	6	3896		Normal	Kjørebane, sykkelstige, fortau, midtrabatt	Asfalt	Trær ikke mulig pga infrastruktur
GATE	Bolig	Magnus Poulson vei sør	8	934	m2	Normal	Kjørebane, fortau	Asfalt	Trær i grøntareal / grøft mot sør
GATE	Bolig- og næring	Magnus Poulssons vei nord	10	1421	m2	Høy	Kjørebane, fortau, møbleringssone, vedlikeholdsfelt, benker	Asfalt i kjørebane. Naturstein eller belegningsstein på fortau	Trær og regnbed i møbleringssonen
FORBINDELSE	UU-gangforbindelse nord	Passasje mellom Nabolagstorget og Magnus Poulssons vei	11	730	m2	Normal	gangforbindelse, beplantning, belysning	Asfalt	Vurderes
(ikke kostandsberegnet)	UU-gangforbindelse sør	Gangforbindelse gjennom boligområde til bussholdeplass				Normal	gangforbindelse gjennom boligfelt, trappforbindelse rundt boligfelt, beplantning, belysning	Vurderes	Vurderes
(ikke kostandsberegnet)	UU-gangforbindelse øst	Gangforbindelse gjennom boligområdet fra Fornebuveien til Lagåsen				Normal	gangforbindelse, beplantning, belysning	Vurderes	Vurderes
BYROM	Gågate med begrenset kjøring	Den urbane akse	4	3685	m2	Høy	Gangsone / mobilitetssone, beplantning i den blågrønne åren mot parken + vegetasjonsøy. To større lekeplasser / aktivtetspark i skråningen mot parken + i knekken lenger sør. Sitteamfi i skråningen ved parken. Vareleveringssoner. Oppholdsterrasser med uteservering, sitteplasser og lekeelementer. Kunst	Naturstein / belegningsstein	Det er svært viktig at den blågrønne åren og parken opparbeides som med frodig vegetasjon i flere sjikt og med årstidsvariasjon, for å skape en tydelig kontrast mellom den urbane og den grønne siden av akse.
BYROM	Oppholdstorg med begrenset kjøring	Nabolagstorget	3	1934	m2	Høy	Oppholdssoner, uteservering, granittrinn med sittebenk, lekeplass / fontene / kunst, sittekanter, frodig vegetasjon	Naturstein / belegningsstein	Frodig beplantning, årstidsvariasjoner. Stauder, regnbed. Trær i fast dekke + i vegetasjonsfelt
BYROM	Trafikalt byrom med oppholdskvaliteter	Byrom nord	1	1858	m2	Høy	Brede fortau med benker, sittekanter, beplantning. Grønn sentraløy som blikkfang, med belysning, trær og overvannshåndtering	Naturstein / belegningsstein	Frodig beplantning, årstidsvariasjoner. Stauder, regnbed. Trær i fast dekke + i vegetasjonsfelt
BYROM	Gatetun - sambruksareal	Gatetunet	9	1766	m2	Høy		Naturstein / belegningsstein	Frodig beplantning, årstidsvariasjoner. Stauder, regnbed. Trærkun mulig der det ikke er i konflikt med infrastruktur

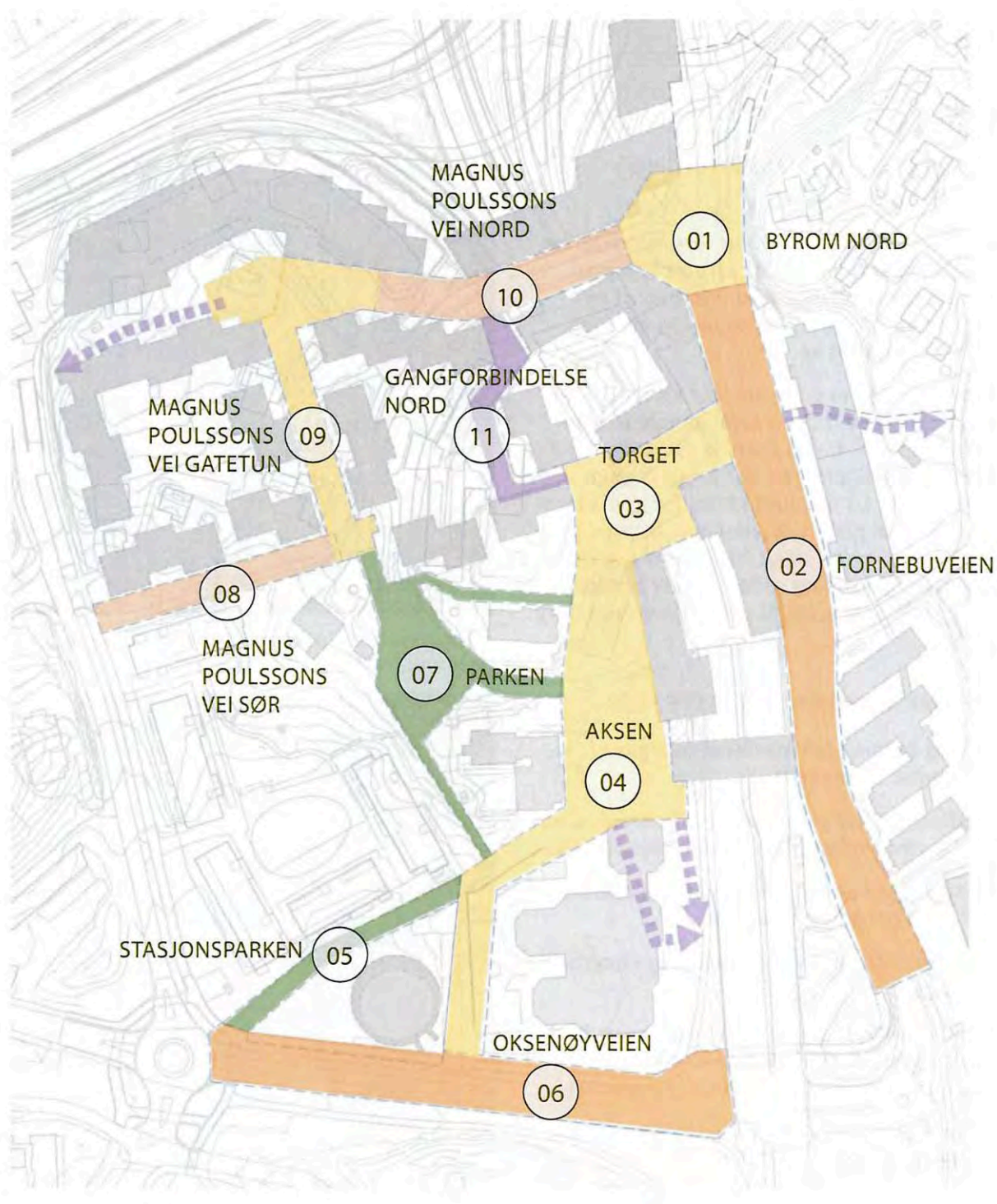


DELOMRÅDER

6. DELOMRÅDER

Området er delt inn i 11 ulike delområder. Figuren viser oversikten over de ulike delområdene. Hvert område er prosjektert på et overordnet nivå, beskrevet og kostnadsberegnet, og det er definert to ulike standarder som danner bakgrunn for kostnadsetimeringen. Hva som legges inn i de ulike standardene de-

fineres nærmere under hvert delområde. Det er viktig å merke seg at områder som ligger innenfor en lavere standardklassifisering, kan ha høy kvalitet innenfor enkelte elementer, men standard settes ut fra en helhetlig vurdering knyttet til kostandestimat for opparbeidelse.

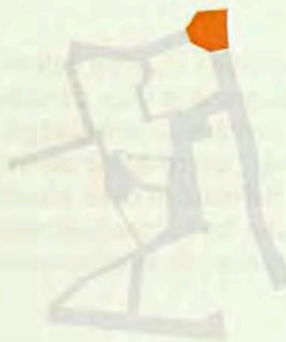


6.1 DELOMRÅDE 1 BYROM NORD

Areal: 1680m²

Standard: Byrom med blandet funksjon, høy standard.

Utstrekning: Delområdet omfatter kryss Fornebuveien/Magnus Poulssons vei nord



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

Byrom nord utformes som et torg/rundkjøring for å gi en snumulighet for varetransporten og begrense unødvendig tungtransport og bilkjøring videre opp Fornebuveien eller inn Magnus Poulssons vei.

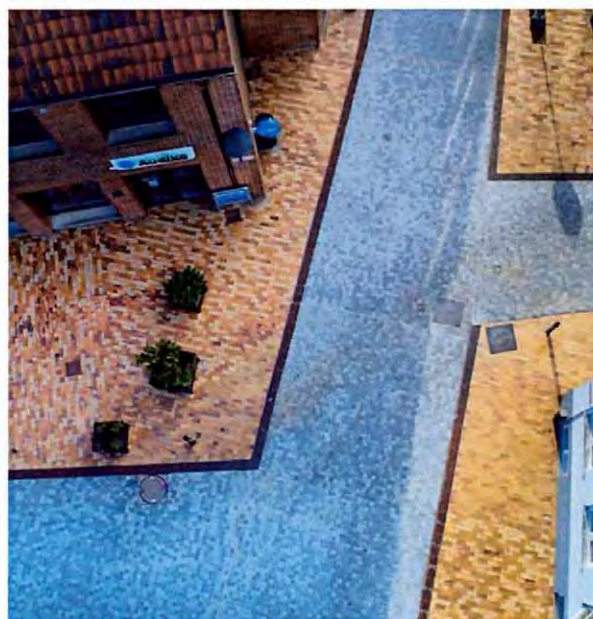
Det må prioriteres gode arealer for de gående på brede fortau, samt gangfelt/ krysningsmuligheter for gående og syklende nord og sør for rundkjøringen. Det er gjort noen innsnevringar på fortauet i nord for imøtekomme ønsket om justert fasadelinje i fremtidig bygg (se plan neste side). Det er viktig at det ved endelig utforming settes av nok bredde til fortau, i tillegg til areal til overvannshåndtering.



Referanseprosjekt i Aabenraa, Danmark. Tegnet av Lead architects, foto Hanns Joosten

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Viktig byrom som markerer overgang/ adkomst til området
- Utforming må gi høy opplevelsesverdi samtidig som trafikale funksjoner opprettholdes
- Fotgjengervennlig med gode oppholdssoner med benker/sitteplasser
- Universell utforming må ivaretas integrert i design
- Prinsippet om aktive første etasjer og fasader legges til grunn for et levende byrom. Inngangspartier bør legges til byrommet
- Aktiviteter i byrommet tilpasses byggenes programmering



GATEGULVET:

- Høy kvalitet i materialbruk og kanter
- Gjennomgående materialbruk fortauser og kjørearealer. Sykkelvei med beleggt iht. kommunens krav/standard
- Belegningsstein/marktegl i dekker, men endelig valg av materialer for gategulvet kan med fordel sees i estetisk sammenheng med fasader i nye omkringliggende bygg
- Gatevarme både på fortau og kjørearealer (under faste dekker med beleggt)
- Veggsoner/vedlikeholdssoner mot bygg for å ivareta tilpasninger ved innganger og for vedlikehold

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Viktig med høyt innslag av grønt i byrommet, i alle tre sjikt (mark- busk- og tresjikt)
- Overvann fra harde flater ledes til regnbed via overvannsrenner integrert i dekker
- Varierende vegetasjonsbelte vil gi rom for at vannet kan vide seg ut til små dammer flere steder. Regnbed dimensjoneres og tilpasses innenfor feltene

MØBLERING OG BELYSNING:

- Møblering skal være av høy kvalitet, spesialdesign vurderes
- Gatebelysning må ivaretas, inkludert ekstra belysning ved fotgjengeroverganger. I videre detaljering bør det sees nærmere på effektbelysning og flerfunksjonelle master om dette kan medføre en økt lesbarhet og opplevelseskvalitet i området

TILPASNING MOT NYTT KRYSS I NORD:

I forbindelse med prosjektet E18 Vestkorridoren planlegger Statens vegvesen ny sykkelspressvei langs E18. Regulert løsning viser ombygging av Fornebukrysset og sykkelspressvei lagt på bro over nytt Fornebukryss og videre planskilt over Fornebuveien. Det er ikke bevilget penger til ombygging av Fornebukrysset, så Statens vegvesen går videre med løsning for sykkel-ekspressveien med kryssing



Landskapsplan 1:1000

av Fornebuveien i plan. Teleplan Eiendom jobber med utvikling av området, og i tråd med vedtatt planprogram innehar bebyggelse på nytt lokk over Snarøyveien også viktig funksjon som støyskjerming. Det er fremdeles bevegelse i planen i dette området. Tilkobling mot nord må tilpasses løsning for sykkelspressvei i en fremtidig situasjon.

6.2 DELOMRÅDE 2 FORNEBUVEIEN

Areal: 5200m²

Standard: høy standard

Utstrekning: Delområdet omfatter Fornebuveien fra kryss Magnus Poulssons vei nord og 260 m sør for kryss Lilløyveien.



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Fartsgrense 30 km/t
- Adkomstveg næring
- Trafikkmengde (ÅDT) = 2000 kjøretøy/døgn
- Dimensjonerende kjøremåte: B
- Dimensjonerende kjøretøy: Lastebil og utrykningskjøretøy
- Kryss med Lilløyveien: Uregulert kryss. Sikt 6x20 meter til kjørebane og 2x20 m til fortau
- På grunn av ulike bredder tilgjengelig til gateformål langs Fornebuveien, vil det nord og sør for Lilløyveien være ulike gatetverrsnitt.

SØR FOR LILLØYVEIEN:

- Total kjørebanebredde 5,5 meter
- Rabatt 1 meter
- Sykkelvei 3 meter
- Fortau 2,5 meter
- Tosidig vedlikeholdsareal 1,5 meter

NORD FOR LILLØYVEIEN:

- Total kjørebanebredde 5,5 meter
- Tosidig møbleringssone 2,5 meter
- Sykkelvei 3 meter
- Tosidig fortau 2,5 meter
- Tosidig vedlikeholdsareal/veggsone 1,5 m

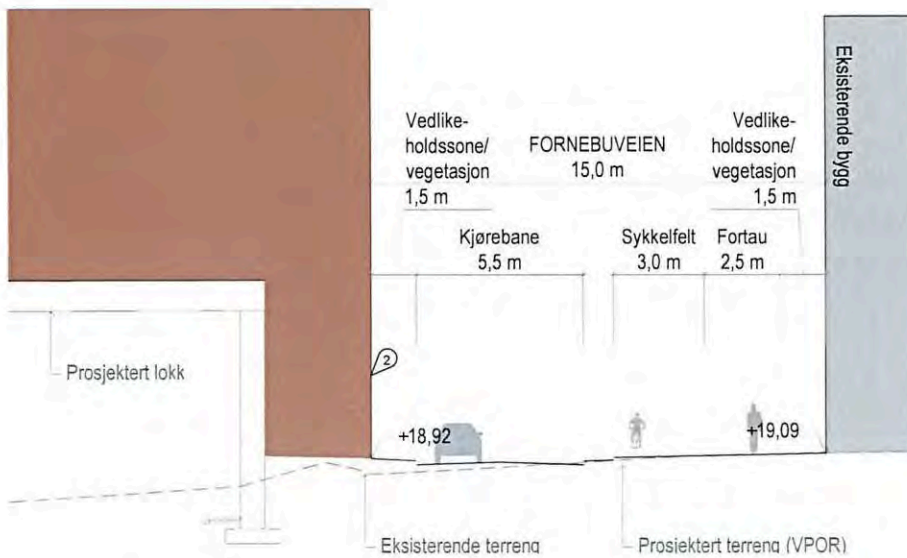
DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Fornebuveien er i dag en adkomstveg til boliger på Lagåsen og til næringsbygg i Fornebuveien og Magnus Poulssons vei.
- Det er ønskelig å tilrettelegge bedre for mengden sykkeltrafikk langs veien. Mange syklister benytter i dag denne veien som adkomst mellom Fornebu og aksene øst-vest langs E18
- Arealet for møbleringssone i Fornebuveien kan benyttes til vareleveringslomme der det er behov
- Gangfelt opphevet, med høy kvalitet til materialbruk for kryssingen (naturstein og betong i ramper)
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Stor høydeforskjell og smalt gatesnitt setter store krav til utforming og tilpasning av fasades, møbleringssone og inngangspartier. Det er ikke plass til trapper og ramper ut i fortauet, og det antas at endel av høydeforskjellene må håndteres internt i byggene

GATEGULVET:

- Generelt normal kvalitet i faste dekker. Unntak er mot torget. Dette bør i fortau langs Fornebuveien fremheves ved koblingen til den urbane aksene i materialbruk og utforming
- Høy kvalitet på kantstein
- Asfalt kjørebane og fortau

Snitt A



- Sykkelvei med belegg iht. kommunens krav/standard

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Høy kvalitet for grøntanlegg, med vegetasjon i alle tre sjikt (mark- busk- og tresjikt). Grøntanlegg gir romdannende struktur og kvalitet til gatebildet, spesielt gatetrær
- Overvann fra harde flater ledes til regnbed. Regnbed dimensjoneres og tilpasses innenfor feltene
- Trerekke i møbleringsfelt på østsiden, der det er bredde for det. Trær i fast dekke på vestsiden for markering av urban akse

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Gatebelysning må ivaretas, inkludert ekstra belysning ved fotgjenger overganger
- Fremheving av start/slutt urban akse, belysning bør benyttes som et bevisst virkemiddel for å markere dette

TILPASNING AV HØYDER NYTT LOKK OVER SNARØYVEIEN:

Plan og snitt vist i VPOR har tatt utgangspunkt i oppgitte høyder for nytt lokk over Snarøyveien. Disse høydene har vært utfordrende både med hensyn til universell utforming av delom-



6.2 DELOMRÅDE 2 FORNEBUVEIEN

Navn: Fornebuveien

Areal: 5200m²

Standard: høy standard

Utstrekning: Delområdet omfatter Fornebuveien fra kryss Magnus Poulssons vei nord og 260 m sør for kryss Lilløyveien.



råde 4 Aksen, men også i forhold til behov for heving av Fornebuveien. Grunneier (Teleplan Eiendom) ser på mulighetene for å senke høyden på nytt lokk. Dette vil gi positivt utslag for mange forhold knyttet til stigning i Aksen og tilpasning for eksisterende bebyggelse øst for Fornebuveien (Fornebuveien 38-40). Løsningen som vises i snittene er ikke tilpasset justerte høyder, da dette ble klart i innspurten av VPOR-arbeidet (desember 2021), samt at det trolig vil være bevegelse i planen på dette området videre i detaljreguleringen med Teleplanlokket.

På grunn av ulike bredder tilgjengelig til gateformål langs Fornebuveien, vil det nord og sør for Lilløyveien være ulike gatetverrsnitt. Om nytt lokk over Snarøyveien justeres ned, vil dette medføre mindre utfordringer mot Fornebuveien 38-40. Ved fremtidig utvikling av denne eiendommen er det trolig at ny bebyggelse kan tilpasse seg nye høyder for Fornebuveien, men dagens funksjon og adkomst må opprettholdes inntil denne eiendommen utvikles.

For Fornebuveien 42-48 som ligger sør for krysset med Lilløyveien, skal eiendomsmassen opprettholdes men endret formål. Høydemessig vil det ikke være større endringer for vertikalgeometri for Fornebuveien sør for krysset, men utvidet tverrsnitt må ta hensyn til eksisterende parkeringskjeller under bakken som skal opprettholdes. Dette må ses nærmere på i de konkrete detaljplaner og i videre detaljering.



Vegetasjonsfelt med trær og overvannshåndtering / regnbed i Bjørnsterje Bjørnsøns gate i Drammen. Tegnet av Norconsult. Foto: Anita Tveiten



6.3 DELOMRÅDE 3 TORGET

Areal: 1880m²

Standard: Byrom/torg, høy standard

Utstrekning: Delområdet omfatter et sentralt torg/møteplass mellom Fornebuveien og kollen, på toppen av nytt lokk for Snarøyveien



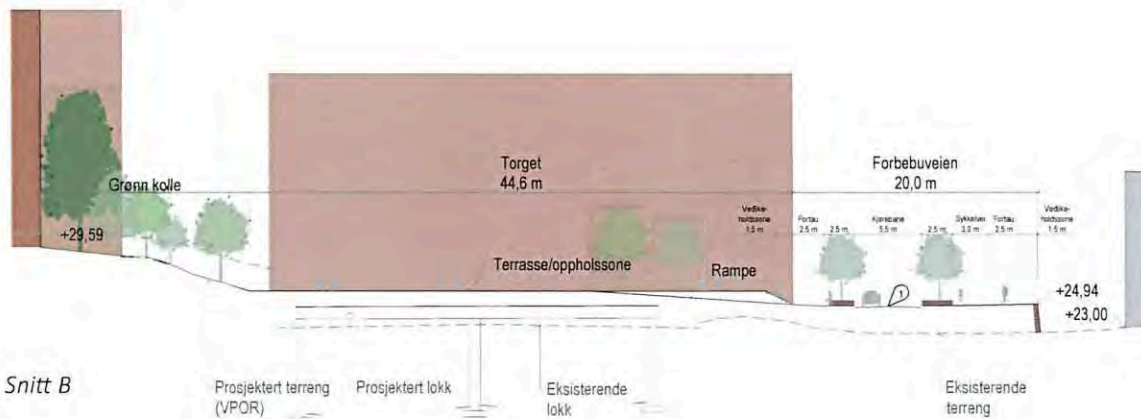
FUNKSJON/ DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Utformes som et torg mot bygg med aktive fasader og områder for opphold
- Det er prioritert gode arealer for de gående, og oppholdssoner for opplevelse/handel og uteservering

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Viktig byrom som markerer start/slutt på den urbane akse
- Utforming må gi høy opplevelsesverdi samtidig som trafikale funksjoner opprettholdes
- Fotgjengervennlig med gode oppholdssoner med benker/sitteplasser
- Universell utforming ivaretas i designet
- I dette byrommet er det svært vesentlig at byggene bidrar aktivt til å skape et levende byrom. Prinsippet om aktive første etasjer og fasader må legges til grunn for et vellykket resultat. Næring / program som inviterer til opphold bør prioriteres
- Aktiviteter i byrommet tilpasses byggenes programmering
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Høydeforskjeller må utformes på en måte som gir ekstra kvaliteter til byrommet, og ikke skaper hinder for opphold eller fremkommelighet
- Installasjon (fontene/annet) evt. lekeelement integrert i designet
- Innslag av kunst





GATEGULVET:

- Høy kvalitet i materialbruk og kanter
- Naturstein i faste dekker, men endelig valg av materialer for gategulvet kan med fordel sees i estetisk sammenheng med fasader i nye omkringliggende bygg
- Gatevarme på alle faste dekker
- Torg fremheves i dekke ved hjelp av overganger i materialbruk, ved formatstørrelse og leggemønster

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Lokal overvannsdiskonering (LOD) er bærende designprinsipp. Overvann fra harde flater ledes til regnbed, og flomvei langs kolle. Åpne vannrenner/egne designelementer for å skape liv til vannet og øke attraksjonsverdien
- Varierende vegetasjonsbelte vil gi rom for at vannet kan vide seg ut til små dammer flere steder. Regnbed dimensjoneres og tilpasses innenfor feltene
- Solitærtrær eller grupper
- Vegetasjonsfelt i tilknytning til overvannshåndtering, i parken og som egne grønne vegetasjonsøyer. Viktig for å fremme biodiversitet, bidra til å ta opp høydeforskjeller samt gir variasjon i opplevelse ved å stimulere sansene og gi romdannelse



Landskapsplan 1:1000

MØBLERING OG BELYSNING:

- Møblering av høy kvalitet, spesialdesign
- Funksjonsbelysning må ivaretas. Effektbelysning og flerfunksjonelle master som gir økt opplevelseskvalitet i byrommet

6.4 DELOMRÅDE 4 AKSEN

Areal: 4450m²

Standard: Byrom/torg, høy standard

Utstrekning: Delområdet omfatter gangforbindelsen som går nordover fra Oksenøyveien og ender opp i nabolagstorget ved Fornebuveien

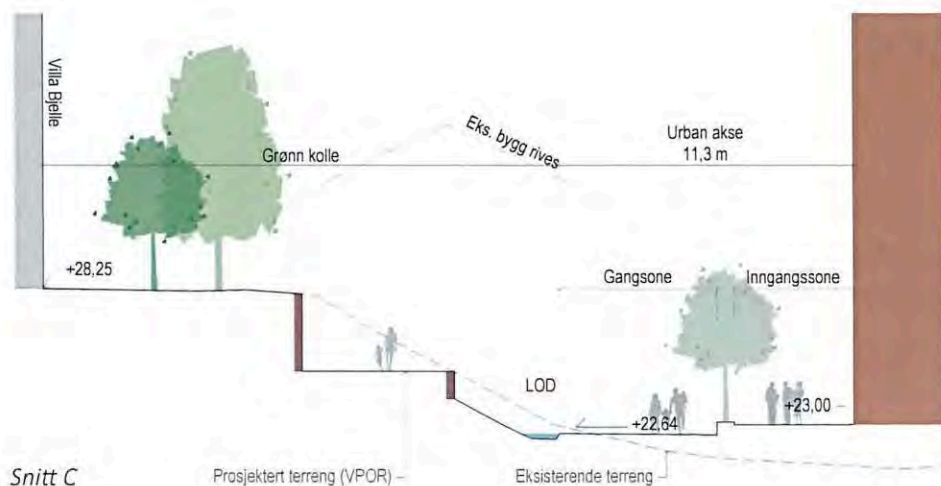


FUNKSJON/ DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Utformes som en universelt utformet gangforbindelse
- De gående har prioritet. Det legges til rette for oppholdssoner for opplevelse/handel og uteservering
- Det legges opp til mindre lokale byrom langs aksen med variasjon i romopplevelse
- Aktiviteter i byrommet tilpasses byggenes programmering, men med fokus på lek og barn og unge ved etablering av en aktivitets-park i vest (mot kollen). Høydeforskjellen kan med fordel utnyttes til å skape et spennende og unikt anlegg som oppfordrer til variert fysisk aktivitet, og som stimulerer balanse-evne, styrke, finmotorikk og kreativitet
- Langs aksen er det planlagt næring, butikker og kafeer som krever varetransport. Aksen har ikke plass til snumulighet og det legges derfor opp til enveis trafikk for varelevering. Innkjøring blir fra Oksenøyveien og utkjøring ved nabolagstorget og ut på Fornebuveien. Det er viktig at det tilrettelegges et areal hvor lastebil kan stoppe for å laste av varer uten at det sperrer for gangtrafikken
- Tilpasning mot eksisterende barnehage i aksens nedre del
- Med utviklingen av Teleplan øst forsvinner dagens løsning for parkering som benyttes til levering i barnehagen. Planprogrammet har ikke lagt opp til en erstatning for dette arealet. Ulike løsninger er diskutert i særmøter med aktuelle parter, uten at det er landet en permanent løsning. Det anbefales at det i en midlertidig fase sees nærmere på en løsning der man benytter noe av arealet som i dag benyttes til parkering for Oksenøyveien 3.
- Gode oppholdssoner med benker/ sitteplasser
- Universell utforming integrert i design
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Høydeforskjeller må utformes på en måte som gir ekstra kvaliteter til byrommet, og ikke skaper hinder for opphold eller fremkommelighet.
- Området har en organisk utforming mot den grønne kollen og barnehagen i vest, og en mer stram urban utforming mot ny bebyggelse i øst
- Parkens grønne kvaliteter skal være en tydelig visuell og funksjonell tilstedeværelse i aksens
- Terrengbearbeidelse og høydeforskjeller i overgangen mellom aksens og parken må bearbeides godt og gis oppholdskvaliteter, ved å utnytte høydeforskjellene med sittekanter, aktivitetsanlegg og vegetasjonsfelt

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Aksens er en sentral del av plangrepet fra planprogrammet
- Utforming må gi høy opplevelsesverdi samtidig som trafikale funksjoner (varelevering) ivaretas



GATEGULVET:

- Høy kvalitet i materialbruk og kanter
- Naturstein i faste dekker, men endelig valg av materialer for gategulvet kan med fordel ses i estetisk sammenheng med fasader i nye omkringliggende bygg
- Gatevarme på alle faste dekker
- Torg og møteplasser fremheves i dekke med materialbruk, taktilitet, formatstørrelse og leggemønster
- Spesialdesign av granittelementer/ trapper mellom gangsonen/mobilitetssonen og terrasseringene av oppholdssoner langs byggene øst for aksen.

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Teknisk infrastruktur i bakken kan være begrensende for grøntanlegg i aksen. Det blir derfor ekstra viktig at det er frodighet i grøntstrukturen som anlegges mot kollen. Alle tre sjikt (mark- busk- og tresjikt) skal være til stede i utformingen
- Lokal overvannsdiskonering (LOD) er bærende designprinsipp
- Overvann fra harde flater ledes til regnbed, og flomvei langs kalle
- Varierende vegetasjonsbelte vil gi rom for at vannet kan vide seg ut til små dammer flere steder. For bærekraftig overvannshåndtering er det viktig å anlegge områder i grøntområdet som fanger opp og infiltrerer vann for økt klimarobusthet i planen. Regnbed dimensjoneres og tilpasses innenfor feltene

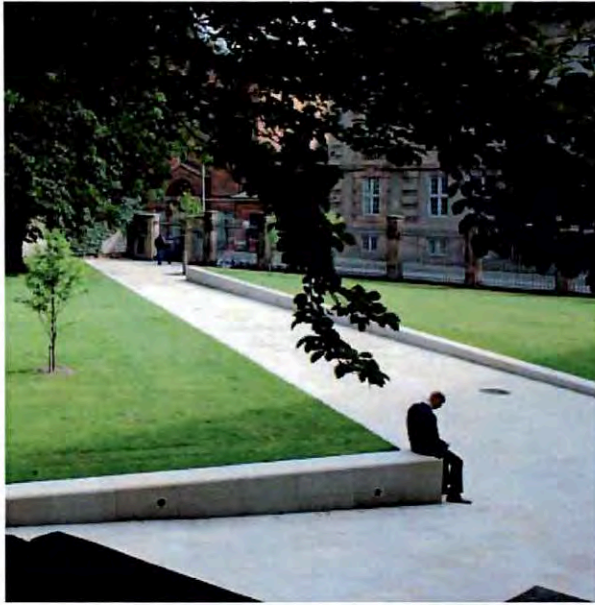


Landskapsplan 1:1500

- Solitærtrær eller trær i grupper som tydelig innslag i aksen

MØBLERING OG BELYSNING:

- Møblering skal være av høy kvalitet, spesialdesign
- Funksjonsbelysning må ivaretas. Effektbelysning som gir økt opplevelseskvalitet i byrommet



Eksempler på hvordan vegetasjon, materialbruk og formpråk kan bidra til å skape attraktive aktivitets- og oppholdsarealer

6.5 DELOMRÅDE 5 STASJONSPARKEN

Areal: 655m²

Standard: Normal standard

Utstrekning: Delområdet omfatter areal nord for nytt byrom knyttet til Fornebuportenstasjon



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

Delområdet er del av stasjonsparken og utformes som et grøntareal. Inngår i VPOR for å ivareta arealbehov knyttet til infrastruktur under bakken langs parken i nord (omtalt i VPKL Oksenøyveien nord).

GRENSESNITT MOT FORNEBUBANEN:

Fornebubanen anlegger ny Fornebuporten stasjon. I den forbindelsen opparbeides nytt torg og parkareal med høyt innslag av regnbed. Stasjons-prosjektet tilpasses eksisterende situasjon mot Oksenøyveien 3 og gjeldende regulering. Forne-bubanen anlegger også eget system for sykkel langs Oksenøyveien (de områder av gata som grenser mot stasjonsprosjektet). For nærmere omtale av dette, se delområde 6. Oksenøyveien. Ved fremtidig regulering, i forbindelse med utviklingen av Oksenøyveien 3, kan nedre del av aksene utvikles, se delområde 4 Aksene

Det har i løpet av prosessen blitt tydelig at det er mest hensiktsmessig at Fornebuporten opparbeider parken i forbindelse med bygging av ny inngang til stasjonene, iht til gjeldende regulering. VPOR / VPKL omfatter kun teknisk anlegg under bakken. VPOR omtaler likevel ambisjonsnivå og anbefaler at det legges til grunn en høy standard for parken. Det anbefales at følgende prinsipper legges til grunn for utformingen av parken, med tanke på overvannshåndtering:

- Etablering av et regnbed som med utforming og plantevalg vil fungere godt med både mye og lite vann

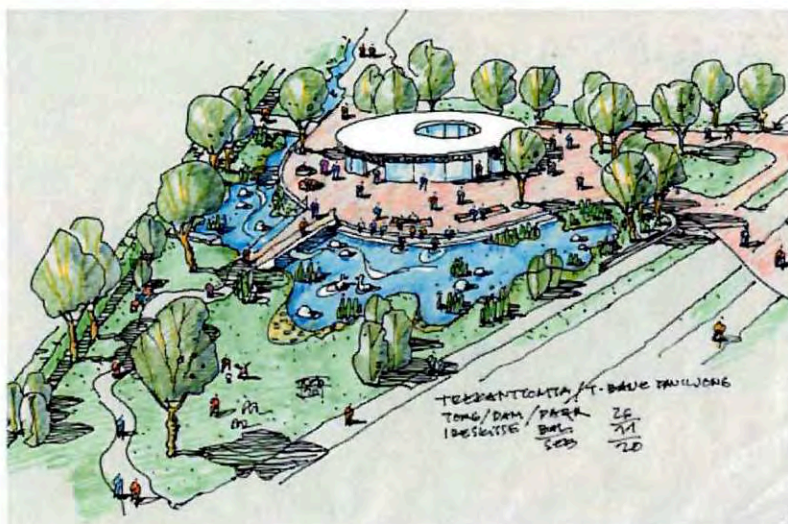
- Utforming av øvre del av området, der fremtidig akse begynner, må forberedes til fremtidig løsning
- Det må i størst mulig grad tas hensyn til fremtidig linjeføring pga. utvidelse av aksene østover

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

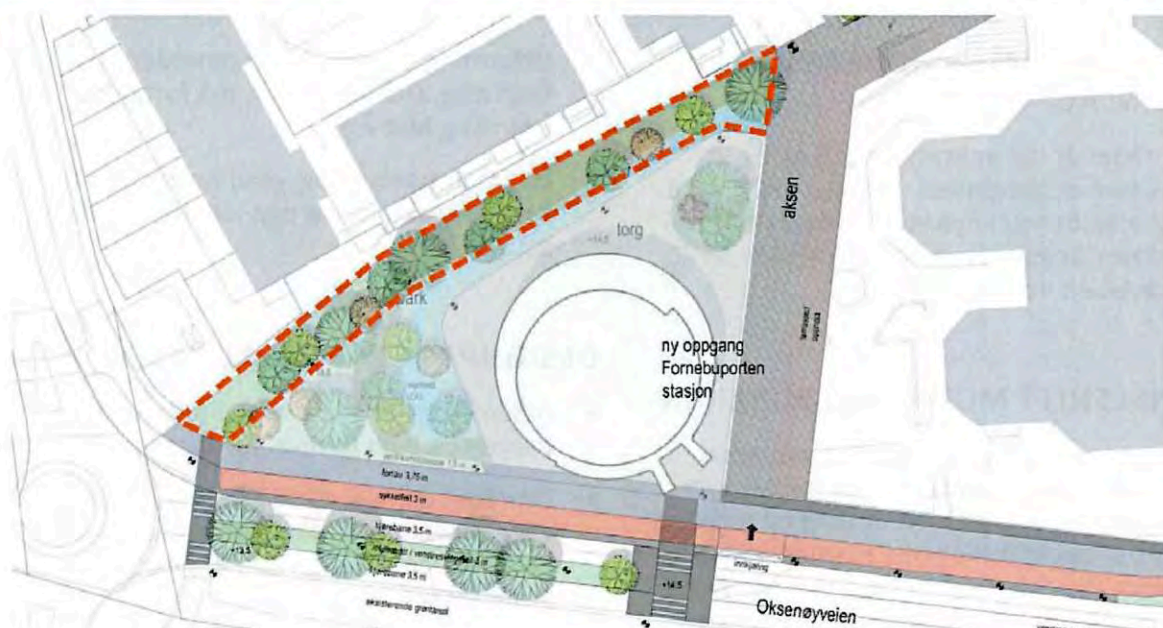
- Delområdet er viktig mht. infrastruktur i bakken og som flomvei for området
- Området danner viktig grønn buffer/overgang mellom offentlig byrom anlagt av Fornebubanen og private arealer knyttet til eksisterende boligblokker

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Overvann fra harde flater ledes til grøntareal
- Hele delområdet inngår som flomvei og må utformes som terrengsøkk for å ivareta kapasitet for nedbør ved ekstremhendelser
- Lokal overvannsdiskonering (LOD) bør være bærende designprinsipp i parken, og tiltak knyttet til dette dimensjoneres og tilpasses innenfor parken (utføres av prosjektet Fornebubanen)
- Det er veldig viktig at parkområdene fremstår som grønne og attraktive uavhengig av vannmengde, og ikke bare som et terrengsøkk som fungerer teknisk i perioder med mye vann. Det stiller krav til at oppbygging og beplantning er av høy kvalitet.



Tidlig skisse som viser hvordan parken kan benyttes som rekreasjonsareal og som areal for overvannshåndtering



Landskapsplan 1:1000



Perspektiv som viser ny stasjonsoppgang for Fornebu-banen t-bane.
Illustrasjon: Prosjekteringsgruppen Fornebu-banen

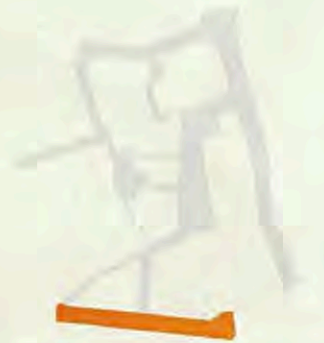
6.6 DELOMRÅDE 6 OKSENØYVEIEN

Areal: 4000m²

Standard: Gate, normal standard

Utstrekning: Delområdet omfatter Oksenøyveien mellom Arnstein Arnebergs vei og Snarøyveien.

Det vises til eget trafikknottat for Oksenøyveien som beskriver ulike alternativer som er vurdert. Løsningen som beskrives under legger til grunn minst mulig ombygging av eksisterende situasjon. Det innebærer blant annet at eksisterende teknisk infrastruktur blir liggende.



FUNKSJON/ DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Fartsgrense 50 km/t
- Samlevei næring
- Trafikkmengde (ÅDT) = 5500 kjøretøy/døgn
- Dimensjonerende kjøraemåte: B
- Dimensjonerende kjøretøy: Lastebil og utrykningskjøretøy
- Fortau 3,7 meter
- Sykkelvei 3 meter
- Rabatt 1 meter
- Kjørebane 3,5 meter inkl. kantsteinsklaring i begge retninger
- Midtrabatt/venstresvingefelt 3 meter
- Vedlikeholdsareal/veggsone 1,5 meter

GRENSesnITT MOT FORNEBUBANEN:

Oksenøyveien er en samlevei for trafikk til Akerkvartalet og boliger på Oksenøya. Det er i dag ett kjørefelt i hver retning og eget felt for venstresving ut på Snarøyveien. Kjøreretningene er adskilt med midtdeler og krysset med Snarøyveien er lysregulert. Grensesnitt mot Fornebubanen og stasjonsparken er beskrevet under delområde 5.

I reguleringsplanen for Fornebubanen stilles det krav om separat anlegg for sykkel, innenfor arealformålene langs Oksenøyveien. Anlegget bør være separat fra fortau for å ikke skape farlige situasjoner forbi stasjonen. Det bør vurderes avvikende dekke for å signalisere til sykklistene at de krysser et område med mange gående. Detaljering i tilknytning til dette bør

behandles i planer som inngår i prosjektet Fornebubanen.

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Oksenøyveien skal tilrettelegges bedre for sykkeltrafikk. Det er ønskelig å fortsette sykkelveien på nordsiden av Oksenøyveien i forlengelse av gang- og sykkelveien som kommer ned fra Fornebuveien. Det settes av areal til toveis sykkel langs nordsiden av Oksenøyveien for at denne skal treffe på dagens undergang under Snarøyveien som kobles til sykkelvei mot Lysaker/Oslo
- VPOR viser løsning for Oksenøyveien med 3,5 meter brede kjørefelt inkl. 0,25 meter kantsteinsklaring
- Kjørefeltene blir avgrenset med rabatt på 3 meter i midten som går over til venstresvingefelt, slik som i dagens situasjon
- Sørsiden av Oksenøyveien beholdes som i dag for å holde åpent for utbyggingsplaner på tomt i sør og begrense ombyggingen av Oksenøyveien
- På nordsiden av kjørebane avgrenses anlegg for syklende og gående av en rabatt på 1 meter
- Sykkelvei i nord med 3 meter bredde og fortau på 3,7meter
- På grunn av behovet for vedlikeholdssone på 1,5 meter er breddene på fortau og sykkelvei smalere enn ønskelig.
- I Oksenøyveien er det sett på løsninger for å etablere en trafikksikker avkjøring for varelevering/brannbiler inn til aksene. Avkjøringen må etableres tett på det opphøyede gangfeltet for å få adkomst til den



Landskapsplan 1:1500

urbane aksen. Det er ønskelig at det er en liten avstand mellom opphøyd gangfelt og avkjøringen som sikkerhetsavstand for de gående. Basert på sporinger for liten lastebil er bredden på avkjøringen satt til 9,5meter

- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Kantsoner må bearbejdes videre, særlig mot nord, og overgangen mot Fornebu-porten stasjon og fremtidig utvikling av Oksenøyveien 3.

GATEGULVET:

- Normal kvalitet i faste dekker
- Høy kvalitet på kantstein
- Asfalt i kjørebane, fortau og sykkelvei

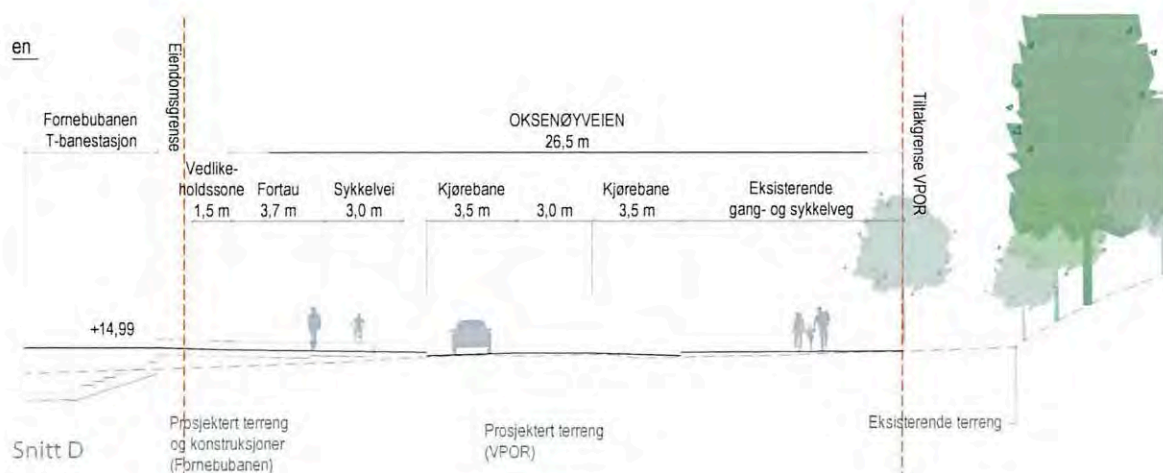
- Opphøyet fotgjengerovergang, naturstein og støpt betong i ramper

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Normal kvalitet for grøntanlegg. Tung infrastruktur i bakken medfører utfordringer mht. å etablere trær i gateprofilet
- Prinsipper for overvann som i dag, infiltrasjon der det er mulig i møbleringsfelt og i grønne rabatter

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Gatebelysning som i dag
- Ekstra belysning ved ny fotgjenger overgang

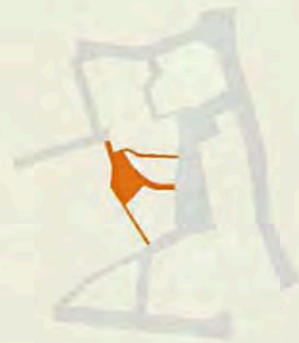


6.7 DELOMRÅDE 7 PARKEN

Areal: 2000m²

Standard: Park, normal standard

Utstrekning: Delområdet omfatter parken som ligger sentralt mellom Villa Bjelle, Villa Helle og Villa Innabo.



Området er i dag preget av høye trær, og benyttes i dag av bl.a. barnehagen. Området omfatter gangforbindelser (eksisterende og nye innenfor og igjennom området).

FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Del av kulturmiljø mellom villaer som skal bevares
- Viktig del av uteoppholdsareal for barnehagen og boligområder

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

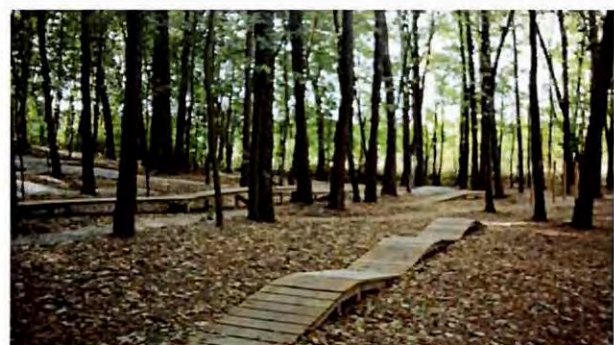
- Parken med eksisterende trær er en viktig del av grøntstrukturen i området
- Istandsetting av eksisterende gangvei og etablering av nye gangforbindelser gjennom parken
- Ny trappeforbindelse i nord (kan utformes som trinnfri forbindelse, men inngrep i parken må da dokumenteres, for å hindre inngrep i rotsystemer for eksisterende trær.)
- Møblering og oppgradering av belysning
- Forsterking av eksisterende bruk. Økt tilrettelegging for naturlek i parken, men på en måte som hensyntar vegetasjon og dagens terreng
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom forbindelsen og omkringliggende terreng / situasjon.

GATEGULVET:

- Normal kvalitet i faste dekker
- Asfalt på g/s veier



Haugesund bibliotekspark. Bjørbekk & Lindheim



Ilawa forest park. Landscape architecture lab



Eksisterende trær i parken gir fine kvaliteter til området, og bør bevares

- Grus vurderes som dekke for terrengsti nord-syd gjennom parken
- Høy kvalitet på kantstein og sittekanter i tilknytning til vegetasjonsfelt langs gangvei

MØBLERING OG OPPGRADERING AV BELYSNING

- Møblering bør ha høy standard om katalogvare benyttes, evt. spesialdesign. I parken bør det vurderes et større sosialt møbel/flerfunksjonelt sitteelement
- Lek og aktivitetsanlegg kan med fordel bygge videre på dagens bruk, og utnytte terrenget ved bruk av elementer som kan passe inn, slik som terrengbane, stokker, steiner, hinderløype osv. Viktig med omsikt for eksisterende kvaliteter og varsom tilpasning av anlegget i terrenget
- Parkbelysning, lav pullertbelysning og evt. en flerfunksjonell mast kan vurderes

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Trær kan innføres som solitærtrær eller i grupper, med fokus på å bevare eksisterende trær
- Vegetasjonsfelt i tilknytning til oppgradering av gangvei, stauder og busker
- Prinsipper for overvann som i dag, infiltrasjon der det er mulig i sidearealer og i grønne rabatter



Landskapsplan 1:1000

6.8 DELOMRÅDE 8 MAGNUS POULSSONS VEI

Areal: 960m²

Standard: Gate/gatetun, normal standard.

Utstrekning: Delområde omfatter Magnus Poulssons vei, sør.



I dag er denne veien gang- og sykkelvei. Den skal bygges om til adkomstveg til bolig og betjene beboere i Teleplanbyen vest som får innkjøring til to parkeringskjellere. I det videre arbeidet må det gjøre en beslutning på om veien skal reguleres privat eller offentlig.

FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Adkomstveg bolig fra vest
- Fartsgrense 30 km/t
- Trafikkmengde (ÅDT) = 600(300) kjøretøy/døgn
- Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte: Lastebil, kjøremåte C
- Fortau 2,5 meter
- Kjørebane 4,5 meter
- Tosidig vedlikeholdssone/veggsone 1,5 m
- Grøntareal nordside 0,6 meter
- Reguleringsformål privat/offentlig gate/gatetun avklares i detaljregulering

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

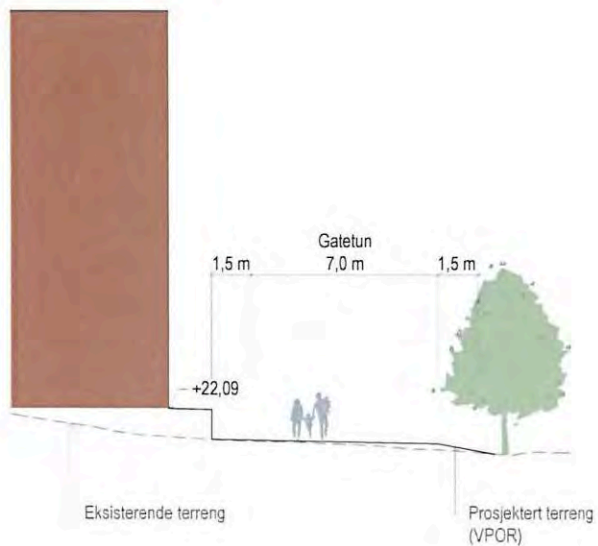
- Magnus Poulssons vei sør er tenkt som en adkomstgate for boliger og trasé for teknisk

infrastruktur til Teleplanbyen. Det krever et minimumstverrsnitt på 10,6 meter som må være tilgjengelig for vedlikehold og setter føringene for bredden på tverrsnittet i veien

- I trafikkvurderingen for Teleplanområdet er det anslått en trafikkmengde (ÅDT) på 600 kjøretøy/døgn inn denne adkomstvegen. Trafikkmengden fordeler seg likt mellom to nye nedkjøringer til parkeringskjellerne til utbyggingsområdet Teleplan vest. Iht. Bærum kommunes veinormal er det krav om eget fortau for gående og syklende når trafikkmengden overstiger 500 i ÅDT. Tverrsnittet står dermed åpent for en friere utforming etter den første avkjøringen til parkeringskjelleren. Det er derfor foreslått at gaten utformes som gatetun med en mer urban og grønn fremtoning etter første nedkjøring
- Det er viktig at det settes av plass til venderhammer for lastebil innerst i gatetunet
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Hensynet til eksisterende bebyggelse mot sør må ivaretas med god terrengtilpasning

GATEGULVET:

- Normal kvalitet i faste dekker
- Asfalt kjørebane, fortau og gatetun



Snitt E

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Normal kvalitet for grøntanlegg
- Prinsipper for overvann; infiltrasjon der det er mulig i sidearealer og i grønne rabatter
- Trekke i grøntareal mot sør

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Gatebelysning



Landskapsplan 1:1000

6.9 DELOMRÅDE 9 MAGNUS POULSSONS VEI GATETUN

Areal: 1750m²

Standard: Gate/gatetun, normal standard

Utstrekning: Delområdet omfatter gatetun fra Villa Helle til nytt næringsbygg nord i planområdet



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Gatetun
- Reguleringsformål privat/offentlig gate/gatetun avklares i detaljregulering
- Ikke åpen for gjennomkjøring med privat bil, kun for renovasjon/tjenestebiler

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Magnus Poulssons vei gatetun er et byrom og en gangakse nord-syd i området, og knytter sammen viktige målpunkter innenfor området for gående.
- Torg/markering i start og slutt av delområdet for å markere overganger i byrommet. Torget ved Arcanum må sees i sammenheng med program, funksjon og materialbruk i Magnus Poulssons vei nord
- Gatetunet er en hovedtrasé for teknisk infrastruktur til Teleplanbyen. Det krever et minimumstverrsnitt på 10,6 meter som må være tilgjengelig for vedlikehold og setter føringene for bredden tverrsnittet i veien
- Delområdet utformes som sambruksareal/gatetun hvor kjørebanelen ligger i samme høyde som fortau
- Varelevering til Arcanum må skje via Magnus Poulssons vei nord, med vareleveringslomme innenfor arealet for gatetun
- Områder for lek og aktivitet utformes som spesialdesign i tilknytning til torg, eller implementeres i elementer gjennomgående i delområdet



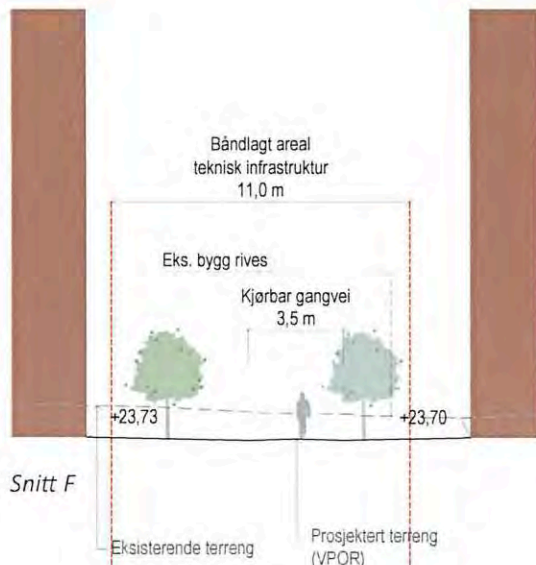
Regnbed i Deichmanns gate. Asplan Viak



Jaktgatan. AJ Landskap



Variert materialbruk / mønster i gatetun



- Kantsonedigram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og byrom håndteres. Det anbefales at kantsonen og resten av gatetunet opparbeides helhetlig fra fasade til fasade, slik at man unngår for sterk oppdeling av arealene langs med gaten, samt privatisering av gatetunet.

GATEGULVET:

- Høy til normal kvalitet i faste dekker
- Belegningsstein/marktegl på faste dekker, kjøresterkt
- Gatevarme
- Normal standard for kanter

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Trær kan innføres som solitærtrær eller i grupper, plassering utenfor gatetverrsnittet (pga. teknisk infrastruktur i bakken, VPKL)
- Vegetasjonsfelt/buskfelt/regnbed innenfor gatetverrsnittet
- Prinsipper for overvann som i dag, infiltrasjon der det er mulig i sidearealer og i grønne rabatter. Åpen overvannsrenne integreres som elementer i dekker



Landskapsplan 1:1000

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Parkbelysning (lave master) vurderes i detaljprosjektet

6.10 DELOMRÅDE 10 MAGNUS POULSSONS VEI

Areal: 1400m²

Standard: Gate/gatetun, normal standard.

Utstrekning: Delområde omfatter Magnus Poulssons vei, nord



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- Fartsgrense sone 30 km/t
- Adkomstveg næring
- Trafikkmengde (ÅDT) = 500 kjøretøy/døgn
- Fortau 3 meter nordside
- Total kjørebanebredde 5,5 meter
- Møbleringssone 2 meter
- Fortau 4 meter sørside
- Vedlikeholdsareal på 1 meter på nordsiden og 1,5 meter på sørsiden av veien. På sørsiden er det tenkt at vedlikeholdsarealet inngår i fortausbredden, slik at det på vinterstid brukes av fortausbredden på 4 meter til snøopplag. Det vil gi et smalere fortau på vinteren, men fremdeles 2,5 meter fri bredde. På nordsiden er det tenkt tilsvarende, 0,5 meter tas av fortauet og den resterende 0,5 meteren er utenfor fortauet. Møbleringssonen vil på denne siden også kunne benyttes til snøopplag

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

- Gaten skal bygges om til adkomstveg til næring samt boliger
- Utformes som gate som går over i et gatetun. Det er tre avkjøringer til parkering-skjellere langs gaten
- Etter siste avkjørsel kan gaten utformes som sambruksareal/gatetun hvor kjøre-

banen rampes opp til samme høyde som fortau

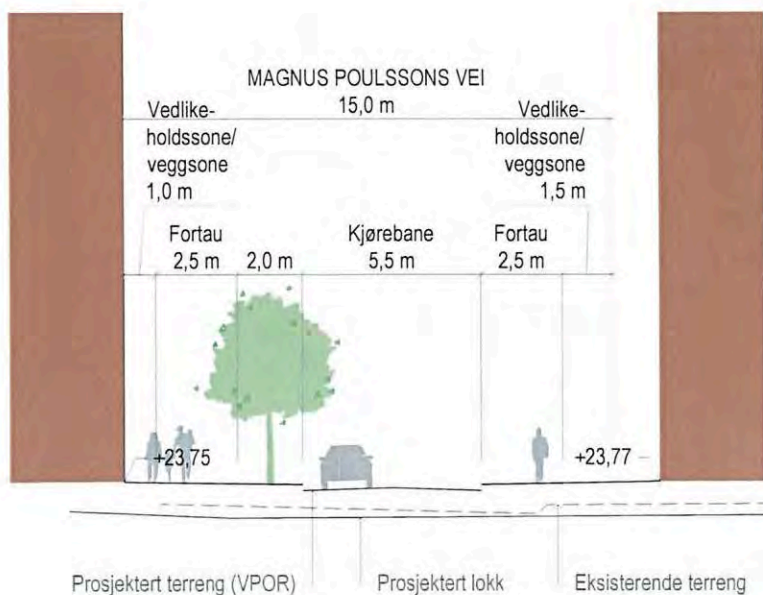
- Det er skissert en snumulighet foran Arcanum som kan benyttes til droppsone samt snumulighet for varelevering
- Fordi møbleringssonen kun har en bredde på 2 meter, er den kun bred nok til å brukes til gateparkering. Varelevering krever 2,5 m
- Varelevering til Arcanum må skje på arealet for gatetun
- Kantsonediagram benyttes for å vise hvordan overgangen mellom bygg og fortau skal utformes. Det er ikke utfordrende terrenghøyder i gaten, og det antas at inngangspartier kan utformes trinnfritt fra gateplan. Gatesnittet er smalt, og løsningen krever at bygget følger terrenget.

GATEGULVET:

- Høy til normal kvalitet i faste dekker
- Asfalt i kjørebane
- Belegningsstein/marktegl på fortau og gatevarme
- Høy kvalitet på kantstein

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Høy kvalitet for grøntanlegg. Grøntanlegg gir struktur til gatebildet, spesielt gatetrær



- Overvann fra harde flater ledes til regnbed
- Regnbed dimensjoneres og tilpasses innenfor feltene
- Trerekke i møbleringsfelt på nordsiden

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Gatebelysning



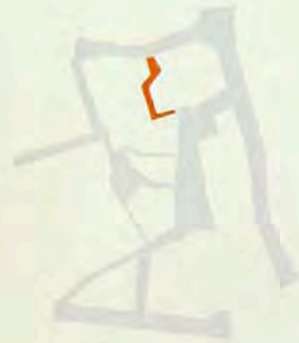
Landskapsplan 1:1000

6.11 DELOMRÅDE 11 GANGFORBINDELSE NORD

Areal: 730m²

Standard: Normal standard

Utstrekning: Passasje som forbinder Magnus Poulssons vei, nord med aksen og torget



FUNKSJON/DIMENSJONERINGS-GRUNNLAG:

- 3 meter bred gang og sykkelvei

DESIGNPROGRAM/KVALITETER:

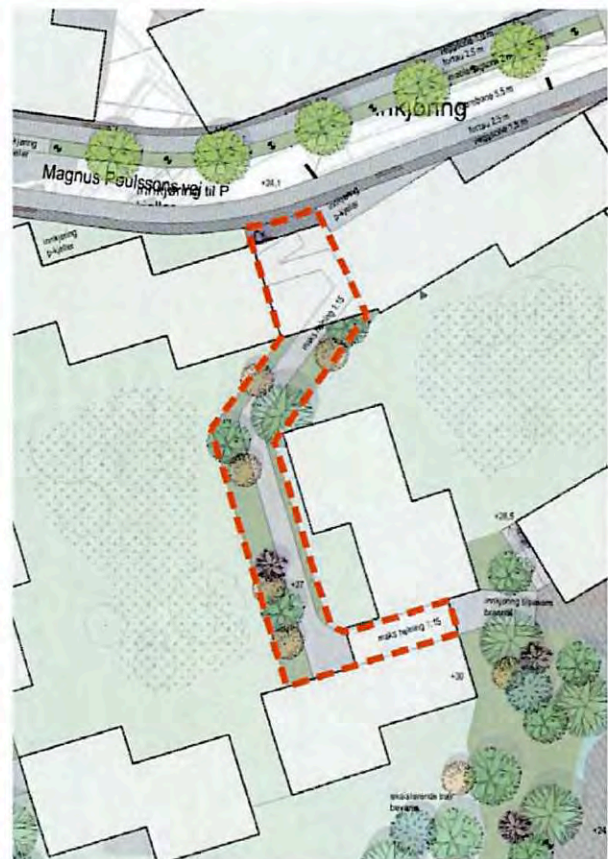
- Forbindelse som sikrer universell tilgjengelighet gjennom området
- Endelig plassering og utforming avklares i detaljreguleringen som pågår
- Kantsonedigram benyttes for å vise hvordan overgangen / sammenhengen mellom bygg og gangforbindelse, og hvordan denne ligger i terrenget.
- Det antas at det ikke knytter seg store utfordringer til å få til en god løsning, men overbygget passasje bør beskrives tydelig, og det bør gjøres grep for at forbindelsen ikke fremstår privat, og dermed hidre folk i ta forbindelsen i bruk gjennom området

GATEGULVET:

- Normal kvalitet i materialbruk og kanter
- Asfalt på faste dekker
- Gatevarme vurderes, er foreløpig ikke medtatt i kostnadsestimatet

GRØNNSTRUKTUR OG BÆREKRAFTIG OVERVANNSHÅNDTERING:

- Normal standard på grøntanlegg
- Prinsipper for overvann er infiltrasjon der



Landskapsplan 1:1000

det er mulig i sidearealer og i grønne rabatter

MØBLERING OG BELYSNING:

- Normal kvalitet på utstyr, møblering og belysning
- Parkbelysning (lave master) vurderes i detaljprosjektet



GJENNOMFØRING

5. GJENNOMFØRING

7.1 PRINSIPP FOR KOSTNADSDILING

Planens formål er å kunne se på Oksenøyveien nord i sin helhet med tanke på løsninger og materialvalg. De nye kvalitetene skal styrke og konsentrere en områdeutvikling etter visjoner satt i planprogrammet.

VPOR-rapporten skal ta utgangspunkt i en helhetlig plan som viser den fremtidige, overordnede løsningen for Oksenøyveien nord. Sammen danner VPOR og VPKL (som beskriver de prinsipielle tekniske løsningene for samme område) grunnlaget for kostnadsoverslaget.

Grunneiere og utbyggere må påregne å bidra til oppgraderingen av eksisterende og etablering av nye offentlige rom og gater i forbindelse med utviklingen av egne prosjekter. Utbygging og opparbeidelsen av offentlig torg, gater og parker skal skje iht. denne VPOR-rapporten. Det er viktig å påpeke at dette er en veiledende prinsipplan for offentlig rom. Detaljprosjektering av løsninger skal skje i tilknytning til de konkrete detaljreguleringsplanene for delområder.

VPOR viser overordnede intensjoner og beskriver kvaliteter som føringer, men design og videre programmering er opp til den enkelte utvikler i tett dialog med planmyndighet Bærum kommune. Tiltakene som planen legger opp til nedfelles i hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanen, slik at de kan følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere/ utbyggere.

7.2 FINANSIERING OG GJENNOMFØRING AV OFFENTLIGE TILTAK

Hovedprinsippet av tiltakene som er beskrevet i denne rapporten skal komme frem i en utbyggingsavtale mellom grunneier/utbygger og Bærum kommune.

Offentlige tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørges (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastlegges 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 i Oksenøyveien nord. Rekkefølgebestemmelsene har økonomiske konsekvenser for utbygger, men kan også medføre økonomiske konsekvenser for kommunen idet det ikke i alle tilfeller er rimelig at utbygger dekker alle byggekostnadene.

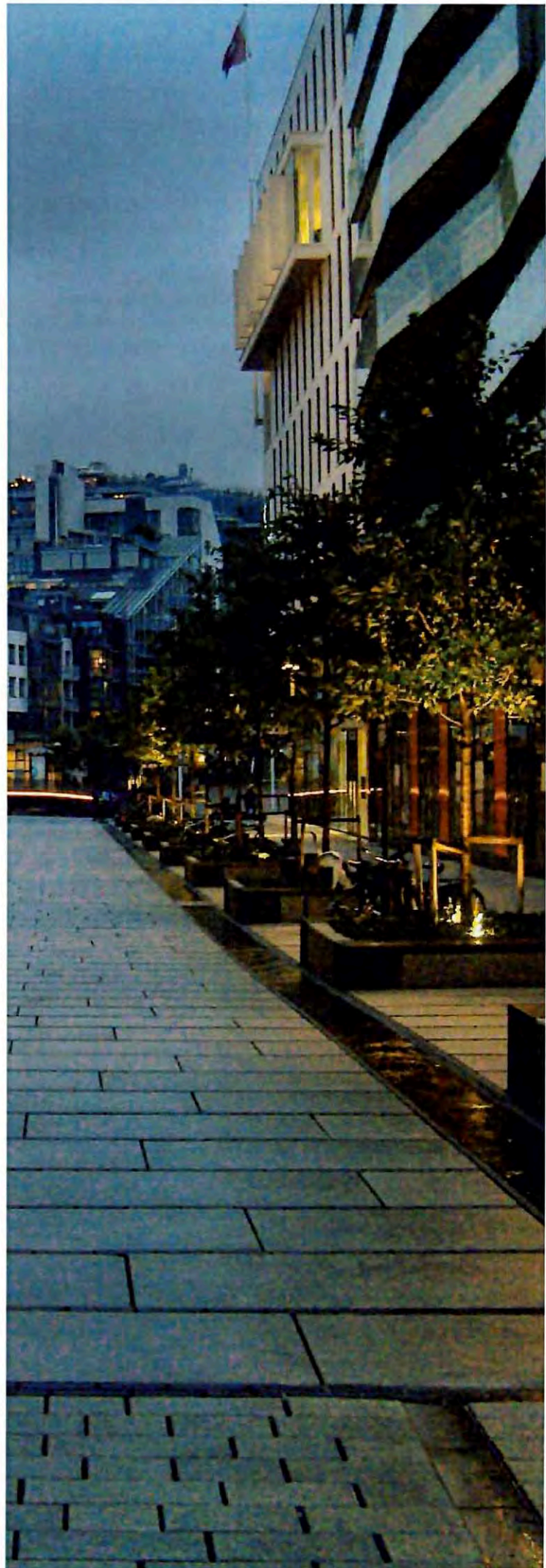
Behov for eventuelle kommunale bidrag vil være et resultat av forhandlingene om omfang og kvaliteter på de tiltak som er lagt inn i planen.

7.3 AVHENGIGHETER OG USIKKERHETER

Det er stor usikkerhet rundt utbyggingsstart, tempo og rekkefølge i utbygging av området. Det vil være avhengigheter knyttet til gjennomføringen av tiltak. Fullstendig oversikt over disse avhengighetene er ikke avklart gjennom VPOR/VPKL arbeidet. Nedenfor er allikevel omtalt noen usikkerheter som er avdekket igjennom arbeidet. Gjennom det som har fremkommet i VPOR/VPKL-prosessen virker følgende sannsynlig:

- Fornebubanen (FOB) har startet grunnarbeider for nye Fornebuporten stasjon på trekanttomten. Stasjonsarbeidene vil sannsynligvis starte i 2022/2023 med planlagt ferdigstillelse i 2026. Parkopparbeidelse og grensesnitt med kommunal infrastruktur er fortsatt uavklart. Stasjonsområdet vil utvikles og bygges i forbindelse med ny stasjon etter dagens regulering. VPOR forholder seg til en fremtidig situasjon (som ikke er regulert). Utvidelsen av torget mot Oksenøyveien 3 vil måtte skje samtidig som Oksenøyveien 3 utvikles
- Utvikling av Teleplanområdet vil skje over flere byggetrinn (se figur neste side). Det fremmes to reguleringsplaner i tilknytning til Teleplanområdet; Teleplan vest og Teleplan øst
- Teleplan vest og Arcanum kan i prinsippet utvikles uavhengig av øvrig utvikling i Teleplanbyen. Denne utviklingen innebærer likevel nye føringsveier for infrastruktur i Arnstein Arnebergs vei og i Magnus Poulssons vei. Utbyggingen må også hensynta en fremtidig videreføring av infrastruktur i Magnus Poulssons vei over Teleplanlokket (selv om selve sammenkoblingen må skje i senere fase)
- Etableringen av Teleplan øst er avhengig av ny kulvert over Snarøyveien (Teleplanlokket). Etablering av nytt lokk over Snarøyveien er igjen avhengig av at E18 Vestkorridoren har etablert Vestre lenke. Det vil ikke kunne skje noen utvikling på Teleplanlokket (Teleplan øst) før Vestre lenke er ferdig. Det antas at dette tidligst vil skje i år 2028/29
- Etableringen av urban akse kan med fordel skje samtidig med at Oksenøyveien 3 og Teleplanbyen øst utvikles slik at aksene kan etableres med full standard og i full bredde i én fase. Den urbane aksene blir først aktuell når nytt Teleplanlokk er etablert
- En helhetlig gangakse fordrer også at Fornebuveien heves for å havne i nivå med torget på lokket. Det jobbes med å senke nivået på overkant nytt lokk slik at Fornebuveien ikke må heves så mye som antatt (og slik det vises i snittene i denne rapporten). Det er planlagt at den urbane aksene også vil være hovedføringsvei for all teknisk infrastruktur til Teleplan øst, og utvikling av bygg over lokket vil være helt avhengig av at denne infrastrukturen er etablert før området kan utvikles
- En eventuell midlertidig situasjon i Aksen må sikre innkjøring til dagens p-kjeller og opprettholdelse av dagens funksjoner for Oksenøyveien 3. Teknisk infrastruktur må tilrettelegges mellom tilgjengelig tverrsnitt mellom barnehagen og midlertidig terengmur mot Oksenøyveien 3. Det må etableres en midlertidig løsning for parkering til barnehagen (levering), og det anbefales å se på muligheten for å benytte noe av parkeringsplassen til Oksenøyveien 3 til dette formålet.

- Full ombygging av Fornebuveien kan med fordel utføres samtidig med etablering av nytt lokk. Teleplan Eiendom jobber med løsninger tilpasset fremtidig situasjon, for å unngå midlertidige tiltak for å sikre adgang til Arcanum og Teleplan vest
- Full ombygging av Fornebuveien bør ses i sammenheng med utvikling av Fornebuveien 38-40. Dersom dette ikke er mulig må videre detaljering i reguleringssakene tydeliggjøre hvordan dagens funksjon/deler av dagens funksjon ivaretas for denne tomten
- For eiendommen Fornebuveien 42-48 er det gjennom VPOR arbeidet avdekket at det ligger en parkeringskjeller under bygningsmassen. I videre detaljering av Fornebuveien må eksisterende parkeringskjeller ivaretas, og geometri og tverrsnitt koordineres med grunneier for tekniske løsninger
- For eiendommen Fornebuveien 50 er det gjennom VPOR arbeidet ikke avdekket pågående planer for denne eiendommen. Ny geometri for Fornebuveien tilpasses eksisterende forhold
- For tilpasning av delområde Byrom nord mot kryss med Fornebuveien og sykkelekspressveien ligger det fremdeles noen usikkerheter i prosess mellom utbygger; Teleplan Eiendom og Statens Vegvesen. Her pågår det en dialog mellom partene sammen med Bærum kommune for fastsettelse av løsninger

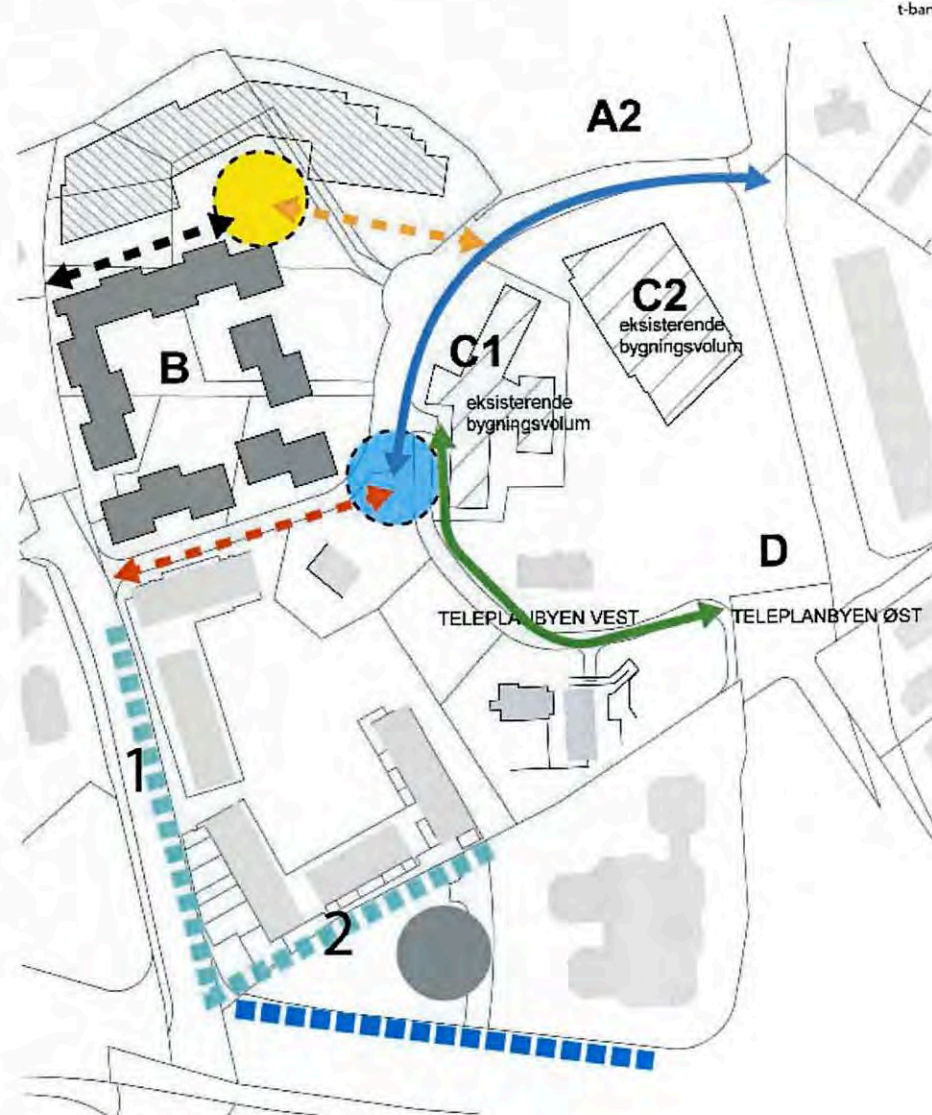


7.4 FASER FOR OFFENTLIGE ROM OG INFRASTRUKTUR

Figurserien viser faser for offentlige rom og infrastruktur i tilknytning til pågående planprosess for Teleplan og Arcanum. I tillegg vises behov knyttet til Stasjonsparken og Fornebuporten stasjon. Det er ikke registrert noen gjensidig tidsmessig avhengighet mellom Teleplan sitt første byggetrinn og Fornebuporten.

Stiplet linje = nyetablering / påbegynt anlegg
Heltrukket linje = ferdig anlegg

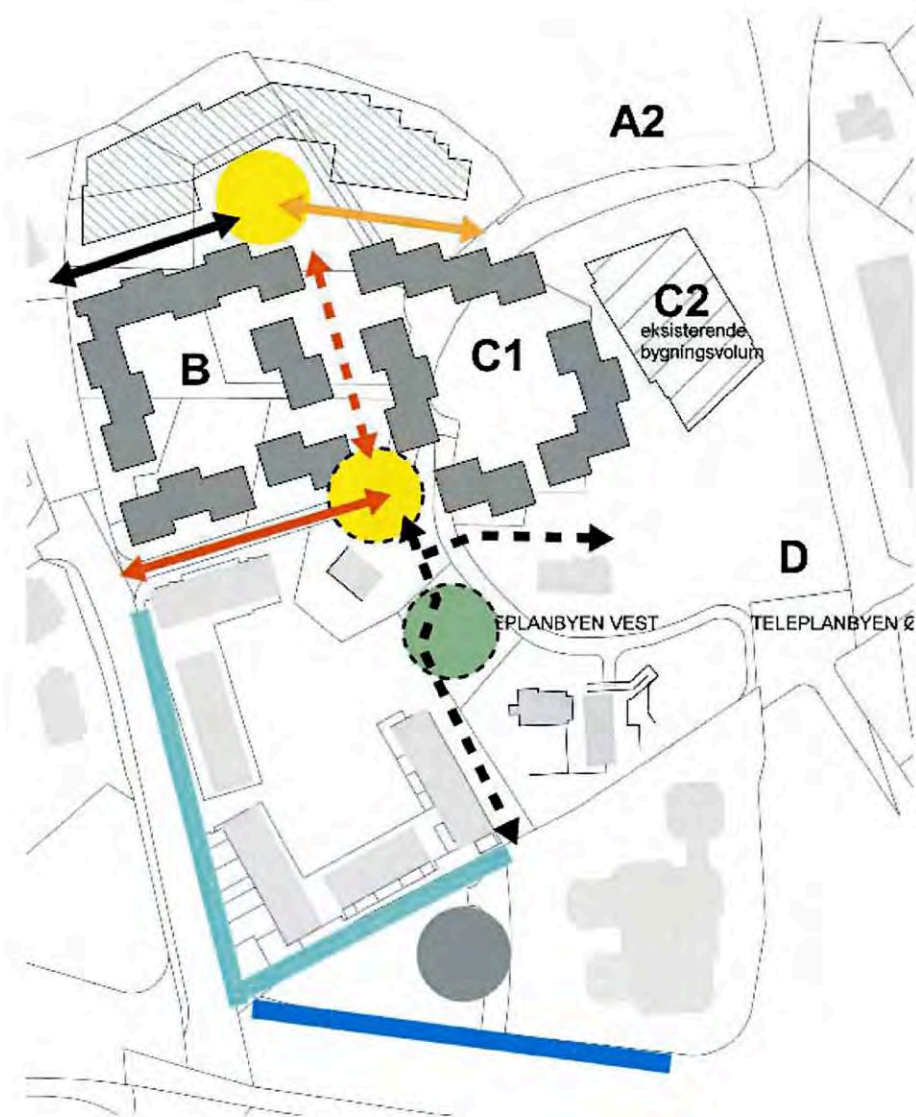
-  Eksisterende forbindelse for gående, syklende og bilister opprettholdes
-  Eksisterende forbindelse gjennom parken opprettholdes
-  Ny gangforbindelse
-  Ny opparbeidelse av gate. Behov for ny infrastruktur vurderes. Avhenger av beslutning om avfallsug, samt kapasitet på eksisterende VA
-  1 Mulig ny infrastruktur. Avhenger av beslutning om avfallsug, samt kapasitet på eksisterende VA. Reetablering av overflate
-  Forberede infrastruktur og enkel istandsetting av overflaten. Full opparbeidelse i senere fase
-  Byrom forberedes med infrastruktur under bakken - tilknytningspunkt teknisk infrastruktur - med forbehold om at det går opp høydemessig
-  Nytt byrom etableres (Arcanum)
-  2 Infrastruktur i parken må forberedes / vurderes opparbeidet samtidig som byggingen av ny inngang til t-banestasjonen
-  Oksenyveien bør vurderes oppgradert for t-baneninngangen åpnes for publikum



7.4 FASER FOR OFFENTLIGE ROM OG INFRASTRUKTUR

Stiplet linje = nyetablering / påbegynt anlegg
Heltrukket linje = ferdig anlegg

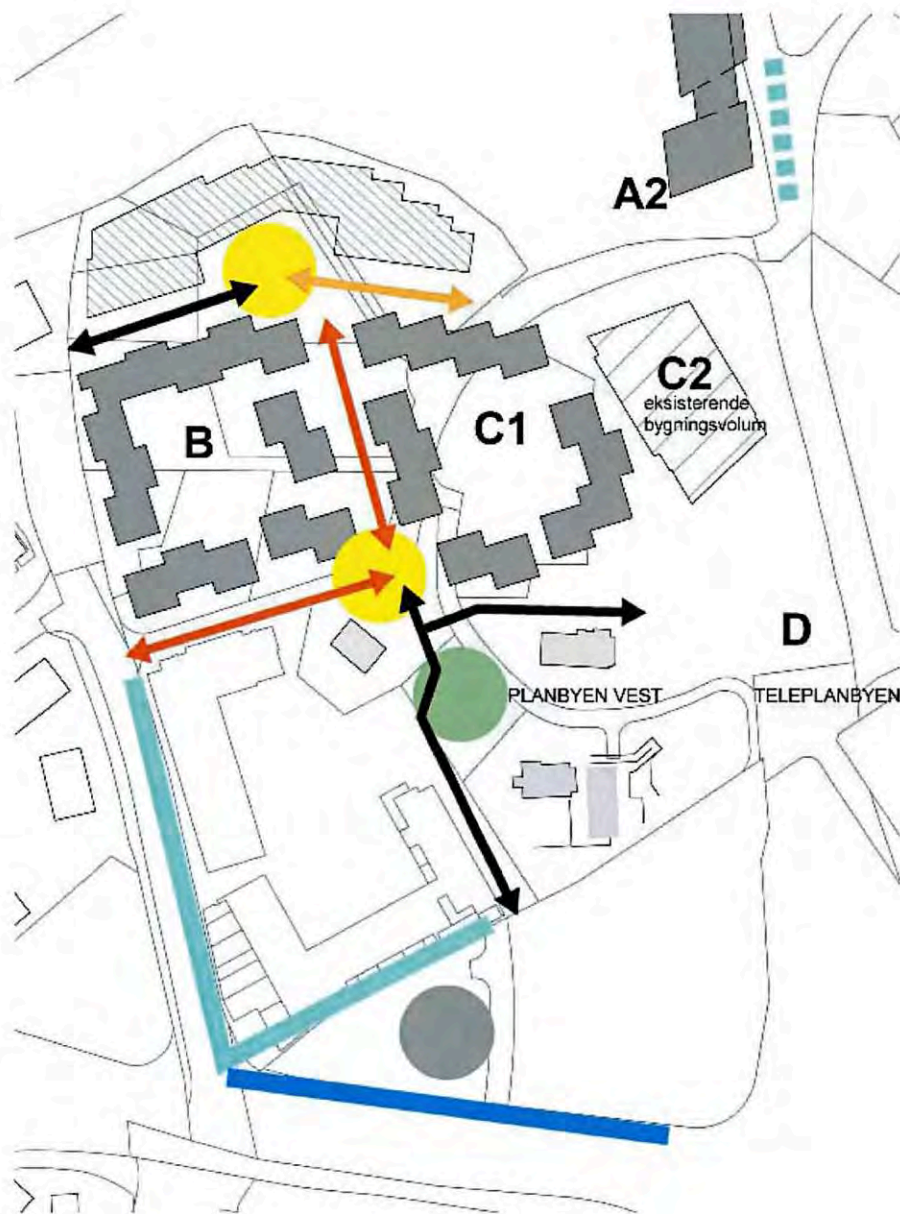
- Opparbeidelse av gatetun med infrastruktur. VA og fjernvarme kobles på eksisterende anlegg. Øvrige anlegg blindes midlertidig i grøft
- - - - - Etablering av terengsti + ny forbindelse nord for Villa Bjelle
- Byrom etableres over bakken. Terreng bearbejdes og kobling mot parken (trapp) opparbeides
- Terrengpark / lekepark etableres



7.4 FASER FOR OFFENTLIGE ROM OG INFRASTRUKTUR

Stiplet linje = nyetablering / påbegynt anlegg
Heltrukket linje = ferdig anlegg

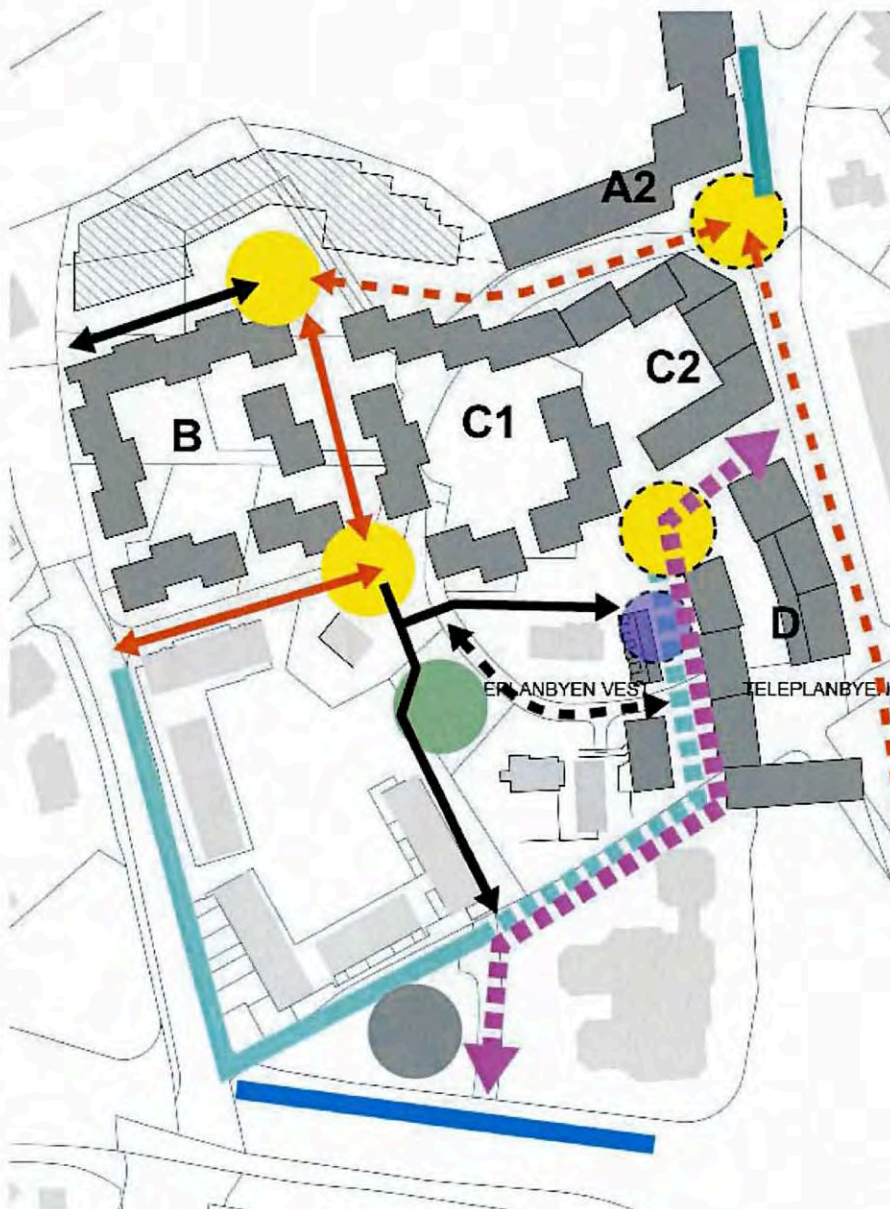
■■■■■■■■■■ Eventuelt forberede for tilkobling til teknisk infrastruktur.
Reetablering av overflate.



7.4 FASER FOR OFFENTLIGE ROM OG INFRASTRUKTUR

Stiplet linje = nyetablering / påbegynt anlegg
Heltrukket linje = ferdig anlegg

- Etablering av Magnus Poulssons vei nord og Fornebuveien - over og under bakken
- Etablering av den urbane aksen
- Etablering av teknisk infrastruktur i den urbane aksen
- Oppgradering av gangforbindelse gjennom parken / kjøreforbindelse til Villa Bjelle, samt påkobling til den urbane aksen
- Etablering av Byrom nord og Nabolagstorget
- Etablering av aktivitetsanlegg i overgangen mellom parken og den urbane aksen





REFERANSELISTE
OG VEDLEGG

REFERANSELISTE OG VEDLEGG

- (1)- Kommunedelplan 3 Fornebu (KDP3), vedtatt 27.03.2019
- (2)- Veiledende plan for offentlige rom Lysakerbyen (06.02.2019 i Bærum, 10.06.2019 i Oslo)
- (3)- Vedtatt planprogram Oksenøyveien nord og Teleplanbyen (Plan ID 2018009)
- (4)- Grønnstruktur Fornebu. Oslo kommune og Statsbygg, 2008.
- (5)- Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) Oksenøyveien nord