



Forslag til planprogram for OKSENØYVEIEN NORD OG FORNEBUVEIEN 35 (TELEPLANBYEN)



09.09.2019

BÆRUM KOMMUNE

saksnummer: 17/1190
4420386

Plannavn	FORSLAG TIL PLANPROGRAM – OKSENØYVEIEN NORD OG TELEPLANBYEN
Arkivsak ID	17/8465
Plan ID	2018009
Hensikt med planen	Formål med planarbeidet er å 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 visjonen om en bymessig utvikling. Planen skal sikre: • en arealeffektiv utvikling i banekorridorens nedslagsfelt • en transformasjon fra næring til blandet arealbruk med bolig, arbeidsplasser og publikumsrettede funksjoner (som blant annet handel, tjenesteyting og bevertning) • sammenheng i bebyggelses- og ferdselsstrukturen, samt etablering av en ny urban akse, som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu med prioritering for gående • konsentrasjon av varehandel, service- og kulturtilbud langs den urbane aksen • 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
Planavgrensning	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 overbygging og utvidelse av lokk over Snarøyveien.
Sammendrag	Planprogrammet redegjør for planstatus, planprosess og beskriver planområdet.
Framdriftsplan	Fastsettelse av planprogram – høsten 2019 Illustrasjonsplan for gater og byrom – oppstart høsten 2019
Organisering	Arbeidet med planprogram er ledet av Bærum kommune, men i all hovedsak utarbeidet av Norconsult som har bistått kommunen. Arbeidet har fått innspill fra en medvirkningsgruppe bestående av grunneiere i området.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUNN	4
1.2	FORMÅL OG HENSIKT MED PLANARBEIDET	4
1.3	PLANAVGRENSNING	5
1.4	ORGANISERING AV PLANARBEIDET	5
2	OVERORDNETE FØRINGER OG PÅGÅENDE PLANARBEID	6
2.1	VIKTIGE OVERORDNETE FØRINGER	6
2.2	VIKTIGE OVERORDNETE PLANER.....	7
2.3	GJELDENDE REGULERING.....	11
2.3	PÅGÅENDE PLANARBEID OG UTREDNINGER SOM HAR BETYDNING FOR PLANOMRÅDET	11
2.4	KRAV OM KU	12
3	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	13
3.1	EIENDOMSFORHOLD	13
3.2	KONTEKST – PLANOMRÅDET I OSLOREGIONEN	13
3.3	HISTORISK UTVIKLING OG BYGNINGSHISTORIE.....	15
3.4	BYGNINGSALDER OG KULTURMINNER	16
3.5	BEBYGGELSESTRUKTUR OG BYROM, AREALBRUK OG PROGRAM.....	18
3.6	LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR	19
3.7	TILGJENGELIGHET OG TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	21
3.8	SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	23
3.9	NYE FORUTSETNINGER FOR UTVIKLING.....	24
3.10	STEDSIDENTITET.....	24
3.11	UTFORDRINGER	25
4	VISION OG FØRINGER FOR VIDERE PLANARBEID	26
4.1	VISION	26
4.2	FORSLAG TIL PLANGREP	28
4.3	FRA VISION TIL GJENNOMFØRING	29
4.4	AREALBRUK.....	31
4.5	GRØNNSTRUKTUR	33
4.6	GATER OG BYROM	35
4.7	BEBYGGELSESTRUKTUR OG PRINSIPP FOR VOLUMOPPBYGGING	38
4.8	VURDERINGER OG BESKRIVELSE KNYTTET TIL ENKELTE FØRINGER I PLANOMRÅDET	41
4.9	VURDERING KNYTTET TIL TILGRENSENDE OMRÅDER	49
5	DETALJREGULERING FORNEBUVEIEN 35 M.FL – TELEPLANBYEN: TEMAER SOM SKAL KONSEKVENsutREDES OG BELYSES I PLANBESKRIVELSEN	51
5.1	VIKTIGE TEMAER FOR MILJØ OG SAMFUNN SOM SKAL KONSEKVENsutREDES.....	51
5.2	TRAFIKALE KONSEKVENSER	51
5.3	STØYFORURENSNING	52
5.4	LUFTFORURENSNING	53
5.5	LANDSKAP (VISUELLE KONSEKVENSER)	53
5.6	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	54
5.7	KLIMA OG ENERGILØSNINGER	54
5.8	KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN.....	56
5.9	RISIKO OG SÅRBARHET (ROS-ANALYSE)	56
5.10	VIKTIGE PROBLEMSTILLINGER FOR SAMFUNN OG MILJØ SOM SKAL IVARETAS.....	57
6	OPPFØLGING AV PLANFORSLAGET	61
7	ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	61
	VEDLEGG.....	61

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Planområdet har en viktig strategisk beliggenhet som koblingspunkt mellom Lysaker og Fornebu. Store infrastrukturprosjekter med ny t-bane til Fornebu og Vestre lenke fra Fornebu til ny E18 medfører endrede forutsetninger for utviklingen av området. Regionale og kommunale føringer tilsier en bymessig utvikling i området både for å utnytte banekapasitet og for å bidra til en større helhet i bygningsstruktur. Kommuneplanen legger føringer om felles planlegging, for å ivareta hensyn til helhetlig planlegging i området.

Forslag til planprogram inneholder et prinsipielt plangrep for området. Plangrepet legger til rette for ønsket bymessige utvikling, men vil kreve en omregulering av området. Plangrepet ligger til grunn for arbeidet med planprogram for Oksenøyveien nord og Teleplanbyen.

1.2 Formål og hensikt med planarbeidet

Formål med planarbeidet er å 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 visjonen om en bymessig utvikling.

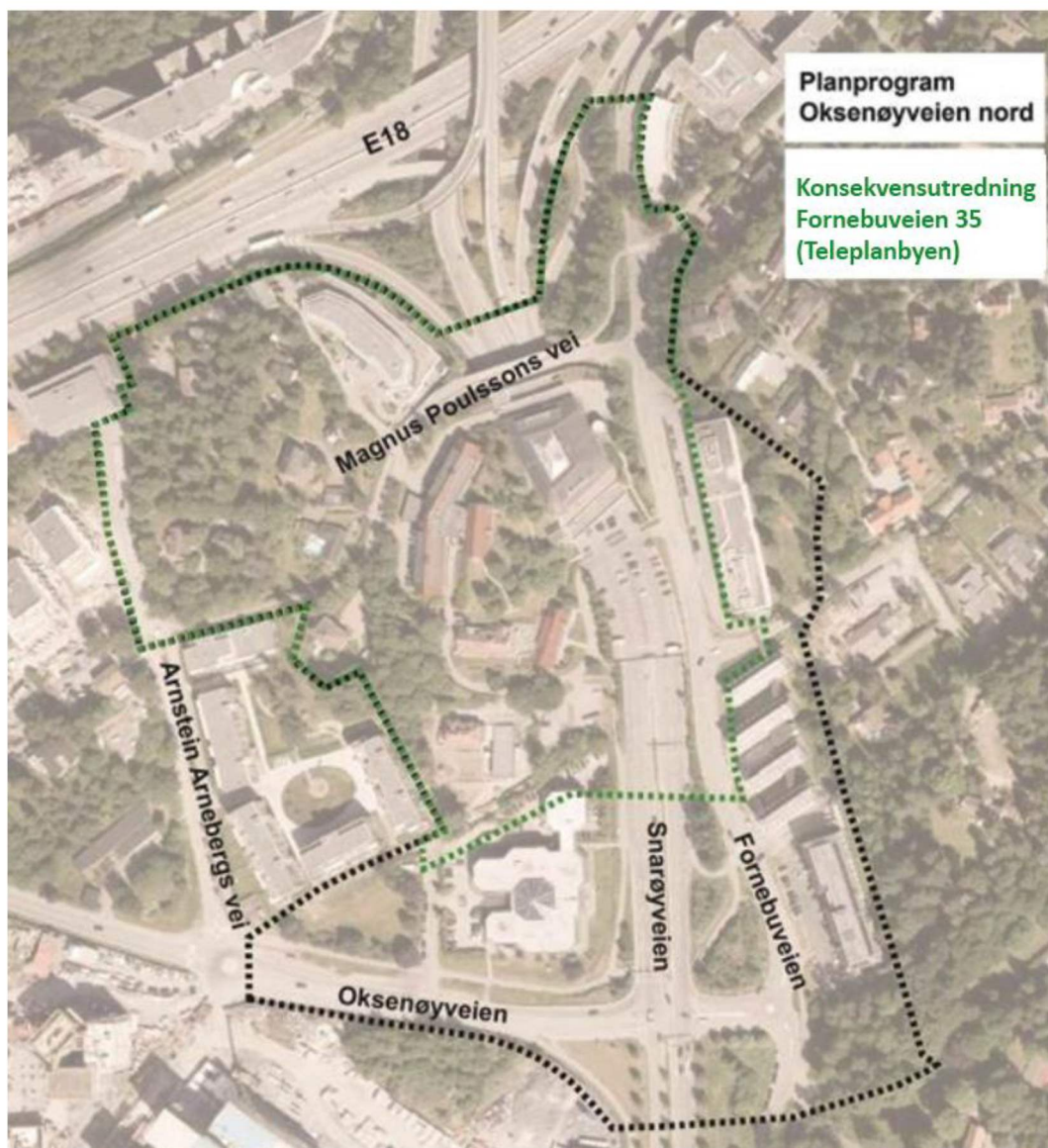
Planarbeidet skal sikre:

- en arealeffektiv utvikling i banekorridorens nedslagsfelt
- en transformasjon fra næring og parkering til blandet arealbruk med boliger, arbeidsplasser og publikumsrettede funksjoner (bl.a. handel, tjenesteyting og bevertning)
- sammenheng i bebyggelses- og ferdselsstrukturen og etablering av en ny urban akse, som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu med prioritering for gående
- konsentrasjon av varehandel, service- og kulturtilbud langs den urbane aksene for å sikre levende byrom
- bebyggelse som tydelig avgrenser byrommet og ivaretar byrommets funksjon som møteplass, oppholdssted og forbindelse
- bebyggelse som støyskjerm mot hovedveisystemet som hensyntar øvrig bebyggelse og omgivelsene
- et sentralt grøntområde
- bevaring av Villa Bjelle, Villa Helle og Villa Inabo.
- ny bymessig bebyggelse som hensyntar kulturmiljø både i planområdet og på Lagåsen

Hensikten med planprogrammet er todelt:

- sikre en helhetlig bymessig utvikling gjennom et felles plangrep for alle utbyggingsprosjekter i området
- avklare utredningsbehov og prosess i forbindelse med detaljregulering av Teleplanbyen.

1.3 Planavgrensning



Figur 1: Planavgrensning for Oksenøyveien nord (sort) og planavgrensning detaljplan Fornebuveien 35 (grønn) som skal konsekvensutredes.

1.4 Organisering av planarbeidet

Organisering planprogram og medvirkning

Arbeidet med planprogrammet ledes av Bærum kommune, men er i all hovedsak utarbeidet av Norconsult som har bistått kommunen. Planprogrammet er et kommunalt dokument og ansvaret ligger hos tjenestestedet Områdeutvikling. Arbeidet har fått innspill fra en medvirkningsgruppe bestående av grunneiere i området.

Grunneiere som er berørt av planarbeidet har vært involvert i arbeidet gjennom dialogmøter og mulighet for innspill allerede før utleggelsen til offentlig ettersyn. Alle grunneierne er invitert til å melde behov for dialog og møter med kommunen hvis de ønsker dette. Medvirkning med Statens vegvesen ivaretas gjennom en egen prosess. Det ble arrangert et åpent møte i forbindelse med at planprogrammet ble lagt ut til høring.

Organisering detaljregulering og medvirkning

Detaljregulering i planområdet vil skje i regi av grunneierne i de enkelte felt. Reguleringen vil kunne skje i flere etapper og planoppstart for detaljreguleringene varsles for hver plan.

Grunneierne vil med bakgrunn i de overordnede rammene for planprogrammet utarbeide planforslaget for hele eller deler av Teleplanbyen. Ved offentlig ettersyn vil det bli avholdt et åpent informasjonsmøte. Særskilte møter med enkelte naboer eller interessegrupper vurderes i forbindelse med utarbeidelse av detaljregulering. Barnehagen i området skal videreføres og involveres i planlegging for å sikre at barn og unges interesser er ivaretatt på en god måte.

Etter vedtak av planprogrammet er det lagt til grunn at BK skal utarbeide en felles illustrasjonsplan for gater og byrom, plan for kabler og ledninger samt en kostnadsberegning som grunnlag for kostnadsfordeling og avtaleforhandlinger, for å sikre gjennomføring av plangrepet. Gjennom arbeid med denne vil man vurdere framtidig eierforhold knyttet til bystrukturen (gater, torg, park m.v). Det skal videre vurderes hvorvidt illustrasjonsplanen skal hjemles i en reguleringsplan for offentlige gater og byrom innenfor avgrensningen av planprogrammet.

2 Overordnede føringer og pågående planarbeid

De nasjonale, regionale og kommunale mål for utviklingen av planområdet gir føringer om at det skal legges til rette for en bærekraftig og klimavennlig utvikling som støtter opp under investeringene i infrastruktur. Dette innebærer fortetting og urbanisering av planområdet, styrking av en helhetlig bystruktur deriblant styrking av sammenheng mellom Lysaker og Fornebu. Andel trafikanter som benytter miljøvennlig transport skal øke, og utviklingen skal støtte opp under mål om 0-vekst i biltrafikken. Samtidig satser Bærum kommune på en langsiktig, klimaklok vekst- og byutviklingsstrategi med vekt på både grønne og urbane kvaliteter med gode møteplasser, kultur og lokalsamfunn som gir muligheter for deltakelse og opplevelser.

2.1 Viktige overordnede føringer

Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (12.06.2015)

Regjeringens forventninger tar sikte på å gjøre planleggingen enklere og sikre at nasjonale interesser blir ivaretatt. Forventningene skal bidra til å fremme bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive, klimavennlige by- og tettstedsområder.

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planleggingen (01.09.1989)

I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. RPR stiller krav til den fysiske utformingen av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Slike arealer skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Nasjonal transportplan 2018- 2029 (NTP)

NTP 2018- 2029 viderefører målet fra tidligere NTP om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange – det såkalte nullvekstmålet. For å oppnå dette må man sikre en tydeligere sammenheng mellom bystruktur og befolkningens valg av reisemåte. Utbyggingsmønster og transportbehovet må legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer for å sikre størst mulig nytte av investeringene i infrastrukturen for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette vil også være viktig for planområdet, særlig sett i sammenheng med områdets nærhet til framtidig stasjon på Fornebubanen. NTP legger videre føringer for attraktive og sammenhengende anlegg for gående og syklende, slik at en større andel av særlig de kortere bilreisene (under 3 km) kan tas av gange og sykling framfor kollektiv. Dette forutsetter korte avstander mellom viktige målpunkt, etablering av snarveier samt trygge og attraktive omgivelser.

Klimaklok kommune og Klimastrategi 2030 (28.02.18)

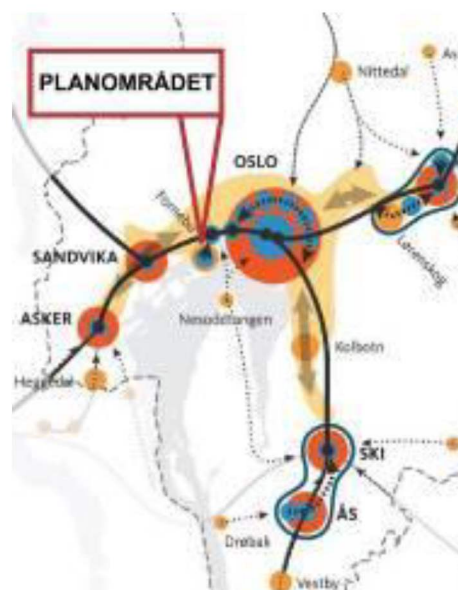
Klimaklok kommune er et flerårig utviklingsprosjekt i kommunen som skal bidra til det grønne skiftet i Bærum. Kommunen har en forventet befolkningsvekst på 18 prosent frem mot 2040, og denne veksten skjer samtidig som utslippene må gå drastisk ned. Det er nødvendig å bo tettere, og redusere privatbilismen til fordel for mer miljøvennlige transportmidler som kollektiv, gange og sykkel. De siste årene har andelen bilreiser økt, og andelen som går eller sykler har gått ned. De fleste reisene knyttes ikke til arbeid, men til fritiden. Bærum er nødt til å snu utviklingen, mener kommunens klimapanel. Panelet foreslår høyere parkeringsavgifter og bildeling (bilpool) fremfor egen garasje i nye byggeprosjekter.

Bærum kommunes Klimastrategi 2030 omfatter tiltak som skal bidra til å redusere kommunens klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Strategien omfatter tiltak innenfor tre strategiske områder: mobilitet, bygg og ressursbruk. Tiltakene i strategien omfatter hele bærumssamfunnet og skal gi reduksjon av de direkte klimagassutslippene, med særlig vekt på utslipp fra transport. Klimastrategien omhandler sykkel både på målsettings- og tiltakssiden. Strategien hjemler en målsetting om at andelen personreiser med kollektiv, sykkel og gange skal økes fra 48 til 60 prosent innen 2025, og at sykkelandelen skal være minst 7 prosent. Videre har Klimastrategien et stort fokus på å prioritere god tilgang til knutepunktene samt et særlig fokus på elsykler og foreslår at kommunen vil legge til rette for elsykler, både gjennom sikker sykkelparkering og ulike typer stimuleringsordninger.

2.2 Viktige overordnede planer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

RPR peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen i regionen. Planområdet ligger sentralt i bybåndet hvor det skal legges opp til mer konsentrert vekst og mer effektiv kollektivtransport. Store investeringer i transport skal følges opp med konsentrert byutvikling. Fornebubanen vil medføre store investeringer og det er derfor viktig at arealbruken ved de nye stasjoner støtter opp under denne investeringen. Innenfor bybåndet skal det legges til rette for en helhetlig bystruktur som preges av tett boligbebyggelse og lokale sentre.



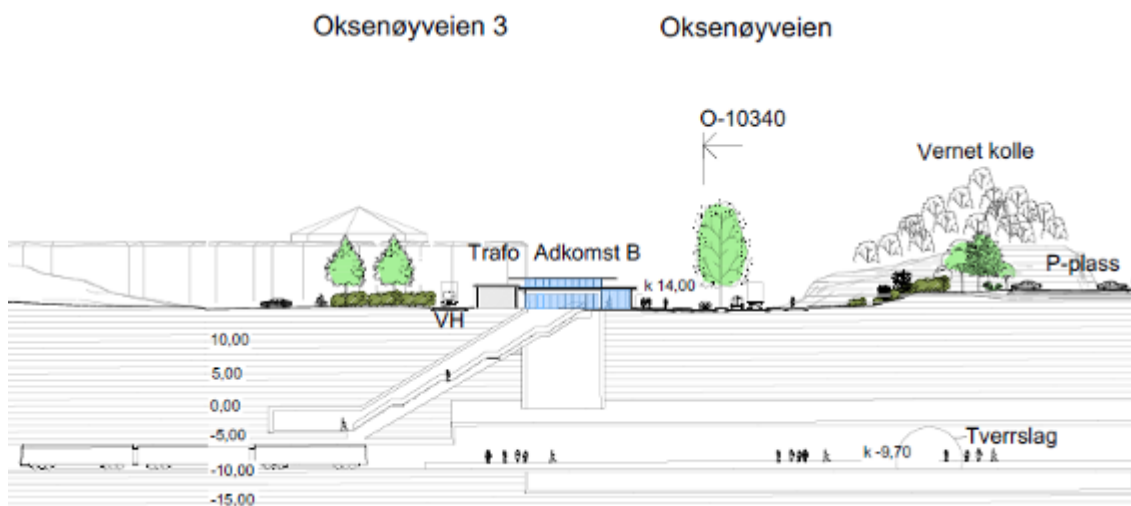
Figur 2 - Planområdet i Osloregionen

Kommuneplanens arealdel vedtatt 04.04.2018

Kommuneplanen definerer hovedutbyggingsretninger og en langsiktig vekstgrense for Fornebu og Lysaker. I arealdelen stilles det krav om felles planlegging før detaljregulering og gjennomføring av tiltak i planområdet, for å sikre en helhetlig bymessig utvikling. Arealdelen gir nye forutsetninger som muliggjør en bymessig og konsentrert utvikling. I tilhørende bestemmelser i ny kommuneplan er det vedtatt en skjerping av parkeringsnormene og videre at parkeringsanlegg for sykkel i størst mulig grad skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil. Videre ligger planområdet innenfor avvikssone for støy.

Områderegulering for Fornebu – Lysaker – t-banetrasé vedtatt 27.04.2016

Reguleringsplan for Fornebubanen er vedtatt både i Bærum og Oslo kommune. Nordre adkomst til ny t-banestasjonen Fornebuporten ligger i planområdet. Innenfor felt regulert til terminalbygg kan stasjonsbygg/ stasjonsatkomster plasseres på terreng med tilhørende oppholdsarealer/ uterom, heiser, rulletrapper m.m. Det skal tilrettelegges for minimum 160 sykkelparkeringsplasser ved stasjonsområder.



Snitt - Arena stasjon

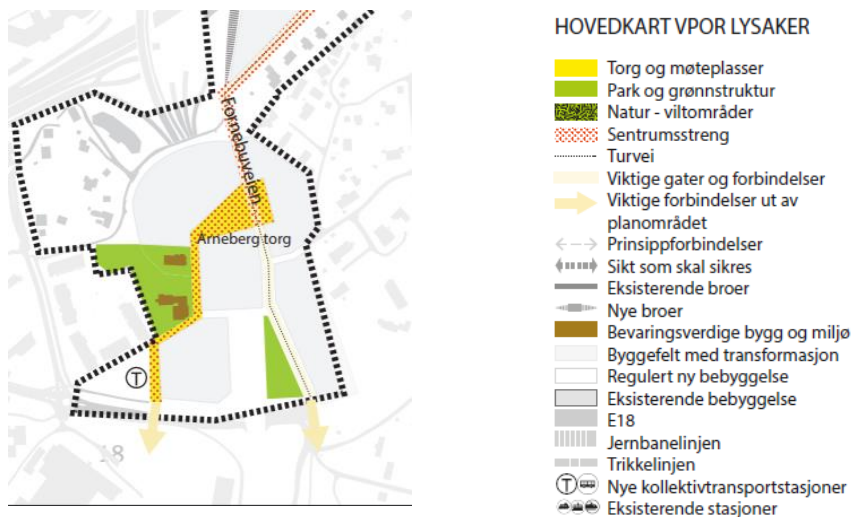


Figur 3 - Utsnitt for omregulering for Fornebu – Lysaker – områderegulering – t-banetrasé

Det pågår p.t en prosess med endring av reguleringsplan for dette området. Endringen gjelder ønske om en by- pass løsning som betyr et tverrslag ut på nordsiden av stasjonen. Dette gir mulighet til å bygge stasjonen uavhengig av driften nordover. Endringen kan medføre justeringer av sikringsone/ restriksjonsområde på bakkenivå.

Veiledende plan for offentlige rom Lysakerbyen (06.02.2019 i Bærum)

VPOR Lysakerbyen skal være retningsgivende for offentlige rom som gir et felles overordnet grunnlag for å utvikle området som by, lokalsenter og knutepunkt. Formål med planen er å utvikle en sammenhengende og bymessig struktur for offentlige rom. De myke trafikanter interesser er premissgivende for videre utvikling av området. I VPOR er det et hovedkart for plassering og omfang av framtidige offentlige rom. For Teleplan gjelder følgende:

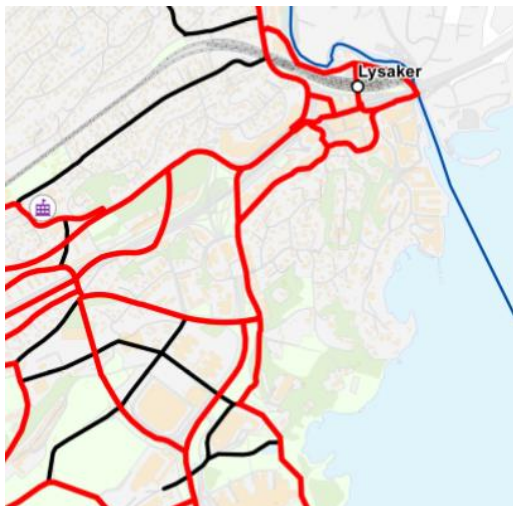


Figur 4: Avgrensning planområde VPOR Lysaker

E18-Korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes-Fornebu (31.05.2017)

Ny E18 skal først og fremst være et miljøtiltak med hovedvekt på helhetlige buss- og sykkeltraseer som skal møte dagens og morgendagens befolkningsvekst. Som følge av de virkemidlene det legges opp til, anslås det at biltrafikken vil gå ned. Ny E18 skal, i tillegg til bedre buss- og sykkelveier, bidra til bedre lokalmiljø, legge til rette for byutvikling samt bedre vilkår for næringstransport. Utviklingsområdet Oksenøyveien Nord/Teleplanbyen er et av de første byområdene som fortettes/transformeres i kjølvannet av ny E18 plan. Utvikling i disse områdene er avhengig av at løsninger for vei/trafikk og byutvikling ses i sammenheng.

Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018- 2030 (06.03.19)



Figur 5 - Hovedsykkelveinettet

Hovedmål med sykkelstrategien er å gjøre det attraktivt å sykle for alle i Bærum, slik at flest mulig motiveres til å velge sykkel som transportmiddel. Dette skal blant annet gjøres gjennom et sammenhengende nettverk av sykkelforbindelser.

For å rekruttere flere syklistere må det tilrettelegges for andre grupper enn de som allerede sykler, og sykkelløsninger må både oppleves som trygge og ha god fremkommelighet.

Fornebuveien er del av vedtatt hovedsykkelveinett. Fornebuveien har en svært viktig rolle for sykkel som hovedforbindelse mellom Lysaker/Oslo og Fornebu. I planen er også Oksenøyveien avsatt som hovedsykkelvei. På strekninger angitt som hovedsykkelveier skal det sikres separate anlegg for syklende (og gående), enten i form av sykkelfelt, sykkelvei (med fortau) eller sykkelgate.

Kommunedelplan 3 Fornebu (KDP3), vedtatt 27.03.2019



Figur 6 - «Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur» for KDP3.

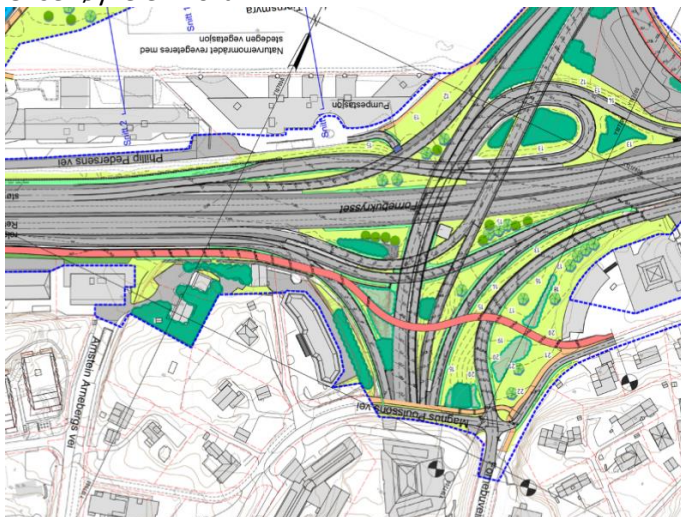
Planen legger til rette for økt utnyttelse og en bymessig utvikling av Fornebu. Eksisterende grønnstruktur skal videreføres og styrkes. Det skal legges til rette for etablering av en sammenhengende bystruktur med et tett nettverk av attraktive gater og byrom og en økt konsentrasjon av bebyggelse i nedslagsfeltet til ny t-bane.

KDP 3 legger opp til at flest mulig innbyggere kan betjene sine hverdagsfunksjoner lokalt. Derfor foreslås tre lokalsentre på Fornebu. Lokalsentrene skal spille en viktig rolle som sosiale møtesteder og arenaer for handel og tjenestevirksomhet, arbeidsplassintensiv næring, kulturvirksomhet og offentlig virksomhet.

Lokalsenteret som ligger i tilknytning til T-banen omfatter både Fornebuporten og Teleplanbyen.

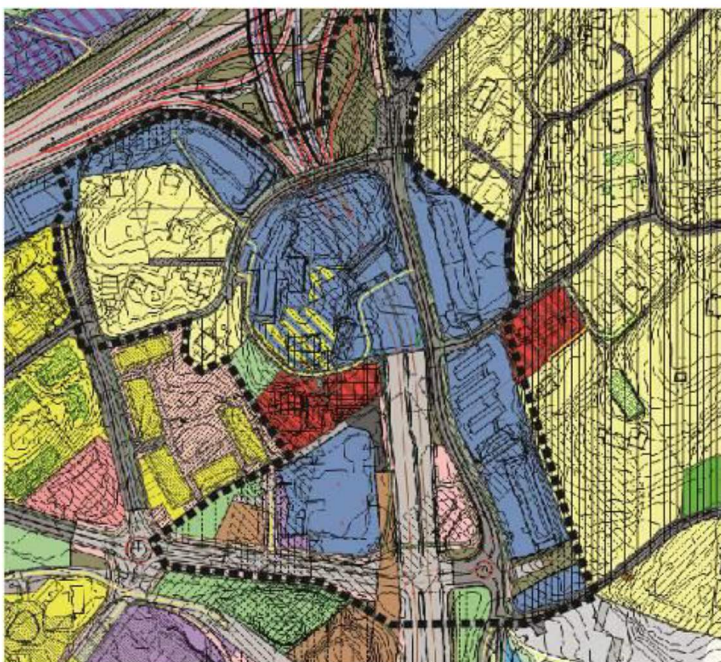
Mindre endring av reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta Tjernsmyrområdet – del av lokalveinettet.

Kommunestyret vedtok 19.06.2019 en mindre endring av reguleringsplan for E18 – Lysaker - Ramstadsletta ble av vedtatt områderegulering for E18, Lysaker - Ramstadsletta. I planen er hovedsykkelvei flyttet til sørsiden av E18, sykkelbro mellom Fornebuveien og Professor Kohts vei er fjernet m.m. Ny hovedsykkelvei er rett nord for foreliggende planområde for så å fortsette i Fornebuveien østover til Lysaker. For å sikre hovedsykkelveien tilfredsstillende kurvatur og sikkerhet er dagens adkomst til Fornebuveien 1- 13 flyttet noe mot vest. Dette punktet anses ikke endelig løst og vil måtte detaljeres videre i det videre planarbeidet innenfor Oksenøyveien nord.



Endring av plan med hovedsykkelvei mellom Fornebukrysset og Teleplanlokket.

2.3 Gjeldende regulering



Figur 7 - Gjeldende regulering med plangrense som stiplet linje.

Majoriteten av planområdet er avsatt til kontorformål og bolig. Øvrige arealer er avsatt til barnehage, ulike veiformål, gang- sykkelveg, park og kollektivtransport.

I kommuneplanen er det avsatt hensynsone med krav om felles planlegging for hoveddelen av planområdet.

2.3 Pågående planarbeid og utredninger som har betydning for planområdet

Detaljreguleringsplaner i planområdet:



Figur 8: Pågående planarbeid

Pågående planarbeid:

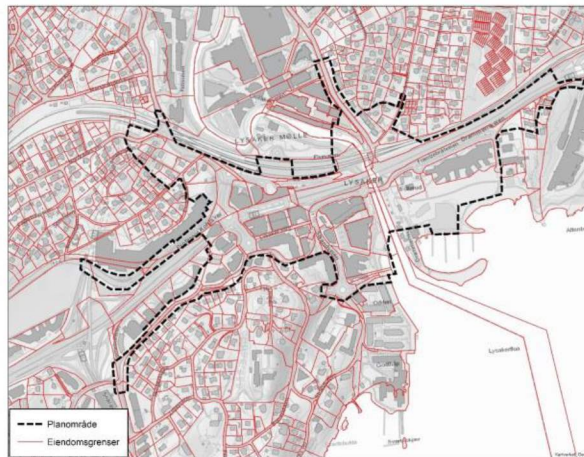
- 1: Planprogram for Oksenøyveien nord
- 2: Detaljregulering av Fornebuveien 35
- 3: Detaljregulering av Fornebuveien 38-40
- 4: Detaljregulering av Oksenøyveien 3
- 5: (Avsluttet regulering)
- 6: Områderegulering av Lysaker kollektivknutepunkt
- 7: Mindre endring av E18 - Tjernsmyområdet

Planarbeidene 2, 3 og 4 er i bero i påvente av vedtatt planprogram.

Mulighetsstudie. Områdeutvikling Teleplan, januar 2016, Teleplan Eiendom / Norconsult AS

Det er utarbeidet en mulighetsstudie som synliggjør områdets strategiske betydning og potensial for en bymessig utvikling. Plangrepet i mulighetsstudien ble vurdert som innspill til kommuneplanarbeidet og i kommunens vurdering av innspill konkluderes det med at utvikling av Teleplans eiendommer til en mer urban bebyggelse med høy tetthet er i tråd med arealstrategien, og at viktige forbindelser og sammenhenger i bystrukturen ivaretas på en god måte. Det anbefales funksjonsblanding i området for å sikre en bymessig utvikling i tråd med mulighetsstudien. Videre anbefales det høyere tetthet og større byggehøyde (5-8 etasjer, enkeltstående høyhus kan godtas) enn vist i mulighetsstudien, at byggehøyder bør tilpasses kulturmiljøet og solforhold, samt at økt andel boliger bør vurderes.

Områderegulering Lysaker knutepunkt med ny bussterminal



Figur 9: Planavgrensning for Lysaker knutepunkt

Planprogrammet ved fastsatt 13.12.2018. Hensikten med planen er å utvikle Lysaker til et regionalt knutepunkt for buss, tog og t-bane. Statens vegvesen planlegger ny busstasjon med holdeplasser, heving av E18, venteareal for buss, hovedsykkelvei, gatenett og offentlige rom i tilknytning til anlegget.

Planarbeidet skal bidra til byutvikling med en konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i tråd med regionale og statlige føringer.

Framdrift for planarbeidet er uavklart.

2.4 Krav om KU

I Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven § 6 bokstav b, vedlegg I, er det beskrevet at «*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² alltid skal behandles etter forskriften.* Unntaket er dersom det konkrete tiltaket er utredet på høyere plannivå og er i samsvar med overordnet plan.

Planområdet som skal detaljreguleres er på ca. 64 dekar og er i kommuneplanen avsatt til bebyggelse og anlegg med krav om felles planlegging. Området er konsekvensutredet på kommuneplannivå. Med bakgrunn i at formål ikke er endelig avklart gjennom kommuneplanen, vurderes det at tiltaket utløser behov for konsekvensutredning på et mer detaljert nivå. Kommunen har definert følgende tema som er beslutningsrelevant på detaljnivå:

- Transport
- Klima og energiløsninger
- Kulturminner og kulturmiljø
- Støy
- Luft
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Landskap

Plasseringen ved E18 og nærheten til Lysaker stasjon (ca. 800 meter) gjør at planområdet har særdeles god tilgjengelighet. Avstanden til Fornebu S er ca. 1500 meter.

I lys av områdets betydning i den lokale og regionale konteksten, fremstår området som svært bortgjemt. Planområdet grenser til to viktige utviklingsområder; E18-korridoren og kommunedelplan for Fornebu. Disse bygges ut kontinuerlig. Felles for de nevnte områdene er at de har en tydelig identitet og at utbyggingen i liten grad forholder seg til området mellom Oksenøyveien og næringsbebyggelsen langs E18.



Figur 12 - Oksenøyveien. Grensen mellom KDP for Fornebu og planområdet.

Områdets rolle

I den langsiktige vektgrensen for Fornebu og Lysaker, definert kommuneplanen, vises planområdet som et sentralt bindeledd i bystrukturen. Lysaker og Fornebu er store sammenhengende byutviklingsområder. Forbindelsen mellom områdene er en smal korridor hvor utviklingspotensialet begrenses av bl.a. E18 og Lagåsen (kulturminneområde). Det er viktig at bystrukturen både på Lysaker og Fornebu får gode og sterke koblinger mot denne korridoren. På Fornebusiden spiller planområdet en sentral rolle som kobling både fra Fornebuområdet mot Lysaker og for områdene nord for Oksenøyveien og Lysaker. Det er derfor viktig at det legges til rette for en urban bystruktur som skaper sammenheng mellom planområdet og de tiliggende områdene.



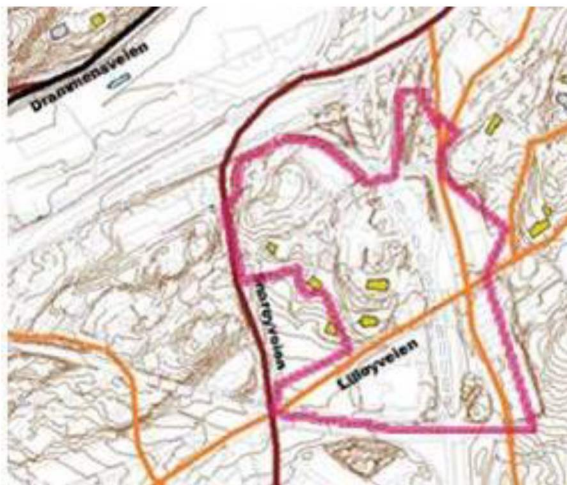
Figur 13 - Langsiktig vekstgrense og planområdets rolle som bindeledd mellom Fornebu og Lysaker.

3.3 Historisk utvikling og bygningshistorie

Den fysiske utviklingen av planområdet de siste 100 år er sterkt knyttet til flyplassen på Fornebu, utvidelse av E18 og etablering av Snarøyveien som ny hovedatkomst til Fornebu.



Figur 14 - Planområdet ca. 1880



Figur 15 - Planområdet ca. 1920

1800 - 1937 Fra frodig jord- og skogbrukslandskap til villaområde

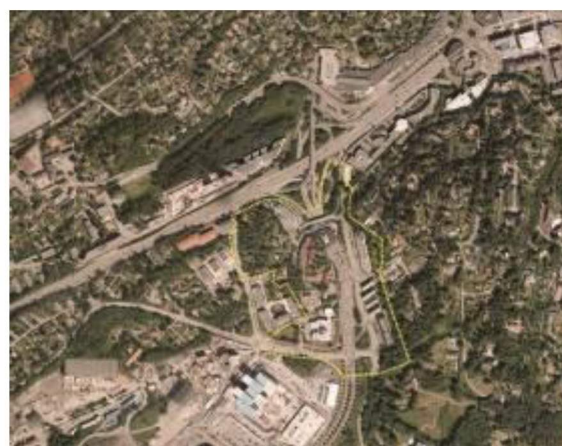
Ved utgangen av 1800-tallet var Fornebulandet i hovedsak et frodig jord- og skogbrukslandskap. Etablering av jernbanestasjonen på Lysaker og nærheten til fjorden gjorde områdene attraktive for hovedstadens borgerskap, først for etablering av sommerhus, senere som boligområde. Dette bidro blant annet til etablering av den karakteristiske villabebyggelsen i området. Utparselleringen av tomter fra Fornebo gård førte til etablering av en ny veitrasé for Snarøyveien, vest for den gamle traseen.

1937 - 1998 Flyplass på Fornebu – utvikling fra villaområde til næringsområde

Etablering av flyplassen i 1937 medførte omfattende veiomlegginger. Lilløyveien ble avskåret og Snarøyveien ble hovedatkomst til flyplassen og de østlige delene av Fornebulandet. Oksenøyveien ble etablert for å forbinde de vestlige gårdene (Oksenøen, Store/Lilleløen) med Snarøyveien og Drammensveien. Den stadig økende trafikken på E18 fører til behov for sanering og samling av kryss.



Figur 16 - Planområdet 1984



Figur 17 - Planområdet 2014

I 1986 legges Snarøyveiens trasé om mot øst og det etableres et miljølokk over Snarøyveien som forbinde Lagåsen/Lysaker med planområdet. Kontorbebyggelsen i planområdet etableres samtidig som næringskorridoren langs E18 vokser frem. Flyselskapene Braathens SAFE og SAS bygget store administrasjonsbygg på 1980-tallet. Det skjer lite fortetting med boliger innenfor planområdet, fordi kommunen har en restriktiv holdning til boligbygging grunnet flystøy. Flyplassen flyttes til Gardermoen i 1998.

1998 til i dag – Kommunedelplan 2 for Fornebu - boligutbygging i tilleggende områder

Planlegging av et nytt utbyggingsområde på flyplassområdet (med KDP2 for Fornebu som rammeverk) har pågått allerede siden 1990. De gjeldende planer tilsier en utvikling på 25 000 arbeidsplasser og 6 300 boliger. Det planlegges nå med en økning av utnyttelse. Per i dag er cirka 22 000 arbeidsplasser og 2 000 boliger etablert.

Nedleggelsen av flyplassen endret også forutsetninger for etablering av boliger utenfor flyplassområdet. Umiddelbart vest for planområdet er det nylig oppført flere boligblokker med 4 til 9 etasjer; Arnebergs Hage, Kilåsen, Fornebuporten boliger og Kilenkollen.



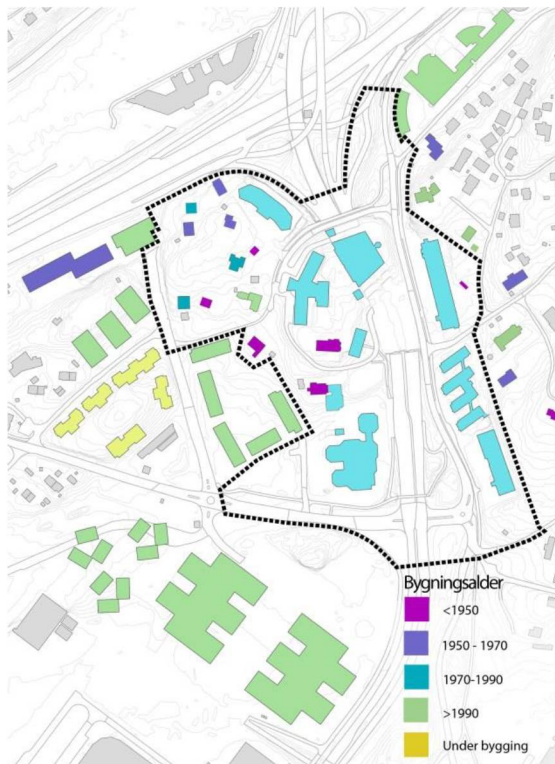
Figur 18 - Arnebergs Hage, 1962
(Ørnelund, Leif)



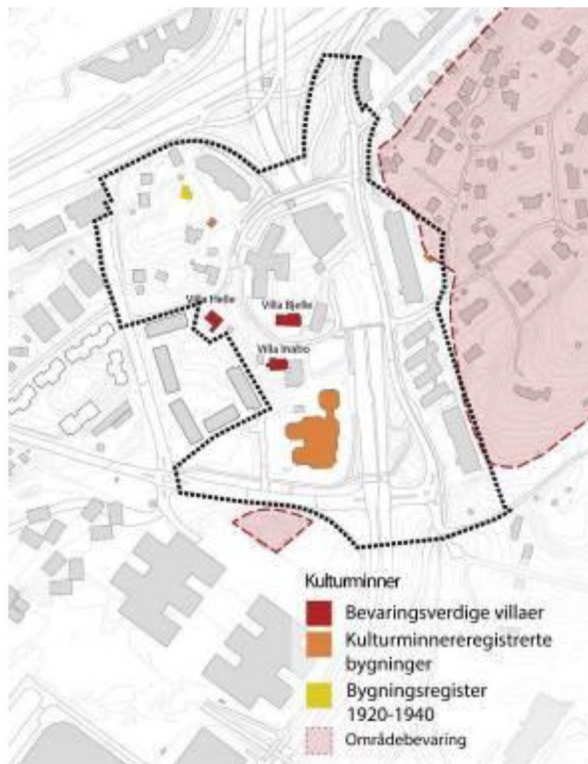
Figur 19 - Villa Helle, 1980 (Heiberg, Sverre)

3.4 Bygningsalder og kulturminner

Bebyggelsen i planområdet er sammensatt, med eneboliger, boligblokker og ulike typer nærings-bebyggelse. Det er stor variasjon i alder, utforming og kvalitet på bygningsmassen. Det er ikke registrert fredete kulturminner i planområdet.



Figur 20 - Bygningsalder



Figur 21 - Kulturminner

Bevaringsverdige bygninger

Langs Magnus Poulssons vei er det tre villaer som er regulert til bevaring. Villa Helle er tegnet av arkitekt Eilif Arneberg og disponeres som bolig. Villa Bjelle og Villa Inabo er tegnet av Eilif Arneberg og Magnus Poulsson og brukes i dag som henholdsvis kontor for Teleplan og barnehage. Magnus Poulsson bodde selv i området. Han var en av Norges fremste og mest markante arkitekter i første halvdel av 1900-tallet. De tre villaene har en høy verdi som miljøskapende element.



Figur 22 - Villa Inabo



Figur 23 - Villa Helle



Figur 24 - Villa Bjelle

Kommunens miljøatlas

I tillegg til de nevnte villaene er det tre bygninger som er registrert i kommunens miljøatlas som kulturminner:

- Øst for bebyggelsen til Fornebuveien 38-40 ligger en SEFRAK registrert hagestue/uthus, bygget i 1912, med Magnus Poulsson som arkitekt. Hagestuen har antakelig tilhørt en villa som tidligere lå på eiendommen.
- Et stabbur fra 1700 tallet som er flyttet hit i 1967 (opprinnelig fra Hallingdal, men flyttet flere ganger) og har dermed ikke tilhørighet til planområdet. Dette er et SEFRAK-registrert kulturminne og riving/ombygging er meldepliktig. Stabburet bærer preg av ombygging og har bl.a. sokkel og tak som ikke er originalt.
- Kontorbygning i Oksenøyveien 3 ble oppført i 1985 som Braathens SAFE's hovedkontor. Arkitekten er Fosse og Aasen. Bygget fikk i 1986 en bransjepris for bruk av mye glass i fasaden. Bygningen ble bygget for et flyselskap og kalt for «diamanten», og oppfattet som et landemerke i tilknytting til Fornebu flyplass. Bevaringsverdien er uavklart, men er ikke av regional eller nasjonal verdi. Bebyggelsen er plassert midt på tomten og framstår som svært lukket. Den eventuelle bevaringsverdien må vurderes opp mot mål om fortetting, høy utnyttelse og urbanisering av området.

Bygningsregisteret 1920 – 1940

Målet med registreringen var å få en oversikt over kvalitetene ved bebyggelsen fra perioden. Registreringen betyr ikke nødvendigvis at en bygning er verneverdig:

- Magnus Poulssons vei 15 er registrert i bygningsregisteret og er en enebolig i 2 etasjer med kubisk bygningskropp, liggende panel og med gjærede hjørner. Bygningen er en typisk folkefunkisbygning fra mellomkrigstiden med et autentisk preg. Vinduer og taktekke er imidlertid fra nyere tid.

Bevaringsverdig kulturmiljø

Det er lokalisert to områder for kulturmiljø i nærheten av planområdet:

- Bebyggelsen på Lagåsen er regulert til spesialområde bevaring. Den overordnede målsetting er bevaring av områdets spesielle kulturhistoriske- og miljøkvaliteter med tanke på områdets interessante historie og variasjonsrikdom i kulturminner og landskap. Planområdet grenser til Lagåsen i øst og det må vurderes hva som er god tilpasning

mellom det urbane miljøet langs Fornebuveien og det eldre verneverdige bygningsmiljøet på Lagåsen.

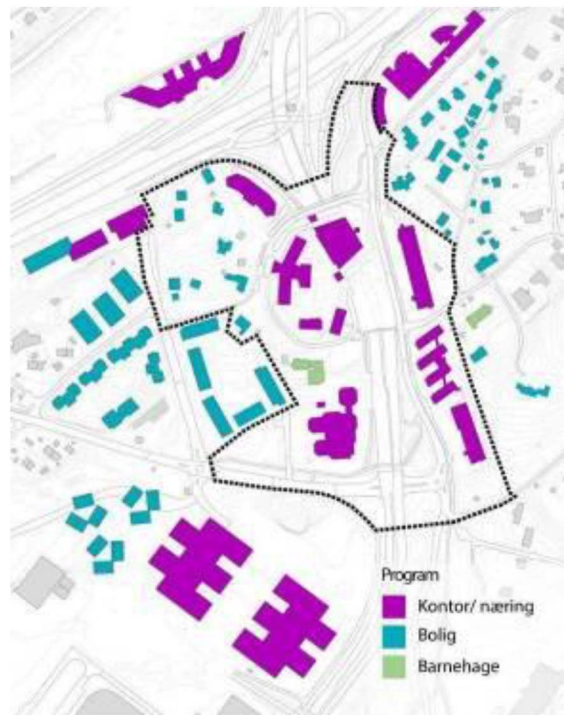
- Det finnes en skytestilling fra 2. verdenskrig på kollen ved Fornebuporten, sør for planområdet. Den er en av flere, men er en godt bevart stilling, som sammen med de andre stillingene illustrerer tanken om et forsvar av flyplassen. Alle stillinger og løpegraver er gjengrodde og i mer eller mindre forfall, men lett gjenkjennelige og lesbare. Det finnes mange slike stillinger i Norge og bevaringsverdien må vurderes og ses i sammenheng med mål om en bymessig utvikling i området.

3.5 Bebyggelsesstruktur og byrom, arealbruk og program

Planområdet og tilliggende områder har en sammensatt bebyggelse med eneboliger, boligblokker og ulike typer næringsbebyggelse. Næringsbebyggelsen er lokalisert langs Snarøyveien og Fornebuveien og oppleves som en barriere mellom boligområdene Lagåsen og boligområdene i vest. Flere boliger sentralt i planområdet, vil kunne styrke sammenhengen mellom de tilliggende boligområder. En blanding av funksjoner vil også gi bedre forutsetninger for en bymessig utvikling av planområdet.



Figur 25 - Bygningsstruktur



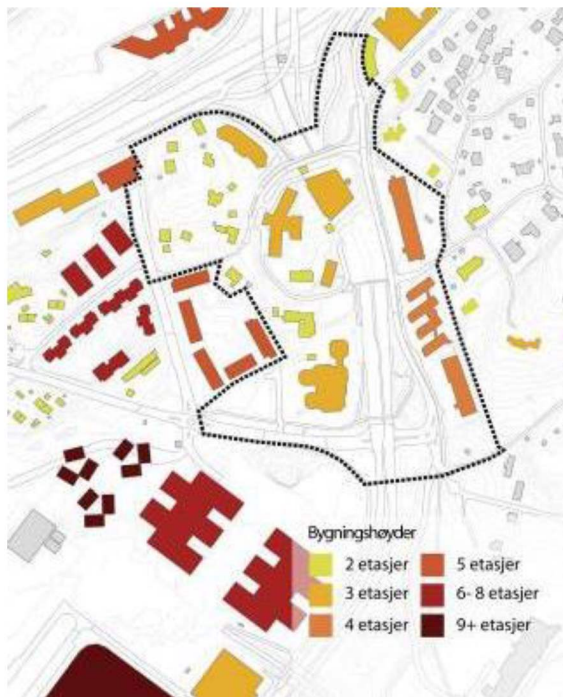
Figur 26 - Bygningsprogram

Området oppleves i dag som uoversiktlig med manglende sammenheng i bygningsstruktur og forbindelser. Det er behov for å skape en mer sammenhengende bystruktur for å forbedre orienterbarheten i området.

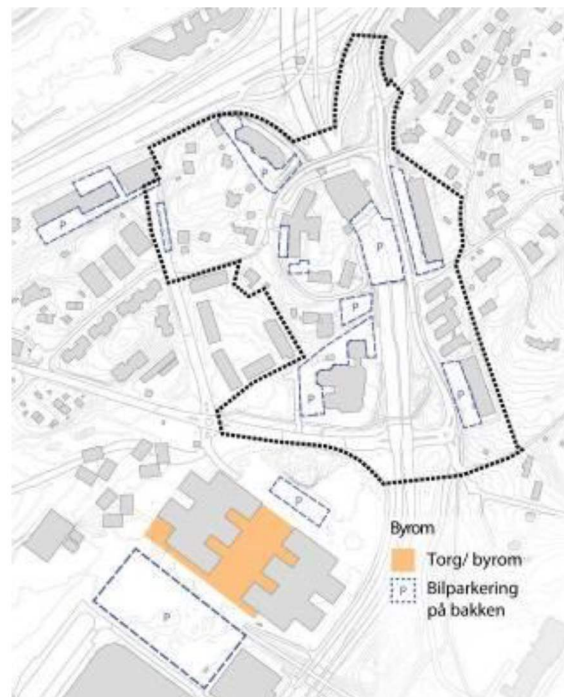
Med unntak for barnehagen, er det ingen funksjoner i planområdet som skaper aktivitet. Det må legges til rette for handel og publikumsrettete funksjoner for å sikre de nødvendige forutsetninger for byliv samt bidra til å redusere bilavhengighet.

Lysaker idrettsbarnehage er lokalisert midt i planområdet, og rommer i dag ca. 90 barn. Bevaringsverdige Villa Inabo utgjør hovedbygget til barnehagen. Bygningen har i tillegg et nyere tilbygg. Barnehagen er viktig for å løse behov for barnehageplasser i området og skal videreføres i planarbeidet.

Bygningshøydene i tilgrensende områder varierer. Nyere boligbebyggelse vest for planområdet har 6 til 10 etasjer. Boligbebyggelse øst for planområdet har 2 til 3 etasjer. Innenfor planområdet varierer bygningshøydene fra to til fire etasjer.



Figur 27 - Bygningshøyder



Figur 28 - Byrom

Det er per i dag ingen offentlig tilgjengelige byrom eller møteplasser i planområdet. Bilparkering på bakken dominerer de områder som i dag oppfattes som offentlig tilgjengelig. Etablering av gode og urbane byrom, som inviterer til opphold, vil være viktig for å øke områdets attraktivitet i fremtiden.

3.6 Landskap og grønnsstruktur



Figur 29 - Skråfoto av planområdet (Bærum kommune)

Topografien deler planområdet opp i flere delområder som består av skråninger, koller og flater.



Figur 30 - Topografi og terreng i området



Figur 31 - Grønnstruktur i området

Landskap

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

Planområdet framstår 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.



Figur 32 – Dominerende infrastruktur bryter sammenhengen mellom Lagåsen og området vest for Snarøyveien

Grønnstruktur og naturverdier

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. I forbindelse med planarbeid for Oksenøyveien 3 har det kommet fram innspill fra både naboene v/Eilif boligsameie og Lysaker idrettsbarnehage om at gröntområdet brukes både av barnehagen og beboere i boligområdet.



Figur 33 - Grøntområder i og ved planområdet

Det er registrert en lokalitet med åpen kalkmark som er en viktig naturtype like nord-øst for krysset Snarøyveien-Oksenøyveien. På grunn av omfattende byggearbeider i området er den registrerte verdien nedbygget. For øvrig er det ikke registrert verdifull natur innenfor planområdet, men det må forventes at den eksisterende grønnsstrukturen og områder med vegetasjon har en betydning for vanlige arter av fugl og mindre arter av virveldyr samt virvelløse dyr.

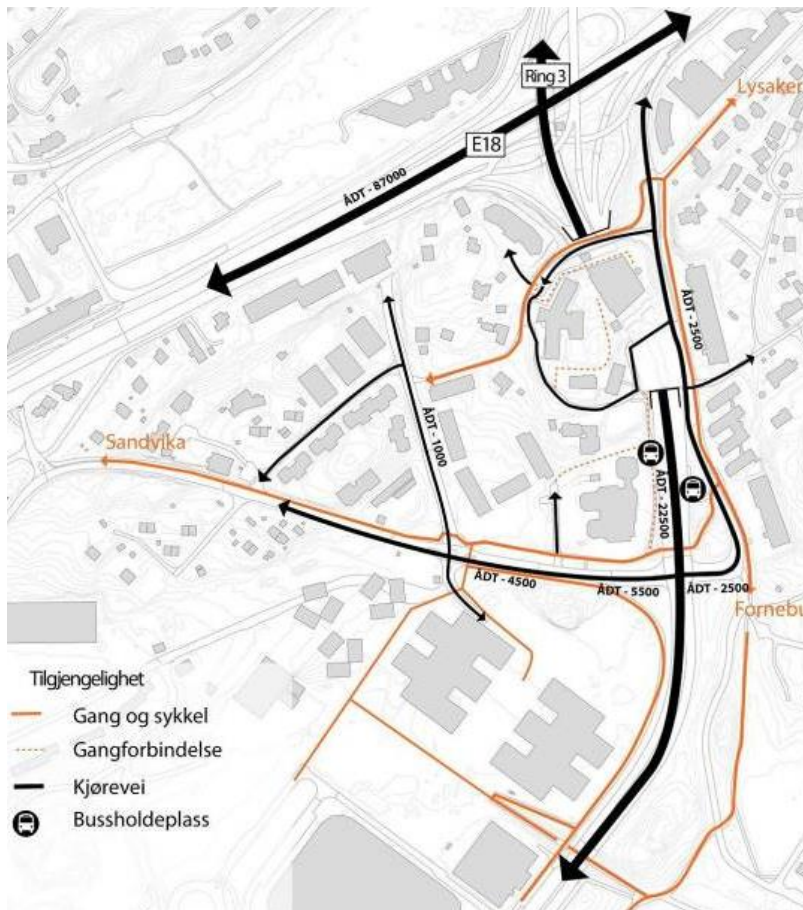
Den offentlige regulerte grønnsstrukturen bør revurderes når området skal transformeres til et tett og urbant område. Samtidig er det positivt om noe av den eksisterende vegetasjonen kan forsøkes beholdt ved utbygging.

3.7 Tilgjengelighet og teknisk infrastruktur

Tilgjengelighet

Planområdets beliggenhet ved hovedveisystemet gir svært god tilgjengelighet for motorisert trafikk, samtidig som biltrafikken på hovedveier ledes utenom planområdet. Lysaker stasjon, Norges nest største jernbanestasjon, ligger ca. 800 m fra planområdet. Selv om avstanden til stasjonen er kort, er lesbarheten til dagens gang-/sykkelforbindelse fra Lysaker dårlig. Området har god kollektivbetjening med bussholdeplassen Lilløyveien. Adkomst til bussholdeplassen og ventearealene ved Snarøyveien oppleves i dag som lite attraktive. Hovedsykkelforbindelsen til Fornebu går langs Fornebuveien.

Ferdselsstrukturen internt i området er ikke sammenhengende og har dårlig lesbarhet. Dette gjør det vanskelig å orientere seg i planområdet. Det finnes enkelte snarveier for gående, men de er vanskelige å finne hvis man ikke er kjent i området. Tilgjengeligheten til planområdet fra hovedvegnettet er bra, men lesbarheten er dårlig. Utfordringen ligger i å skape økt lesbarhet og logikk i ferdselsstrukturen i planområdet.



Figur 34 - Tilgjengelighet og bevegelse

Trafikk

Biltrafikken har hovedsakelig en kjørbart adkomst til planområdet. Fornebuveien er en blindgate, som er tilknyttet Snarøyveien i et kryss. I dagens situasjon er all trafikk mellom Fornebuområdet og omverden knyttet til Snarøyveien og E18. Snarøyveien passerer under planområdet igjennom «Teleplanlokket». I rushtrafikken kan det observeres kapasitetsproblemer i krysset, som kan føre til kø inn på Snarøyveien om morgenen og kø ut fra Fornebu om ettermiddagen. Oksenøyveien 3 har direkte adkomst til Oksenøyveien.

Gjennomsnittlig daglig trafikkmengde (ÅDT) på Fornebuveien er dag ca. 2000, Oksenøyveien har en ÅDT på ca. 4000 og Snarøyveien 27 700. På E18 er ÅDT ca. 87 000 på strekningen forbi planområdet.

Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet ligger hovedføringer for EL, IKT og fjernvarme/fjernkjøling langs Oksenøyveien. Her ligger en 15-hulls kanal og jordforlagte høyspentkabler eid av Hafslund Nett. Disse anleggene er hovedforsyning av strøm til Fornebu fra transformatorstasjon i Arnstein Arnebergs vei. Det ligger også en 12-hulls IKT-kanal (eid av flere aktører), og 2 x 315 fjernkjølingsrør og 2 x 250/400 fjernvarmerør eid av Oslo Fjordvarme. Alle disse føringene skal hensyntas under utbygging.

Hovedledninger for vann og spillvann ligger innenfor planområdet i Oksenøyveien, Arnstein Arnebergs vei, Magnus Poulssons vei og Fornebuveien. En bymessig utvikling av planområdet vil kreve både utbygging og omlegging av vann- og spillvannsnett og en vurdering av kapasiteten fram til planområdet. Utbygging kan også kreve investeringer i ledningsanlegg utenfor planområdet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

3.8 Sosial infrastruktur

Sosial infrastruktur

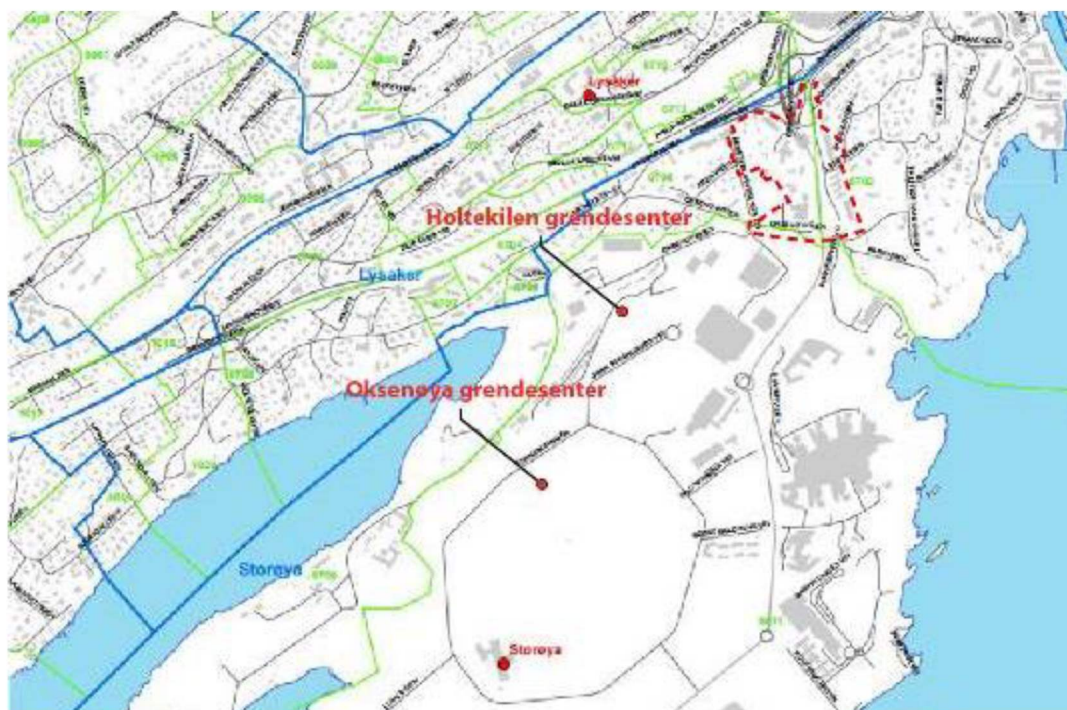
Det er en barnehage i planområdet med ca. 90 barn. Denne planlegges videreført. I tillegg er det en barnehage på Lagåsen like øst for planområdet med 54 barn. Iht. barnehagebehovsanalysen skal det også oppføres en ny privat barnehage til 120 barn rett sør for planområdet ved Fornebuporten. Denne er planlagt ferdigstilt i 2023.

Planområdet ligger i dag innenfor skolekretsen til Storøya barneskole på Fornebu. Skolen er bygget for en normalkapasitet for 21 klasser og ligger ca. 2 km fra planområdet. Det er gjennomført en volumstudie i 2015 som viser at det er mulig å utvide kapasiteten på Storøya skole til 35 klasser (5-parallell). Skolekapasiteten i tiliggende områder bygges ut. Oksenøya 5-parallell barneskole er planlagt ferdigstilt i 2020/2021, og Holtekilen barneskole planlegges ferdigstilt i 2028/2029. Planområdet har også nærhet til Lysaker barneskole som vurderes utvidet ifm at tilbudet på Stabekk VGS vurderes innlemmet i ny videregående skole på Fornebu.

På ungdomsskolenivå ligger planområdet i dag innenfor skolekretsen til Hundsvund ungdomsskole som er sørøst for Storøya barneskole. Skolen har kapasitet til 15 klasser. Det er gjennomført en volumstudie i 2015 som viser at det er mulig å doble kapasiteten ved skolen. I henhold til skolebehovsanalysen vil det etableres ny ungdomsskole i Østre Bærum, men lokalisering er foreløpig ikke bestemt.

I planprogrammet for KDP 3 Fornebu (2016) er det foreslått avsatt areal for videregående skole. Endelig lokalisering er ikke avklart.

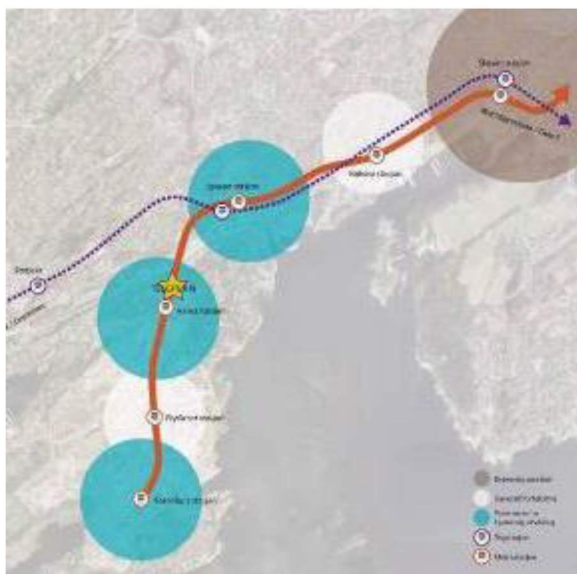
Planområdet ligger innenfor kommunens prioriterte vekstområde og grenser til utviklingsområder på Fornebu og Lysaker. Utbygging av skolekapasitet vil skje over en lengre periode, som innebærer at det sannsynligvis vil bli behov for tilpasninger av skolekretser til det faktiske antall elever som bor i området. Derfor er det viktig at framtidige planer ivaretar en fleksibilitet og at det etableres gode forbindelser fra planområdet til både eksisterende og planlagte skoler i egen og tilgrensende skolekrets.



Figur 35 - Dagens skolekretser, eksisterende og planlagte skoler.

3.9 Nye forutsetninger for utvikling

Det er to store infrastrukturprosjekter som endrer forutsetninger for utvikling av planområdet; utbygging av t-bane til Fornebu og ombygging av E18.



Figur 36 - Fornebubanen med planlagte stasjoner

T-banen innfører et nytt kollektivsystem med høy effektivitet i området, som vil øke områdets tilgjengelighet betydelig. Nordre adkomst til Fornebuporten stasjon, ligger i planområdet. Investering i Fornebubanen og nærhet til ny stasjon skaper forventninger om høy utnyttelse og urban utvikling i området.

Planer for utbygging av E18 med ny hovedadkomst fra Vestre lenke, vil kunne avlaste Snarøyveien og Oksenøyveien for biltrafikk og skape større oppmerksomhet mot utviklingspotensialet som ligger mellom E18-korridoren, Snarøyveien og ny adkomst fra E18.

Planområdet er en del av dette utviklingsområdet og er en sentral link mellom Fornebu og Lysaker, hvor det er viktig å realisere en vellykket byutvikling. Det er varslet oppstart av planarbeid for endringer av mindre deler av vedtatt reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta, herunder vurdering av flytting av hovedsykkelvei til sørsiden av E18.

3.10 Stedsidentitet

Planområdet skal transformeres til et mer bymessig område og vil dermed endre karakter. Stedsidentiteten er sterkt knyttet til opplevelsen av stedet både for beboere og tilreisende. Utvikling av stedsidentitet finner både forankring i den historiske og den moderne utviklingen og er en stadig pågående prosess.

Det er hovedsakelig de fysiske rammer for stedsopplevelsen som kan påvirkes gjennom planarbeidet. Bevaring og videreføring av dagens kvaliteter er derfor en viktig aspekt i identitetsbygging.

Næringskorridoren langs E-18

Eksposeringen mot veisystemet er karakteristisk for næringskorridoren mot E18. Samtidig fungerer bygningene som støyskjerm for de bakenforliggende områdene. Dette prinsippet bør videreføres for bebyggelse som grenser opp mot hovedveisystemet.

Fornebu – fra hovedflyplass til byutviklingsområde

Området er en av de største sammenhengende utviklingsområder i bybåndet. Det som kjennetegner Fornebu mest for allmennheten, er de unike grønne kvalitetene. De omfattende strandsonearealene, opparbeidet med høy kvalitet og for allmennhetens bruk, er enestående langs Oslofjorden. Nansenparken er hjertet i grøntstrukturen med et nettverk av grønne korridorer gjennom området. Fornebu har unike rekreasjonsarealer med stor lokal og regional betydning. I planområdet bør de grønne kvalitetene fra Fornebuplanen oversettes til en mer bymessig kontekst hvor det legges vekt på høy kvalitet i offentlige rom og ferdselsårer.



Figur 37 - Nansenparken



Figur 38 - Bevaringsverdig villa

Kulturminner

I planområdet er det særlig tre bevaringsverdige villaer som gir området særpreg og bidrar med tidsdybde. Å bevare villaene, samt styrke samspillet mellom dem, vil bidra til opplevelseskvaliteten i området. Villaene bør derfor søkes integrert i et fremtidig konsept for bymessig utvikling i området.

3.11 utfordringer

Selv om planområdet ligger innenfor kommunens prioriterte vekstområde, framstår det i dag som anonymt for de fleste som ikke jobber eller bor i området. Områdets betydning vil imidlertid endre seg i framtiden. Med bakgrunn i regionale og kommunale mål stilles det krav om en bymessig utvikling. De geografiske forutsetninger gir området en nøkkelrolle i utvikling av sammenheng i bystrukturen mellom Lysaker og Fornebu. Men det er utfordrende å transformere planområdet til et urbant område:

- Planområdet ligger tett opptil hovedveisystemet som gjør det utsatt for støy og luftforurensning.
- Det er mange fysiske begrensninger for utvikling av en sammenhengende ferdsels- og bystruktur; E18 i nord, Lagåsen, Snarøyveien og veilokk i øst, de bevaringsverdige villaene sentralt i området og nylig utbygde områder i vest.
- Det er utfordrende å lage gode rammer for et tilfredsstillende antall boliger i området. Boliger gir kundegrunnlag for handel og annen publikumsrettet aktivitet som er en forutsetning for en urban utvikling.
- Høydeforskjeller i planområdet innebærer at det er begrenset mulighetsrom mht. lokalisering av gater og forbindelser og at det er utfordrende å oppnå universell tilgjengelighet.
- Mange grunneiere og en utfordrende eiendomsstruktur mht etablering av et sammenhengende bygatenett. Det er behov for samarbeid mellom grunneierne i området for å oppnå en bymessig utvikling.
- Funksjonsdeling mellom boliger og arbeidsplasser og fravær av byrom og felles møteplasser gir få urbane elementer utviklingen kan bygge videre på.

4 Visjon og føringer for videre planarbeid

Dette kapitelet omhandler visjoner og føringer for det videre planarbeidet. I detaljregulering skal det redegjøres nærmere for hvordan føringene ivaretas i påfølgende planer.

4.1 Visjon

Aktører som har interesser i planområdet står samlet i utvikling av en attraktiv og miljøvennlig bydel, som bidrar til å løse regionale utfordringer og en klimariktig utvikling. Planområdet skal transformeres til:

- En urban bydel med unike kvaliteter for både arbeidsplasser og boliger, et område med særpreg og egen identitet. - Et attraktivt område for bosatte, næringsliv og tilreisende.
- «5-minutters byen» - der de viktigste gjøremålene i hverdagen kan utføres til fots – en viktig forutsetning for en klimaklok utvikling.
- En urban bystruktur som ivaretar funksjonen som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu – et viktig byplangrep for Bærum kommune



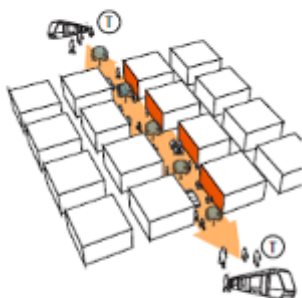
- Boliger
- Arbeidsplasser
- Park
- Byliv og rekreasjon
- Møteplasser
- Fornebubanen
- Bussholdeplass
- Hovedsykkelveier
- Handel, service og bevertning
- Barnehage

Plangrepet for Oksenøyveien nord bygger på prinsippene for en urban utvikling:

- Fortette og blande - Oksenøyveien nord skal ha en høy andel boliger og variert og lokalt tilbud av tjenester, aktiviteter og program.
- Skape sammenheng i bebyggelses- og ferdselsstrukturen.
- Skape attraktive offentlige byrom – menneskene som går og sykler skal være premiss for utforming av byrommet.

Utbygging av området vil skje over en lengre tidsperiode og det legges til rette for midlertidige løsninger som bidrar til byliv og gir fleksibilitet knyttet til bruk/utforming av bygninger og byrom i utbyggingsperioden.

SENTRUMSSTRENGEN



En aktiv sentrumsstreng tilrettelagt for opphold, servering og handel, som sikrer en attraktiv forbindelse. (Se side xx-xx)

AKTIVE FASADER



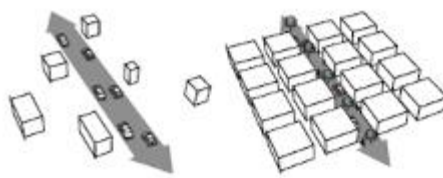
Første etasje ut mot gatene skal ha liv og aktiviteter. Aktive fasader med publikumsfunksjoner som service og butikker med utgang til strøkgate/byrom.

GRØNNE KOBLINGER



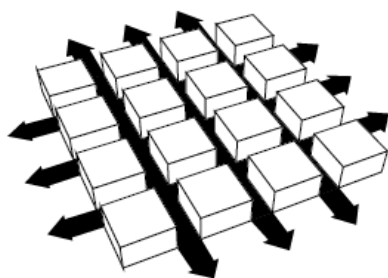
Trygge og grønne gang- og sykkelforbindelser, knytter Lysaker til øvrige grøntområder. Gatene gis et grønt preg gjennom beplantning og sekvens av parker. (Se side xx-xx)

FRA VEI TIL GATE



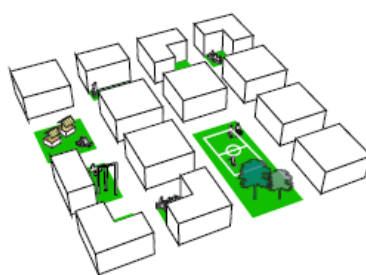
Stramme opp bebyggelse for å gi eksisterende hovedforbindelser et mer bymessig gatepreg. Redusere barriereeffekter gjennom å knytte hovedsamleveiene sammen med gatestrukturen ved kryssing i gateplan og fokus på fotgjengere. (Se side xx-xx)

FINMASKET NETT TILPASSET FOTJENGERE



Etablering av en bymessig kvartalsstruktur med god tilgjengelighet tilrettelagt for gående. (Se side xx-xx)

BYROM- OG PARKHIERARKI



Et nettverk av større og mindre byrom og parker i tilknytning til gatenettet. Variasjon i størrelse og programmering sikrer mangfold. (Se side xx-xx)

Figur 39 - «urbane spilleregler» fra VPOR Lysakerbyen

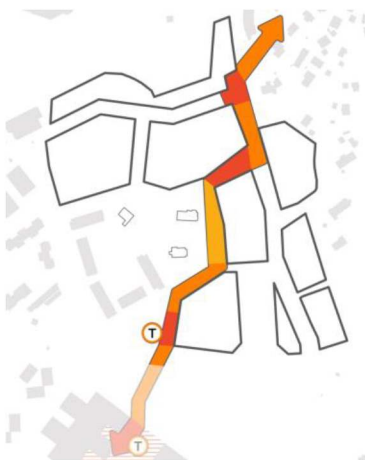
4.2 Forslag til plangrep

Det er 5 hovedelementer i planen som definerer plangrepet:

- Utbygging av Fornebubanen med stasjonsopp ganger
- En urban akse eller allmenning
- 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

Utbygging av Fornebubanen med stasjonsopp ganger

Fornebubanen legger opp til tre t-banestasjoner på Fornebu. Nasjonale føringer for byutvikling tilsier at det skal bygges tettere ved samferdselsknutepunkter og T-banen er derfor en viktig premissgiver for utviklingen av både bolig- og næringsbebyggelse på Fornebu.



Den urbane aksen tilfører en ny logikk til området

Den urbane aksen er det sentrale identitetsskapende elementet i planen, en sekvens av byrom som ivaretar funksjonen som lokal møteplass med handel, publikumsrettete funksjoner og gode oppholdskvaliteter.

Samtidig danner den urbane aksen en ny logikk i området med en direkte forbindelse prioritert for gående mellom Lysaker og Fornebu, med oppganger til t-banestasjonen som viktige målpunkt.



Kvartalsstruktur og bygatenett for en urban utvikling

Et sammenhengende nettverk av bygater og forbindelser er et premiss for urbanisering. Kvartalsstrukturen skaper lesbare romlige sammenhenger og definerer det offentlige rom på en tydelig måte.

Den gir også de ønskede forutsetningene for etablering av attraktive, private, felles utearealer på innsiden av kvartalene. Oksenøyveien integreres i en urban kontekst og området omfattet av KDP 3 for Fornebu og planområdet føyes sammen.



Parken tilfører unike kvaliteter til området

Opplevelsen av det historiske bygningsmiljøet med de bevaringsverdige villaene gjøres tilgjengelig for allmenheten ved å tilrettelegge for en offentlig park i tilknytning til den urbane aksen sentralt i planområdet.

Parken sikrer samtidig rekreasjons- og lekearealer i umiddelbar nærhet av nye boliger og arbeidsplasser, og muliggjør høy tetthet i de omkringliggende områder.



Støyskjermende bebyggelse for funksjonsblanding

Næringsbebyggelse skal fungere som en effektiv støyskjerm mot hovedveisystemet (E18 og Snarøyveien) og muliggjør etablering av nok boliger. Dette sikrer kundegrunnlag for handel og et balansert forhold mellom bosatte og ansatte i området.

Bebyggelsen skal forholde seg både til bysiden og til E18. Utformingen skal hensynta både det framtidige bymiljøet samt tilliggende landskap og nærings- og boligområder.

4.3 Fra visjon til gjennomføring

Det skal investeres betydelige beløp i ny t-bane og E18, og kommunen har i kommuneplanen utpekt området som et prioritert utbyggingsområde hvor det åpnes for høyere utnyttelse. For å lykkes med transformasjon og byutvikling i området er det avgjørende at alle grunneiere bidrar og at dagens eiendomsstruktur kan tilpasses for å ivareta behov for etablering av gater og offentlige rom, grønnstruktur og den nødvendige tekniske infrastrukturen.

Planprogrammet definerer en felles visjon for utviklingen av området og gir rammer for utvikling av eiendommene. Grunneierne må følge opp og støtte opp om visjon og plangrep og ha høye ambisjoner for prosjekter og arkitektur på vegne av området som helhet.

Grunneierbidrag – organisering og gjennomføring

For å få til en urban transformasjon og en sammenhengende bystruktur i området må areal som i dag er i privat eie avstås til offentlig eller allment tilgjengelig areal, og dette arealet samt infrastruktur under bakken må opparbeides. En viktig forutsetning er Statens vegvesens krav om uavhengighet mellom eksisterende lokk og ny bebyggelse over lokket, og ny konstruksjon over Snarøyveien nord og sør for eksisterende kulvert.

Det vil bli utarbeidet en illustrasjonsplan for gater og byrom og en teknisk plan. Gjennom arbeidet med illustrasjonsplan tas det sikte på å avklare prinsipper for fremtidig eierforhold knyttet til den allment tilgjengelige bystrukturen (gater, torg, parker). Avtaler skal avklare forhold omkring utbygging, grunneierbidrag, eierforhold, overtagelse og drift av områder som blir del av det offentlige rom- og grønnstruktur. Illustrasjonsplanen vil strukturere planområdet og definere utbyggingsfelter. Kommunen kan vurdere en oppdeling av illustrasjonsplanen dersom man sikrer hensiktsmessige størrelser. Framtidige reguleringsplaner vil kunne skje i flere etapper, men bør som et minimum omfatte ett felt.

I forbindelse med detaljregulering vil det være aktuelt med blant annet rekkefølgekrav til ferdigstilling av Vestre lenke og Fornebubanen, krav om tilfredsstillende støyforhold før (bolig)utbygging, krav til tilstrekkelig kapasitet på skole og barnehager.

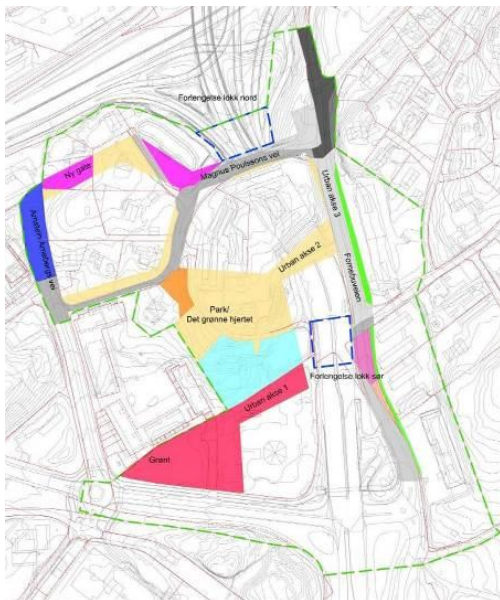
Fordelingsmodellen for grunneierbidrag i området vil utarbeides uavhengig av Lysakerbyen, og som utgangspunkt forholde seg til plangrensen fra planprogrammet Oksenøyveien nord. Det forventes likevel grunneierbidrag til Fornebubanen. Nasjonal transportplan legger opp til 50 % statlig del, mens det øvrige må dekkes inn av Oslopakke 3, tidligere og nye grunneierbidrag. Oslopakke 3-avtalen fra 25.01.2017 forutsetter et grunneierbidrag på kr. 3 mrd, der ca. kr. 460 mill. innhentes i Oslo og ca. kr. 500 mill. allerede er innbetalt fra tidligere tomtsalg på Fornebu. Resterende sum, 2040 mill. (2014), forutsettes å komme som grunneierbidrag fra Akershusiden.

Finansiering av bane i Akershus forutsetter at det blir inngått betingede avtaler om bidrag. Noe forenklet er det avtaler mellom Akershus fylkeskommune og utbyggere om at såfremt Bærum

kommune vedtar fremtidige reguleringsplaner som gir et økt utbyggingsvolum utover gjeldende rammer, så vil utbyggerne betale til et banebidrag Akershus fylkeskommune regnet ut pr. kvadratmeter ekstra gulvareal, etter nærmere avtaler. Med dette som utgangspunkt har Akershus fylkeskommune igangsatt dialog med grunneiere på Fornebu om oppfyllelse av dette vilkåret.

For Teleplanbyen vil realisering av en bane til Fornebu både være en forutsetning for økt utbygging og samtidig er økt utbygging en klar forutsetning for å realisere Fornebubanen finansielt. En av inngangene til Fornebuporten stasjon ligger innenfor planområdet. Fram til Fornebubanen er i drift, er imidlertid trafikksituasjonen kritisk for dette området. En videre utbygging på Teleplanområdet, både av boliger og næring, ikke kan finne sted før Fornebubanen er bygget og satt i drift. På lik linje med utbygginger innenfor kommunedelplan for Fornebu, vil avtaler inngått med Akershus Fylkeskommune som sikrer grunneierbidrag til bane, være avgjørende for å kunne igangsette større reguleringsarbeider.

Prosessen fram mot et felles grunnlag for vurdering av utbyggingspotensial og en felles utbyggingsstrategi krever tett samarbeid mellom kommunen og grunneiere. Kommunen vil ha en tilretteleggende rolle men forventer at grunneierne samordner seg for å få til en god og effektiv prosess.



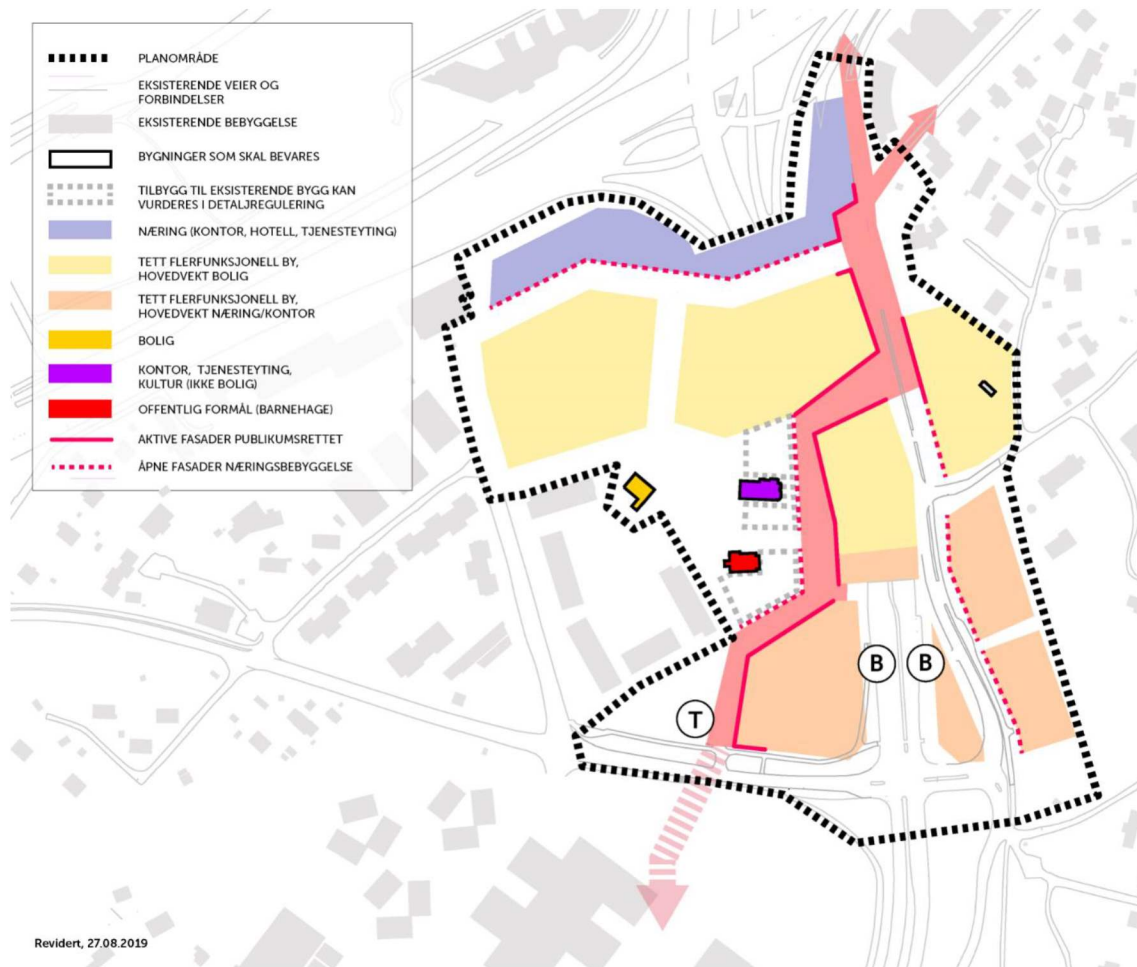
Figur 40 - Offentlige rom som skal etableres og opparbeides.

Fargene representerer forskjellige grunneiere.

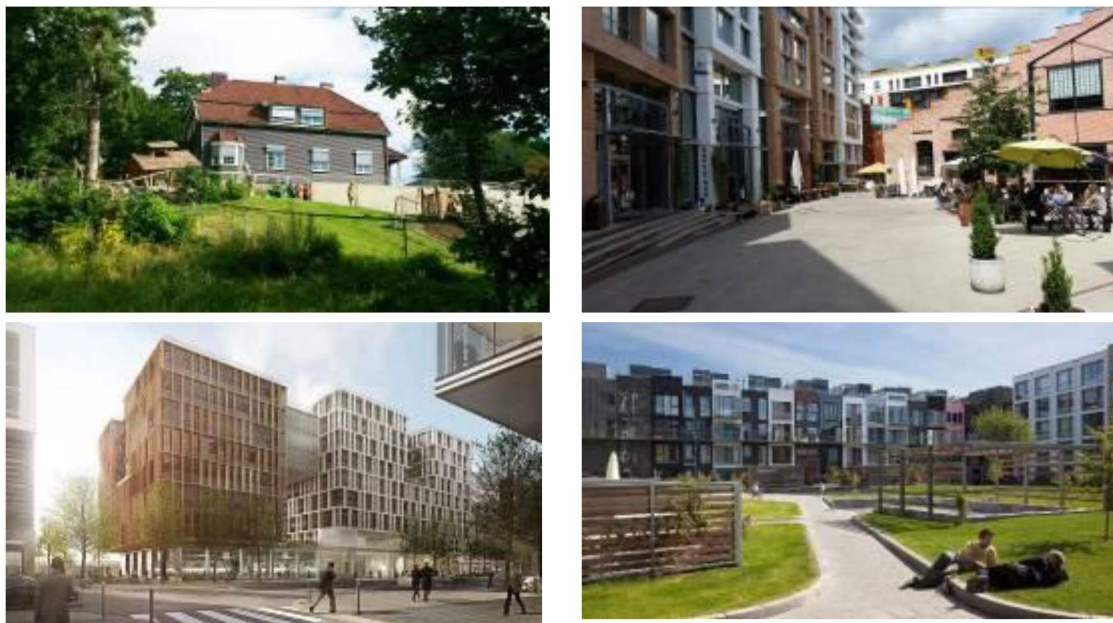
Prinsipper for bidrag fra grunneiere:

- Alle grunneiere må bidra
- Bidrag skal være forholdsmessig
- Mulighet for bidrag gjennom kontantbidrag, avståelse av grunn og rettigheter og/eller opparbeidelse av de offentlige arealer (realytelser)

4.4 Arealbruk



Figur 41 - Temakart arealbruk



Figur 42 – Referansebilder:

Øverst venstre – Villa Inabo (barnehagen)

Øverst høyre – Funksjonsblanding - Vulkan, Oslo

Nederst venstre – Urbane boliger, Sluseholmen, København

Nederst høyre – Næringsbebyggelse – Rive Gauche, Paris (Christian de Portzamparc)

Intensjon

Planområdet skal utvikles til et attraktivt og klimavennlig byområde. Forutsetning er en blanding av funksjoner og korte avstander til de daglige gjøremål. Fysiske begrensninger for utvikling av området og behov for støyskjerming påvirker lokaliseringen av funksjoner. Næringsbebyggelse skal skjerme bakenforliggende boligbebyggelse for støy. Omfang av boligbebyggelsen skal gi tilfredsstillende kundegrunnlag for lokal handel og andre publikumsrettete funksjoner som forutsetning for byliv.

Føringer

Det skal legges til rette for en tett og flerfunksjonell by med:

- Hovedvekt på boliger sentralt i planområdet og hovedvekt på næringsbebyggelse mot støykilder. Det åpnes for etablering av boliger sør i planområdet under forutsetning at det oppnås tilfredsstillende bokvalitet
- Varierte boligtypologier og -størrelser og boliger med ulike kvaliteter.
- Publikumsrettet aktivitet langs den urbane akse. Omfang utenfor den urbane akse vurderes i detaljregulering.
- Barnehagefunksjonen i området skal videreføres. Det skal legges til rette for sambruk mellom barnehage og parkarealer og aktivitet utenom barnehagens åpningstid. Grad av mulig sambruk skal vurderes i detaljregulering.

Det skal åpnes for variasjon av formål og sambruk av arealer hvor det er hensiktsmessig, for å sikre effektiv utnyttelse. Det skal gis en viss fleksibilitet knyttet til bruk av arealer avsatt til handel eller bevertning for å muliggjøre utvikling over tid.

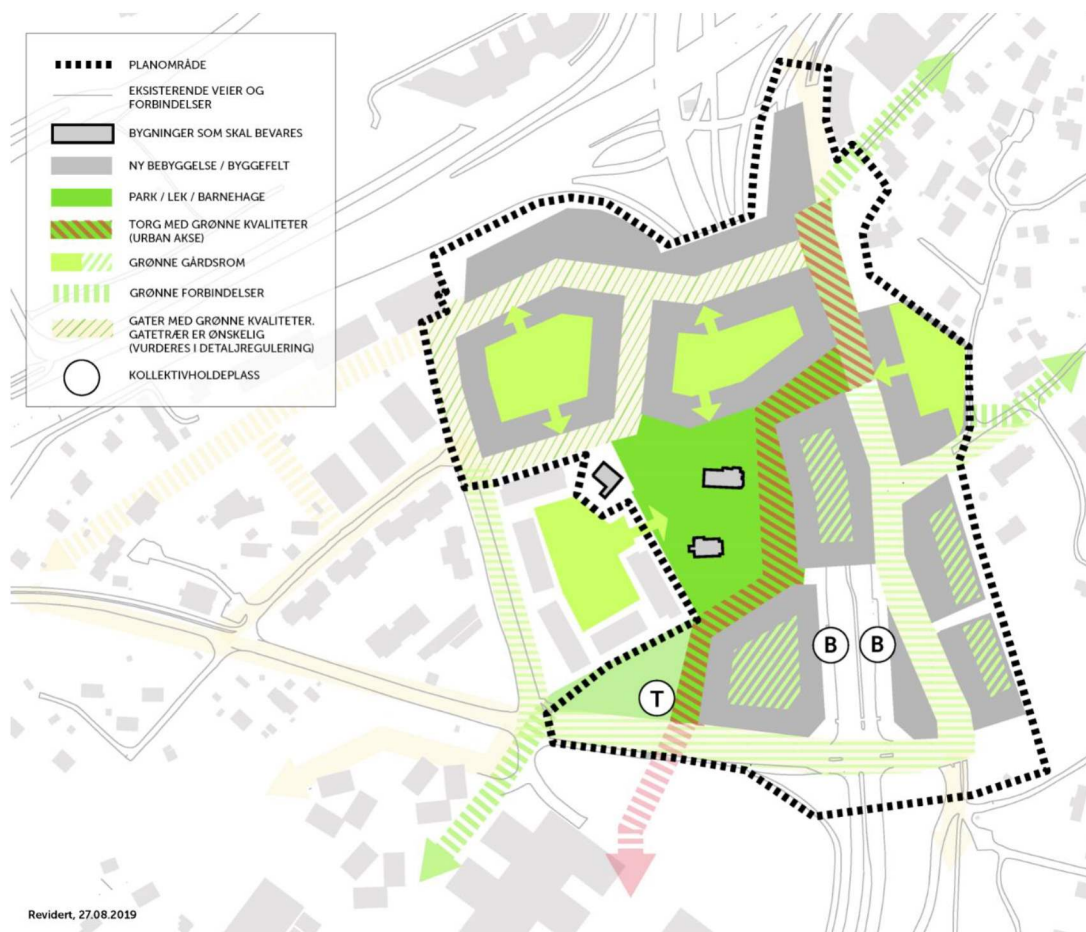
De historiske kvalitetene i området skal videreføres gjennom;

- Bevaring av Villa Helle, Villa Bjelle og Villa Inabo. Villa Helle videreføres som bolig. Villa Inabo videreføres som barnehage. Nye formål i Villa Bjelle kan vurderes med unntak av boligformål.
- Bevaring av hagestue ved Fornebuveien 38-40. Hagestuen skal integreres i løsning for ny boligbebyggelse på tomten.
- Samspill mellom ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse.

Publikumsrettet aktivitet

- Handel, bevertning, service og kulturtilbud skal henvende seg til lokalområdet og omfanget av handelstilbud skal tilpasses et lokalt omland.
- Handel og bevertning skal konsentreres langs de sentrale deler av den urbane akse ved t-bane og/ eller torget for å bidra til attraktive byrom og byliv.
- Servicefunksjoner/tjenesteyting skal i hovedsak lokaliseres til den urbane akse og eller ved t-banestasjon, men kan også vurderes i kombinasjon med boliger eller næring i planområdet forøvrig. Omfang av service/tjenesteyting utenfor den urbane akse vurderes i detaljregulering.

4.5 Grønnstruktur



Figur 43 - Temakart grønnstruktur



Figur 44 - Referansebilder

Venstre – Grønne gårdsrom – Nyegaardskvartalet, Oslo (Spor Arkitekter)

Høyre – Lekeplass/park i skrånende terreng – Nedre Foss Park, Oslo (Norconsult)

Intensjon

Grønnstrukturen er en viktig del av utviklingen i planområdet. Intensjonen for planområdet er å utvikle en grønnstruktur i en urban kontekst. Den foreslåtte grønnstrukturen har følgende hovedelementer:

- Den sentrale parken med den urbane aksen
- Tre store grønne gårdsrom rundt den sentrale parken
- Trekanttomta i tilknytning til stasjonsoppgangen til T-banen.
- Snarveier og grønne forbindelser som supplerer bygatenettet

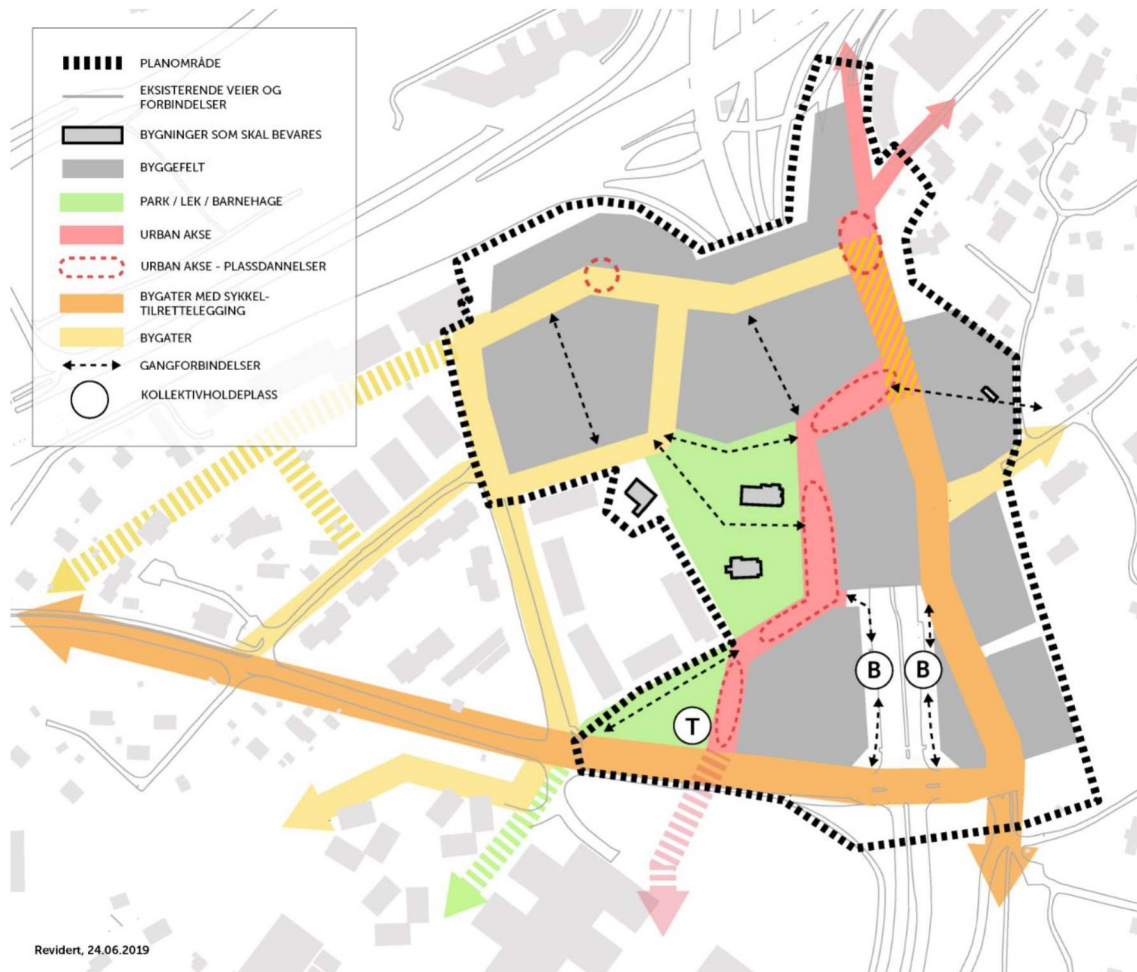
Den sentrale parken ivaretar kulturmiljøet sentralt i området og gjør det tilgjengelig for allmenheten. Den urbane aksen, som er foreslått utformet som en sekvens av plasser, knytter parken opp mot ferdselsstrukturen. Intensjonen er at aksens utforming og funksjon skal bidra til å konsentrere aktivitet, ferdsel og byliv, og bidra til å skape en attraktiv og levende bydel. Aksen skal også ivareta behov for en gangforbindelse/kobling til grønnstrukturen på Fornebu og kobling mellom Fornebu og Lysaker.

Intensjonen bak storkvartalene er å etablere offentlig tilgjengelige solfylte bagårder, som et supplement til den sentrale parken. De store bakgårdene gir høy bokvalitet i en tett utvikling. Snarveier og grønne forbindelser supplerer ferdselsstrukturen og sikrer attraktive og korte veier for gående. Trekanttomta vil være en offentlig tilgjengelig grønnstruktur i umiddelbar tilknytning til T-banestasjonen.

Føringer

- Etablering av et sentralt, offentlig tilgjengelig park- og lekeområde (Parken)
- Barnehagens lekearealer skal være tilgjengelig for offentligheten etter utenom åpningstid
- Etablering av en urban akse med gode oppholdskvaliteter tilpasset et mangfold av brukergrupper.
- Etablering av attraktive, sammenhengende og solfylte utearealer for boliger
- Park sør for Arneberg hage (trekanttomta) for å sikre en direkte gangforbindelse fra den urbane aksen mot Arnstein Arnebergs vei og boligkvalitet i Arneberg hage.
- Snarvei for gående fra Lagåsen (Skogsvingen, Lilløyveien) til den urbane aksen (Fornebuveien 38-40)
- Gatetrær i bygater der det er mulig. Det skal fortrinnsvis etableres trerekker.

4.6 Gater og byrom



Figur 45 - Temakart gater og byrom



Figur 46 - Referansebilder

Venstre – Bygate/boliggate med blandet trafikk – Charenton-le-Pont, Paris (Agence Babylone)

Høyre – Bygate med egen tilrettelegging for sykkel – Thereses gate, Oslo (Norconsult)

Intensjon

Byområder kjennetegnes av et sammenhengende nett av gater, plasser og forbindelser som er offentlig og tilgjengelig for alle. Etablering av et tett nettverk av offentlige gater og byrom skal fremme mobiliteten for gående og syklende gjennom å gjøre det lettere, tryggere og triveligere å ferdes i og gjennom området. Sterke og attraktive forbindelser bidrar til å styrke stedsidentiteten.

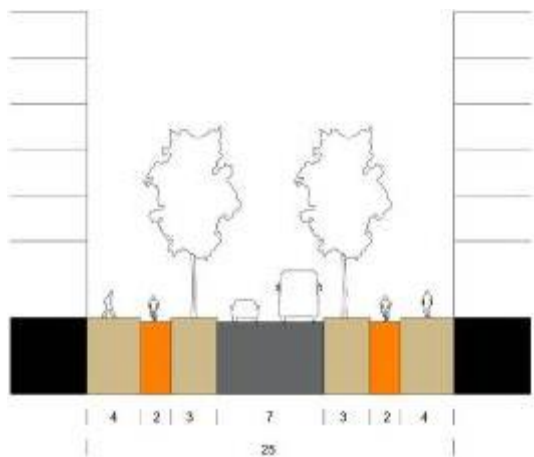
Føringer

Et sammenhengende nettverk av bygater og forbindelser med følgende hieraki:

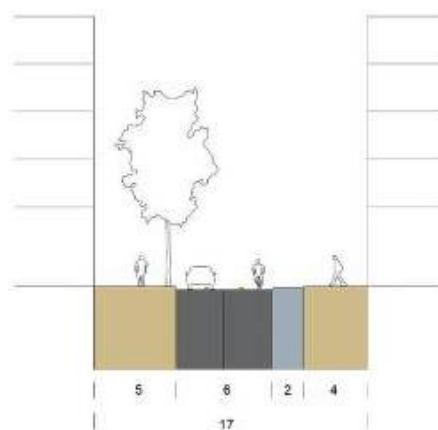
- Den urbane aksene – gågate/plasser med kryss i plan i Oksenøyveien
- Oksenøyveien – bygater med sykkeltilrettelegging
- Fornebuveien – bygater med sykkeltilrettelegging – sikre korridor på minst 20m bredde
- A. Arnebergs vei og ny gate nordvest i planområdet – bygater med blandet trafikk
- Magnus Poulssons vei – bygater med sykkelprioritering og begrenset bilkjøring
- Gangforbindelser
- Snarøyveien er del av hovedveisystemet og eventuell utforming til bygater må vurderes med bakgrunn utvikling av Fornebu (KDP 3), endringer i trafikkutvikling og rollen som del av Fornebukrysset mm. (Se punkt 4.8 Snarøyveien – mulighet for kryss i plan for nærmere beskrivelse.)

Adkomst og parkering

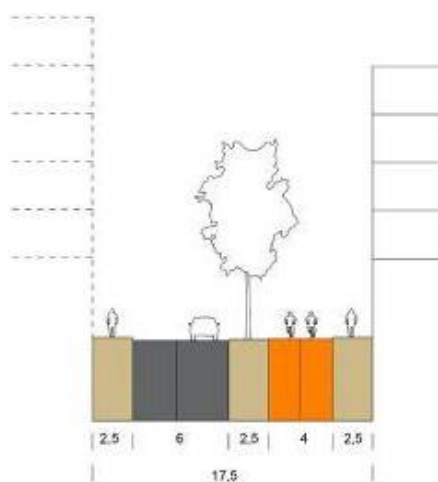
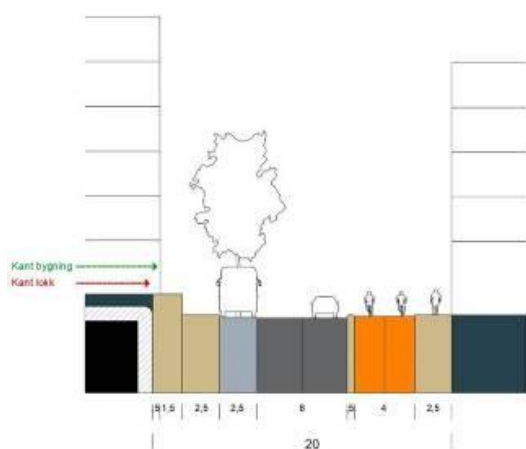
- Parkering skal fortrinnsvis skje i parkeringshus under bakken og/eller integrert i bebyggelsen. For å skape minst mulig biltrafikk over den urbane aksene skal nye boliger og næringsbebyggelse vest i planområdet fortrinnsvis ha adkomst til parkeringskjellere fra Arnstein Arnebergs vei.
- Parkeringsnorm for bil skal være lav.
- Det skal tilrettelegges for kjøremønstre som bidrar til å begrense uønsket bilkjøring internt i området.
- Parkeringsanlegg for sykkel skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden til parkeringsanlegg for bil.
- Noe gateparkering i bygater kan opparbeides.
- Varelevering integrert i bygg eller fra vareleveringslommer i bygater.
- I bygater med sykkeltilrettelegging skal avkjørsler til tiliggende eiendommer løses fra sidegatene eller samles der det er mulig.



Figur 47 - Eksempel gatesnitt Oksenøyveien. Endelig snitt må avklares i videre prosess.

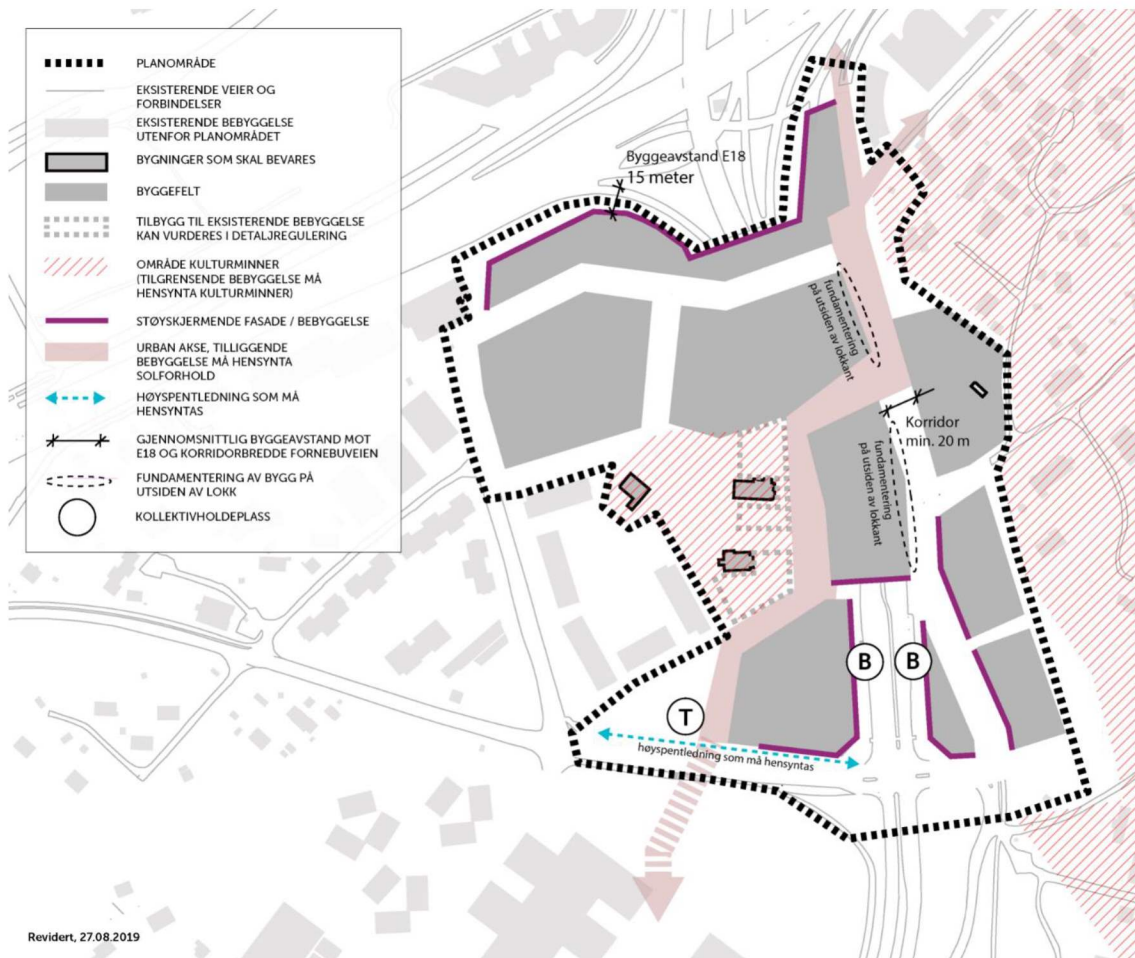


Figur 48 - Eksempel gatesnitt Magnus Poulssons gate. Endelig snitt må avklares i videre prosess.



Figur 49 - Eksempler - gatesnitt Fornebuveien. Til venstre er ny bebyggelse med fundamentering på utsiden av eksisterende kulvert og sone for varelevering og trær på vestsiden av gaten. Til høyre er det vist en situasjon med trerekke på østsiden av gaten. Endelig snitt må avklares i videre prosess.

4.7 Bebyggelsesstruktur og prinsipp for volumoppbygging



Figur 50 - Temakart bebyggelsesstruktur og volumoppbygging



Figur 51 - Referansebilder

Venstre – Aktive fasader med publikumsrettet aktivitet – Torshov, Oslo

Høyre – Variasjon i volumoppbygging – Skärvet Växjö (Kjellander Sjöberg)

Intensjon

Området skal transformeres til et byområde med høy tetthet og gode oppholdskvaliter. Ytre forhold som støy, solforhold, terrengforhold, kulturmiljø og eksisterende boligbebyggelse skal påvirke volumoppbygging og vurderes i detaljering av prosjektene. Prinsipielt skal det bygges høyest mot støykilder for å skjerme den tilbakeliggende bebyggelse for støy, mens det skal bygges lavest mot kulturmiljøer for å hensynta bevaringsverdig bebyggelse.

Føringer om byggehøyde fra 5 til 8 etasjer legges til grunn og er hentet fra kommunens anbefalinger i forbindelse med vurdering av nye boligområder i kommunens arealdel (ArkivsakID:16/37785). Med variasjon i høyde menes det at det skal oppnås et balansert forhold mellom byggehøyder. Kun en mindre andel av bebyggelsen kan være 7-8 etasjer. Når det gjelder typologi videreføres prinsipper fra KDP3 for Fornebu, områdekarakter «Byen», som føringer i planprogrammet.

Føringer

Bebyggelsesstruktur

- Det skal legges til rette for konsentrert byvekst og en urban bygningsstruktur
- Bebyggelse skal definere det offentlige rom, gater og landskapsrom
- Næringsbebyggelse langs støykilder skal være oppdelt i flere i bygningsvolum men opptre som en sammenhengende støyskjerm.
- Byggeavstand fra E18 skal være ca. 15 m målt fra senter i nærmeste felt, men må tilpasses både fremtidig næringsutvikling og Statens vegvesens behov.
- Nye lokk nord og sør for eksisterende lokk er forutsetninger for etablering av bystruktur og støyskjermende bebyggelse. Nødvendig bredde på sonen foran bygningen over vei skal vurderes i detaljregulering.

Volumoppbygging

- Høyder skal varieres for å hensynta;
 - gode solforhold i offentlige byrom og felles utearealer
 - behov for variasjon og stimuli for å ivareta den menneskelige dimensjonen i byrommet
 - behov for støyskjerming
 - omkringliggende bebyggelse og landskap.
- Tett utbygging med variasjon i høyder, som hovedregel 5-8 etasjer.
- Fasader / volumer skal deles opp, se neste side.
- Volumoppbygging skal hensynta kulturmiljø og støyskjerming mot E18 og Snarøyveien.
- Den støyskjermende bebyggelse skal hensynta tilliggende bebyggelse og omgivelser. Volumoppbygging og fasadeutforming skal bidra til å skalere bebyggelsen både mot E18 og bysiden. Bebyggelsen skal deles opp og ha flere innganger slik at det ikke fremstår som monotont fra gaten. Visuelle konsekvenser av den støyskjermende bebyggelsen skal utredes.
- Konsekvenser for de bevaringsverdige villaene og kulturmiljøer Lagåsen skal utredes i alle detaljreguleringer.

Møte mellom bebyggelse og bygulv

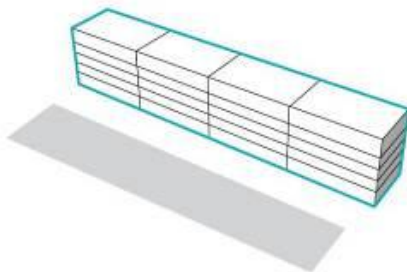
- Utforming av 1. etasjene mot offentlig gater og byrom skal ta hensyn til byrommets funksjon som forbindelse og oppholdssted
- Bebyggelsen skal tilpasses terreng, og støttemurer i gaterommet skal unngås
- Aktive fasader skal ha innganger langs den urbane akse
- Næringsbebyggelse mot bygater skal ha åpne fasader i 1. etasje
- Næringsbebyggelse som grenser mot boligbebyggelse skal ha en nedskalert utforming
- Boliger skal som hovedregel ha innganger mot gaten.

I detaljplaner skal det redegjøres for prinsipper for å oppnå trygge byrom med en menneskelig skala.

Prinsippdiagrammer volumoppbygging

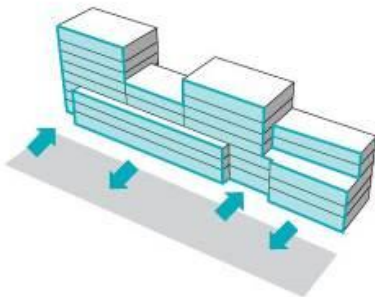
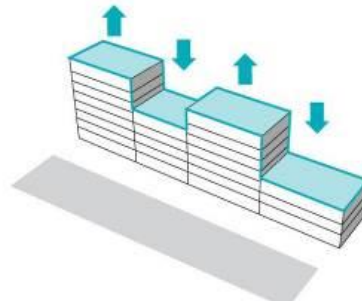
Prinsipp 1:

Sammenhengende støyskjermede bebyggelse



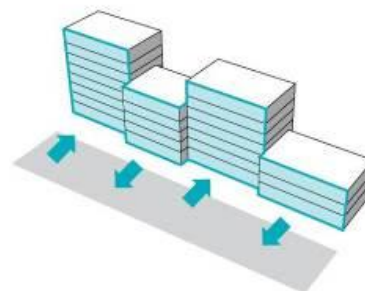
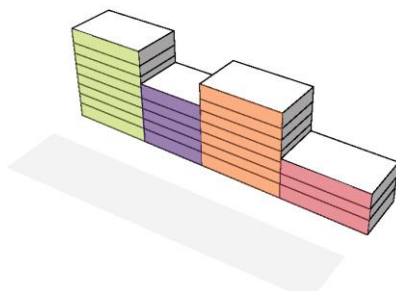
Prinsipp 2:

Variasjon i byggehøyder



Prinsipp 3:

Variasjon i fasader minst hver 25-30m
(materialitet, innganger, brudd i fasadeliv)



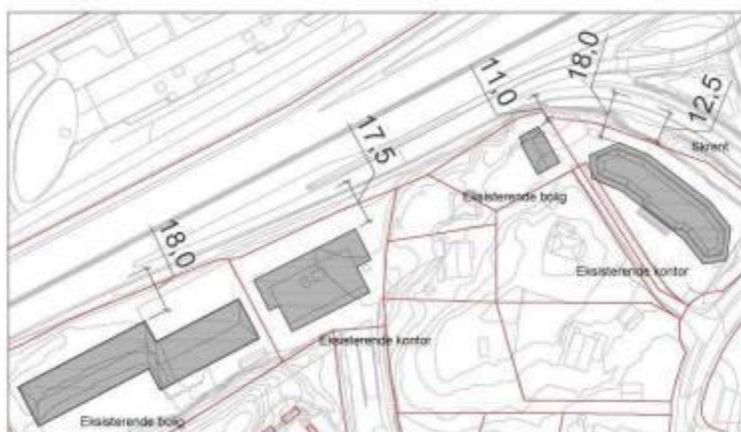
4.8 Vurderinger og beskrivelse knyttet til enkelte føringer i planområdet

Byggegrense fra E18

Områderegulering for E18 skal sikre bedre framkommelighet for buss og sykkel langs korridoren. Samtidig skal den også legge til rette for byutvikling og bidra til bedre lokalmiljø. E18 skaper i dag støyproblemer for planområdet og som forutsetning for gjennomføring av plangrepet skal det oppføres støyskjermende bebyggelse. Et viktig prinsipp for støyskjerming er at bebyggelse mot E18 skal være sammenhengende og at den plasseres så nært støykilden som mulig.

Utforming av den støyskjermende bebyggelsen er en viktig arkitektonisk oppgave. Ny bebyggelse skal både forholde seg til hovedveisystemet samtidig som den har en byside. For å legge de nødvendige forutsetninger for etablering av en attraktiv og framtidsrettet næringsbebyggelse er det viktig at utbyggingsfeltet ikke blir for smalt. Samtidig må hensynet til hovedveisystemet og øvrig støyskjermende bebyggelse ivaretas.

Fjellkanten definerer hva som oppleves som begrensende for vegsystemet i dag. Støttemurer og fjellskrenten til dagens avkjøringsrampe fra E18 til Fornebu ligger på rundt 11 meter fra senterlinjen i ytterste felt. Byggeavstand til E18 fra dagens bebyggelse varierer fra 11 meter til 18 meter. Kommunen og grunneier sammen med konsulent har vært i dialog med Statens vegvesen om byggegrense mot E18. Konklusjonen var at byggegrensen kan ha varierende bredde ettersom hvilke behov Statens vegvesen har til utvidelse, sikt, riggområde mm. langs med skråningen. Endelig byggegrense fastsettes i detaljreguleringen for dette feltet.



Figur 52 - Eksisterende situasjon langs E18

Langs offentlig vei kan byggegrenser fastsettes gjennom kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan etter plan og bygningsloven. Byggegrensen skal ivareta de kravene som man har til vegsystemet og trafikken, og til miljøet på eiendommene som grenser til veien, samt bidra til å ivareta miljøhensyn og andre samfunnshensyn.

Da det bygges nytt lokk over E18 rett vest for planområdet som har tilsvarende tverrsnitt som E18 nord for planområdet kan man gå ut fra at det ikke må reserveres plass til fremtidig veiutvidelse.

Lokk over Snarøyveien

Nytt lokk over Snarøyveien nord og sør for eksisterende lokk er et viktig premiss for plangrepet. Derfor har kommunen innledet en dialog med Statens Vegvesen for å avklare om ny konstruksjon over Snarøyveien er gjennomførbar. Nytt lokk sør for eksisterende lokk ligger allerede inne i kommuneplanen. Ny konstruksjon over Snarøyveien nord for eksisterende lokk er mer utfordrende fordi den ligger opp mot Fornebukrysset/E18 og vil derfor kreve fraviksbehandling i Vegdirektoratet.

Ny konstruksjon nord for eksisterende lokk vil øke lengden til eksisterende lokk med ca. 23 m. Det er nødvendig for å sikre gjennomgående støyskjermende bebyggelse mot nord, som igjen muliggjør den ønskede utviklingen i planområdet. Konkret må det søkes om fravik for avstand til kryss. Kommunen har i planprogramfasen oversendt fravikssøknaden for behandling. Vegdirektoratet har nå godkjent søknad om forlengelse av selve lokket, men hvor vidt og hvordan et lokk eventuelt skal bebygges må avklares i egen prosess.

Dialogen mellom Bærum kommune og Statens vegvesen for utvikling av området vil videreføres under planarbeidet for å sikre gode og akseptable løsninger for både veisystemet og byutvikling. Det understrekes likevel at Bærum kommune ikke skal være tiltakshaver for tiltaket.

Urban akse og forhold til senterstruktur på Fornebu

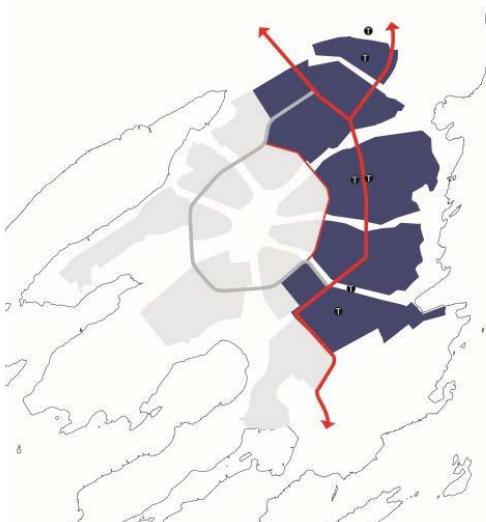
I forslag til KDP3 legges det opp til lokalsenterfunksjon i tilknytning til alle tre T-banestasjonene. Nasjonale føringer for byutvikling tilsier at det skal bygges tettere ved samferdselsknutepunkter og etablering av t-bane er derfor en viktig premissgiver for utviklingen på Fornebu. På Fornebu forventes det at stasjonene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu Sør vil få en viktig rolle i den framtidige bystrukturen, slik vil det ikke være ett sentrum, men tre sentre - alle med hver sin identitet.

KDP 3 definerer Fornebuporten som et tyngdepunkt for næring og lokalsenterfunksjoner for nærmiljøet. Tyngdepunktet vil ligge ved T-banestasjonen og det nyetablerte uterommet/plassen. I videre utforming av lokalsenteret vil det være viktig å tydeliggjøre forbindelser i alle retninger, blant annet nordover mot Lysaker.

Den foreslåtte senterstrukturen med tre sentrumsområder knyttet opp mot T-banestasjonene vil både være attraktiv for handelsnæringen og samtidig bygge opp om en klimavennlig utvikling der gående, syklende og kollektivtransporten prioriteres foran bilen. Sentrumsutvikling knyttet opp mot T-banestasjonene vil bidra til et større lokalt kundegrunnlag for handelsnæringen (flere boliger og arbeidsplasser i gangavstand). Anslag for på- og avstigninger på Fornebubanen viser at stasjonene kommer til å få i størrelsesorden 20 000 på og avstigninger per virkedøgn. Den foreslåtte merutnyttelsen innenfor KDP 3- området vil antakelig føre til at antallet på- og avstigninger blir enda høyere. De mange reisende med t-banen gjør at arealene omkring T-banestasjonene vil være attraktive for handelsnæringen som gjerne ønsker å lokalisere seg der kundene allerede er. Sentrumsfunksjoner i de stasjonsnære områdene blir dermed både attraktive for de som bor på Fornebu og for de mange pendlerne som vil benytte t-banen til- og fra jobb.

Et viktig mål for det pågående planarbeidet på Fornebu er å legge til dette for «5-minuttersbyer» hvor de som bor og arbeider i området ikke skal være avhengig av å benytte bil. Etablering av t-bane er et viktig bidrag, men etablering av publikumsrettet aktivitet spiller også en sentral rolle for å legge til rette for mindre bilavhengighet. Ved utbygging av nye Fornebu skal det derfor settes fokus på menneskelig skala ved dimensjonering og utforming av bygg, møteplasser og infrastruktur. Det skal lages et nettverk av gater og forbindelser som sikrer god mobilitet for gående og syklende, ikke bare i parken som i dag, men også innenfor byggeområdene. Åpne fasader med publikumsfunksjoner skal sikre at første etasje ut mot gater og byrom har liv og aktiviteter. Mer aktivitet i gatene og færre biler skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå, slik at menneskene prioriteres høyere enn bilene på bakkeplan. Dette er føringer som også vil bli vektlagt i utviklingen av planområdet.

Akkurat hvordan de tre senterområdene vil utvikle seg, og i hvilken takt, defineres ikke i detalj i KDP3. Det legges opp til en fleksibel bystruktur. Dette gir fleksibilitet og gjør at Fornebubyen er godt rustet til å absorbere endringer som måtte komme.



Figur 53 - «Fornebubyen» med tett utvikling i t-banens nedslagsfelt.



Figur 54 - De tre stedene for sentrumsutvikling i KDP 3

Planområdet ligger lokalisert ved den nordlige oppgangen til t-banestasjonen til Fornebuporten og planlegges som en tett og sammenhengende bystruktur som en naturlig forlengelse av «Fornebubyen». En sentral del av plangrepet er etablering av en urban akse med publikumsrettet aktivitet som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu. Aksen knytter Fornebuporten sammen med Teleplanbyen, og bygger med dette videre på plangrepet som ligger til grunn for KDP3.

Drivkrefter og grunnlag for lokal handel og publikumsrettet aktivitet langs den urbane aksen

Etablering av den urbane aksen er et viktig strategisk plangrep for kommunen for å styrke sammenhengen mellom Fornebu og Lysaker. Publikumsrettet aktivitet er en viktig del av den urbane aksen, en forutsetning for byliv og et avgjørende bidrag til utvikling av attraktive offentlige rom. Det er flere incitament for utvikling av publikumsrettet virksomhet i området:

- Etablering av t-banestasjon med oppgang i planområdet forutsetter høy utnyttelse i t-banens nedslagsfelt. Et høyt antall boliger og arbeidsplasser gir det nødvendige kundegrunnlag for etablering av publikumsrettede funksjoner.
- Planområdet har en viktig strategisk beliggenhet mellom noen av de mest ambisiøse og største byutviklingsprosjekter i Norge. Det er ca. 7500 bosatte på hele Fornebu i dag. Ny KDP for Fornebu vil legge til rette for en økning på ca. 25 000 bosatte. I tillegg er det allerede 25 000 arbeidsplasser i området. Lysaker er et av de største kollektivknutepunkter i Norge som skal utvikles til et attraktivt byområde med flere boliger og arbeidsplasser. Eneste forbindelse for gående og syklende mellom disse områder går gjennom planområdet og de mange reisende vil utgjøre et potensial for å supplere kundegrunnlag til det publikumsrettede næringslivet i planområdet.
- Utbygging på Fornebu skal være spydspiss for klimaklok utvikling i kommunen. Dette innebærer et trendskifte fra en bilbasert til biluavhengig livsstil. Lokal handel er en forutsetning for utvikling av «5-minuttersbyen» og etablering av publikumsrettet aktivitet er en viktig strategi for å fremme en bærekraftig utvikling.
- Planområdet ligger mellom Lysaker og Fornebu som begge er utpekt som regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter i regionalplan for Oslo og Akershus. Kombinasjonen av nærhet til kollektivtilbud og en bymessig utvikling med publikumsrettet aktivitet, bymiljø og byliv bidrar til å gjøre området attraktivt for næringslivet. Etablering av publikumsrettet aktivitet er derfor en viktig strategi for å legge til rette for næringsutvikling i området.

Utforming av planområdet

Utformingen spiller en avgjørende rolle for om lokaler i området senere vil være attraktive for etablering av publikumsrettet aktivitet. Derfor fokuserer plangrepet på utvikling av et finmasket nett av gater og byrom som gir god tilgjengelighet for gående, byrom med ulikt særpreg som gir varierte opplevelser, samt gode solforhold i viktige byrom. Det er viktig at det sikres gode forutsetninger for en bymessig utvikling med et attraktivt lokalt tilbud av publikumsrettet aktivitet i området:

- En vellykket utvikling av et attraktivt byområde er et viktig incitament for etablering av store næringsbygg som skal danne den støyskjermede bebyggelsen.
- Det må etableres et tilstrekkelig antall boliger i området for å sikre tilfredsstillende kunded grunnlag for et lokalt handels- og servicetilbud.
- Den publikumsrettede aktiviteten skal konsentreres langs den urbane akse og/ eller mot t-bane for å sikre byliv i de viktigste offentlige rom.
- I reguleringsplanen må det legges til rette for en fleksibilitet og utvikling over tid.

Konsept for utvikling av den urbane akse

Den urbane akse skal være et felles identitetsskapende element for Fornebuplanen og Oksenøyveien nord, og bidra til at byområdene vokser sammen. Tilbudet langs den urbane akse er variert og henvender seg hovedsakelig til reisende med t-bane og bosatte i lokalområdet. Det etablerte handelstilbudet ved den søndre oppgangen til Fornebuporten stasjon er tett knyttet til adkomsten til t-bane og har sin styrke i tilgjengeligheten for de reisende. Handelstilbudet ved handelstorget/Magnus Poulssons plass henvender seg i større grad til beboere som bor i planområdet og tiliggende områder nord for Oksenøyveien.

Den urbane akse er tenkt utviklet som en sekvens av plasser/byrom med ulike identiteter:



Velkomstplassen markerer møtet mellom g-/s- forbindelsen fra Lysaker langs Fornebuveien og Teleplanbyen.

Handelstorget får en tydelig avgrensning av ny bebyggelse på alle sider og utvikles med publikumsrettede funksjoner på begge sider, og det legges til rette for etablering av en dagligvareforretning.

Grønt torg. Torget skal oppleves som en forlengelse av den sentrale parken og utformes med både grønne og urbane kvaliteter. Gode sol- og utsiktsforhold og vestvendt fasade gjør at området er godt egnet for bevertning.

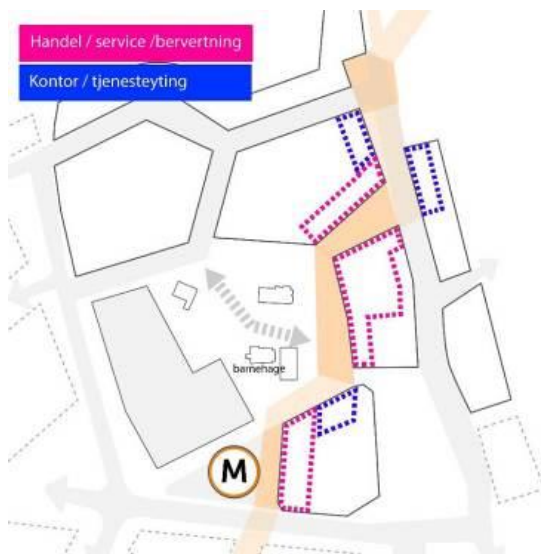
T-baneplassen utvikles med en tydelig identitet knyttet opp mot den nordre oppgangen til t-banestasjonen og som viktig møteplass i området. T-baneplassen vil ha sammenheng med tiliggende parkområde.

Akerplassen (utenfor planområdet) er et viktig startpunkt for akse i syd.

Omfang av publikumsrettet aktivitet langs den urbane aksen

I tilknytning til den søndre oppgangen til t-banestasjonen Fornebuporten, lokalisert sør for planområdet, er det per i dag etablert publikumsrettet aktivitet i størrelsesorden 3000 m². Hoveddelen av arealet (ca. 2200 m²) benyttes av en dagligvarebutikk. Tilbudet henvender seg i hovedsak til arbeidsplasser i Fornebuporten tilliggende boligområder sør for Oksenøyveien, men benyttes antakelig av ansatte/bosatte i hele Fornebuområdet. Dette grunnet gratis kundeparkering og at dagligvarebutikken per i dag er eneste større lavpriskonsept på Fornebu.

Etablering av handel langs den urbane aksen nord for Oksenøyveien er tenkt som et supplerende tilbud til Fornebuporten. Hensikten er å understøtte den urbane aksens som forbindelse/bindeledd for gående og viktig møteplass for lokalområdet. Det etableres publikumsrettet aktivitet i størrelsesorden 4000 m², herav ca. 2000 m² til handel, som henvender seg til boliger og arbeidsplasser nord for Oksenøyveien. Det legges til rette for en liten/mellomstor dagligvarebutikk og en blanding mellom service/tjenesteyting, handel, kultur.



Figur 55 - Konsept for disponering av 1. etasje

Publikumsrettet aktivitet konsentreres i de sentrale deler av den urbane aksen (vest for Fornebuveien) og lokaliseres på gateplan.

Det legges til rette for fleksibilitet i bruk av lokalene og utvikling over tid. I en tidlig fase vil en større andel av lokalene kunne benyttes til kontorer/tjenesteyting, mens det på lengre sikt når utbyggingen er ferdigstilt, vil være større grunnlag for handel og bevertning i området.

Videre utredninger vil si noe om hva som vil være riktig omfang / spredning av handel i den urbane aksens.

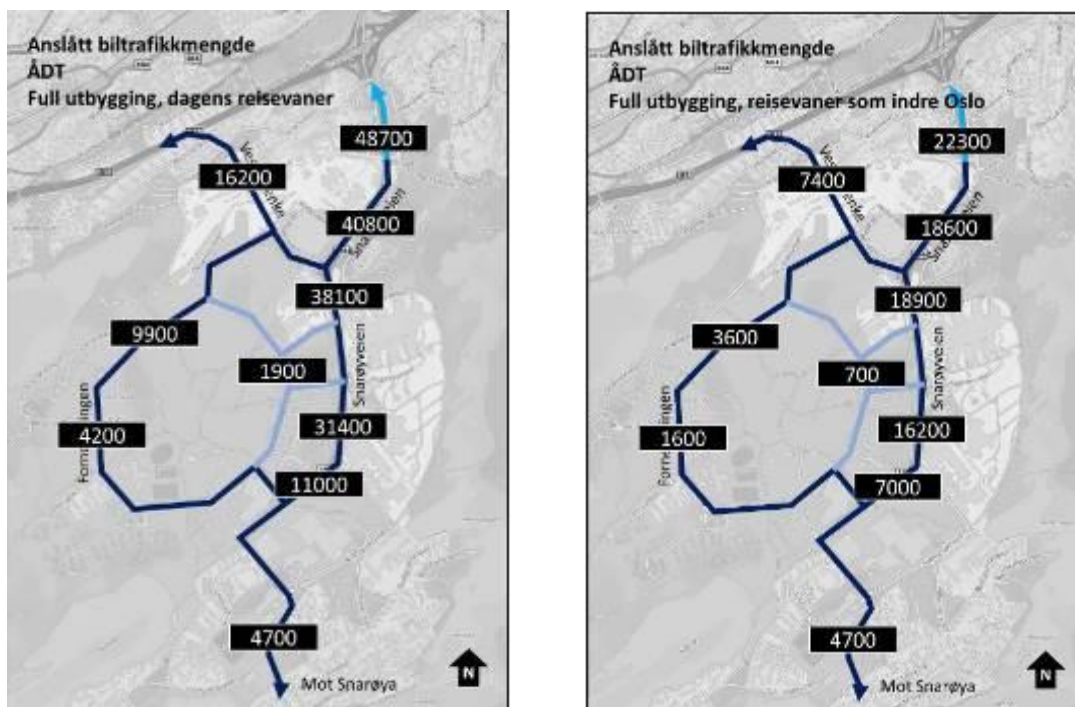
Trafikk – fremtidig situasjon

Det ligger politiske mål om 0-vekst i personbiltrafikken. Med de foreliggende planene i området, vil situasjonen i området bli endret. E18-utbyggingen omfatter en ny adkomst til Fornebu (Vestre lenke) som innebærer at det blir to forbindelser mellom E18 og Fornebu. Dette vil få betydning for trafikken på Snarøyveien og Oksenøyveien.

Trafikken på Snarøyveien vil påvirkes av de store veiltakene som planlegges i tilliggende områder. Utbygging av Vestre Lenke vil kunne ha betydning for trafikken på den delen av Snarøyveien som går gjennom planområdet i betydelig grad. Det samme vil utbygging av Fornebubanen, som vil kunne redusere biltrafikken mot E18 øst og Ring 3. Dette forutsetter at det samtidig iverksettes tiltak som begrenser tilgjengeligheten for bilister (p- normer, p- avgifter, kjøremønster osv.) til og i området Fornebubanen og E18- tiltakene planlegges med en ferdigstillelse i 2024, men fremdriften er usikker. Samtidig planlegges det i KDP 3 en meget stor økning av antall boliger, fra ca. 2 000 i dag og opp mot 11 000 boliger. Det planlegges også en økning i næringsarealer.

I arbeidsprosessen med KDP 3, har det i konsekvensutredningene blitt sett på hvordan veinettet vil bli belastet av økt utbygging på Fornebu. Dersom dagens reisevaner opprettholdes vil ventet befolkningsvekst på Fornebu gi en dramatisk økning i antall biler på veinettet rundt planområdet. Særlig vil dette gjelde for Snarøyveien. Siden beregningen er teoretisk, kan det tenkes at tallene her er noe høye. Dette forklares ut fra at det ikke er tatt hensyn til noen effekt av Fornebubanen, samt at eksisterende veinett ikke vil ha kapasitet til å håndtere en så

stor trafikkmengde. Samtidig gir det en indikasjon på at en realisering av Vestre Lenke i seg selv ikke er ensbetydende med at trafikken vil gå ned på Snarøyveien, snarere tvert imot. Det er derfor laget et eksempel på trafikale konsekvenser for veinettet med reisevaner for Oslo indre by lagt til grunn. I dette ligger det at det beboerne må endre sine reisevaner fra at omtrent annen hver reise gjøres som bilfører i dagens situasjon, til at kun hver femte til sjette reise gjøres med bil i det tenkte eksempelet. Dette forutsetter videre en stor økning i kollektivreiser og gang-/ sykkelreiser. En lignende endring av reisevaner bør forutsettes for planområdet.



Figur 56 - Ulik anslått ÅDT ut fra om dagens reisevaner opprettholdes eller endres til reisevaner som i Indre Oslo.

Trafikksituasjonen rundt planområdet vil være avhengig av hvilke tiltak som gjennomføres, og i hvilken rekkefølge de kommer. Trafikksituasjonen internt i planområdet vil være lite påvirket av Fornebu-utbyggingen og de andre tiltakene, da området i hovedsak ligger «isolert» fra disse store tiltakene. Tilsvarende vil utbygging av planområdet, i liten grad påvirke trafikksystemet utenfor planområdet, men de konkrete trafikale konsekvensene av dette vil bli belyst i konsekvensutredningene.

Snarøyveien - mulighet for kryss i plan

Med bakgrunn i mål om mer urbanitet og forbedring av forhold til gående og syklende, anbefales som en langsiktig løsning at Snarøyveien får en mer urban utforming og at det tilrettelegges for flere plankryssinger for å redusere barrierevirkninger. Planprogrammet følger dermed opp intensjonene for Snarøyveien som er gitt i KDP3 for Fornebu. En mer urban utforming forutsetter at overordnede tiltak vil følge opp målsettingen om 0-vekst i biltrafikken. Vestre Lenke vil i tillegg kunne avlaste Fornebukrysset, noe som også vil kunne påvirke trafikkavviklingen i krysset mellom Snarøyveien og Oksenøyveien positivt. Før Fornebubanen og Vestre Lenke er etablert er det imidlertid ikke aktuelt å redusere kapasiteten på Snarøyveien i dette området.

Oksenøyveien – fra vei til bygate

Med bakgrunn i føringer om tett og urban utnyttelse ved t-banestasjonen og ønsket om utvikling av en sammenhengende bystruktur er det foreslått i planprogrammet å gi føringer som muliggjør en transformasjon av Oksenøyveien fra landevei til bygate. En bygate defineres både av gaten og bebyggelsen som danner det tilhørende byrommet. Gaten skal kunne krysses

i plan på flere steder. For at det i framtiden kan oppleves en romlig sammenheng mellom byområder på begge sider av Oksenøyveien anbefales det i planprogrammet at bebyggelse på begge sider av Oksenøyveien skal ta særlig hensyn til utforming av fasaden mot Oksenøyveien og den urbane aksen. Det å styrke sammenhengen i bystrukturen langs Oksenøyveien er spesielt viktig for at planområdet kan ivareta funksjonen som bindeledd mellom Fornebu og Lysaker. Dette vil også bidra til det overordnede mål om utvikling av en sammenhengende bystruktur og viske ut de unaturlige grenser mellom utviklingsområder som tilhører «Fornebuplanen» og tiliggende områder.

Oksenøyveien har i dag en ÅDT på ca. 4 000 (biler/døgn). Veien er bygget ut med tre kjørefelt med midtdeler, og separat gang/sykkelvei på nordsiden. Det er usikkert hvor stor den fremtidige trafikken blir på Oksenøyveien. Veien får krysstilknytning til Vestre lenke, og dette kan medføre endringer i trafikkbildet. Noen trafikkstrømmer vil bli redusert, mens andre vil kunne øke. Nærmere vurderinger av endringer gjennomføres i konsekvensutredningen, men foreløpig antas det at Oksenøyveien vil få en trafikkmengde i størrelsesorden som i dagens situasjon. Det anbefales at tverrsnittet på Oksenøyveien reduseres for å gi kortest mulig kryssing for fotgjengerne og at det legges opp til lav hastighet og lavest mulig trafikkmengde for bil. Oksenøyveien er klassifisert som del av hovedsykkelveinettet og ny gateutforming skal hensynta tilfredsstillende sykkeltilrettelegging.

Fornebuveien – viktig del av hovedsykkelveinettet

Fornebuveien er både en viktig adkomstgate til planområdet og en viktig del av hovedsykkelveinettet. Utforming av Fornebuveien som bygate med sykkeltilrettelegging må ses i sammenheng med tilgrensende planer både nord og sør for planområdet. Det foreslås å sikre en korridor på 20 m bredde i Fornebuveien målt fra ytterkant lokk for å sikre utbygging av en attraktiv bygate med separat sykkeløsning. Fundamentering av ny bebyggelse over lokk må ivaretas ved siden av lokket.

Arnstein Arnebergs vei – del av det offentlige gatenettet

Planprogrammet gir føring om at Arnstein Arnebergs vei skal reguleres som offentlig bygate, med mål om at gaten skal bli en del av bygatenettet. I 1992 var området avsatt til industri, kontor og erverv, og deler av veien ble omregulert til felles adkomst og parkering. En urban utvikling i området med T-banestasjon og høy utnyttelse gjør at forutsetningene endres, og utforming av veien og tilgrensende bebyggelse må ses i lys av dette. Hvis det er ønskelig kan parkeringsfunksjonen i gaten opprettholdes som en midlertidig løsning i en overgangsfase. På sikt reduseres overflateparkering i tråd med utviklingen i området for øvrig. Det kan legges til rette for noe gateparkering, på permanent basis, for å ivareta behov for korttidsparkering i området hovedsakelig knyttet til næringsvirksomhet, men omfanget av dette må avklares i videre detaljering. Det skal tilrettelegges for mulighet for adkomst til p-kjeller for ny bebyggelse i øst. Gatearealet bør på sikt reguleres til offentlig gate.

Magnus Poulssons vei

I henhold til foreslåtte plangrep, vil framtidig Magnus Poulssons vei få funksjon som en indre ringvei nordvest i planområdet. For å unngå uønskede trafikkmengder her, må det ses på ulike begrensninger i kjøreretning/ - mønstre, gatebelegg, -møblering osv.

Bevaringsstrategi

Transformasjon av planområdet krever store endringer både i ferdsels- og bebyggelsesstrukturen. Samtidig kan bevaring av kulturminner bidra til en mer interessant og spennende by. Strategien for bevaring fokuserer derfor på de områder med høyest verdier, som samtidig vil bidra positivt til byutviklingen. Høyest bevaringsverdi har de tre villaene sentralt i området, både som enkeltbygninger og som et sammenhengende bygningsmiljø. Beliggenheten på kollen minner om det småkollende landskapet på Fornebu før flyplassen ble etablert og setter villaene i sammenheng med det historiske bygningsmiljøet på Lagåsen. Koblingen mellom bygningsmiljøet og det grønne forsterkes ved at det etableres en sentral

park i området. Villaene vil være viktige identitetsskapende elementer i parken og vil styrke opplevelseskvaliteten i området. Bygningene som foreslås revet har lavere kulturhistorisk verdi og vil ikke på samme måte kunne skape identitet i området. De vil også legge begrensninger på utvikling av en urban struktur og utbyggingspotensial i nedslagsfeltet til t-banen.

Oksenøyveien 3 - Diamanten

Glassbygget til Norwegian er under vurdering som nyere tids kulturminne pga tilknytningen til flyplassen og som et tidstypisk 1980-tallsfenomen. Selv om bygget har en spesiell form og har skapt oppmerksomhet ved innkjøring til flyplassen i sin tid, er den ikke en enestående god representant for denne type arkitektur. Bygningen er plassert midt på tomten, framstår som svært lukket og kan vanskelig integreres i en urban utbyggingsstruktur. Mange kulturminner som er sikret gjennom KDP 3 representerer perioden med flyplass på Fornebu. Oksenøyveien 3 er i så måte ikke unik. Ny bebyggelse på tomten vil kunne gi en mer sammenhengende bygningsstruktur, bygge opp under den urbane aksen og samtidig legge til rette for økt utnyttelse. Dette er noe som bygger opp mot lokale, regionale og nasjonale mål og er derfor vurdert som viktig. Planprogrammet gir derfor føringer om at bebyggelsen tillates revet under forutsetning at ny bebyggelse bygger opp under den ønskede urbane utviklingen. Det er p.t lite som tyder på at bygget vil revet i nærmeste framtid, da det nylig har gjennomgått en stor rehabilitering. Ny bebyggelse innenfor dette feltet vil derfor mest sannsynlig skje i et mer langsiktig perspektiv.

Magnus Poulssons vei 15

Magnus Poulssons vei 15 er en enebolig og registret i kommunens bygningsregister fra 1920-1940 som en typisk folkefunkisbygning fra mellomkrigstiden med et autentisk preg. Eneboligen har stor hage og ligger litt bortgjemt i utkant av planområdet uten direkte tilknytning til andre bygninger med bevaringsverdi. Transformasjon til et tett og urbant område vil endre omgivelsene vesentlig. Etablering av et sammenhengende gatenett krever terrenginngrep som gjør at det er vanskelig å beholde bygningen. Viktige deler av kulturmiljøet er hensyntatt med bevaring av villaene og grønne områder sentralt i planområdet. Utvikling av et sammenhengende gatenett og en urban bygningsstruktur er et sentralt mål for utvikling av området og bygningen er derfor foreslått revet.

Bebyggelse på gnr/bnr 41/976 «Trekanttomten»

Eiendommen ivaretar nordre oppgang til t-banestasjonen Fornebuporten. I kommuneplanen er eiendommen avsatt til grønnstruktur. Reguleringsplanen for t-banetraseen sikrer adkomst til stasjonen under bakken med stasjons-/ terminalbygg på bakken, tilhørende adkomst og krav om at det tilrettelegges for minimum 160 parkeringsplasser for sykkel. Resterende areal på rundt 1300 m² er regulert til grønnstruktur/park.

En prosess med detaljreguleringen av feltet ble startet opp i 2014 med mål om å integrere terminalbygget og sykkelparkering i et kontorbygg. Forslagene har blitt kritisert for at de har uheldige konsekvenser for tilgrensende boligområde i nord i form av dårligere solforhold og innsynsproblemer. Forslaget står i strid med gjeldende kommuneplan, samtidig som det følger opp overordnede kommunale og regionale mål om en tett og urban utnyttelse ved t-banestasjonen. Det ble i høringen presisert at man ønsker innspill på fremtidig bruk av tomten. Rådmannens konklusjonen er å bevaring av grønnstrukturen, utenom stasjonsoppgangen.

Utbygging mellom Snarøyveien og Fornebuveien

Framtidige muligheter for utvikling av Snarøyveien med tilliggende områder er avhengig av flere faktorer: utbygging av Vestre Lenke, trafikkutviklingen, urbanisering av Fornebuområdet og Snarøyveiens rolle i dette. Også framtidig veistatus kan påvirke handlingsrommet. Transformasjon av Snarøyveien til bygate med bebyggelse langs gaten vil styrke sammenhengen i bystrukturen. Ny bebyggelse ved gatekryss (Oksenøyveien x Snarøyveien) vil styrke urbaniteten. Løsningen forutsetter antakelig at gang- og sykkeltrafikken kan krysse Snarøyveien i plan. Bebyggelse mellom Snarøyveien og Fornebuveien vil i tillegg redusere støv

fra Snarøyveien mot bakenforliggende områder, noe som gjør disse bedre egnet for boligutvikling.

Selv om det er positivt for byutviklingen å tenke utvikling av denne tomten er forutsetninger som den faktiske trafikkutviklingen over tid og mulighet for kryss i plan av Snarøyveien viktige forhold som vil kunne gjøre det vanskelig å utvikle dette området i den nær framtid. Utvikling av denne eiendommen er positivt for urbanisering av området og det bør ikke gjennomføres tiltak som umuliggjør en utbygging i framtiden.

4.9 Vurdering knyttet til tilgrensende områder

Intensjonen i planprogrammet er at gate- og bystrukturen i planområdet kobles opp mot eksisterende og planlagte forbindelser og bygningsstrukturer for å oppnå en helhet i bystrukturen.

Sammenheng mot nord og nordøst

I dag er gang-/sykkelforbindelsen i Fornebuveien den eneste forbindelsen for gående og syklende mellom Lysaker og Fornebu. Lesbarheten spesielt fra Lysakersiden er dårlig, og forbindelsen fungerer kun for de som er lokalkjent i området. Det er dessuten en del konflikter mellom gående og syklende her i dag, særlig for den delen av strekningen som ligger nærmest Lysaker.

Kommunestyret vedtok 19.06.2019 en mindre endring av reguleringsplan for E18 – Lysaker - Ramstadsløtta. I planen er hovedsykkelvei flyttet til sørsiden av E18, sykkelbro mellom Fornebuveien og Professor Kohts vei er fjernet m.m. Ny hovedsykkelvei går rett nord for foreliggende planområde for så å fortsette i Fornebuveien østover til Lysaker. For å sikre hovedsykkelveien tilfredsstillende kurvatur og sikkerhet er dagens adkomst til Fornebuveien 1-13 flyttet noe mot vest. Dette punktet anses ikke endelig løst og vil måtte detaljeres videre i det videre planarbeidet innenfor Oksenøyveien nord.

Intensjonen i planprogrammet er å øke lesbarheten til forbindelsen til og fra Lysaker gjennom etablering av bystruktur i planområdet. Nordøst i planområdet vil ny bebyggelse mellom Fornebuveien og E18 fungere som støyskjerm for gang-sykkelforbindelsen langs Fornebuveien og gi en tydelig avgrensning av området mot øst.

Ny bystruktur i planområdet muliggjør en senere kobling av mer bymessig bebyggelse mot øst (langs Fornebuveien) hvis ønskelig. Videre detaljering av ny gang-/sykkelforbindelse fram mot Lysaker er et tema som skal tas opp i områderegulering for Lysaker kollektivknutepunkt, som overlapper noe med planområdet. For å styrke sammenhengen mellom Lysaker, planområdet og Fornebu, vil det også være viktig å vurdere hvordan koblingen mellom Lysaker torg og dagens gang- og sykkelforbindelse (Fornebuveien) kan styrkes.

Sammenheng mot sør

For å sikre en helhetlig bystruktur mot sør anbefales det:

- å videreføre den urbane akse sør for Oksenøyveien
- å transformere Oksenøyveien til en bygate

Planprogrammet gir føringer om at Oksenøyveien skal transformeres til bygate og krysses i plan. I forbindelse med regulering av Fornebuporten ble utbyggeren pålagt å bygge en kulvert under Oksenøyveien. Den ble imidlertid ikke bygget og det anbefales at kulvert under Oksenøyveien revurderes slik at kryssing av ny bygate kan skje i plan.

Bebyggelsen sør for Oksenøyveien (Fornebuporten) er organisert rundt et påkostet sentralt torg med oppgang fra T-banestasjon, handel, bevertning og mulighet for lek og opphold.

Området er et av de få stedene på Fornebu som allerede har urbane kvaliteter og det vil derfor være naturlig at den urbane aksen kobles opp mot dette plassrommet. I KDP3 er det en hovedplass i tilknytning til t-banen ved Fornebuporten samt en allmenning som knytter området til den urbane aksen. Hvis den urbane aksen skal videreføres rett ned til denne plassen vil den kollidere med en kulle med skytestillinger, som er et bevaringsverdig krigsminne. I KDP3 er kollen regulert som landskapselement med følgende bestemmelse i §43.9; *Eksisterende terreng og verdifull vegetasjon, samt krigsminner skal bevares. Tynning av vegetasjon og etablering av stier kan tillates. Området skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.* Det er vurdert at hensynet til kulturminnet og kollen som landskapselement er viktigere enn at den urbane aksen skal gå i en direkte linje fra trekanttomta til Fornebuporten.



Figur 57: Direkte forlengelse av den urbane aksen mot hensynet til kollen med kulturminnet.

Sammenheng mot vest

Hele området mellom Oksenøyveien, Vestre lenke, E18 og Snarøyveien har stort potensial for fremtidig transformasjon og byutvikling. Transformasjonsområdene vest for Arnstein Arnebergs vei bør også inkluderes i et fremtidig bygatenett og sees på som en naturlig forlengelse av knutepunktutviklingen omkring Fornebuporten stasjon. Flere bosatte i de omkringliggende områdene bidrar til å skape grunnlag for handel og publikumsrettet aktivitet i området. Utvikling av et attraktivt lokalsenter vil bidra positivt til attraktiviteten til omkringliggende områder.

5 Detaljregulering Fornebuveien 35 m.fl – Teleplanbyen:

Temaer som skal konsekvensutredes og belyses i planbeskrivelsen

Dette kapitlet omhandler utredningsbehov i forbindelse med detaljregulering for Fornebuveien 35 m.fl. Enkelte temaer kan ha vesentlig betydning for miljø og samfunn og bør derfor konsekvensutredes. Andre temaer er vurdert som viktige å belyse i planbeskrivelsen. Konsekvensutredningene utarbeides som egne rapporter som legges ved planforslaget, og konsekvensutredningene oppsummeres og sammenstilles i planbeskrivelsen. Arbeidet med utredningstemaene er en integrert del av prosessen med utforming av planforslaget. For eksempel hvordan kulturminneverdier kan ivaretas på best mulig måte, og hvordan bebyggelsen kan utformes for å redusere støyulempen. De endelige konsekvensvurderingene vil til slutt kun omhandle konsekvenser og virkninger som følge av det konkrete planforslaget for Teleplanbyen.

Temaer som skal konsekvensutredes

- Trafikale konsekvenser
- Støyforurensning
- Luftforurensning
- Landskap (visuelle konsekvenser)
- Kulturminner og kulturmiljø
- Klima og energiløsninger
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Temaer som skal belyses i planbeskrivelse

- Byutvikling og arealbruk, byform og estetikk
- Bokvalitet og uteområder
- Kulturminner og kulturmiljø
- Forhold til naturmangfoldloven
- Klima (overvann)
- Fareområder, grunnforhold og forurensning
- Blågrønnstruktur, landskap og universell tilgjengelighet
- Teknisk infrastruktur
- Sosial infrastruktur

5.1 Viktige temaer for miljø og samfunn som skal konsekvensutredes

Konsekvensutredningen skal belyse konsekvenser og virkninger som følge av det konkrete planforslaget. Dette kapitlet omhandler temaer som skal utredes iht. dette planprogrammet. I delkapitlene under er det definert hva som menes med de ulike temaene, hvorfor temaene skal utredes og hvordan (beskrivelse av omfang og metodikk).

5.2 Trafikale konsekvenser

Definisjon av tema

Temaet omfatter trafikkvurderinger/ -analyser for å få oversikt over de trafikale konsekvensene knyttet til utvikling av planområdet.

Begrunnelse for utredning

I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ved nye utbyggingstiltak bør det analyseres om tiltaket bidrar til å oppfylle målet om nullvekst i personbiltrafikken. Planområdet ligger tett inntil hovedveisystemet E18 og Snarøyveien, og utviklingen av området vil kunne påvirke trafikksituasjonen på tilstøtende veinett. Samtidig vil planområdet ligge nær Fornebuporten stasjon og Lysaker knutepunkt med tog, t-bane og buss.

Utredningens omfang

Arbeidet baseres på eksisterende data eller data som enkelt kan fremskaffes. Datakilder vil være Statens vegvesens register, reguleringsplanen for E 18, utredning knyttet til Fornebubanen m. fl.

Gjennom utredningen skal virkninger av tiltakene på internt og omkringliggende veinett belyses. Det skal gjøres en vurdering av hvordan endringene kan påvirke trafikksituasjonen i influensområdet. Det legges til grunn at det gjøres kapasitetsberegning i programvaren Sidra for relevante kryss (f. eks Snarøyveien x Oksenøyveien).

Det skal videre anslås hvor mange turer planlagt fremtidig utnyttelse av området vil medføre, samt hvordan turene antas å fordele seg på personbiltrafikk, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det vurderes om det er forhold ved fremtidig utnyttelse av området og ved andre prosjekter i/ved området, som gir grunnlag for andre turproduksjonsfaktorer enn i dag. Dette kan for eksempel være redusert parkeringsdekning, begrenset kjøremuligheter for bil og bedret kollektivtilbud.

Referansealternativet er trafikksituasjonen fremskrevet til år 2030 tilsvarende som i utredningene for Fornebubanen, reguleringsplanen for E18 og KVV Oslo-Navet. Andre planer i/ved planområdet som vurderes å være relevante for trafikksituasjonen, for eksempel ny E18 Vestkorridoren med Vestre lenke, Fornebubanen og utvikling av Fornebu, legges inn i referansealternativet.

Det skal i tillegg gjøres en analyse av konsekvensene for planen dersom man forutsetter at den generelle målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken oppnås.

5.3 Støyforurensning

Definisjon av tema

Støy er definert som uønsket lyd. Utredningstemaet omfatter utredning av forventet støy i framtidig situasjon der planlagt utbygging av Teleplanbyen er fullført. Støymessige konsekvenser av utbyggingen vil vurderes, både for ny og for eksisterende støyfølsom bebyggelse i og omkring området.

Begrunnelse for utredningen

Planområdet ligger tett inntil hovedveisystemet som fører til mye støy- og luftforurensning. Det er et overordnet mål med en tett og bymessig utvikling av området. Av hensyn til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er planområdet derfor definert som et avviksområde for støy, der det tillates høy tetthet og ny bebyggelse som også har støyfølsomt bruksformål.

Utredningens omfang

Utredningen skal synliggjøre muligheter for fortetting og utbygging av støyfølsom bebyggelse i planområdet og belyse støymessige konsekvenser for eksisterende støyfølsom bebyggelse, i og omkring planområdet. Det vil også vurderes optimaliseringsmuligheter for den planlagte bebyggelsen med hensyn til støyforhold.

Det skal utføres støyberegninger og utarbeides støykart for fremtidig scenario, som sammenlignes med referansealternativet for prognoseåret 2030 samt følsomhetsanalysen som forutsetter at målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken oppnås.

Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Til grunn for vurderingene legges Klima- og Miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442:2016, med tilhørende veileder M-128, samt regionale og kommunale føringer.

5.4 Luftforurensning

Definisjon av tema

Luftforurensning er fremmedstoffer som kan virke på menneskers helse og trivsel. Utredningstemaet omfatter luftforurensning som følge av ferdig utbygging.

Begrunnelse for utredning

Planområdet ligger tett inntil hovedveisystemet som fører til mye støy- og luftforurensning. Lokal luftforurensning gir negative helseeffekter i befolkningen ved dagens konsentrasjonsnivåer i byer og tettsteder. Planlegging skal bidra til at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gagn for den enkelte og samfunnet, deriblant ved å legge til rette for gode bomiljøer og fremme befolkningens helse.

Utredningens omfang

Utredningen skal vurdere lokal luftforurensning i henhold til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520:2012 med tilhørende veileder. Det skal utarbeides luftsonekart med rød og gul sone for både nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM₁₀) for fremtidig scenario, som sammenlignes med referansealternativet for prognoseåret 2030.

Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Luftforurensning modelleres med modellen AERMOD, og utslipp fra både veitrafikk og tunnelportalene vil bli beregnet og lagt inn i modellen. Resultatene vil også bli vurdert opp mot kravene til lokal luftkvalitet i forurensningsforskriftens kapittel 7.

5.5 Landskap (visuelle konsekvenser)

Definisjon av tema

Tema omfatter de visuelle konsekvenser av tiltaket.

Begrunnelse for utredningen

Planområdet ligger på en kolleformasjon, delvis på lokk over Snarøyveien og har en eksponert beliggenhet, spesielt mot E18. Topografien i planområdet varierer og området oppleves i dag som oppdelt og uoversiktlig. Tilliggende områder er svært sammensatt med eneboliger, boligblokker, ulike type næringsbebyggelse og store veianlegg. En transformasjon fra spredt bebyggelse til en tett bystruktur vil endre områdets preg både i forhold til nær- og fjernvirkning.

Utrednings omfang

Det skal gis en kortfattet beskrivelse av de ulike tilgrensende områdene i forhold til terrengform, bebyggelsesstruktur og utforming. Virkningen av en ferdig utbygd situasjon i planområdet skal beskrives på grunnlag av snitt, 3D-volummodeller og visualisering av volumoppbygging fra representative steder i omgivelsene. Både nærvirkning og fjernvirkning skal vurderes. Konsekvenser vurderes i forhold til gjeldende regulering.

Utredning av de visuelle konsekvensene skal også gi innspill til volumoppbygging av tiltaket underveis i prosessen med detaljering av prosjektet. De visuelle konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø vurderes under punkt 5.6 Kulturminner og kulturmiljø.

Fjernvirkning fra tiltaket skal illustreres fra følgende punkter:

- Fra Lagåsen
- Fra E18 (fra øst og vest)
- Fra Fornebuveien (parallelt med E18 – framtidig sentrumsstreng fra Lysaker)
- Fra eneboligområdet nord for Prof. Koths vei
- Fra Fornebu

Nærvirkning:

Nye bygninger og byrom skal sikres høy kvalitet i den estetiske og arkitektoniske utformingen. Det skal redegjøres for hvordan dette er tenkt ivarettatt i planen. Det skal utarbeides volumstudier for å avklare prinsipper for volumoppbygging og høyder.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Definisjon av tema

Kulturminner er spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter knyttet til historiske hendelser, tro eller tradisjon. Kulturmiljø er en samling av kulturminner eller områder hvor kulturminner inngår som en del av en større sammenheng. Det inngår både automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner.

Begrunnelse for utredning

En utbygging vil kunne ha positive eller negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø innenfor og i tilknytning til området som planlegges. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet, men tre villaer sentralt i planområdet er regulert til bevaring. Ytterlige en bygning er registrert som kulturminne i kommunens miljøatlas. Bebyggelsen på Lagåsen er registrert som kulturmiljø og ligger delvis i direkte tilknytning til planområdet. Utenfor planområdet ligger Diamanten (Oksenøyveien 3), som utgjør en del av flyplasshistorien for Fornebu. Planprogrammet gir føringer om ny bebyggelse på denne eiendommen og den vil derfor ikke bli vurdert i detaljreguleringsplan for Fornebuveien 35 m.fl., men forutsettes vurdert i egen plansak. Utenfor planområdet er også en skytestilling fra 2.verdenskrig uten visuell kontakt med planområdet. Denne vil ikke bli vurdert.

Utredningens omfang

Datagrunnlaget er vurdert som godt for planområdet, dette basert på registreringer i kjente databaser samt beskrivelse i NIKU-rapport¹.

Utredningen skal med bakgrunn i kjent materiale samt befaring på stedet, gi en samlet og overordnet beskrivelse/dokumentasjon av kulturhistoriske verdier i og ved planområdet. Kulturminneutredningen vil også gi innspill til plangrep og volumoppbygging i planarbeidet og det utarbeides snitt og visualiseringer som grunnlag for å vurdere visuelle virkninger for Lagåsen.

Konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø som følge av planforslaget skal vurderes og sammenlignes mot dagens situasjon inkludert gjeldende reguleringsplaner. Utgangspunktet for vurderingen er 3D-modeller, snitt og visualisering. Dersom det avdekkes vesentlig negative konsekvenser av tiltaket skal avbøtende tiltak beskrives.

Som metodikk for verdibeskrivelser og definering av kulturmiljø benyttes en tilpasset metode der Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser og Riksantikvarens egen metode kombineres. Vurderinger sammenstilles mot virkninger mot dagens situasjon og gjeldende planer.

5.7 Klima og energiløsninger

Følgende tema skal utredes innen klima og energi:

- Energi- og effektbehov
- Energiforsyning
- Klimagassutslipp

¹ NIKU-rapport (2006): Bygninger og omgivelser, Oksenøyveien 5, Bærum. Vurdering av verneverdi.

Definisjon av tema

Energi- og effektbehov: Dette omfatter behovet for elektrisk og termisk energi for Teleplanbyen. Både energi (kWh) og energi (kW) skal behandles.

Energiforsyning: Energiforsyningen til Teleplanbyen skal dekke behovet for energi til lys og elektrisk utstyr samt energi til rom-, ventilasjons- og tappevannoppvarming.

Klimagassutslipp: Dette temaet er knyttet til direkte og indirekte utslipp av klimagasser. De direkte utslippene er knyttet til utslipp av klimagasser på stedet (fra f.eks. forbrenningsmotorer). De indirekte utslippene er utslipp som finner sted andre steder men som er knyttet til prosesser i Teleplanbyen. Dette kan for eksempel være knyttet til materialbruk der utslippene er knyttet til produksjonsprosesser som finner sted andre steder.

Begrunnelse for utredning

Energi- og effektbehov:

Teleplan Eiendom har ønsket å gjennomføre en analyse av tiltak for å redusere det fremtidige energi- og effektbehovet for byggene på området. Dette vil kunne gi noen føringer med hensyn til utforming av bebyggelsen. Betydningen av effektbruken og effekttopper blir stadig viktigere og påvirker kostnader for utbygging av distribusjonsnett (elektrisitet). Tiltak for å redusere effektbehovet og effekttoppene bør inngå i utredningen.

Energiforsyning: Tradisjonelt vil el-spesifikt energibehov (lys og elektrisk utstyr) bli dekket av el fra kraftnettet mens varme- og kjølebehov blir dekket av fjernvarme og fjernkjøling som er tilgjengelig i området. I den siste tiden er det blitt stadig større oppmerksomhet knyttet til effekt, både på når gjelder kraft- og varmedistribusjon. Distribusjonsnettet må dimensjoneres for maksimalt effektbehov. Dette effektbehovet oppstår sjeldent, og det legges derfor mye kostnader inn i nettutbygging som blir lite utnyttet. For Teleplanbyen, er det ønskelig å vurdere alternative løsninger for utnyttelse av lokale energikilder, samt metoder og teknologi for å redusere effekttopper.

Klimagassutslipp: Reduksjon av klimagassutslipp er viktig også for lokale utviklingsområder. Gode løsninger som reduserer lokale klimagassutslipp er nødvendig for å nå myndighetenes målsetninger på nasjonalt nivå, ikke minst Bærum kommunes ambisjoner om reduksjon i klimagassutslipp. Bærum kommunes klimapanel foreslår bl.a. at Fornebu skal være utslippsfri i 2027. I KDP 3 presiseres det at i «etablert som nullutslippsområde» ligger en målsetting om at Fornebu skal vise frem «state of the art» løsninger som peker frem mot nullutslippssamfunnet, mer enn at Fornebu isolert sett skal ha et nullutslippsregnskap i 2027. Klimagassutslipp vil bli beregnet for energiforsyning og mobilitet.

Utredningens omfang

Energi- og effektbehov: Det vil bli tatt utgangspunkt i planlagt areal for de ulike bygningstypene; bolig, kontor, forretningsbygg og hotell. Nøkkeltall for energiambisiøse bygg vil bli lagt til grunn i beregningene. Det vil også bli gjennomført en vurdering av behovet for elektrisitet til utebelysning samt et eventuelt behov for gatevarme for utvalgte områder. Resultatene vil bli sammenlignet med en tradisjonell områdeutvikling i tråd med gjeldende forskrifter (referansealternativ).

Energiforsyning: Utgangspunktet vil være data fra utredningen om energi- og effektbehov. Det vil også bli utarbeidet en analyse av de lokale energiresurser som kan tenkes utnyttet.

Tilgjengelig energiresurser vil bli vurdert ut fra tilgjengelighet, mengde og kostnader. Sentralt vil være ressursenes tilgjengelighet over året.

Utnyttelse av lokale energiresurser kan også ha innvirkning på effektbehovet både elektrisk og termisk. Ulike løsninger for lokal distribusjon mellom bygningene på området vil bli vurdert, samt eventuelle organisatoriske og regulatoriske barrierer for lokal energidistribusjon.

I tillegg vil det blir vurdert ulike tiltak for å redusere effektbehovet. Dette omfatter både lagring av elektrisk og termisk energi.

Klimagassutslipp: KU for energi- og effektbehov samt Energiforsyning vil være grunnlaget. Klimagassutslipp beregnes med hjelp av en modell som hensyntar energibruk, energiforsyning og reisevaner. Resultatene vil bli sett opp mot klimagassutslippene ved en tradisjonell utbygging.

5.8 Konsekvenser i anleggsperioden

Definisjon av tema

Med dette temaet menes konsekvenser i anleggsperioden knyttet til fremkommelighet for gående og syklende, trafikkavvikling, støy- og luftforurensning og rekkefølge på utbygging.

Begrunnelse for utredning

En større utbygging kan være belastende for nærområder i anleggsperioden. Anleggsarbeid i forbindelse med ny konstruksjon nord og sør for eksisterende lokk og fundamentering av bebyggelse over lokk vil periodevis kunne påvirke trafikkavviklingen på Snarøyveien og i planområdet.

Utredningens omfang

For anleggsperioden skal det gjøres deskriptive analyser gjennom tekst og illustrasjoner av konsekvensene under bygging av tiltaket. Det skal vurderes faseplaner og etappeløsninger for to alternativer. Det ene alternativet omfatter en utbygging uten ny Vestre Lenke og det andre alternativet er utbygging etter at Vestre lenke er ferdigstilt som en del av E18-utbyggingen.

Utredningen skal vurdere fremkommelighet for gående og syklende, og trafikkavvikling for bil- og kollektivtrafikk i anleggsperioden. Det skal også gjøres overordnede vurderinger knyttet til støy og luft i anleggsperioden,

Konsekvensutredningen skal belyse behov for midlertidig omlegging av eksisterende infrastruktur. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes på et overordnet nivå.

5.9 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Definisjon av tema

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal analysen vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Begrunnelse for utredning

Det skal alltid gjennomføres ROS-analyse ved utarbeidelse av planer for utbygging etter plan- og bygningsloven.

Utredningens omfang

ROS-analysen er kvalitativ, baseres på tilgjengelig informasjon og gjennomføres i tråd med veiledning «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging», utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og hovedprinsippene i NS5814:2008 Krav til risikoanalyser. I tillegg legges aktuelle føringer og veiledninger fra øvrige myndigheter til grunn for analysen.

Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Forhold til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen. ROS-analysen skal identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det areal som planen omfatter.

Arbeidsmetodikk og analyse tilpasses planområdets kompleksitet og plannivå – detaljreguleringsplan. Analysen er i hovedsak avgrenset til vurdering av ferdig løsning. Dersom det evt. er spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som avdekkes i fareidentifikasjonen, håndteres disse også i analysen. Resultatene blir presentert i en egen rapport hvor det også formuleres risikoreduserende tiltak.

I planbeskrivelsen redegjøres det for hvordan risiko- og sårbarhetsforhold er ivaretatt i forbindelse med utforming av området og hvordan dette er tatt hensyn til i plankart og bestemmelser.

5.10 Viktige problemstillinger for samfunn og miljø som skal ivaretas

Byutvikling og arealbruk, byform og estetikk

Teleplanbyen skal utvikles til et attraktivt og godt fungerende lokalsenter med bolig, næring, forretninger, bevertning og tjenesteyting. Utbyggingen skal være arealeffektiv og konsentrert og nye byggetiltak skal tilføre nye kvaliteter.

Behov for utredning:

- Avklare rammer for omfanget av utbygging og fordeling mellom bolig og arbeidsplasser. Planbeskrivelsen skal vise en oversikt over arealbruk som dokumenterer forholdet mellom bolig, kontorarbeidsplasser, handel- og publikumsrettet virksomhet.
- Vurdering av potensial for handel med utgangspunkt i boligbygging / bosatte i lokalområdet, samt eventuelle virkninger for senterområdene Lysaker og Fornebu av etablering av handel i området. Analysen gjennomføres på overordnet nivå med utgangspunkt i erfaringstall.
- Vurdering av behov for omfang av publikumsrettete funksjoner for å støtte opp under den urbane aksene med bakgrunn i den fysiske utforming og behov for aktive fasader.
- Identifisere parametere for utforming av attraktive fasader mot det offentlige rom. Planbeskrivelsen skal redegjøre for hvordan volumoppbygging og utforming av fasader skal hensynta byrommet og gående i bygatenettet.

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:

- Området skal utvikles til et flerfunksjonelt lokalsenter
- Det skal legges til rette for høy utnyttelse
- Støyskjermende bebyggelse og bebyggelsen for øvrig må hensynta nærings- og boligbebyggelse i omkringliggende områder. Vurdering av fjernvirkning særlig av støydempende næringsbebyggelse blir viktig.
- Det er ønskelig med en høy andel boliger ref. vurdering av anbefalte nye boligområder ved rullering av kommuneplanens arealdel 2018-2035. I de områdene hvor man kan oppnå tilstrekkelig bokvalitet skal boliger prioriteres.
- Publikumsrettet virksomhet skal konsentreres langs den urbane aksene

- Det skal sikres sammenhengende, attraktive og allment tilgjengelige gater, byrom (møteplasser, oppholdsarealer og bygater) og rekreasjonsområder. Byrom og bygninger skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Dette må sikres i bestemmelser.
- Sikre variert arkitektonisk uttrykk. Alle byggeprosjekter skal hensynta det offentlige byrom eller gaterom på en god måte.

Bokvalitet og uteområder

Planområdet ligger i avviksområde for støy. Derfor er det viktig med fokus på bokvalitet for å avbøte ulemper i forbindelse med luft- eller støyforurensning.

Behov for utredning:

- Identifisere parametere for bokvalitet og redegjørelse for hvordan disse er oppfylt i planen.
- Arealoppstilling og solstudier som dokumenterer tilstrekkelig, gode og solfylte leke- og oppholdsarealer egnet for variert fysisk aktivitet.

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:

- Boenheter med ensidig beliggenhet mot nord eller øst bør unngås
- Hovedandel av minste felles uteoppholdsareal skal være sammenhengende
- Der det planlegges uteoppholdsarealer over garasjeanlegg, skal det dimensjoneres for tilstrekkelig jorddybde for variert vegetasjon

Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljø er eget utredningstema. Planbeskrivelsen vil inneholde sammendrag av kulturminnerapporten.

Behov for utredning:

Forslag til ny bebyggelses nær- og fjernvirkning skal visualiseres sett i forhold til verneverdige kulturminner og kulturmiljø.

Forhold til naturmangfoldloven/biologisk mangfold

Behov for utredning:

- Eventuelle konsekvenser for naturmangfoldet skal vurderes etter prinsippene i Naturmangfoldlovens §§ 8-12.
- For å øke kunnskapsgrunnlaget gjennomføres en befaring med kartlegging av vegetasjon og naturtyper samt registrering av eventuelle fremmede arter.

Klima (overvann)

Klima og energiløsninger er eget utredningstema og planbeskrivelsen vil inneholde sammendrag av denne. I tillegg belyses overvannshåndtering i planbeskrivelsen.

Behov for utredning:

- Beskrive vannmengder og avrenning
- Vurdere tiltak for å begrense/forsinke avrenning av overvann

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:

- Sikre lokal overvannshåndtering med hensyn til klimaendringer med økt nedbørsmengder og styrtregn.

Fareområder, grunnforhold og forurensning

Støy og luftforurensning er eget utredningstema og planbeskrivelsen vi inneholde sammendrag av støy- og luftforurensningsrapporten. Utover dette oppsummeres foreliggende informasjon om grunnforhold og evt. fareområder samt forurensning i grunn.

Behov for utredning:

- Foreliggende informasjon om grunnforhold oppsummeres, og eventuelle fareområder beskrives.
- Det gjøres en vurdering av mistanke om forurensning i grunnen for å kartlegge om det er nødvendig med en grundigere miljøteknisk grunnundersøkelse med prøvetaking. Kartleggingen baserer seg på gjennomgang av historiske flyfoto og forurensende aktivitet og virksomhet, gjennomgang i Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase og andre aktuelle databaser. I tillegg benyttes informasjon fra folk som er kjent med områdets bruk og historikk, erfaring fra tidligere grunnforurensningsoppdrag i området og tilsvarende.

Blågrønnstruktur, landskap og universell tilgjengelighet

Planområdet ligger innenfor kommunens prioriterte vekstområder som forutsetter at potensial for fortetting og transformasjon utnyttes. Samtidig skal behov for tilgang til gode grøntarealer og uteoppholdsarealer ivaretas. Planområdet er kupert og ny utbygging vil kreve terrenginngrep for å tilpasse ny bebyggelse til et nytt og sammenhengende bygatenett, samtidig som universell utforming må hensyntas. Hensyn til landskapsbildet ses i sammenheng med kulturmiljøet på Lagåsen og vurderes i forbindelse med kulturminneutredningen.

Behov for utredninger/ registreringer

- Mulighet for universell tilgjengelighet til offentlige arealer vurderes
- Sol- og skyggeanalyse som dokumenterer solforhold for offentlige arealer som gater, torg og park
- «Blågrønn faktor» vurderes for planområdet.
- Det må utarbeides en illustrasjonsplan som viser helhetlig utforming av gater, byrom, grønnstruktur og øvrige arealer.
- Kartlegging av naturtyper som er bevaringsverdige og vurdering av planforslagets virkninger for disse.

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

- God terrengtilpasning mellom bebyggelse og bygater, torg og park
- Attraktive og universelle møteplasser og oppholdsområder som tilrettelegger for byliv
- Sammenheng mellom bygatenett og den overordnede grønnstrukturen
- Høy kvalitet på alle typer utearealer
- Rekkefølgekrav/ utbyggingsavtale.
- Landskapsutforming og overvannshåndtering skal samordnes. Overvann skal i den grad det er mulig tilbakeføres til grunnen. Vann skal søkes utnyttet som et positivt landskapselement. Grønne overvannsløsninger i kombinasjon med tradisjonelle overvannsløsninger skal benyttes.

Teknisk infrastruktur

Trafikkvurderinger og energiløsninger er egne utredningstemaer og planbeskrivelsen vil inneholde sammendrag av disse. Utover det vurderes vann- og avløp, renovasjon og adkomstforhold i planbeskrivelsen.

Utredningsbehov:

- Vurdere konsekvenser for vann, avløp og renovasjon som følge av fremtidig utbygging
- Vurdere behov for sykkelparkering i de offentlige områdene. Vurdere parkeringskrav fortrinnsvis innenfor rammene av gjeldende parkeringsnorm.

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:

- Legge til rette for et sammenhengende nett av bygater og offentlig tilgjengelige forbindelser
- Legge til rette for utvidelse av Teleplanlokket i begge retninger
- Legge til rette for nødvendig teknisk infrastruktur i forhold til planlagt utbygging
- Sikre tilstrekkelig brannvannsdekning og tilfredsstillende adkomstforhold til utrykningskjøretøy
- Sikre hovedsykkelveinettet jf. plan for hovedsykkelveinettet og Bærum kommunes sykkelstrategi
- Sikre sykkelparkering og gode gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser og lokalsentrum.
- Sikre korte og trafiksikre gangforbindelser til viktige målpunkter, herunder lokalt tjenestetilbud, barnehage og kollektivholdeplass
- Rekkefølgekrav/ utbyggingsavtale.

Sosial infrastruktur og nærmiljø

Foreliggende skolebehovsplan inneholder ikke økt behov i tilknytning til planområdet. Iht. kommuneplanen ligger området i den prioriterte vekstsonen til kommunen og rullering av skolebehovsplan vil etter hvert fange opp alle relevante vekstområder, deriblant planområdet. Det er planlagt flere nye skoler både på Fornebu, Stabekk og Lysaker. Utbyggingstidspunkt og rekkefølge vil kunne påvirke dagens avgrensning av skolekretser. Det er en barnehage i området. Barnehagefunksjonen i planområdet skal videreføres.

Behov for utredning:

- Vurdering av hvor mange barnehagebarn boligutbygging innenfor planområdet vil generere.
- Utvikling av et konsept for sambruk mellom barnehagen og offentlig parkareal. Muligheter for økt antall barnehagebarn kan vurderes.
- Drøfte muligheter for at tilbygg til barnehagen kan erstattes/tilpasses med ny bebyggelse som henvender seg til den urbane aksene.

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet:

- Boligbygging forutsetter at det tilrettelegges for tilbud om barnehageplasser i akseptabel avstand. Det skal redegjøres i beskrivelsen hvordan barnehagetilbudet skal dekkes for nye boliger i planområdet.
- Trygg ferdsel for skolebarn i området og i tilknytning til potensielle skoler på Fornebu, Lysaker og Stabekk.

- Barnehage til minimum 90 barn i området
- Gangforbindelse mellom Magnus Poulssons vei og den urbane aksen
- Gangforbindelse gjennom boligkvartalene
- Allmenn tilgjengelighet til Parken
- Høy kvalitet på områder for felles opphold og lek. Dette gjelder både offentlige og private uteoppholdsarealer.
- Rekkefølgebestemmelser

6 Oppfølging av planforslaget

Det forventes at planområdet utvikles i etapper over et lengre tidsrom. Utbyggingsprosjekter skal ta hensyn til at delområder kan bygges ut som avsluttede byggetrinn uten at etterfølgende byggetrinn medfører vesentlige negative konsekvenser.

Det vil bli stilt rekkefølgekrav i detaljreguleringen mht:

- Etablering av den urbane aksen og bygatenettet
- Etablering av Vestre Lenke
- Etablering av Fornebubanen
- Etablering av teknisk infrastruktur og lokk
- Etablering av grønnstruktur
- Tilstrekkelig kapasitet skole og barnehage.

Utbyggingsavtaler skal sikre gjennomføring av fellestiltak. Gjennomføringsmodell, tid, standard og kostnadsfordeling/grunneierbidrag må fastsettes i tråd med føringene i kapittel 4.3.

7 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er lagt til grunn at det skal utarbeides illustrasjonsplan for gater og byrom. Denne vil gi føringer for plan for kabler og ledninger samt en kostnadsberegning som grunnlag for kostnadsfordeling for å sikre gjennomføring av plangrepet. Arbeidet vil skje i samarbeid mellom grunneiere/utbyggere og Bærum kommune. Gjennom dette arbeidet vil man vurdere framtidig eierforhold knyttet til bystrukturen (gater, torg, park m.v).

Skolekapasiteten må tilpasses i takt med utbygging innenfor kommunens vekstgrense, deriblant planområdet.

Vedlegg

- Plangrep for Gater og byrom
- Plangrep for Arealbruk
- Plangrep for Bebyggelsesstruktur og volumoppbygging
- Plangrep for Grønnstruktur
- Rådmannens kommentarer til merknader ved høring av planprogram
- 22 merknader ved høring av planprogram