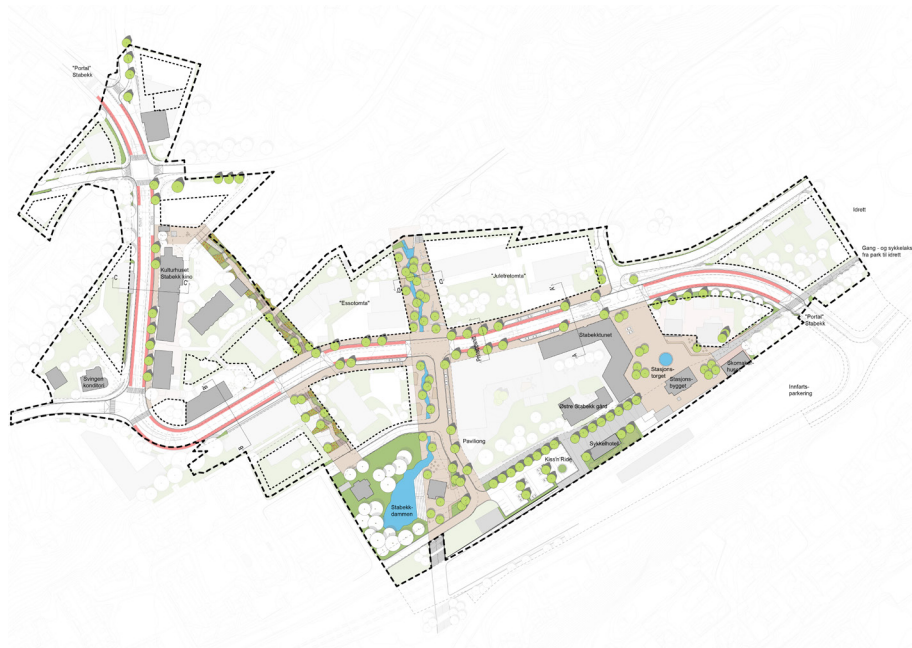
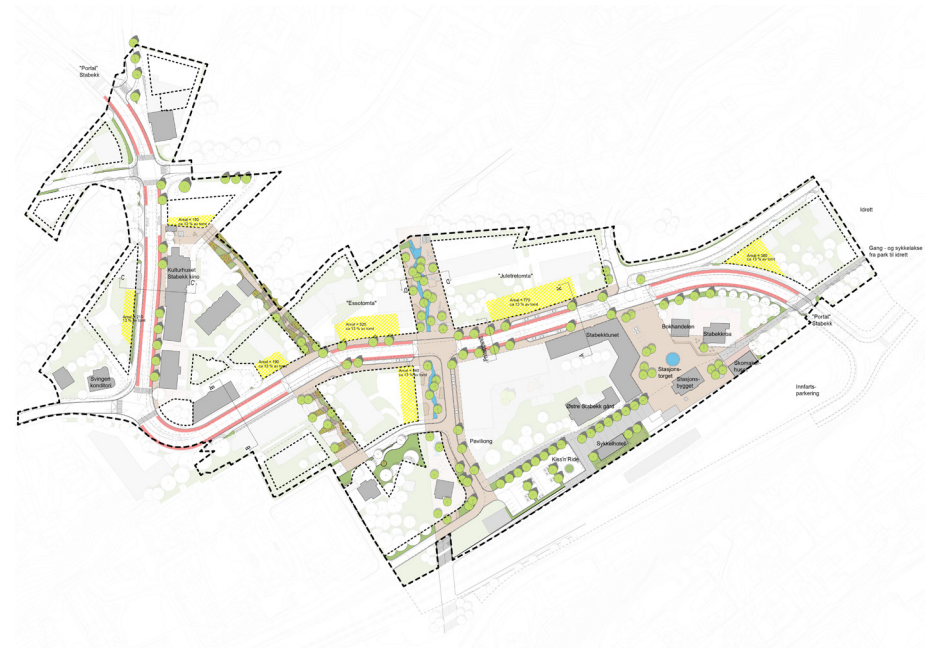


ILLUSTRASJONSPLAN FOR BYROM STABEKK SENTRUM

GRUNNLAG FOR UTBYGGINGSAVTALER
HØSTEN / VINTEREN 2017



PARKPLANEN



LOMMEPARKPLANEN

Forord

Områderegulering for Stabekk sentrum er under utarbeidelse. Der er det lagt frem to alternative planforslag. Områdereguleringen ble 1. gangsbehandlet i planutvalget 20.4.2017, og begge alternativene ble lagt ut på høring. Alternativ 1. innebærer en større park i Jernbaneveien. Alternativ 2. opprettholder dagens eksisterende park, Benkowparken.

I forbindelse med arbeidet med områdereguleringen har Bærum kommune bedt om bistand til å utarbeide rapporter som inkluderer prinsipptegninger og beskrivelser. Leveransen har bestått av rapportene "Illustrasjonsplan for byrom Stabekk sentrum" og "Hovedplan for teknisk infrastruktur", samt kostnadsberegninger for alle tiltak innenfor prosjektområdet "Rapport HTI-02 Kostnadsoverslag" (vedlegg).

Bærum kommune ønsker gjennom dette oppdraget å få på plass nødvendig grunnlagsmateriale for den videre prosessen og definere kvalitetsnivå på infrastruktur, plasser, torg og andre offentlige arealer. Rapporten "Illustrasjonsplan for byrom Stabekk sentrum" viser to ulike helhetsplaner med fremtidige muligheter i hvert av de to planforslagene, samt forslag for tiltak for ulike delområder. Tiltakene for hvert delområde er kostnadsberegnet, og fremkommer i et eget vedlegg.

Kostnadsoverslaget baserer seg på tiltaksplanen og tiltakslisten, og skal gi rammer for kommunen når det skal fremforhandles utbyggingsavtaler. Tiltakslisten skal legges til grunn for fremtidig utvikling og oppgradering av gater og plasser, torg og blågrønne strukturer i området, og skal gi føringer for tilstøtende privat eiendom der kommunen betrakter det som nødvendig for å oppnå høy kvalitet og sammenheng.

Prosjektgruppen har bestått av konsulenter fra Norconsult og Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter. Fra Norconsult har Kjetil Espedal vært oppdragsleder, sammen med Ole Fossen (VA), Jo Husby (VA), Gustavo Manzanares (VA) og Karete Ellingbø (RIT). Norconsult leverer separat rapport som omhandler teknisk infrastruktur. Hos Bjørbekk & Lindheim har landskapsarkitekt Svein Erik Bergem, Olav Stikbakke og Stine Bitustøyl Askje arbeidet med rapporten. Prosjektansvarlig har vært Line Løvstad Nordbye.

Oslo, desember 2017
Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter

Revisjonshistorie

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarb.	Kontr.	Godkj.
A01	21.11.2017	Intern versjon	OS / SBA	SEB	LLN
A02	04.12.2017	TFK	OS / SBA	SEB	LLN
B01	04.12.2017	For kommentar BK	OS / SBA	SEB	LLN
B02	06.12.2017	Rev. kommentarer BK	OS / SBA	SEB	LLN
B03	12.12.2017	Gjennomgang prosjektgruppen	OS / SBA	SEB	LLN
B04	20.12.2017	Levering	OS / SBA	SEB	LLN

Innhold

1	Sammendrag	4	6.3.7 By7 - Gamle Drammensvei gjennom sentrumsområde	34
2	Bakgrunn	5	6.3.8 By8 - Grense mellom Stasjonstorg og Gamle Drammensvei	36
2.1	Prosjektområdet	5	6.3.9 By9 - Gamle Drammensvei fra jernbanebru	37
2.2	Premisser for oppdraget	5	6.4 Sidegater	38
2.3	Arbeidsprosess	6	6.4.1 Si1 - Peterhofveien	38
2.4	Hvordan skal rapporten benyttes?	6	6.4.2 Si2 - Jernbaneveien nord	39
3	Gjeldende planer og føringer	7	6.4.3 Si3 - Jernbaneveien syd	40
3.1	Overordnede planer og føringer	7	6.4.4 Si4 - Nyveien	41
3.2	Kommunale planer	8	6.4.5 Si5 - Storengveien	42
3.3	Annet grunnlagsmateriale	8	6.5 Torg	43
4	Overordnet registrering og analyse	9	6.5.1 To - Stasjonstorget	43
4.1	Viktige overordnede strukturer	9	6.6 Park og tverrakser	44
4.1.1	Landskapsformene	9	6.6.1 Pa 01 - Benkowparken - ALT 01	44
4.1.2	Den grønne strukturen	10	6.6.2 Pa 02 - Benkowparken / S15 - ALT 02	45
4.1.3	Den blå strukturen	11	6.6.3 Tv1 - Grønn tverrakse nordre del	46
4.1.4	Sammenhenger og barrierer	12	6.6.4 Tv2 - Grønn tverrakse søndre del	47
5	Mål, intensjon og strategi	13	6.6.5 Tv3 - Blågrønn tverrakse nordre del	48
5.1	Mål for Stabekk sentrum	13	6.6.6 Tv4 - Blågrønn tverrakse søndre del	50
5.2	Planens intensjon	14	6.7 Gang- og sykkelveg	51
5.2.1	Parkplanen	14	6.7.1 Gs1 - Mellom park og torg	51
5.2.2	Lommeparkplanen	15	6.7.2 Gs2 - Mellom Stasjonstorg og Gamle Drammensvei	52
5.3	Strategier for Stabekk sentrum	16	6.7.3 Gs3 - Fra Gamle Drammensvei og østover	53
5.3.1	Prioriterte anbefalinger	16	6.8 Jernbane	54
6	Overordnet anbefalingskart for Stabekk sentrum	18	6.8.1 St - Stasjonsområde	54
6.1	Parkplanen	18	7 Kvalitet og standard	56
6.2	Lommeparkplanen	20	7.1 Materialbruk, møblering og vegetasjon	56
6.3	Prinsippløsninger for Stabekk sentrum	22	7.2 Diffrensiering av standard	58
6.3	Bygater	26	7.3 Tiltaksplan og tiltaksliste	60
6.3.1	By1 - Gamle Ringeriksvei, Ringsveien og Storengveien	26	7.3.1 Tiltaksplan for Stabekk sentrum	60
6.3.2	By2 - Gamle Ringeriksvei forbi Kulturhuset	27	7.3.2 Tiltaksliste for Stabekk sentrum	62
6.3.3	By3 - Kryss Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei	29	8 Kilder	63
6.3.4	By4 - Kryssing vestre tverrakse over Gamle Drammensvei	31		
6.3.5	By5 - Gamle Drammensvei mellom tverrakser	32		
6.3.6	By6 - Kryssing østre tverrakse over Gamle Drammensvei	33		

1 Sammenheng

Føringer for arbeidet med rapporten

Med utgangspunkt i de to innsendte forslagene til områderegulering for Stabekk sentrum som ble sendt til 1.gangsbehandling 21.04.2016, ønsker Bærum kommune å få på plass nødvendig grunnlagsmateriale for den videre prosessen og definere kvalitetsnivå på infrastruktur, plasser, torg og andre offentlige arealer. Rapporten, sammen med tiltaksplanen og tiltaksliste, skal belyse eksisterende kvaliteter for offentlige rom innenfor prosjektets avgrensning og gi en helhetlig anbefaling til utvikling av Stabekk sentrum.

“Illustrasjonsplan for byrom Stabekk sentrum” skal komme frem til en anbefalt utvikling av de offentlige rommene i Stabekk sentrum. Dokumentet skal benyttes som et verktøy for å fremforhandle utbyggingsavtaler, samtidig som kommunen ivaretar en helhetlig utvikling av Stabekk sentrum. Gjeldende planer og føringer, pågående planforslag og analyser

av dagens situasjon gir grunnlag for anbefalingene i rapporten. Anbefalingene vil kunne revideres etter innspill og medvirkning i pågående og framtidige plansaker, men tiltakslisten skal legges til grunn for etablering og oppgradering av offentlige byrom i området, og gi føringer for de ulike prosjektene.

Rapporten har trukket frem et utvalg av gjeldende planer og føringer som har innvirkning for prosjektområdet (kapittel 3). Det er også tatt utgangspunkt i tidligere registrering og analyse for enkelte overordnede tema som påvirker byrommene innenfor prosjektområdet, og som er ytterligere spisset (kapittel 4). Kapittel 3 og 4 gir grunnlag for mål, intensjoner og strategier (kapittel 5). Rapporten har som hovedmål å etablere rammer for utvikling av robuste, attraktive og varierte offentlige byrom.

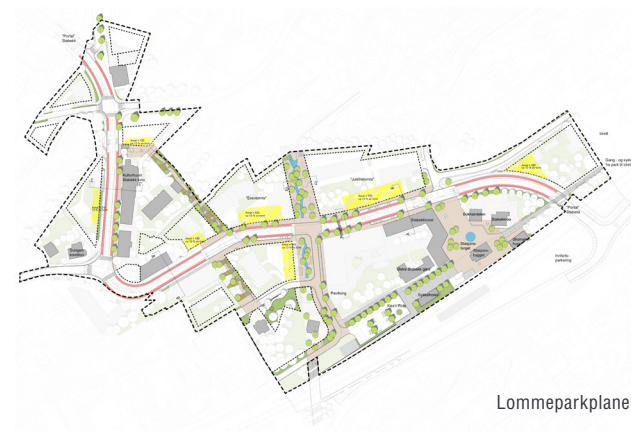


Parkplanen

To forslag for fremtidig utvikling; parkplanen og lommeparkplanen

I kapittel 5 introduseres prioriterte anbefalinger som legges til grunn for utvikling av hvert enkelt byrom. For å ivareta en helhetlig utvikling av området er det lagt vekt på å forsterke enkelte prioriterte hovedgrep som skal gi økt sammenheng og høy kvalitet på området. Hovedgrep og anbefalt utvikling for Stabekk sentrum er sammenfattet i en helhetlig illustrasjonsplan, med supplering av tekst, sentrale illustrasjoner og inspirasjonsfoto. Kapittel 6 tar for seg anbefalinger og utforming for mindre delområder.

I kapittel 7 er det definert hva som legges til grunn for de to ulike kvalitetsstandardene som gjelder i prosjektområdet ut fra hvilken kategori byrommet er sortert under. Tiltaksplanen viser hvordan de ulike byromskategoriene fordeler seg innenfor prosjektområdet. Tiltakslisten lister opp alle byrommene med kategori, navn, areal, standard og sidetall, og er tenkt benyttet som et oppslagsverk.



Lommeparkplanen

2 Bakgrunn

2.1 Prosjektområdet

Avgrensning av de offentlige arealene i illustrasjonsplanen vil tilsvare arealene innenfor planens begrensning til områdereguleringsplanen. Dette utgjør et samlet areal på ca. 88 000 m² bestående både av eksisterende og planlagte byrom innenfor prosjektområdet.

For å kunne se Stabekk sentrum i en større sammenheng er både analyser og registreringer samt foreslåtte anbefalinger og tiltak strukket utenfor anvist avgrensning.



Flyfoto over Stabekk sentrum med avgrensning av prosjektområdet.

2.2 Premisser for oppdraget

Utgangspunktet for arbeidet er en bestilling fra Bærum kommune datert mai 2017. Oppdragsbeskrivelsen beskriver bakgrunnen på denne måten:

«Planen skal legge til rette for en helhetlig, bymessig utvikling av Stabekk sentrum. Gater, torg og parker skal være attraktive for ferdsel og opphold. Bebyggelsen skal være variert med forretninger, bevertning, offentlig- og privat tjenesteyting, kultur, kontorer og boliger. Områdereguleringen fastsetter

ytre rammer for senere detaljreguleringer.

Planen skal sikre:

- *Utadrettede funksjoner som kan skape liv på gateplan.*
- *Helhetlig gateutforming.*
- *Ny bebyggelse med høy tetthet og høy arkitektonisk kvalitet.*
- *Allment tilgjengelige møteplasser og steder for rekreasjon.*
- *At områdets særpreg, historiske trekk, viktige kulturminner og kulturmiljøer blir tatt vare på.*
- *Gode gang- og sykkelforbindelser med særlig vekt på forbindelser til togstasjonen.*
- *Styrket blågrønn struktur.*
- *Godt handels- og servicetilbud.*
- *Nødvendige arealer til offentlig tjenesteyting, herunder minst 12 omsorgsboliger.»*

Bærum kommune ønsker gjennom dette oppdraget å få på plass nødvendig grunnlagsmateriale for den videre prosessen og definere kvalitetsnivå på infrastruktur, plasser, torg og andre offentlige arealer. "Illustrasjonsplan for byrom Stabekk sentrum" skal komme frem til en anbefalt mulig utvikling av de offentlige rommene for Stabekk sentrum.

Tidligere utarbeidede rapporter og notater legges til grunn for arbeidet med de to illustrasjonsplanene for Stabekk sentrum:

- *Stedsanalyse Områderegulering Stabekk sentrum, september 2015 (jpostID 15/183925)*
- *Registreringer Stabekk sentrum, 2012 (jpostID 14/78152)*
- *Saksfremlegg 1. gangsbehandling (jpostID 15/153930)*
- *Saksfremlegg ny 1. gangsbehandling (jpostID 16/228226)*

2.3 Arbeidsprosess

Tiltakslisten er utarbeidet i samarbeid med Bærum kommune. Underveis i prosessen med utvikling av rapporten er det gjennomført løpende samarbeidsmøter med kommunen og sentrale aktører for å forankre arbeidet.

Det er gjennomført en felles befaringsrunde på planområdet tidlig i august 2017, der Bærum kommune deltok sammen med Stabekk Vel og konsulenter.

Det er blitt gjennomført møte med Bane NOR, fylkeskommunen og Statens vegvesen (16.10.2017). Konsulentgruppen gikk igjennom to alternative planforslag som legges til grunn for videre arbeid. Det ble åpnet opp for spørsmål og diskusjon som er blitt vurdert i videre prosess.

I regi av kommunen er det gjennomført informasjonsmøte med grunneiere i området (19.10.2017) for å informere om arbeidet med illustrasjonsplanene for byrom i Stabekk sentrum. Det ble åpnet opp for spørsmål og diskusjon som er blitt vurdert i videre prosess.

2.4 Hvordan skal rapporten benyttes?

“Illustrasjonsplan for byrom Stabekk sentrum”

Rapporten skal være et verktøy for å konkretisere og anbefale ambisjoner og visjoner, samtidig som kommunen ivaretar en helhetlig utvikling for de offentlige byrommene innenfor planens prosjektavgrænsning.

Gjeldende planer og føringer, registrering og analyse av dagens situasjon samt møter med kommunale/statlige aktører og grunneiere legges til grunn for anbefalingene i denne rapporten.

“Illustrasjonsplanen for byrom Stabekk sentrum” skal være med å danne rammer for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området. Tiltakene skal konkretiseres som et utgangspunkt for rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler mellom Bærum kommune og fremtidige utbyggere. Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer i rapporten skal kostnadsberegnes, og skal være retningsgivende for alle detaljreguleringsplanforslag innenfor prosjektområdet.

Det er utarbeidet en separat rapport av Norconsult; “Hovedplan for teknisk infrastruktur.”

I tillegg til disse to rapportene er det utarbeidet en overordnet kostnadsberegning for alle tiltak innenfor prosjektområdet; “Rapport HTI-02 Kostnadsoverslag”, som tar for seg kostnader for både overflatebehandling og teknisk infrastruktur.

Tiltaksplan og tiltaksliste

Tiltaksplanen sammen med tiltakslisten skal være med å gi rammer for kommunen når det skal fremforhandles utbyggingsavtaler. Tiltakslisten skal legges til grunn for fremtidig utvikling og oppgradering av gater og plasser, torg og blågrønne strukturer i området, og gi føringer for tilstøtende privat eiendom der kommunen betrakter det som nødvendig for å oppnå høy kvalitet, helhetlig god utvikling og sammenheng i planen.

3 Gjeldende planer og føringer

3.1 Overordnede planer og føringer

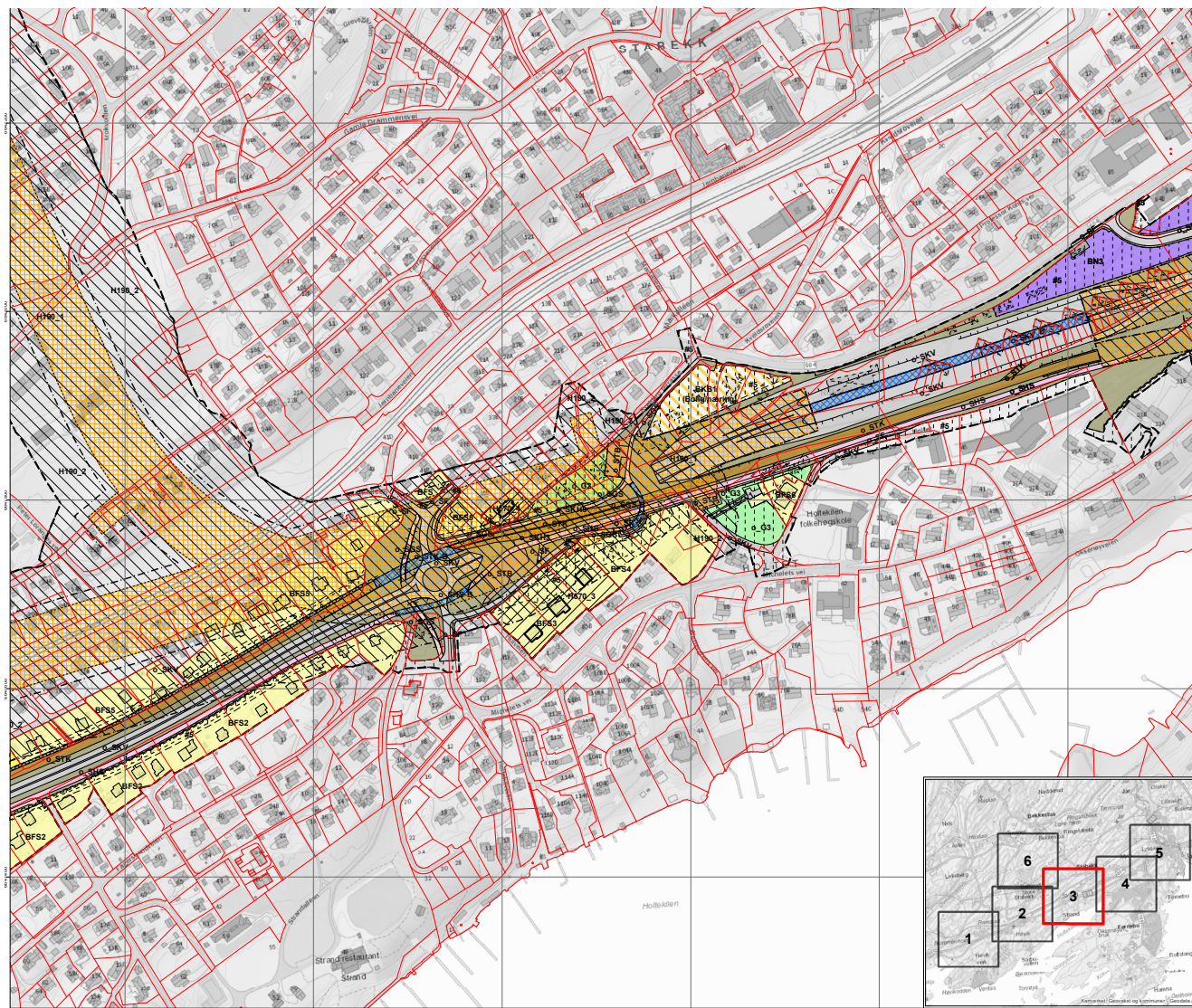
3.1.1 Områderegulering for E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes – Fornebu

Statens vegvesen arbeider med store overordnede vegsystem som omhandler bl.a. E18 i ny tunnel og ny lokalveg mellom Høvik og Gjønnnes.

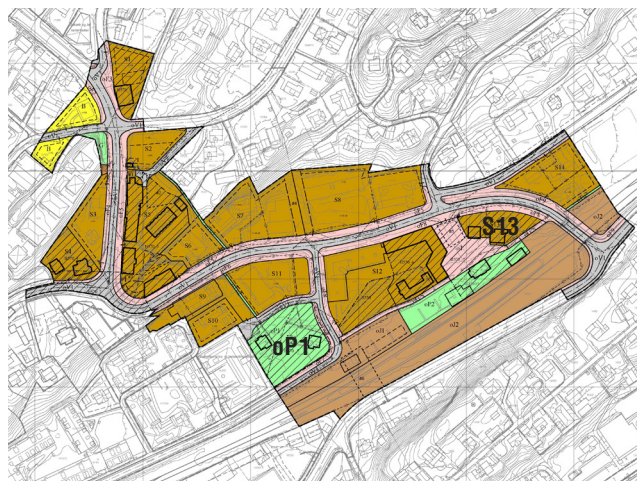
“Områderegulering for E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes – Fornebu” er vedtatt (trådt i kraft 31.05.2017), og det pågår nå optimalisering med byggeplan og innløsning av eiendommer etc. Bærumsdiagonalen er del av første fase som er vedtatt.

Planene vil ha stor påvirkning på vegsystemet gjennom Stabekk sentrum, der dagens gjennomkjøringstrafikk vil reduseres betraktelig. Dette kan gi muligheter for utvikling av en attraktiv bygate gjennom Stabekk sentrum der antall biler reduseres, farten senkes og utvikling av nytt gatetverrsnitt med bredere fortau som åpner opp for mer gateliv.

Planutsnitt, “Områderegulering for E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes – Fornebu», PlanID 2014012.



3.2 Kommunale planer



Områderegulering, 1.gangsbehandling. Forslag alternativ 1 plankart.
(Dokument 3393500 og bestemmelser dokument 3390002.)

Områderegulering, forslag alternativ 1 plankart:

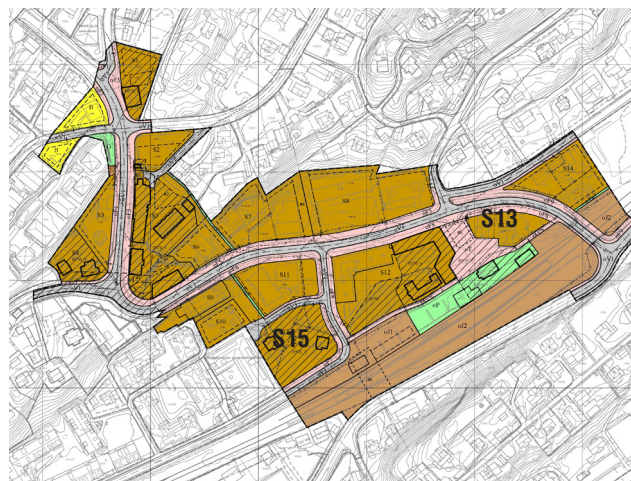
- Forslått regulert park på tomt oP1 Benkowparken.
- Foreslått regulert bevaring av eksisterende bygninger på tomt S13.

Forslag til reguleringsplan (2016)

Områderegulering for Stabekk sentrum ble sendt inn til 1. gangsbehandling (20.04.2016). Det ble utarbeidet to ulike alternativer som ble vedtatt lagt ut på høring (4.5.-23.06.2017).

I oppdragsbeskrivelsen står det følgende:

“Alternativ 1 innebærer en større park i Jernbaneveien enn alternativ 2. Sykkelløsning er ikke bestemt, og det ønskes at ulike alternativer, se saksfremlegg, tas med i vurderingen.”

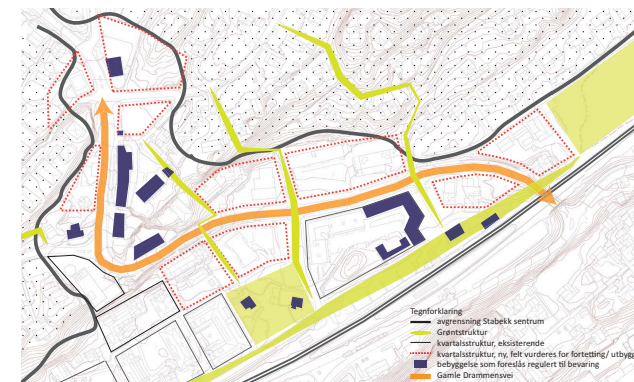


Områderegulering, 1.gangsbehandling. Forslag alternativ 2 plankart.
(Dokument 3393501 og bestemmelser dokument 3390009.)

Områderegulering, forslag alternativ 2 plankart:

- Tomten som er foreslått regulert til park i alternativ 1 er foreslått regulert til Sentrumsformål S15.
- Det er ikke regulert noen bevaringsverdige bygninger på tomt S13.
- En større felles park fra alternativ 1 er byttet ut med flere mindre lommeparker innenfor utbyggingsarealene (beskrives i reguleringsbestemmelsene).

3.3 Annet grunnlagsmateriale



Illustrasjon hentet fra “Stedsanalyse - Områderegulering Stabekk sentrum”, september 2015 (jpostID 15/183925).

Stedsanalyse - Områderegulering Stabekk sentrum

Prinsippskissen er hentet fra “Stedsanalyse - Områderegulering Stabekk sentrum”, og viser en samlet anbefaling for videreutvikling av Stabekk sentrum.

“Prinsippskissen viser en forbedring i grøntstrukturen med en utvidet park ved Jernbaneveien, et grøntbelte langs jernbanen og snarveiforbindelser. Det foreslås at videre utbygging/ fortetting bygger videre på en kvartalsstruktur som delvis finnes på Stabekk i dag.”

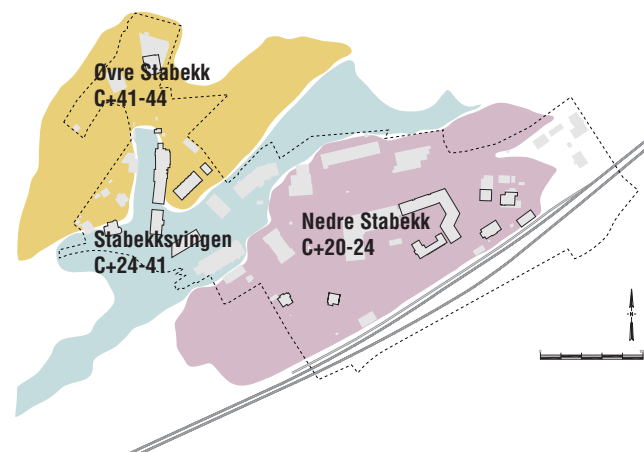
Hentet fra “Stedsanalyse Stabekk sentrum”.

I Stedsanalysen utarbeidet i 2015 ble det anbefalt at kvartalet ved jernbaneveien ble videreutviklet som park, som inkluderer to kulturminner. Et grøntbelte langs jernbanen forbinder ny park med Stabekkparken i øst. Det foreslås å etablere tverrforbindelser på tvers av terrenget i form av snarveier.

4 Overordnet registrering og analyse

4.1 Viktige overordnede strukturer

4.1.1 Landskapsformene



Sentrumsområdene defineres av de overordnede landskapsformene.

Stabekk ligger sørøst i Bærum med et konsentrert sentrumsområde omkranset av boligområder.

Landskapsformene på Stabekk er typiske i Bærum, med sydvest-nordøstgående høydedrag og dalsøkk. Det er et høydedrag innenfor planområdet, og et på sørsiden av jernbaneområdet. Sentrumsområdet er delt mellom Øvre Stabekk og Nedre Stabekk, med en skrent som binder disse to områdene sammen.

Den store naturlige høydeforskjellen i landskapet påvirker hvordan man har utviklet Stabekk sentrum over tid. Jernbanestasjonen er bl.a. lokalisert på det laveste punktet i landskapsrommet med sentrumsområdet på nordsiden av stasjonsområdet.

Øvre Stabekk - boligområde

Øvre Stabekk er lokalisert på høydedraget i landskapsrommet. Fra Bekkestua i nord kommer Gamle Ringeriksvei inn i planområdet. Veien er hovedsakelig omkranset av boligfelt, og fremstår i dag lite urbant bl.a. med utflytende kryss og tilbaketrukne fasadeliv.

Bebyggelsen på øvre Stabekk er fra tidlig 1900-tallet.

Stabekksvingen - det historiske området

Stabekksvingen er et viktig historisk vegskille mellom Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei. I dette området finner man den eldre bebyggelsen som er datert fra før 1872. Stabekk Kino er ett av de historiske byggene som løftes frem som viktige bygg fra denne perioden, og som nå benyttes av lokalbefolkningen som kulturhus.

Veglinjen ned mot stasjonen er blitt endret på. Vegen stiger med ca. 22 meter fra Øvre til Nedre sentrumsområde.

Nedre Stabekk - handel og knutepunkt

Nedre Stabekk er det eldste historiske området med østre Stabekk gård. Her er våningshuset det eldste bygget i Stabekk sentrum.

Stabekk stasjon var skysstasjon før jernbanen kom i 1872. Stasjonsbygget er regulert til bevaring, og er et viktig landemerke og historieforteller i området.



Øvre Stabekk: "Stabekkhøi landhandleri" på vestre side.



Stabekksvingen: Stabekk Kino ut mot hovedgate.



Nedre Stabekk: Stabekk stasjon i bakgrunnen med "Stabekkhuset" til høyre.

4.1.2 Den grønne strukturen

Dagens grønnstruktur (lysegrønn)

Dagens bebyggelse er trukket et stykke fra hovedveien i sentrumsområdet med mange private forareal, noe som får Stabekk til å fremstå som et grønt område. Dette til tross for den store andelen av dagens overflateparkering i sentrum som gir mange grå arealflater i sentrum.

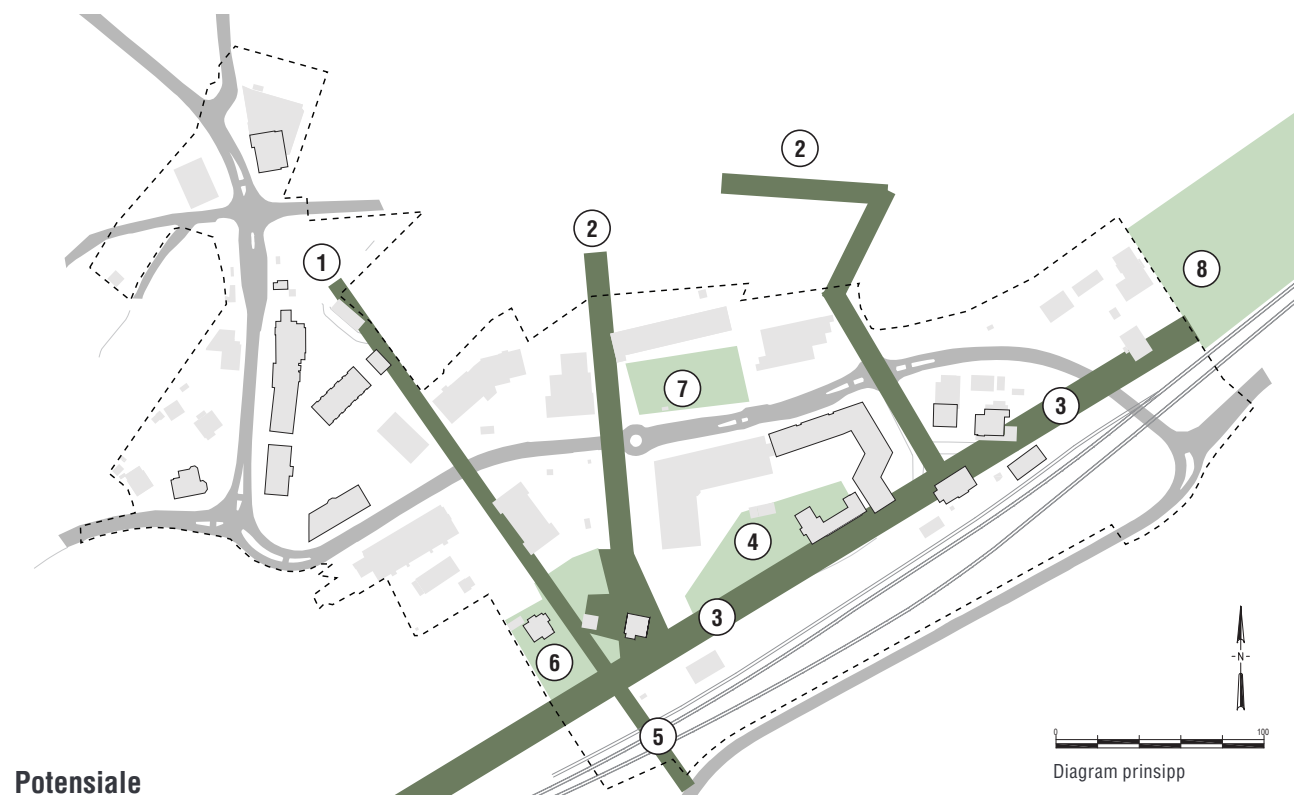
Det er kun en offentlig park innenfor prosjektområdet i dag, Benkowparken, som ligger tilbaketrukket og litt bortgjemt fra hovedveien. Denne er opparbeidet med gressbakke og beplantning, og enkelte parkbenker.

Det er ingen lekeområder innenfor planområdet i dag, bortsett fra inne på barnehagens uteareal i sørvest.

Fremtidig grønnstruktur (mørkegrønn)

Det legges opp til en høyere utnyttelse på mange av utbyggingsfeltene i sentrum, og det er svært viktig å sikre de grønne offentlige områdene for å få til et rikt og attraktivt sentrum for både beboere, besøkende og gjennomreisende.

Med bakgrunn i bl.a. grunnlagsmaterialet "Stedsanalyse - Områderegulering Stabekk sentrum" ble det anbefalt å sikre tverrforbindelser i området som gikk på tvers av landskapsformene, samt å styrke grøntdraget langs jernbanen for å knytte seg opp til en større park i øst. Dette er markert med mørkegrønt i kartet.



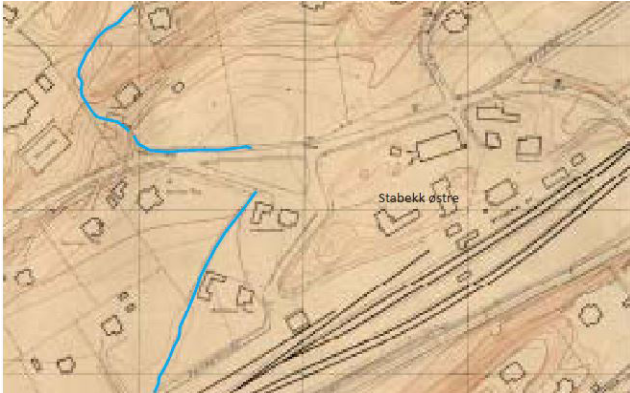
Potensiale

- 1 Styrke forbindelse fra park til boligområde. Visuell forbindelse fra Gamle Ringeriksvei
- 2 Styrke forbindelse fra park til boligområde
- 3 Styrke en grønn forbindelse mellom eksisterende grøntområde i øst via torget og mot fremtidig park
- 4 Eksisterende grønnstruktur ved Østre Stabekk gård (privat). Bør vurderes som en del av helhetsplanen pga. sin sentrale beliggenhet. Gis en tydelig funksjon.
- 5 Etablere en gang-sykkelforbindelse i forlengelse av turveier og park, ny forbindelse over/ under jernbanespor
- 6 Området bør få en sammenhengende og helhetlig utforming. Må knyttes opp til resten av grønnstrukturen
- 7 Dagens private forhager erstattes med utbyggingsfelt.
- 8 Bedre kontakt mellom sentrum og eksisterende friområde kan bidra til mer bruk.

“Navnet Stabekk kommer av *stadir*, stille, og er antatt å bety den krokete, stilleflytende bekken.”

Kilde: wikipedia.org/wiki/Stabekk, juni 2017

4.1.3 Den blå strukturen



Kart fra 1922 med bekkeløp som rant fra Storengveien, over Gamle Drammensvei og gjennom Bjerkebæk. Foto: Stedsanalyse Områderegulering Stabekk sentrum, september 2015

Dagens bekkeløp i kulvert

Det har vært flere mindre bekker på Stabekk tidligere, men i dag er det ingen åpne bekkeløp igjen innenfor prosjektområdets avgrensning. Bekken ligger i dag i kulvert under sentrum.

Fremtidig bekkeløp frem i dagen

Bekken løftes fram i dagen, og integreres som en del av den offentlige grønnstrukturen ved Kolstad og Gladheim. Vannet tas fra en stor overvannsledning lokalisert nord for prosjektområdet.

Bekkeåpning anbefales av flere grunner, bl.a. ut ifra estetiske og opplevelsesmessige kvaliteter, lokal fordøyning av overvann samt økt biologisk mangfold.

Det er ikke minst et viktig identitetsskapende element for Stabekk, og direkte knyttet til Stabekks opprinnelse.



Potensiale

- 1 Dagens bekkeløp i kulvert. Mål om å løfte bekken fram i dagen.
- 2 Startpunkt med vannfall og vannspeil/vannelement.
- 3 Bekken løftes fram i dagen, og blir en del av gatebildet. Fungerer som overvannsrenne og et estetisk element i bybildet.
- 4 Vannrenner og vannspeil i parkområdet. Aktiviserende element og lekeareal.
- 5 Trekke vannet med seg igjennom sentrum, og inn på torget. Bidrar til lek og opplevelser.

4.1.4 Sammenhenger og barrierer

Ganglinjer

Store høydeforskjell i landskapet har hatt påvirkning på hvordan man beveger seg rundt i området på Stabekk. Her beveger man seg i hovedsak på fortauene langs hovedveien som slynger seg oppover åssiden. Fortauene har varierende bredder som gjør det lite tilrettelagt og gir dårlige sammenhenger mellom de ulike sentrumsområdene. Få kryssinger på tvers av hovedgata gjør det vanskelig for gående og hindrer en fleksibel bruk av området.

Sykkelveger

Dagens sykkelvegnett er uoversiktlig med systemskifter som veksler mellom å sykle på fortausareal og i separat gang - og sykkelveg. Det er i tillegg få plasser for sykkelparkering i sentrum, noe som gir liten fleksibilitet for denne brukergruppen.

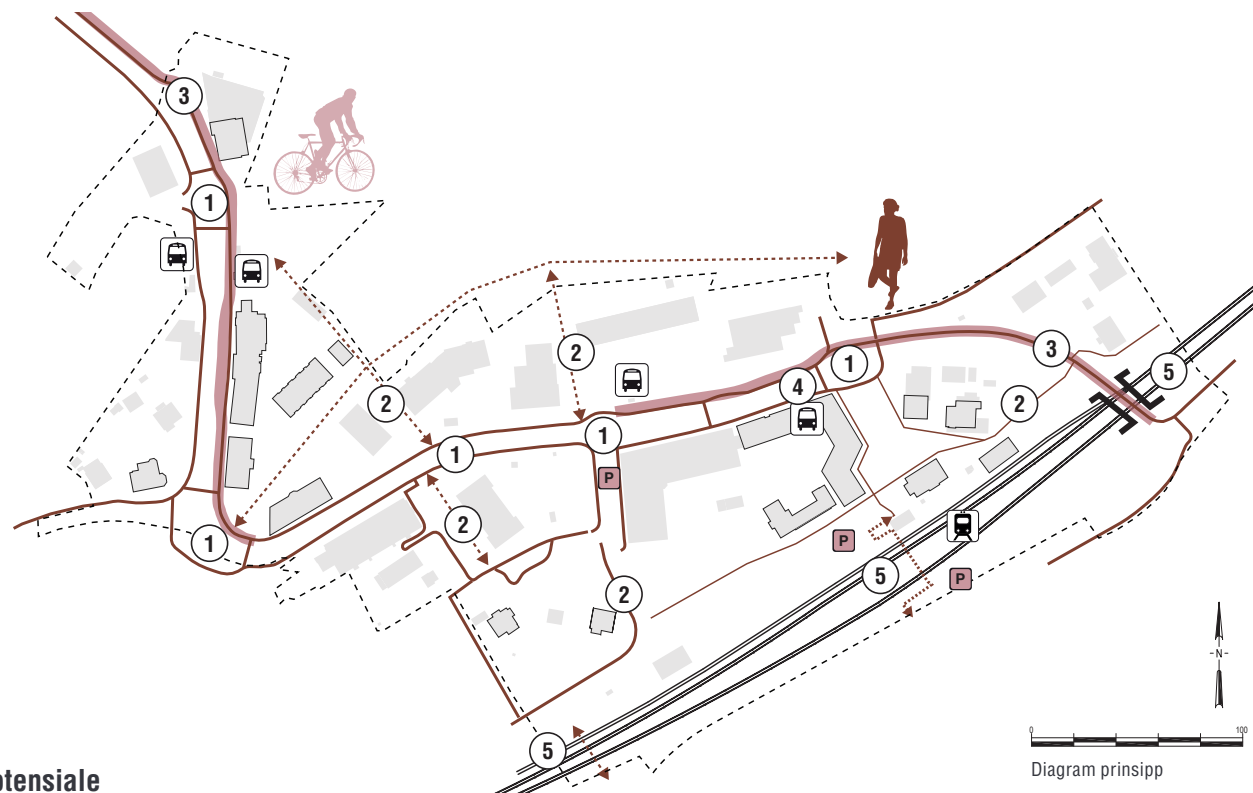
Kollektivtrafikk

Stabekk jernbanestasjon er lokalisert i Nedre Stabekk - med kun 13 minutters togreise inn til Oslo S. Dette gjør Stabekk godt egnet til fortetningsområde der man både ser behov og mulighet for en høyere utnyttelse i sentrum. Jernbanestasjonen er nylig opparbeidet (ferdig 2015). Det er fire busslommer langs hovedveien innenfor planområdet. Antall bussholdeplasser i området er tilstrekkelig.

Barrierer

Sporområdet i dalsøkket utgjør en menneskeskapt barriere som hindrer god forbindelse på tvers av dalsøkket fra Stabekk sentrum og videre sørover.

Man krysser sporområdet via kjørebru øst i planområdet eller via undergangen som gående i tilknytning til stasjonsområdet. Brua oppfattes som trang for både bil, gående og syklende.



Potensiale

- 1 Tydelige opphevet og supplerende krysningspunkt.
- 2 Opparbeidelse av snarveier og tverraker i området for en mer fleksibel og urban måte å bevege seg rundt i området på.
- 3 En tydelig gjennomgående sykkelløsning gjennom området fra portal til portal.
- 4 Plassering av bussholdeplass i Nedre Stabekk for å gjøre overganger mellom ulike kollektivtilbud enklere.
- 5 Flere kryssinger på tvers av jernbanesporene i form av bru og undergang.

5 Mål, intensjon og strategi

5.1 Mål for Stabekk sentrum

Hovedmålet med denne rapporten er å etablere rammer for utvikling av de offentlige rommene på Stabekk til gode og fleksible uterom.

I reguleringsplanens bestemmelse for området er det skrevet:

- Gamle Drammensvei bygges om til en bymessig gate
- Fortetting innenfor eksisterende strukturer og høyder
- Blågrønn struktur videreføres og styrkes
- Nye møteplasser
- Kulturminner og kulturmiljøer styrkes
- Enhetlig utformet sykkeløsning
- Redusert bilparkering

Rapporten har pekt på og fremhevet styrker og svakheter i Stabekk sentrum innenfor ulike temaer, og på bakgrunn av dette er det utarbeidet forslag til strategier for løsninger for de ulike offentlige byrom.

En overordnet anbefaling av hvert av delområdene synliggjør hvordan de ulike kvalitetene kan videreutvikles for å styrke Stabekk sentrum.

Anbefaling for det enkelte byrom framgår i kapittel 6, med en overordnet illustrasjonsplan som stykkes opp i ulike tema og områder.



Skråfoto over Stabekk sentrum sett fra sør mot nord.
Foto: maps.google.com

5.2.2 Lommeparkplanen



Tidlig idéskisse

Den blågrønne strukturen

- Flere, mindre lommeparker på utbyggingsfeltene i sentrum - ingen stor sentrumpark
- Lommeparkene skal ha svært høy standard både i form av materialbruk og innhold, der de skal både kunne sees i sammenheng og som individuelle byrom
- Stabekk skal fremstå grønn med god kontakt ut i sidegater og tverraker
- Åpning av bekkeløp som en tydelig blågrønn struktur gjennom Stabekk, som skal understreke ny identitet
- Grønne tverraker og gangforbindelser på tvers i området, som skal være offentlig tilgjengelige

Bevegelse i området

- Omgjøring av veg til gate ved oppstramming av kryss, oppheving av gateforløp ved tverraker og etablering av et gjennomgående tverrsnitt
- Bredere fortau og tydelige overgangsfelt
- Gjennomgående sykkeløstning i området
- Etablere offentlige tverraker og andre gangforbindelser som blir nye måter å bevege seg rundt i Stabekk
- Lommeparkene vil bidra til mer folk inn i gårdsrom og gi et mer variert gatebilde og byliv

Aktiviteter

- Utbygging i sentrumsnære tomter for å gjøre området mer urbant med fasadeliv ut til fortausarealer. Viktig å ha en overordnet plan på hva som skal være i 1.etg.
- Tilrettelegging for møteplasser med aktiviteter og lek i området. Lommeparkene skal være både til aktiviteter og rekreasjon for befolkningen og besøkende i området
- Bilfritt torg med innslag av blågrønne element
- Tydelige siktlinjer og akser som skaper fondmotiv og utsiktspunkt i sentrum
- Valg av aktiviteter og innhold i hver enkelt lommepark må sees i sammenheng med hverandre, og hvilken funksjoner som er i tilgrensende fasader



Lommeparkenes størrelse og plassering skal vurderes i detaljreguleringer.

Referanser:

1. Tidemannsparken, Ensjo
2. Paley Park, New York
3. Sittemøbel, inspirasjon

5.3 Strategier for Stabekk sentrum

5.3.1 Prioriterte anbefalinger

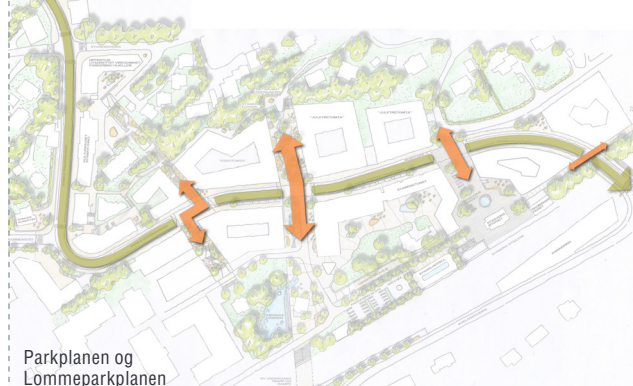
1. Blågrønn struktur etableres med bekkeåpning



2. Nye møteplasser



3. Flere tverrforbindelser



4. Styrke nye fremtredende bevegelseslinjer



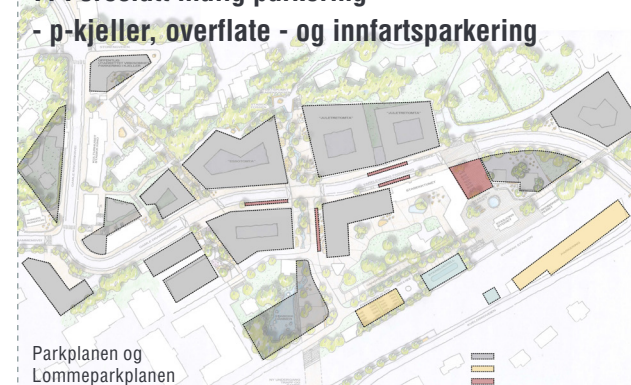
5. Øke mulige ganglinjer



6. Konsentrere kollektivpunktene



7. Foreslått mulig parkering - p-kjeller, overflate - og innfartsparkering



Lommeparkplanen

1. Blågrønn struktur etableres med bekkeåpning

Åpning av "nye Stabekken". Planen (1.) viser mulig trase for bekkeåpning gjennom Stabekk sentrum. Den blågrønne strukturen i sentrum løftes frem i dagen og styrkes.

I forbindelse med åpning av bekkeløp gjennom området bør man dra nytte av det naturlige fallet i området og utvikle klare overvannsbaserte løsninger og sikre flomveier i området. Dette kan man gjøre for både veivann og takvann med bl.a. infiltrasjonsbed, fordrøyningsmagasin, regnbed og grønne tak.

2. Nye møteplasser

Parkplanen: Benchowparken utvides og relanseres som et helt nytt byrom, et kjernepunkt å trekkes mot og identitetsskapende for Stabekk sentrum. Stasjonstorget forsterkes med tydelig avgrensing og strammere modernisert design.

Lommeparkplanen: Alternativ til en stor sentralpark utvikles flere mindre parklommer og parkrom spredt rundt i Stabekk sentrum. Minuset med dette i forhold til en stor sentralpark er at dette ikke gir noen tydelig sentralitet.

3. Flere tverrforbindelser

Flere og tydelige tverrforbindelser bidrar til å senke farten gjennom Stabekk og innby til et mer levende sentrum. Stabekks fremtredende lineære struktur brytes opp og blir mer flerfunksjonell. De ulike forbindelsene leder inn mot parken og torget. Gamle Drammensvei bygges om til en bymessig gate.

4. Styrke nye fremtredende bevegelseslinjer

De nye fremtredende bevegelseslinjene leder frem til nytt parkrom og bytorget.

Det ligger også en mulighet og potensiale for å etablere krysningspunkt under jernbanesporene i sørvest for å knytte denne delen av sentrum opp til området som ligger på sørsiden av sporområdet. Dette er ikke gått videre med denne løsningen i rapporten.

5. Øke mulige ganglinjer

Med et mer finmasket gangnett øker mulighetene til å ferdes rundt om i Stabekk, på tvers, på langs og rundt kvartaler. Dette knytter også øvre og nedre Stabekk bedre sammen, noe som igjen gir økt byliv.

6. Konsentrere kollektivpunktene

Bussholdeplasser etableres med kantstopp langs Gamle Drammensvei / Gamle Ringeriksvei. Bussholdeplass i sør lokaliseres nærmest mulig jernbanestasjonen. Stabekk stasjon betjenes fra nord og sør. Det tilrettelegges for ventesoner i tilknytning til hvert busstopp og ved jernbanestasjonen. Utforming av bl.a. bussholdeplasser er beskrevet i eget notat fra Norconsult.

7. Foreslått mulig parkering

- p-kjeller, overflate - og innfartsparkering

Det er foreslått en omdisponering av parkeringsarealet på bakkeplan på nordsiden av jernbanestasjonen, der deler av området blir satt av til sykkelhotell og Kiss'n'Ride-område. Dette for å redusere antall biler inn i et område som skal være forbeholdt gående og syklende.

Øvrig overflateparkering skal reduseres. I feltene regulert til "Sentrumsformål" etableres parkeringsareal i kjellere (grå). I områder med nok areal i gatetverrsnittet vil det kunne bli tilrettelagt for parkeringslommer / annen overflateparkering (rød). Disse kan også benyttes til vareleveringslommer på angitte tidspunkt i døgnet. Innfartsparkering er lagt til områder rundt jernbanestasjonen (gult).

8. Enhetlig utformet sykkeløsning

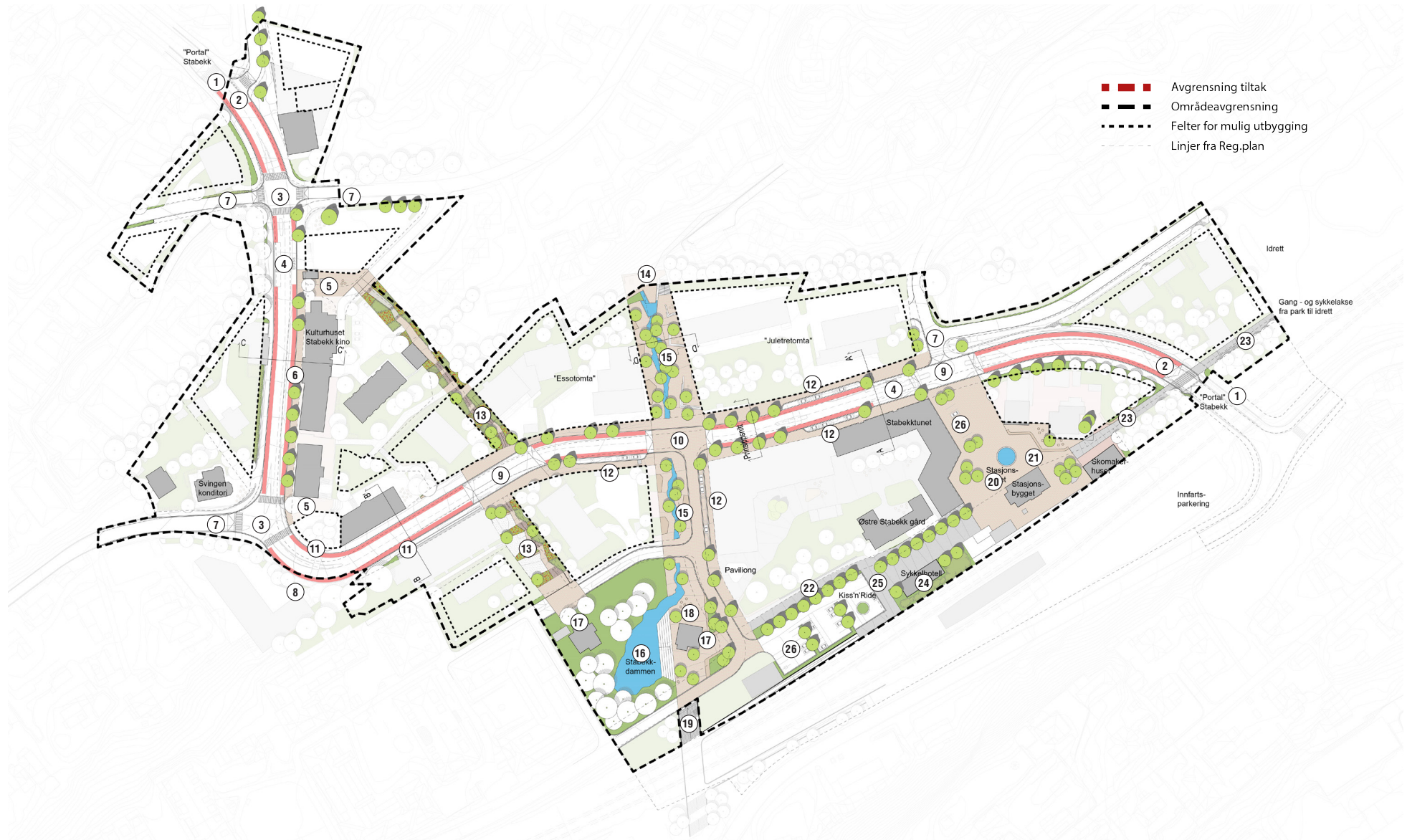
Gamle Drammensvei / Gamle Ringeriksvei er avsatt til hovedsykkelvei i gjeldende sykkelstrategi. Det foreligger et forslag til ny hovedsykkelstrategi som foreslår tosidig sykkelfelt i veibanen. Denne hovedsykkelstrategien er ennå ikke vedtatt.

Rapporten baserer seg på en bymessig løsning med tosidig sykkelfelt skissert med 1.8 meters bredde i kjørebane. Løsningen er utformet i samråd med trafikkonsulent og Bærum kommune. Løsningen fremmer trafiksikkerhet og skaper lite konflikter mellom ulike brukergrupper i et fremtidig bymessig sentrumsområde. Skissert bredde for sykkelfelt i rapporten er et kompromiss mellom anbefalinger og reelle gatebredder. Breddene på sykkelfelt skal vurderes nærmere i detaljreguleringen.

Det legges opp til stort sykkelhotell på nordsiden av jernbanestasjonen, og tradisjonell sykkelparkering på sørsiden (blått, diagram 7). Man bør i tillegg etablere flere sykkelparkeringsplasser i møbleringssone for å legge til rette for økt sykkelbruk i sentrum.

6 Overordnet anbefalingskart for Stabekk sentrum

6.1 Parkplanen

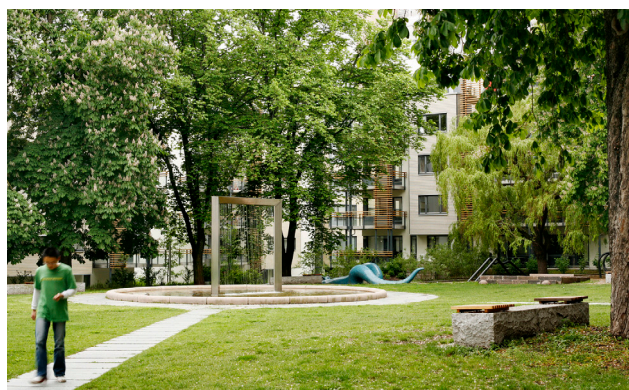
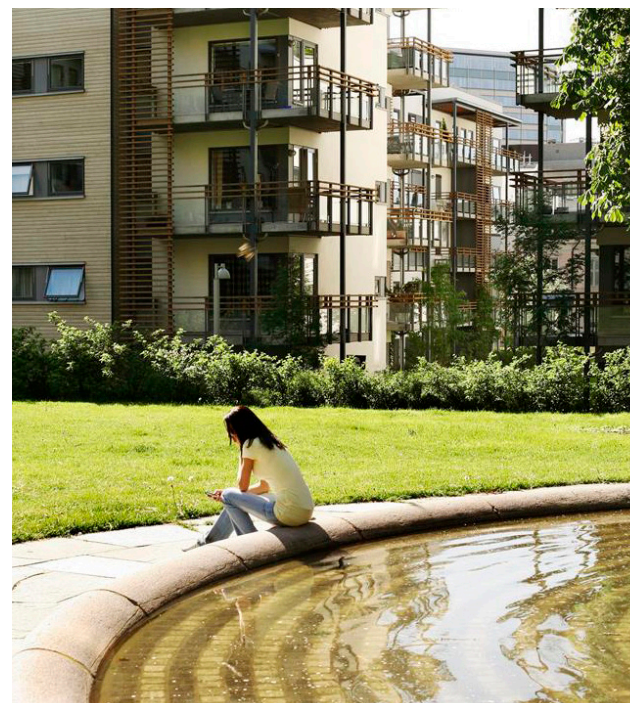


“Benkowparken skal bli den nye sentrumsparken som inviterer til fleksibel bruk og som et naturlig møtepunkt, med hovedvekt på de blågrønne strukturene.”

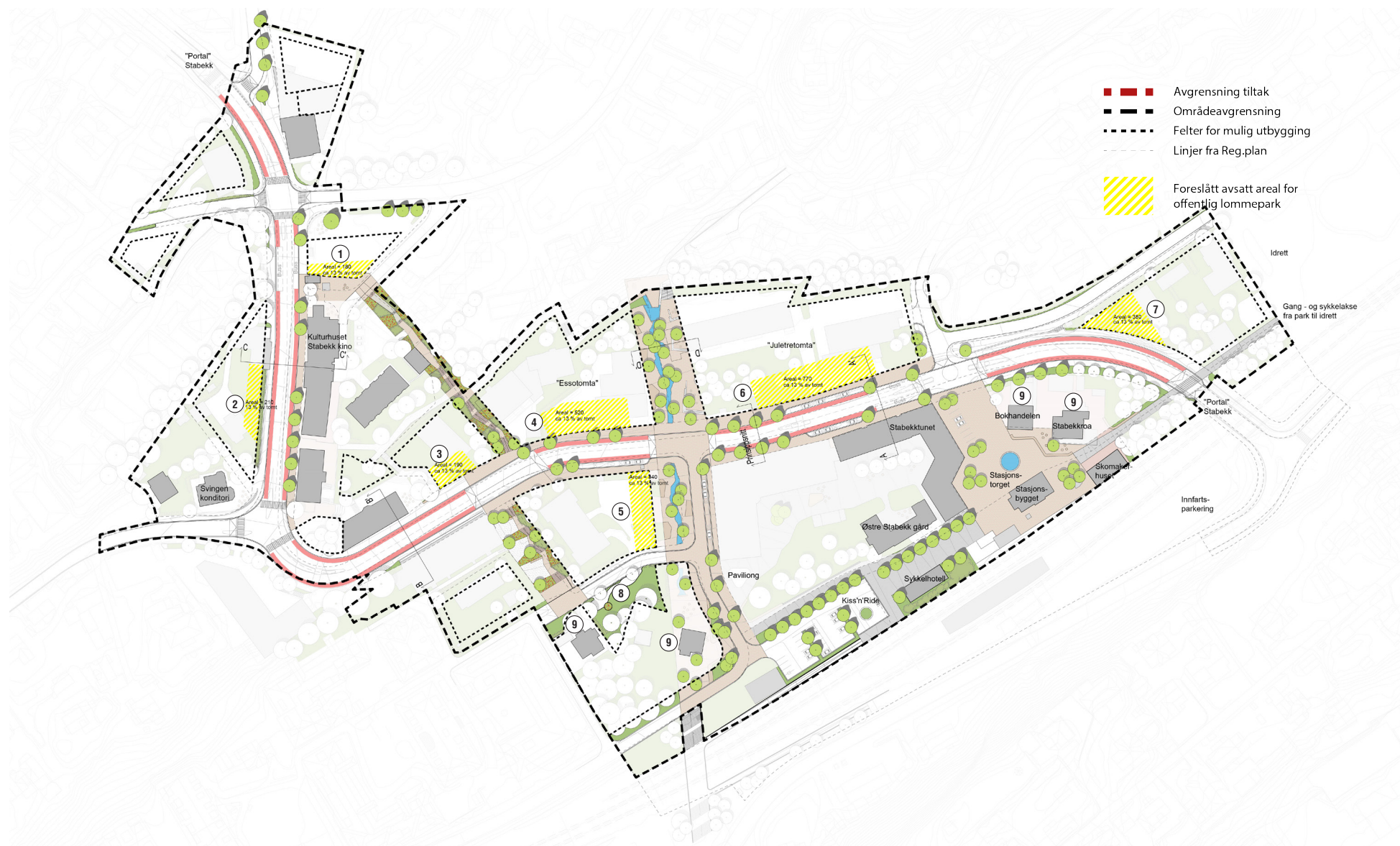
- | | |
|---|--|
| ① Markering av sentrumsområdet, “Portal” | ⑭ Bekkeåpning, utsiktspunkt/ foss |
| ② Tosidig sykkelfelt i vegbane | ⑮ Blågrønn tverrakse med møblering |
| ③ Oppstrømming av kryss | ⑯ Sentrumspark med vannspeil og aktiviteter |
| ④ Kantstopp for buss | ⑰ Eksisterende bevaringsverdige bygg |
| ⑤ Tilgrensende plassdannelse | ⑱ Torgflate, fleksibel bruk |
| ⑥ Trekker, møbleringssoner langs fasade | ⑲ Mulig fremtidig undergang under jernbanespor |
| ⑦ Opphøyet overgangsfelt opp til hovedgate | ⑳ Stasjonstorg, fleksibel bruk |
| ⑧ Breddeutvidelse i sving | ㉑ Vannelement, lek og rekreasjon |
| ⑨ Opphøyet kjørebane, markering av tverrakser ut i gangsoner | ㉒ Gangveg mellom park og Stasjonstorg |
| ⑩ Opphøyet kjørebane, markering av tverrakser ut i kjørebanen | ㉓ Gangforbindelse fra torget til friområdene i øst |
| ⑪ Smalere fortau pga. eksist. tverrsnitt | ㉔ Sykkelhotell |
| ⑫ Parkeringslommer | ㉕ Kiss'n'Ride |
| ⑬ Grønn tverrakse, snarveg med trapper | ㉖ Kortidsparkeringsplasser |

Referanser:

1. Tidemannsparken, Ensjo
2. og 3. Pilestredet park, Oslo
4. Lemvig skatepark, Danmark



6.2 Lommeparkplanen



“Lommeparkene skal ha svært høy standard både med tanke på materialbruk og innhold, og skal fungere både samlet og individuelt med egen identitet og karakter.”

- ① Lommepark i tilknytning til tverrakse i Øvre Stabekk
- ② Lommepark, skal knytte seg til hovedgate og Stabekk kino
- ③ Lommepark, kobler seg til hovedgate og utbyggingsfelt
- ④ Lommepark, henvender seg ut mot gaten
- ⑤ Lommepark, utvidelse av tverrakse
- ⑥ Lommepark, henvende seg til offentlig gaterom
- ⑦ Lommepark, viktig plassrom i siktaksen av hovedgate
- ⑧ Opprettholdelse av dagens park, Benkowparken
- ⑨ Eksisterende bevaringsverdige bygg, bevares ved utbygging. Her illustrert fra forslag alternativ 2 plankart, Områderegulering, 1.gangsbehandling.

Resterende plan er lik som forrige planløsningen.

Se punkter under kapittel 6.1 Parkplanen.

Referanser:

1. Pilestredet park, Oslo
2. Sitteelement, inspirasjon
3. Paley Park, New York
4. The East End, Australia



6.3 Prinsipppløsninger for Stabekk sentrum

Prinsipp bygater

Dagens veg skal utvikles til en bygate med lav fartsgrense, bredere fortau og separate sykkelfelt. Opphøyet overgangsfelt skal bidra til å redusere farten til de kjørende gjennom området.

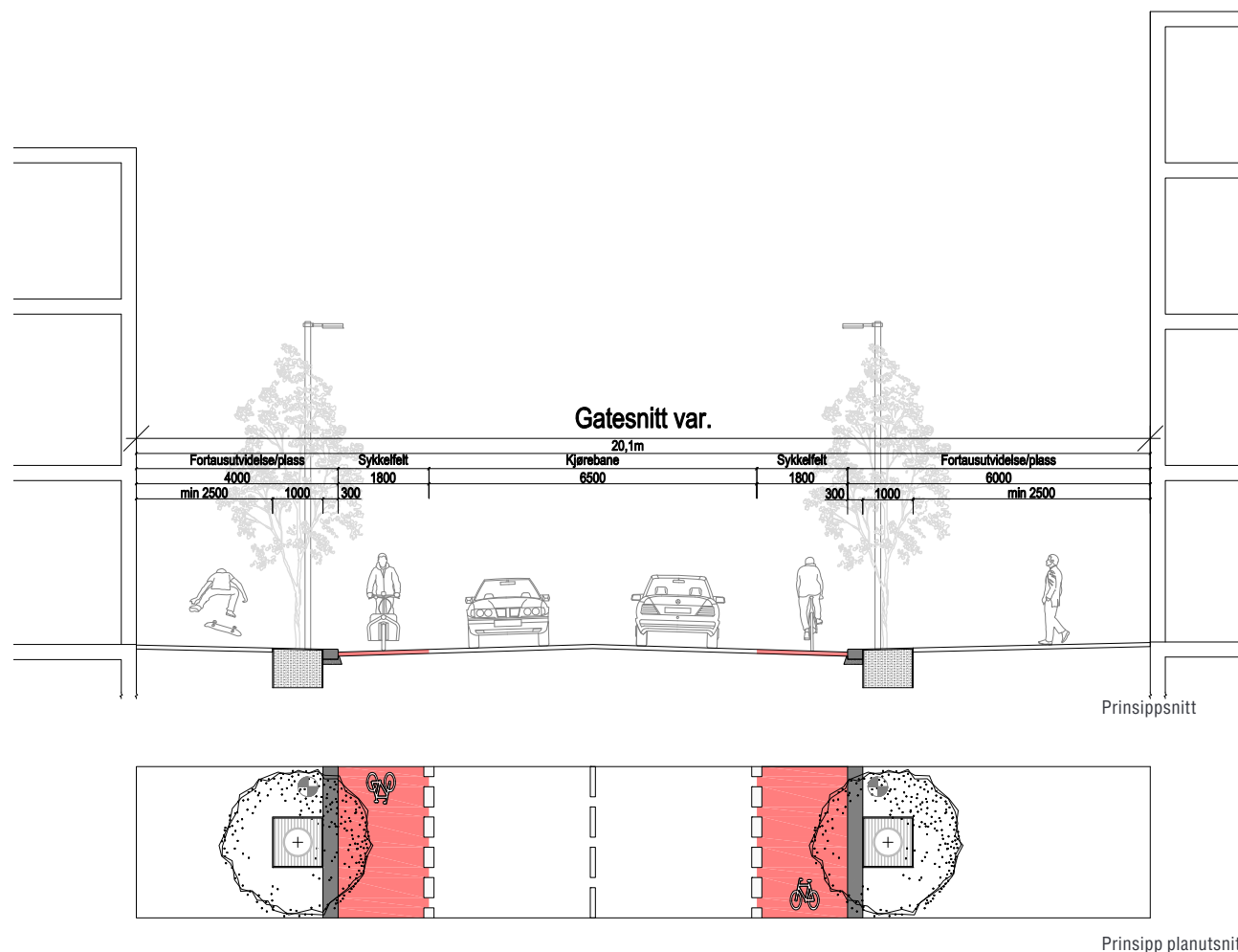
Stabekk skal markeres med opphøyet kjørebane ved innfartspunktene, "portalene". Lav kantsteinsvis mellom fortau og sykkel/kjøreveg på ca. 8cm vil gjøre opplevelsen av gatetverrsnittet helhetlig og sammenhengende.

Materialene vil hovedsaklig bestå av asfalt på både fortausareal og i kjørebane. I forlengelsen av tverraksene vil materialvalget på fortau utføres av høyere kvalitet, med bl.a. natursteinsdekke, for å fremheve tyngdepunkt og funksjon.

Prinsipp gatetverrsnitt

Stabekk utformes med et gjennomgående gatetverrsnitt gjennom hele Gamle Drammensvei/ Gamle Ringeriksvei gjennom planområdet som gjelder både fortausbredden, kjørefelt og sykkelfelt.

Forelått gatetverrsnitt gir en minimum fortausbredde på 3.5m (inkludert punktvis møbleringfelt, 1.0m bredde), gjennomgående tosidig sykkelfelt med 1.8m bredde og 6.5m bred kjørebane. Unntaket er passasjen foran felt S11 og ved eks. bebyggelse i felt S3.



Prinsippsnitt og planutsnitt:

Snittet viser gatetverrsnittet som blir gjennomgående for Stabekk sentrum. Vegbredden blir gjennomgående mellom kantsteinslinjene, der fortausbreddene kan variere i bredde etter dagens bygninger og fremtidige utbyggingsfelt. Gjennomsnittsbredde på fortausarealet bør være 3.0 meter.

Informasjon om forslag til plassering av teknisk infrastruktur under bakken står mer skrevet i KTR3. Det henvises til snitt i denne rapporten. Dette gjelder for alle snitt i denne rapporten.

Prinsipp gatetrær

I møbleringssoner med gatetrær må jordvolumet være tilstrekkelig, minimum 10m³ pr. tre. Gatetrær som står i fast dekke eller i smale grøntrabatter skal utformes med Stratacell/ RootSpace som sørger for utvidet jordvolum under katstein/gangveier/plasser, nok lufting og fordele tunge laster fra kjørefelt. Rundt hvert tre skal det være stålrister.

Det bør velges gatetrær ut ifra vokseform, blomstringstid og høstfarger. Gatetrærne skal ikke være for høye eller for brede som kan hindre trafikk og sikt. Jordvolum på torget og langs gang - sykkelveg skal samles slik at det grønne innslaget sikres.

Plassering av trær, busker og stauder må tilpasses i forhold til teknisk infrastruktur i bakken. Dette gjelder også plassering av bekkeåpning. Plantebed for busker og stauder må være minimum 0.6m dype.



Referanser:
Produkt Stratacell / RootSpace, Milford

Prinsipp sykkelløsning

I forbindelse med rapporten ble det gjort øvelser med utgangspunkt i to ulike sykkelløsninger; tosidig sykkel felt i gate og tosidig opphøyede sykkel felt på fortausnivå. Løsningen med separat sykkel felt (tosidig) på fortausnivå ansees ikke som en god løsning gjennom sentrumsområde da det vil oppstå mange konflikter mellom de ulike brukerne. Tosidig sykkel felt i gate er da å anbefale.

Med tanke på fartsnivå som man kan oppnå nedover gamle Drammensvei, er det tryggere at syklistene er i nivå med kjørebane enn i kombinasjon med fotgjengere oppe på fortausnivå. Rapporten baserer seg på en bymessig løsning for sykkel med tosidig sykkel felt skissert med en bredde på 1.8m, lagt i kjørebane. Sykkelløsningen gir et tydelig og lesbart trafikkbilde for alle trafikanter, og krysninger blir oversiktlige og konfliktfri. De gående får prioritet oppe på fortausnivå. De som sykler roligere har mulighet å sykle på de gåendes premisser på fortausarealet.

Sykkelløsningen og bredder på sykkel felt må avklares i detaljreguleringsfasen.



Referanser:
Norsk sykkelløsning, Vanglunds gate, Trondheim

Prinsipp belysning

Det foreslås tosidig stolpebelysning gjennom sentrumsområdet, med en mastehøyde på forslagsvis 6.5 meter og avstand CC på ca. 20 meter. Dette vil skape en intim atmosfære gjennom sentrum, i kontrast til vegbelysning mot tilgrensende områder.

De to portalene som markerer sentrum skal ha effektbelysning med en type karakter som gjør brukerne oppmerksomme på at de ankommer sentrumsområdet. Det samme skal gjelde de tre tverraksene som krysser Gamle Drammensvei, som markeres med stolpebelysning og effektbelysning.

På torg og i parken foreslås høyere stolpebelysning med flere armaturer. Her kan man i tillegg ha effektbelysning som markerer utvalgte elementer. Langs gangveier og tverraker foreslås å benytte parkbelysning med en lavere mastehøyde enn langs gata, på ca. 5.0 meter.



I neste fase må det utvikles et overordnet belysningskonsept for hele Stabekk sentrum. Belysningskonsept som utvikles videre henvises til Teknisk veilysnorm for Bærum kommune, 2.2 Prosjekteringsplan for gatebelysning;

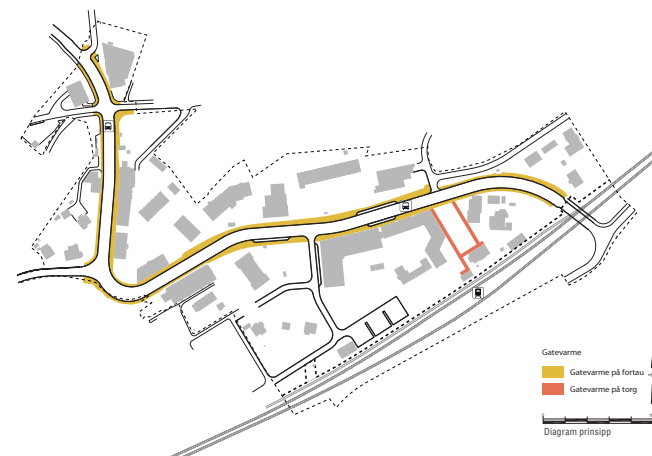
“Ved prosjektering av vei- og gatebelysning skal det utarbeides en plan basert på veigeometri og veiklasse, denne veilysnormen, samt øvrige krav og normer. Før detaljprosjektering startes skal planen være godkjent av Bærum kommune. Likeledes skal kabelplan sendes kommunen før arbeidene igangsettes.

Referanser:
Hovinbekken, Ensjø

Prinsipp gatevarme

Det planlegges gatevarme i alle fortausarealer innenfor prosjektområdet samt på deler av torget - uavhengig av standard opparbeidelse.

Anleggning av gatevarme vil kunne redusere kostander for drift og vedlikehold, samt omfang av salting på vinterstid.



Prinsipp bekkeåpning

Vann som element bidrar til lek og aktivitet. Det gir en høy verdi for området i form av lyd og refleksjoner av himmel og lys, og man trekker det grønne lengre inn i sentrumsområdet. Vann er et element som tiltrekker seg både mennesker, planter og dyr.

Dagens bekk som er lagt i rør/ kulvert åpnes opp i dagen, og skal bli et nytt og viktig bærende element gjennom sentrum. Her vil man ta ut en delstrøm fra dagens bekk og lede det opp i dagen.

Åpningspunktet utformes som et utsiktspunkt med et lite fossefall, som føres ut i gatetunet og ender i et vannspeil i Benkowparken. Bekkeløpet føres gjennom tverraksen som et konstruert bekkeløp med variert elvesider. Der bekkeforløpet møter hovedgata vil bekken krysse via rør under kjørebane. Det etableres en variasjon av vegetasjonssone, sittekanter og trapper som gir ulike møter med vannet.

Referanser:

1. Nansenparken, Fornebu
2. Vannlek, inspirasjon
3. og 4. Gladengveien, Ensjo



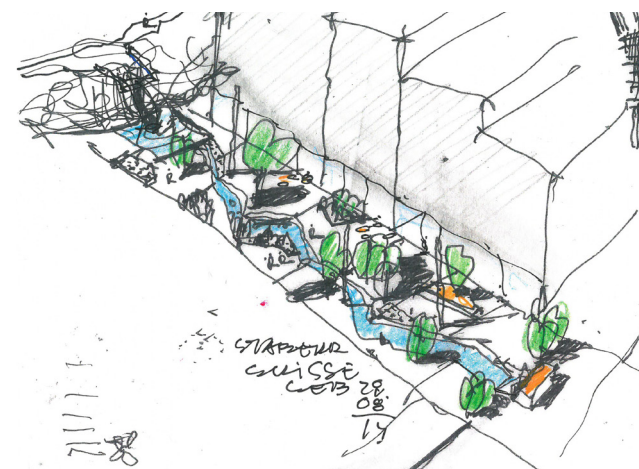
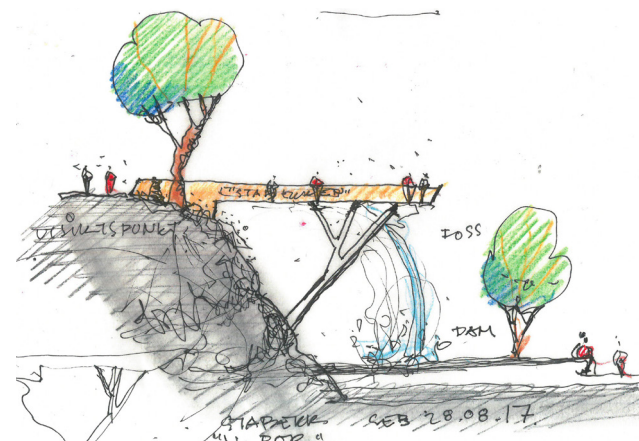
Fra dammen vil vannet føres tilbake til dagens overvannsledning. Løsningen skisseres videre i teknisk rapport - "Stabekk Hovedplan teknisk infrastruktur".

Overflatevann

Takvann og overflatevann fra omkringliggende arealer langs den blågrønne tverraksen skal fordrøyes på egen grunn før det slippes ut i bekken.

Overflatevann fra fortausareal og plassareal skal ledes inn i regnbed som etableres i møbleringssoner eller til grøntarealer. Overflatevann fra vegareal må gå i tradisjonelt lukket system. Plassering og utforming av regnbed må sees nærmere på i detaljeringsfasen.

Bekkeåpningen skal gi Stabekk en ny identitet!



Diagram, prinsipp for overflatevann

6.3 Bygater

6.3.1 By1 - Gamle Ringeriksvei, Ringsveien og Storengveien

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
2 027 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane, 1,8mx2 bredt sykkelfelt, 3,0m bredt fortausareal i vest. Plassrom med varierende bredde i øst.

Ca. 17 - 30m bred, ca. 80m lang.

Program og funksjon:

Portal i nord signaliserer starten på sentrumsområdet. Systemskifte fra gang - og sykkelveg til tosidig sykkel felt skjer i portalområdet. Opphøyet kjørebane både fra hovedvei og sidegate. Opphøyet overgangsfelt. Tosidig sykkel felt og gjennomgående bredder på fortausareal. Sykkelparkering på østsiden.

Materialer:

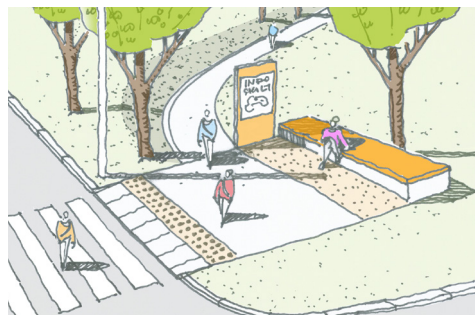
Asfalt i kjørbane. Oppmerkede sykkel felt i kjørbane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørbane og fortau. Asfalt på fortausareal. Gatebelysning.

Stabekk sentrum skal markeres tydelig i nord med opphøyet kjørebane og en urban møblering. Utformingen skal være inviterende og fange folks interesse.

Anbefalinger

- Markering til innkjøring av sentrumsområdet, en "portal".
- Opphøyet kjørebane.
- Systemskifte i sykkelløsning fra gang - og sykkelveg i nordøst til tosidig sykkel felt med oppmerking.
- Opphøyet hovedgate mot samtlige sidegater.

Referanse:
Skisse med tydelig kryssing av vei/ portalområde.



By1

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.3.2 By2 - Gamle Ringeriksvei forbi Kulturhuset

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
2 212 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane, 1,8mx2 bredt sykkel felt, 3,0m bredt fortausareal i vest, ca 1,8m ved Gamle Ringeriksvei 2 (midlertidig), ca.3,0m bredt fortau i øst - utvides til fasadeliv.

Ca. 18m bred, ca. 120m lang.

Program og funksjon:
Bussholdeplass med kantstopp på hver side av gata i nord. Opparbeidet bussholdeplass. Tosidig sykkel felt og brede fortau med mulighet for oppholdssoner på østsiden av gata i tilknytning til Stabekk kino. Sykkelparkering i møbleringssone.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oppmerkede sykkel felt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Asfalt på fortausareal i vest. Dekke av høy kvalitet på området foran Kulturhuset og ned til nytt smett i svingen. Trerække på østsiden av gaten foran Kulturhuset. Tosidig gatebelysning.

Det historiske kulturhuset fremheves med en tydelig og bevisst bruk av materialer på dekket og i møbleringen. Gaten skal fremstå som en grønn gate.

Anbefalinger

- Bussholdeplass med kantstopp i kjørebane.
- Trerække i fast belegget langs østre fortau.
- Mulighet for møbleringssone mellom trær og langs fasade på østsiden.
- Minimere rabatter og terskler i fortausarealet - etterstrebe ett sammenhengende fortausdekke.
- Fremheve det historiske bygget som Stabekk kino er ved å etablere et fortausdekke av høy kvalitet.

Referanse:
Møbleringssone med gatetrær og benker, Trelastgata, Oslo



By2

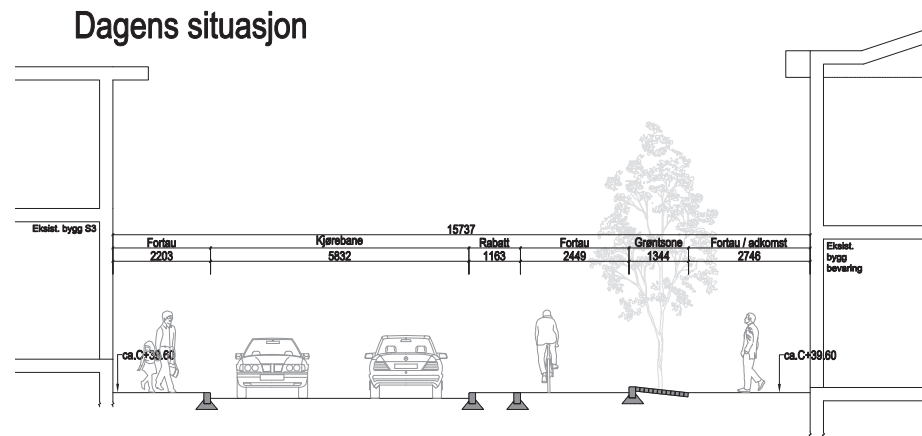
- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



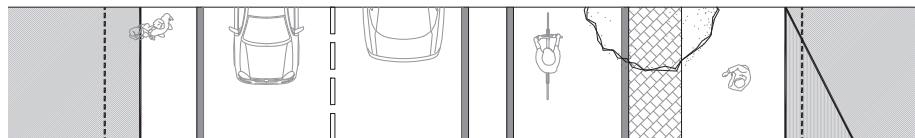
Dagens gatetverrsnitt

Snittet er tatt ved Stabekk kino, der situasjonen er trang, med oppstykkede arealer og høydesprang.

I dag blir syklistene ledet inn på et opphøyet, separat gang - og sykkelfelt. Dette gjør trafikksituasjonen vanskelig å tolke når man kommer i sørenden av gata, og fortauet smalner inn.



Snitt - dagens situasjon

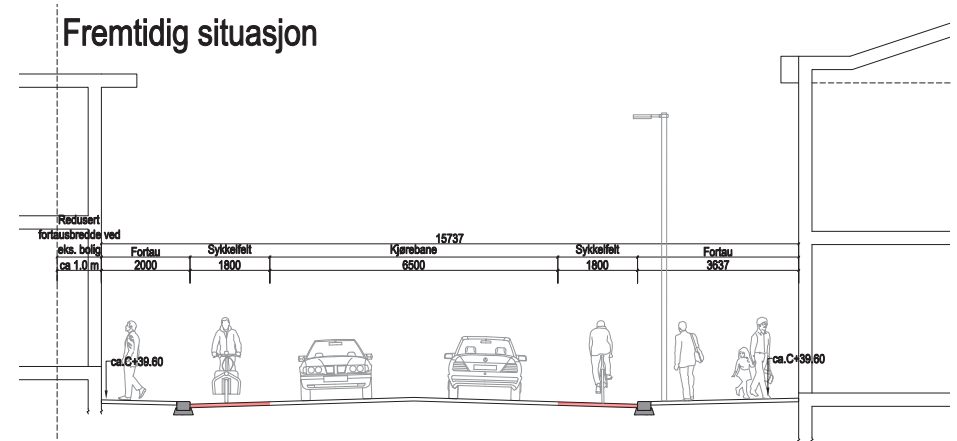


Planutsnitt - dagens situasjon

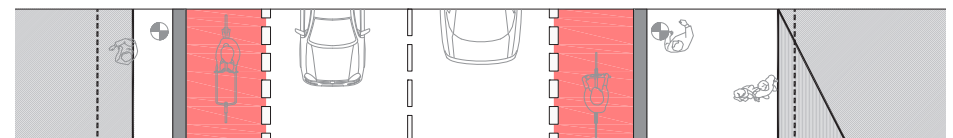
Foreslått gatetverrsnitt

Tverrsnittet sentrerer i regulert gatetverrsnitt, der man tilrettelegger for tosidig sykkelfelt i kjørebane. Fortausarealet mot Stabekk kino får en fortaussone med stedvis oppholdssoner for utadrettet virksomhet.

Fortauet på vestsiden blir relativt smalt så lenge grunneier ved felt S3 ikke ønsker å bygge ut. På sikt, ved en eventuell utvikling av feltet, vil fortausarealet på vestsiden bli 3,0m som resterende fortausbredden i sentrum.



Snitt - foreslått situasjon



Planutsnitt - foreslått situasjon

6.3.3 By3 - Kryss Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
2 871 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane, var. breddeutvidelse kjørebane i sving. 1,8mx2 bredt sykkel felt i Gamle Drammensvei øst for T-kryss, var. fortausbredde i søndre fortau sør for T-kryss. Tilpasning til Gamle Drammensvei 44, var. fortausbredde nordvestre fortau - utvides til fasadeliv. 3,0m fortau nordvestre fortau nord for T-kryss.

Var. bredde, ca. 200m lang.

Program og funksjon:
T-kryss strammes opp i forhold til dagens utflytende situasjon, dimensjoneres for vogntog. Breddeutvidelse av kjørefelt i sving.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oppmerkede sykkel felt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Asfalt på fortausareal. Dekke av høy kvalitet på området foran nytt smett i svingen. Gatebelysning.

Krysset strammes opp og forenkles uten bruk av fysiske skiller i kjørebane. Gode krysningspunkt for de gående skal bidra til mer fleksibel bruk på tvers av gata.

Anbefalinger

- Det blir en breddeutvidelse i yttersving på hovedveien pga. krav til bredder og radier for store kjøretøy på fylkesveier.
- Utforming søndre fortau må koordineres med Gamle Drammensvei 44 og Gamle Drammensvei 48.
- Rabatter i kjørebane fjernes / minimeres.
- Det skal ikke plasseres skiltstolper på fortausareal i innersving pga. smalt fortau.

By3

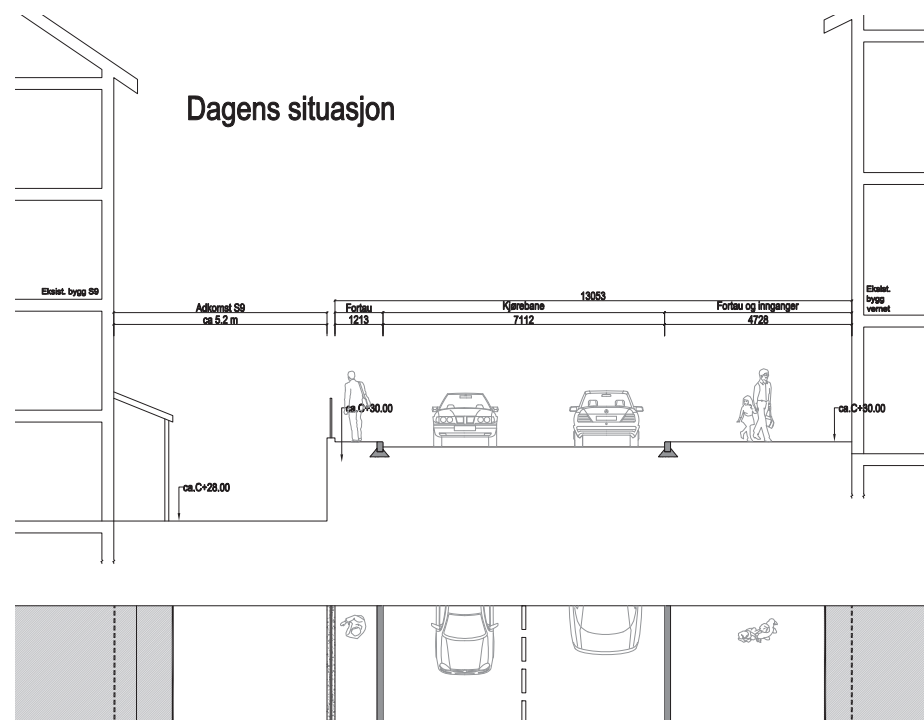
- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



Dagens gatetverrsnitt

Strekningen har det smaleste tverrsnittet i Stabekk sentrum.

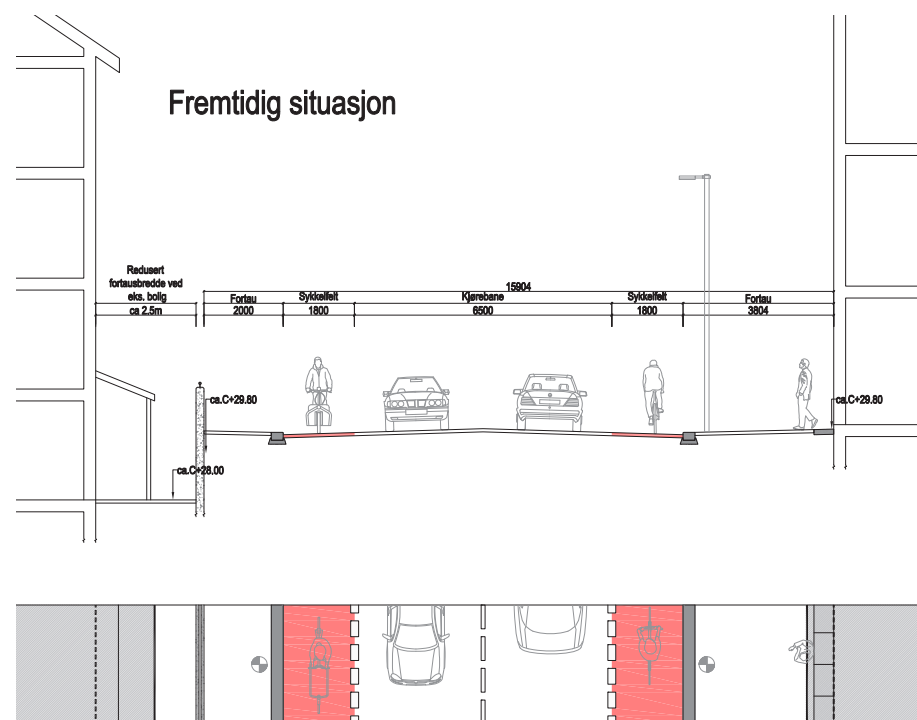
Fortausarealet i sør støttes av en høy støttemur mellom eiendommen og gateforløpet, noe som gir et svært smalt fortausareal på dette partiet. Tverrsnittet på nordsiden er mer generøst, med inngangssoner inn til bygget fra gateplan.



Foreslått gatetverrsnitt

Ettersom det ikke er noen planer om ny utbygging på verken felt S5 (nordsiden) eller S9 (sørsiden), vil dette gatesnittet forbli trangt.

Forslaget er å flytte støttemuren ut mot felt S9 for å sikre et bredere fortau. Det må sees på en lokal tilpasning til de ulike inngangspartiene i bygget ved en slik breddeutvidelse.



6.3.4 By4 - Kryssing vestre tverrakse over Gamle Drammensvei

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
633 m²

Dimensjoner:
10,10m bred kjørebane med sykkelfelt, varierende fortausbredder i nord og sør. Min. 4,0m bredt fortausareal i sørvest og maks. 5,9m fortausbredde i sørøst.

Ca. 22m bred, ca. 31m lang.

Program og funksjon:

Et viktig, opphøyet krysningspunkt mellom tverraker. Møbleringssone med sykkelparkering og benker.

Materialer:

Asfalt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Fortausarealer med dekke av høy kvalitet. Gatetre der det er plass. Sitteelement og sykkelparkering i møbleringssone. Gatebelysning.

Ett viktig krysningspunkt som skal bidra til å styrke tverraksene. Hovedprioritet på de gående. Kryssingen skal gis en urban utforming som skal redusere fart.

Anbefalinger

- Opphøyet sone reduserer fart og tilrettelegger for kryssing for gående.
- Oppmerking av sykkelfelt opphører.
- Fortausareal med dekke av høy materialitet for å fremheve krysningspunkt mot tilgrensende tverraker.

Referanse:
Granittdekke på fortau,
Bogstadveien, Oslo



By4

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.3.5 By5 - Gamle Drammensvei mellom tverrakser

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
1 108 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane og 1,8mx2 bredt sykkel felt. 2,5m kantsteinsparkering på sørsiden. 3,0-4,5m fortausbredde i nord og 3,0-6,1m fortausbredde i sør.

Ca. 20,5m bred, ca. 55m lang.

Program og funksjon:
Gateforløp med tosidig sykkel felt, kantsteinsparkering og fortausareal.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oppmerkede sykkel felt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Asfalt på fortausareal. Gatetrær der det er plass. Sittelement og sykkel parkering i møbleringssone. Gatebelysning.

En viktig forbindelse langs gata mellom de ulike tverraksene. Gateforløpet skal ha innslag av trekker og med kantsteinsparkering på sørsiden.

Anbefalinger

- Tilrettelegge for kantsteinsparkering på sørsiden av gata.
- Holde nordsiden av fortausarealet fri, med prioritet på fremtidig gateliv.
- Gatetrær i soner der fortausbredden er større enn 2,5m.

Referanse:
Utadrettet virksomhet på gateplan, København



By5

- Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



-

6.3.7 By7 - Gamle Drammensvei gjennom sentrumsområde

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
2 049 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane og 1,8mx2 bredt sykkelfelt. 2,5m kantsteinsparkering på begge sider av gaten.
2,5-6,5m fortausbredde i nord og 3,0-5,0m fortausbredde i sør.

Ca. 21m bred, ca. 100m lang.

Program og funksjon:
Gateforløp med tosidig sykkelfelt, tosidig kantsteinsparkering og fortausareal.

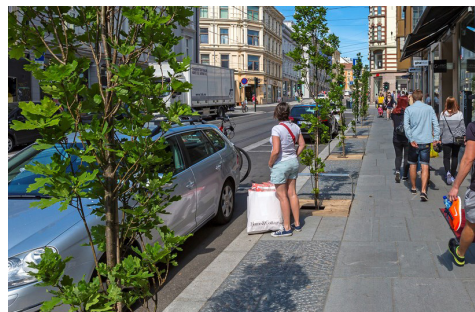
Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oppmerkede sykkelfelt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og kantsteinsparkering/fortau. Fortausarealer med dekke av høy kvalitet. Gatetre der det er plass. Sitteelement og sykkelparkering i møbleringssone. Gatebelysning.

Viktig bygate mellom den blågrønne tverraksen og torgområdet. Viktig kollektivpunkt for buss. Gate tilrettelagt med tosidige trerekker og kantsteinsparkering.

Anbefalinger

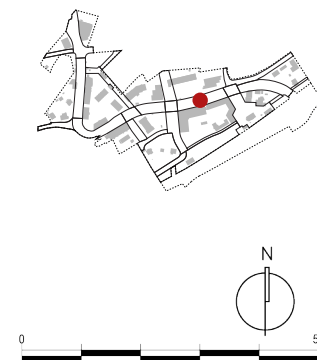
- Tilrettelegge for kantsteinsparkering på begge sider av gata.
- Deler av nordsiden av fortausarealet har prioritet på fremtidig gateliv.
- Gatetrær i soner der fortausbredden er større enn 2,5m.
- Tosidig kantstopp for buss lokaliseres i østenden av gata, nært knyttet opp til torget.

Referanse:
Gateparkering og møbleringssone,
Bogstadveien, Oslo



By7

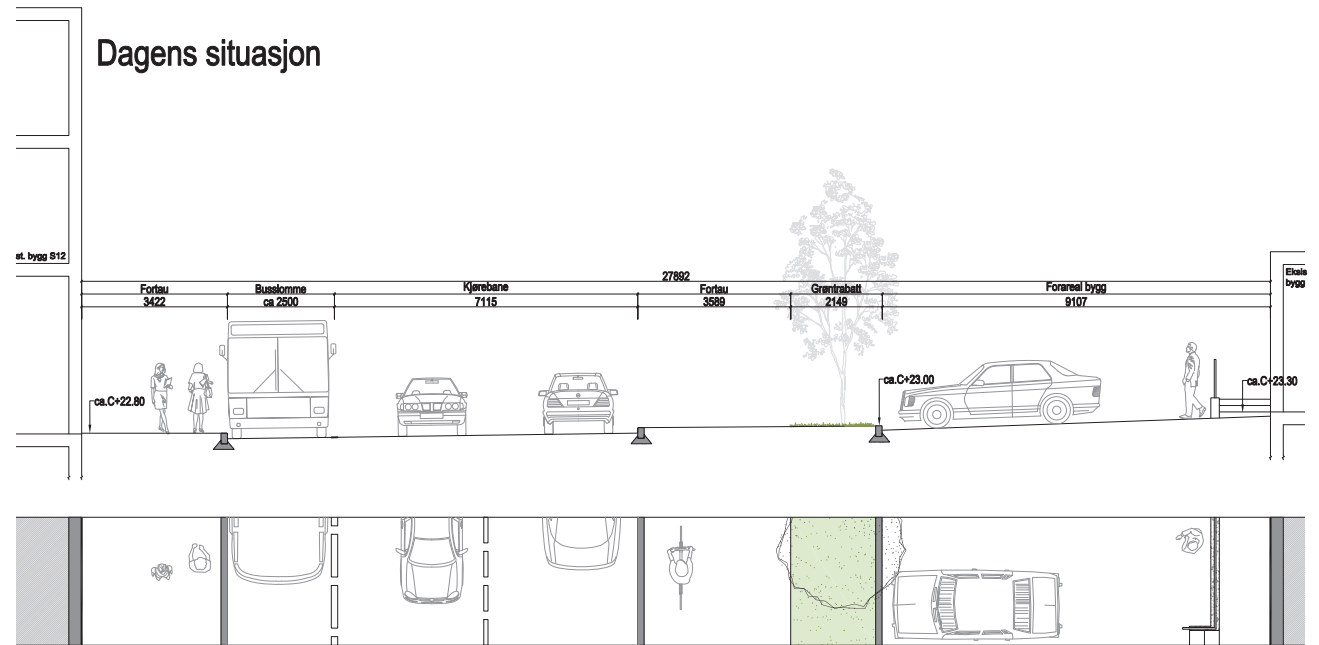
- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan



Dagens gatetverrsnitt

Dagens snitt ved Stabekktunet. I dag er det en separat busslomme med busstopp som tar mye av arealet som kunne blitt benyttet til opphold og fremkommelighet for gående.

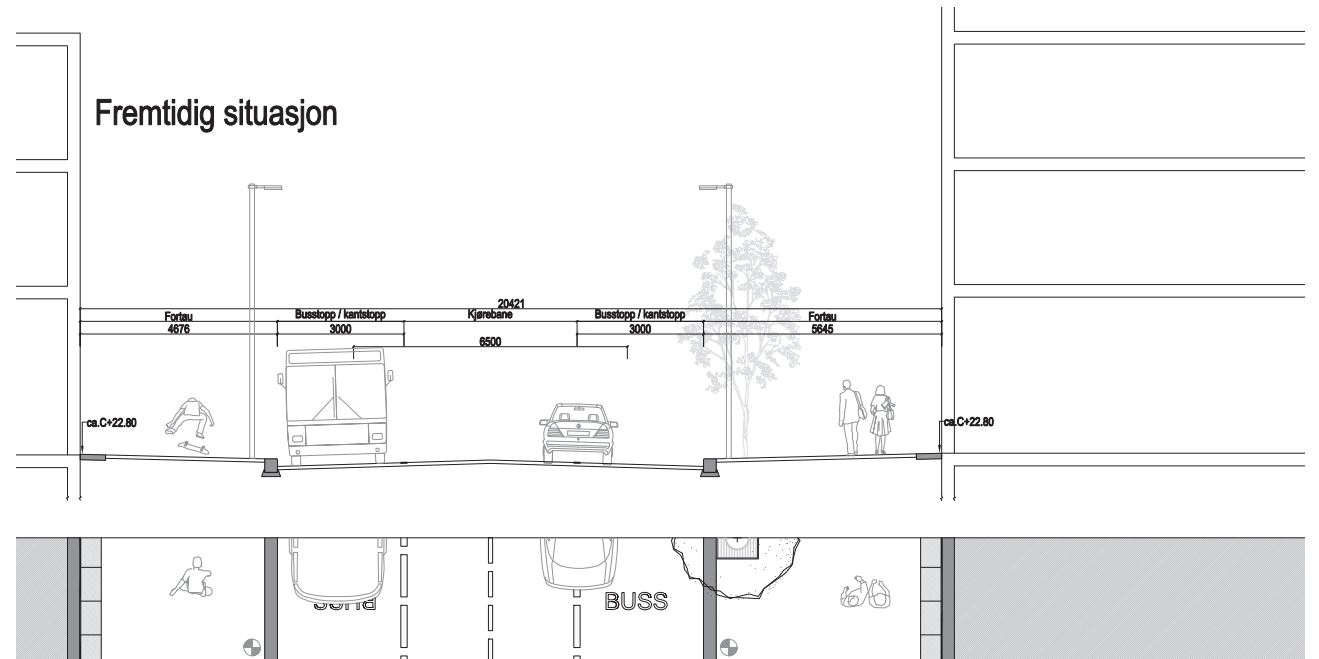
Det er en grønn sone med trerekke og privat grøntareal på nordsiden som gir gaten et grønt preg. Det er ikke tilrettelagt for opphold i dette området.



Foreslått gatetverrsnitt

Foreslått fremtidig gatetverrsnitt viser tosidig kantstopp for buss i gata. Dette gir bl.a. et bredere fortausareal på sørsiden til både opphold og fremkommelighet, samt mulighet til møbleringssone med gatetrær, sykkelstativ, parkeringslommer etc. Ved kantstopp for buss opphører sykkelfeltet. Løsningen er valgt med utgangspunkt i breddene på gatetverrsnittet, og plasskrav.

Utbyggingsfeltet S8 på nordsiden får fasadelivet nærmere gateforløpet for å skape en mer urban situasjon i sentrum.



6.3.8 By8 - Grense mellom Stasjonstorg og Gamle Drammensvei

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
522 m²

Dimensjoner:
10,10m bred kjørebane med sykkelfelt, varierende fortausbredder i nord og sør. Min. 3,5m bredt fortausareal i sørøst og maks. 6,5m fortausbredde i nordvest.

Ca. 20,5m bred, ca. 26m lang.

Program og funksjon:
Opphøyet krysningspunkt i forlengelsen av torgarealet. Skal synliggjøre Stasjonstorget og invitere folk inn.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Fortau i nord med dekke av høy kvalitet mot vest og med asfalt mot øst. Fortau i sør med dekke av høy kvalitet. Gatetre der det er plass. Gatebelysning.

Krysningspunktet blir en forlengelse av torgarealet som skal synliggjøre torget fra gata. Hovedprioritet på de gående med opphøyet kjørebane.

Anbefalinger

- Opphøyet sone reduserer fart og tilrettelegger for kryssing for gående.
- Oppmerking av sykkelfelt opphører.
- Fortausareal i sør knytter seg opp mot torget, og skal ha samme høye materialkvaliteten for å fremheve Stasjonstorget.

Referanse:
Granittdekke på torg og ut i fortau, ukjent



By8

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.3.9 By9 - Gamle Drammensvei fra jernbanebru

Kategori:
Bygater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
2 045 m²

Dimensjoner:
6,5m bred kjørebane og 1,8mx2 bredt sykkel felt. 3,5m fortausbredder.

Var. 18-20,5m bred, ca. 109m lang.

Program og funksjon:

Portal i sør signaliserer starten på sentrumsområdet. Systemskifte fra gang- og sykkelveg til tosidig sykkel felt skjer i portalområdet. Opphøyet kjørebane både fra hovedvei og sidegate. Opphøyede overgangsfelt. Tosidig sykkel felt og gjennomgående bredder på fortausareal.

Materialer:

Asfalt i kjørebane. Oppmerkede sykkel felt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau. Asfalt på fortausareal. Gatetre der det er plass. Gatebelysning.

Stabekk sentrum skal markeres tydelig i sør med opphøyet kjørebane og en urban møblering. Utformingen skal være inviterende og fange folks interesse.

Anbefalinger

- Markering til innkjøring av sentrumsområdet, en "portal".
- Opphøyet kjørebane i fremkant av bru.
- Systemskifte i sykkelløsning, fra tosidig oppmerket sykkel felt i kjørebane til gang-sykkelveg på separat bru.
- Opphøyet hovedgate mot samtlige sidegater.
- Trerekke i innersving danner en grønn vegg mellom gate og felt S13.
- Tosidig sykkel felt med oppmerking.
- Viktig å se portalområdet i forbindelse med både kjørebru og planlagt ny gang- og sykkelbru.

By9

- Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.4 Sidegater

6.4.1 Si1 - Peterhofveien

Kategori:
Sidegater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
423 m²

Dimensjoner:
5,0m bred kjørebane. Ensidig fortau i sør på 3,0m (strekker seg utenfor regulerte linjer).

Ca. 7,5m bred, ca. 56m lang.

Program og funksjon:
Adkomstveg til boligområde.

Materialer:
Asfalt i kjørebane og på fortausareal.
Gress i tilgrensende arealer. Ensidig gatebelysning.

Lokalgate på Øvre Stabekk inn til boligområde. Krysset strammes opp mot hovedgaten og tilrettelegges med opphøyet overgangsfelt.

Anbefalinger

- Oppstramming av kryss.
- Oppramping med tilrettelagt overgangsfelt mot hovedgate.
- Definert fortausareal på sørsiden av Peterhofveien.
- Krysset skal være godt belyst.

Si1

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.4.2 Si2 - Jernbaneveien nord

Kategori:
Sidegater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
604 m²

Dimensjoner:
5,0m bred kjørebane. Ensidig fortau i nord på 2,5-3,0m.

Ca. 7,5m bred, ca. 65m lang.

Program og funksjon:
Adkomstveg til boligområde, barnehage, tverrakse og parkareal.

Materialer:
Asfalt i kjørbane og på fortausareal, der tverrakse krysser gata er det høy kvalitet. Oslokantstein med lav vis mellom kjørbane og fortau. Gress i tilgrensende arealer. Ensidig gatebelysning.

Hovedprioritet på de gående, med god forbindelse til de ulike tverraksene. Gaten sideforskyves og tilrettelegges med fortau på nordsiden.

Anbefalinger

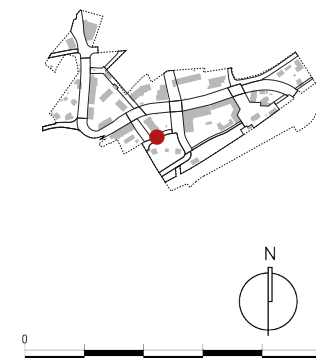
- Det etableres et nytt fortausareal på nordsiden av Jernbaneveien som sikrer god fremkommelighet mellom tverraksene.
- Tverrakse (Tv2) føres over gata med en høyere kvalitet på dekke.
- Det skal være lav fart gjennom området, på de gåendes premisser.
- Sidegata skal være godt opplyst.

Referanse:
Viktig overgangssone mellom offentlig og privat, Pilestredet park, Oslo



Si2

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.4.3 Si3 - Jernbaneveien syd

Kategori:
Sidegater

Kvalitet og standard:
Normal - høy opparbeidelse

Areal:
726 m²

Dimensjoner:
5,0m bred kjørebane. Ensidig fortau i sør på 3,0m (strekker seg utenfor regulerte linjer).

Ca. 7,5m bred, ca. 72m lang.

Program og funksjon:
Adkomstveg til boligområde.

Materialer:
Asfalt i kjørebane i vest. Granitt i kjørebane i øst, forlengelse av tverraksen. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og grøntareal. Gressareal mot parken. Delvis opparbeidelse av dekke med høy kvalitet i tilgrensende tverrakse. Ensidig gatebelysning.

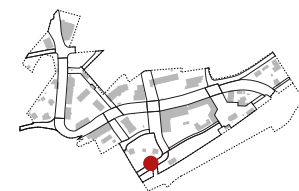
Adkomstgate gjennom tverraksen og videre vestover til boligområde. Lav intensitet og fart, med prioritet på de gående.

Anbefalinger

- Kjørebanen er opparbeidet med granittdekke i forlengelsen av tverraksen.
- Asfalt i kjørebanen fra tverraksen og vestover.
- Viktig å se på sammenhengen mellom gate og park / byrom mot nord.

Si3

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- — — Områdeavgrensning
- · · · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.4.4 Si4 - Nyveien

Kategori:
Sidegater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
1 532 m²

Dimensjoner:
5,0m bred kjørebane. Ensidig fortau i sør på 3,0m. T-kryss.

Ca. 5,0m bred, ca. 180m lang.

Program og funksjon:
Adkomstveg til boligområde og mot Stabekkparken i øst (utenfor prosjektområdet).

Materialer:
Asfalt i kjørebane og på fortausareal. Kantstein med høyere vis mellom kjørebane og fortau. Gatetre der det er mulig. Gressbakke i tilgrensende arealer. Ensidig gatebelysning. Granittmur med tilhørende granittrapp av høy kvalitet mellom fortausarealer.

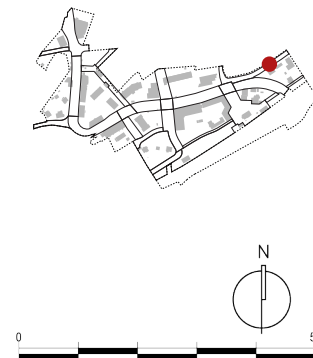
Adkomstveg inn mot boligfelt og friområde østover. Opparbeides med fortau på sørsiden.

Anbefalinger

- Opphøyet kryssløsning inn mot hovedvei.
- Mur med trapper etableres mellom nedre fortausareal og fortau langs hovedveg.

Si4

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan



6.4.5 Si5 - Storengveien

Kategori:
Sidegater

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
362 m²

Dimensjoner:
4,0m bred kjørebane.

Ca. 4,0m bred, ca. 46m lang.

Program og funksjon:
Adkomstveg til tverrakse og parkering for tilgrensende boligområder.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Gress i tilgrensende arealer. Ensidig gatebelysning.

Adkomstveg som ikke knytter seg direkte til hovedgata. Fremtidig viktig gangforbindelse mot tverraksen.

Anbefalinger

- Sidegaten knytter seg opp til nytt utviklingsområde i vest og til tverraksen videre sørover.

Si5

-  Avgrensning tiltak
-  Områdeavgrensning
-  Felter for mulig utbygging
-  Linjer fra Reg.plan



6.5 Torg

6.5.1 To - Stasjonstorget

Kategori:
Torg

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
3 407 m2

Program og funksjon:

Stort og generøst adkomsttorg fra Stabekk stasjon og ut til sentrum. Gjennomgangstrafikk med fokus på de gående. Vannelement til lek og rekreasjon. Sittekanter i øst. Noe overflateparkering i nordvest. Sykkelparkering i randsonen av torg. Handel og servering fra tilgrensende bygg.

Materialer:

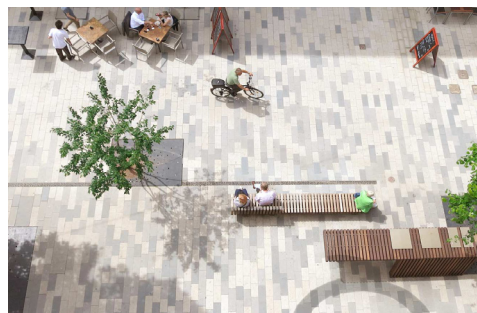
Et helhetlig granittdekke fra fasadeliv til fasadeliv og mellom fortausareal i nord og jernbanespor i sør. Generøse sittekanter i granitt med treavdekning. Tregrupper. Fonteneanlegg. Flerfunksjonsmaster, effektbelysning og parkbelysning.

Et generøst og fleksibelt torg som tåler høy intensitet og store folkestrømmer til og fra stasjonen. Solrikt areal med attraktive venteplasser og oppholdssoner.

Anbefalinger

- Arealet ved stasjonsbygget skal bli et nytt adkomsttorg som skal være inviterende med generøse og attraktive sitte - og oppholdssoner.
- Stasjonstorget skal stenges for gjennomkjøringstrafikk, bortsett fra utrykningskjøretøy.
- Fasader ut mot torget skal være offentlige med servering og handel for å generere mer byliv.
- Innslag av gatetrær og vannelement vil gi torget et frodigere uttrykk.
- Vann vil bidra til lek.
- Området skal være godt belyst.
- Solrike soner i østre hjørne av torget. Tilrettelegges for opphold.

Referanse:
Plassdekke, ukjent



To

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan



6.6 Park og tverrakser

6.6.1 Pa 01 - Benkowparken - ALT 01

Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
3600 m²

Program og funksjon:
Parken skal invitere folk inn. Et generøst sitteamfi ned mot vannspeilet vil innby til både opphold og lek. Parken skal ha fleksible faste dekker i forlengelsen av tverraksen fra nord som kan benyttes til torgfunksjoner.

Det skal åpnes opp for offentlig bruk / servering i de to byggene som bevares.

Materialer:
Fast torgflate mot øst med granittdekke, løs og fast møblering i granitt med treavdekning. Trær i fast dekke. Trapp - amfi i granitt. Bekkeåpning med vanntående stauder. Trapp - og granittmur langs bekk. Åpent vannspeil med vanntående vegetasjon. Soner med sykkelparkering. Flerfunksjonsmaster, effiktbelysning og parkbelysning. Gressarealer, staudfelt, buskfelt og tregrupper.



Parken skal bli en blågrønn oase som styrker Stabekk sin identitet. Et vannspeil etableres for opphold og lek, og skal kunne håndtere store nedbørsmengder.

Anbefalinger

- Benkowparken skal utvikles i sammenheng med tverraksene og tilstøtende gateforløp.
- Parken skal bli attraktivt å oppsøke, med tilbud av lek og rekreasjon.
- Det opparbeides en torgflate i forlengelse av tverraksen som kan få en fleksibel bruk og møblering.
- Åpningen av bekkeforløpet må sees i sammenheng fra tverrgatene i nord (Tv3/Tv4).
- Vannspeilet skal fungere som en buffer mot de største nedbørsmengdene.
- Vestvendt amfi for opphold ned mot Stabekkdammen.
- Parken skal opparbeides med høy kvalitet, med helhetlige og funksjonelle løsninger.
- God belysning og mer aktivitet gjør området innbydende og trygt.
- Dammen og trærne skal tilpasses til eksisterende overvannsledning og kummer i området.

Referanse:
Park med fokus på vann,
Nansenparken, Fornebu

Pa01

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.6.2 Pa 02 - Benkowparken / S15 - ALT 02

Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
800m²

Program og funksjon:
Parken opprettholder dagens status som en stille og tilbaketrukket park, med hovedvekt på gressflater, staudebed og tregrupper.

Dagens bygg som bevares kan flyttes internt på området, men de skal åpnes opp for offentlig bruk / servering.

Materialer:
Gressarealer, staudefelt, buskfelt og tregrupper. Soner med sykkelparkering. Flerfunksjonsmaster og parkbelysning.

Ved en utbygging på tomt S15 vil kun arealet av dagens Benkowpark bli stående igjen. Parken skal opprettholdes for å være en rolig park til rekreasjon.

Anbefalinger

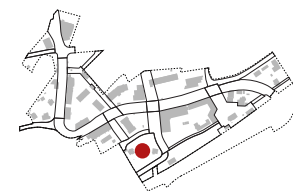
- Benkowparken opprettholdes med dagens standard.
- Suppleres med elementer som bidrar til lek.
- Viktig å få god kontakt mot nord og de tilgrensende tverraksene her, for å kunne invitere folk inn.
- Avslutningen av Stabekken bør integreres i løsningen.
- Tverrakse med kulvert bør videreføres gjennom området.

Referanse:
Eksisterende park i sentrum,
Benkowparken, Stabekk



Pa02

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.6.3 Tv1 - Grønn tverrakse nordre del

Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
1 246 m²

Program og funksjon:
Snarveg mellom Øvre Stabekk og hovedgate i stigningsområde, og videre ned mot parken i sør.

Materialer:
Trapper i granitt med håndløpere. Fast dekke på repos og terrasser i granitt. Sitteplasser underveis med treavdekning. Trær i staudebed. Effektbelysning og parkbelysning. Støttemurer i granitt.

En viktig, grønn snarvei som styrker og tilrettelegger for en fleksibel bruk av sentrum. Tverraksen knytter sammen Øvre og Nedre Stabekk med trapper i terrenget.

Tv1

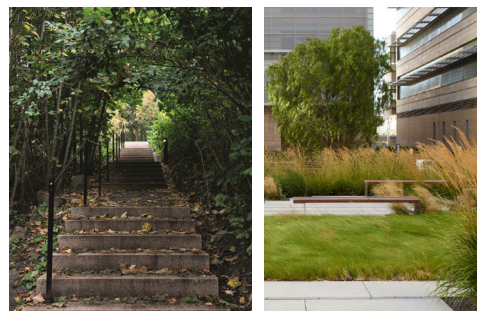
- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- ... Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



Anbefalinger

- Byggegrenser trekkes tilbake for å tilrettelegge for en mer fleksibel bruk av sentrum i form av snarveier.
- Tverraksene skal forholde seg til tilgrensende utviklingsområder så vel som tilgrensende gater.
- Tilrettelegges med sitteplasser underveis.
- Området skal være godt belyst.

Referanse:
1. Ekeberg skulpturpark, Oslo
2. Smith Cardiovascular Research Building, California



6.6.4 Tv2 - Grønn tverrakse søndre del

Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
741 m²

Program og funksjon:
Snarveg mellom hovedgate og park.

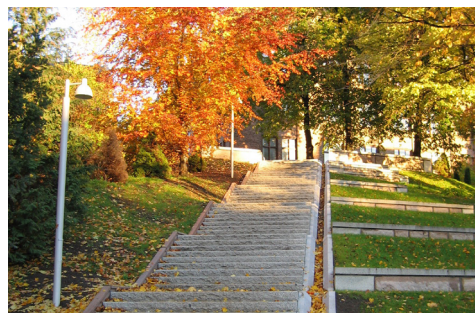
Materialer:
Trapper i granitt med håndløpere. Fast dekke på repos og terrasser i granitt. Innslag av grusdekker. Møbleringselement i granitt med treavdekning. Trær i staudebed. Effektbelysning og parkbelysning. Støttemurer i granitt.

Tverraksen knytter hovedgata ned mot parken, og synliggjøre parken. Tilrettelegges med trapper, og skal invitere til gjennomgang og opphold.

Anbefalinger

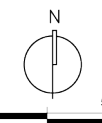
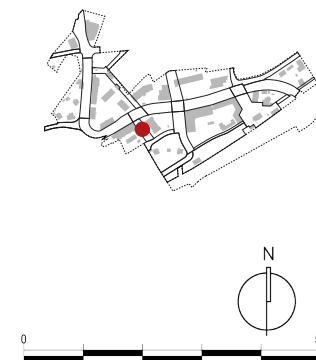
- Byggegrenser trekkes tilbake for å tilrettelegge for en mer fleksibel bruk av sentrum i form av snarveier.
- Tilrettelegges med trapper og terrasser for gjennomgang og opphold.
- Langs trappeforløpet etableres sittekanter med oppholdssoner.
- Tverraksene skal forholde seg til tilgrensende utviklingsområder så vel som tilgrensende gater.
- Området skal være godt belyst.

Referanse:
Snarveg med trapper og terrasser,
Pilestredet park, Oslo



Tv2

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.6.5 Tv3 - Blågrønn tverrakse nordre del

Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
1 293 m²

Program og funksjon:
Gatetun med sterkt innslag av blågrønn forbindelse. Bekkeåpning. Sitteelement og møteplasser.

Materialer:
Fast dekke på plassrom og fortau i granitt. Generøse møbleringselement i granitt med treavdekning. Trær i fast dekke. Bekkeåpning med vanntålende stauder. Trapper - og granittmur langs bekk. Soner med sykkelparkering. Effektbelysning og parkbelysning.



Stabekken åpnes som en blågrønn tverrakse. Blir et identitetsskapende element. Innbydende oppholdsarealer med lek og rekreasjon.

Anbefalinger

- Åpningen av bekkeforløpet må sees i sammenheng med tverrgate videre sørover (Tv4).
- Det åpne bekkeløpet kan fordrøye lokalt overflatevann og takvann fra omkringliggende bygg.
- Startpunkt med lite vannfall
- Vannspeil og utsiktspunkt på et høyere nivå.
- Langs bekkeløpet etableres sittekanter, oppholdssoner og flere krysningspunkt på tvers.
- Gatetun må utvikles i sammenheng med tilstøtende gateforløp.
- Området skal være godt belyst.
- Det skal tilrettelegges for lek langs den blågrønne strukturen.
- Bekken tilpasses eksisterende overvannsledning og kummer i området.

Referanse:
Vegetasjons langs bekkeåpning,
Gladengveien, Ensjø

Tv3

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan

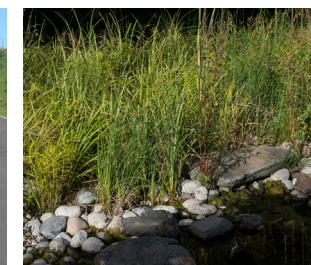
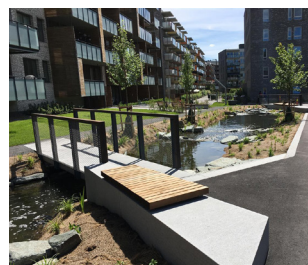
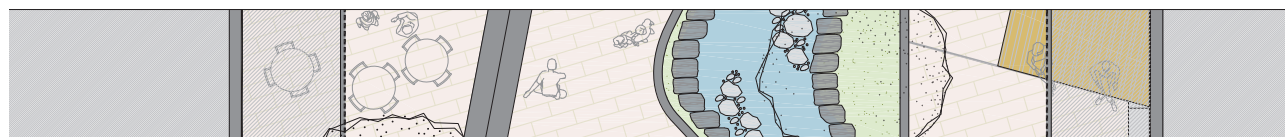
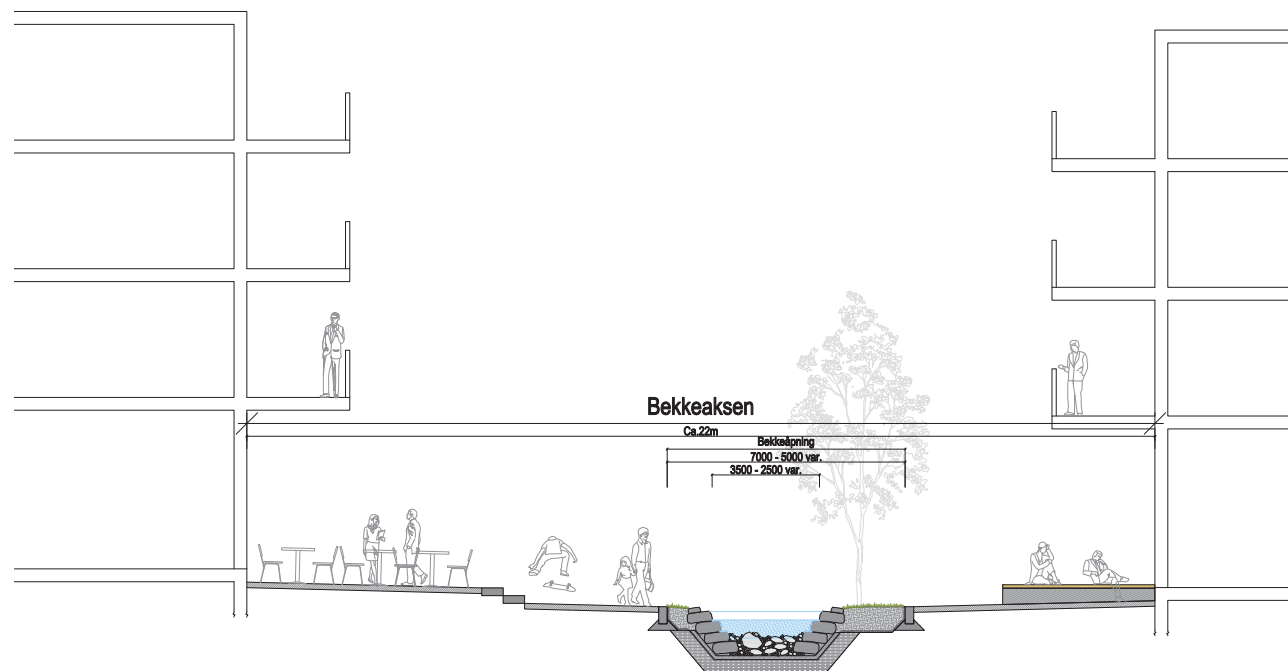


Fremtidig tverrsnitt - bekkeaksen nord

En variasjon av utformingen langs bredden av bekken vil bidra til en fleksibel bruk. I øvre del kan man få soner med naturlig kantsone av steinsetting og våtmarksplanter. Nærmere hovedgata kan man utforme bekkeløpet med mer kanter og trapper som innbyr til opphold.

På tvers av gata og bekkeløpet etableres det flere krysningspunkt i form av bruer og klopper, som gjør byrommet fleksibelt og variert.

Avstanden mellom de regulerte byggegrensene i området er på ca. 22.0 meter, og byggehøydene vil ligge på mellom 4 og 5 etasjer ut mot tverraksen. Selve bekken vil variere mellom 2.5 - 3.5 meter i bredde, mens hele bekketverrsnittet med vegetasjonsfelt og oppholdssoner vil variere mellom 5.0 - 7.0 meter bredde.



Referanse:

1. Gladengveien, Ensjø
2. Nansenparken, Fornebu
3. Gladengveien, Ensjø

6.6.6 Tv4 - Blågrønn tverrakse søndre del

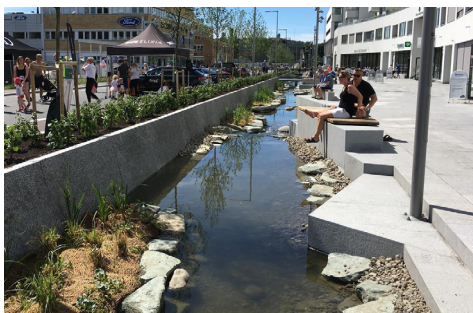
Kategori:
Park og tverrakser

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
1 645 m²

Program og funksjon:
Gatetun med sterkt innslag av blågrønn forbindelse. Bekkeåpning. Sitteelement og møteplasser. Handel/ servering i bygg som bevares. Gående prioriteres. Gjennomkjøring i lav hastighet. Kantsteinsparkering i nordvest.

Materialer:
Granitt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og kantsteinsparkering/ fortau. Fast dekke på plass og fortau i granitt. Generøse møbleringsselement i granitt med treavdekning. Trær i fast dekke. Bekkeåpning med vanntålende stauder. Trapper - og granittmurer langs bekk. Soner med sykkelparkering. Effektbelysning og parkbelysning.



Viktig tverrakse med videreføring av bekkeløp ned mot park. Skal fungere som en møteplass med fleksibelt gategulv og møblering. Invitere til opphold og lek.

Anbefalinger

- Dagens overflateparkering fjernes, frigis areal til bekkeåpning.
- Gatetun med prioritet for gående og syklende.
- Åpningen av bekkeforløpet må sees i sammenheng fra tverrgate i nord (Tv3).
- Det åpne bekkeløpet kan fordrøye lokalt overflatevann og takvann fra omkringliggende bygg.
- Langs bekkeløpet etableres sittekanter, oppholdssoner og flere krysningspunkt på tvers.
- Tilstøtende fasader skal være utadrettede / offentlige.
- Gatetun må utvikles i sammenheng med parken i sør og tilstøtende gateforløp.
- Området skal være godt belyst.
- Det skal tilrettelegges for lek langs den blågrønne strukturen.
- Bekken tilpasses eksisterende overvannsledning og kummer i området.

Referanse:
Variere soner ned mot bekkeåpning
Gladengveien, Ensjø

Tv4

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- — — Områdeavgrensning
- · · · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.7 Gang- og sykkelveg

6.7.1 Gs1 - Mellom park og torg

Kategori:
Gang- og sykkelveg

Kvalitet og standard:
Høy opparbeidelse

Areal:
449 m²

Dimensjoner:
Ca. 4,0m bred, ca. 117m lang.

Program og funksjon:
Gangforbindelse mellom park i vest og Stasjonstorget. Knytter seg til stasjonsområdet i sør.

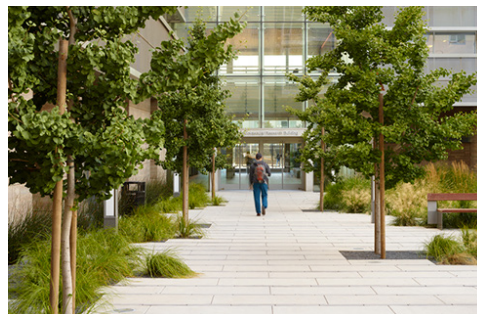
Materialer:
Plasstøpt betong i gangsone. Granittmur mot tilgrensende sentrumsområde i nord (S12). Parkbelysning.

En viktig gangveg mellom Stasjonstorget i øst og parken i vest. Trerækker på sørsiden understreker siktlinjer og funksjonsbruk mellom gående og syklende/ kjørende.

Anbefalinger

- Gangvegen skal sees i sammenheng med utformingen av torget i øst og parken i vest.
- Skal knyttes opp til område med nytt sykkelhotell.
- Gangvegen knytter seg opp mot stasjonsområdet i sør.
- Gangvegen skal være godt opplyst og fremstå grønn.
- Mulighet for sittemøblering mellom trærne.
- Fast dekke med sklisikkert materiale.
- Trerække i sør mellom parkeringsområde og gangveg skal både synliggjøre og dele inn funksjonsbruken i området.
- Må sees i sammenheng videre med Gs2 og Gs3.

Referanse:
Gangforbindelse i det grønne,
Smith Cardiovascular Research Building, California



Gs1

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.7.2 Gs2 - Mellom Stasjonstorg og Gamle Drammensvei

Kategori:
Gang- og sykkelveg

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
168 m²

Dimensjoner:
Ca. 4,0m bred, ca. 29m lang.

Program og funksjon:
Gangforbindelse mellom parkforbindelse i øst/ Gamle Drammensvei og Stasjonstorget.

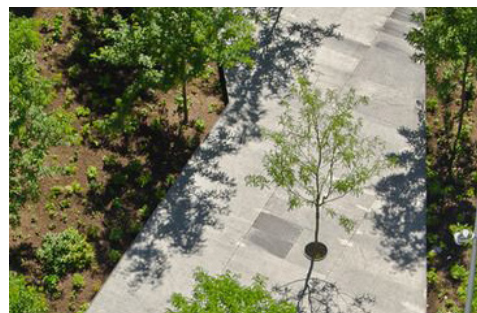
Materialer:
Plasstøpt betong i gangsone. Sittekant i granitt med treavdekning i forbindelse med Stasjonstorget. Parkbelysning.

Viktig forbindelse fra Stasjonstorget og vestover mot hovedgata og jernbanebrua. Fungerer som snarveg for gående og syklende gjennom området.

Anbefalinger

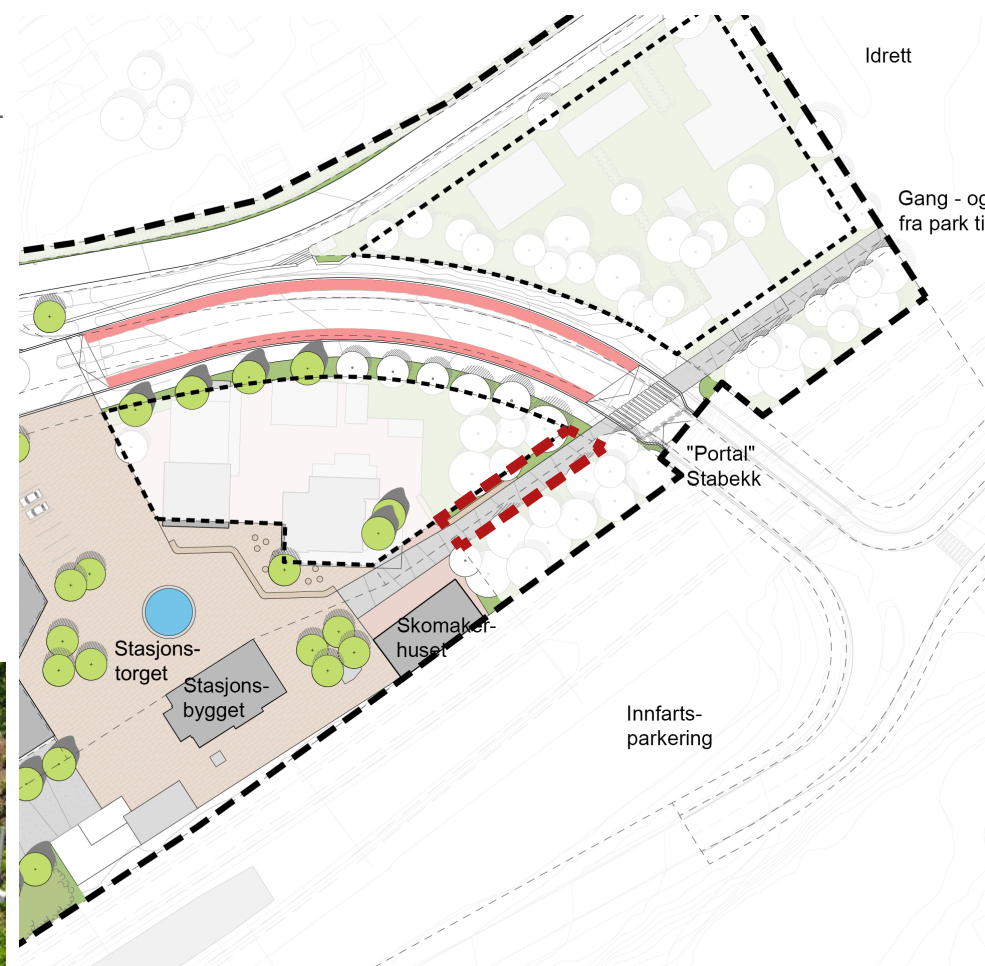
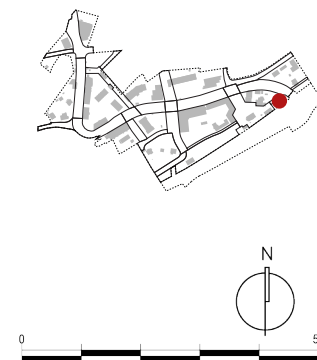
- Fast dekke med sklisikkert materiale.
- God belysning.
- Grønn sone skal fungere som buffer mot jernbanesporene i sør.
- Viktig å se på utforming og møblering av kryssingen når gang - og sykkelvegen møter hovedvegen.
- Må sees i sammenheng videre med Gs1 og Gs3.

Referanse:
Gang - og sykkelveg,
Parc Hydro, Quebec, Canada



Gs2

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan



6.7.3 Gs3 - Fra Gamle Drammensvei og østover

Kategori:
Gang- og sykkelveg

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
156 m²

Dimensjoner:
Ca. 4,0m bred, ca. 39m lang.

Program og funksjon:
Gangforbindelse mellom parkforbindelse i øst og Stasjonstorget.

Materialer:
Plasstøpt betong i gangsone.
Parkbelysning.

En viktig forbindelse for gående og syklende fra østre grøntområde mot Stasjonstorget.

Anbefalinger

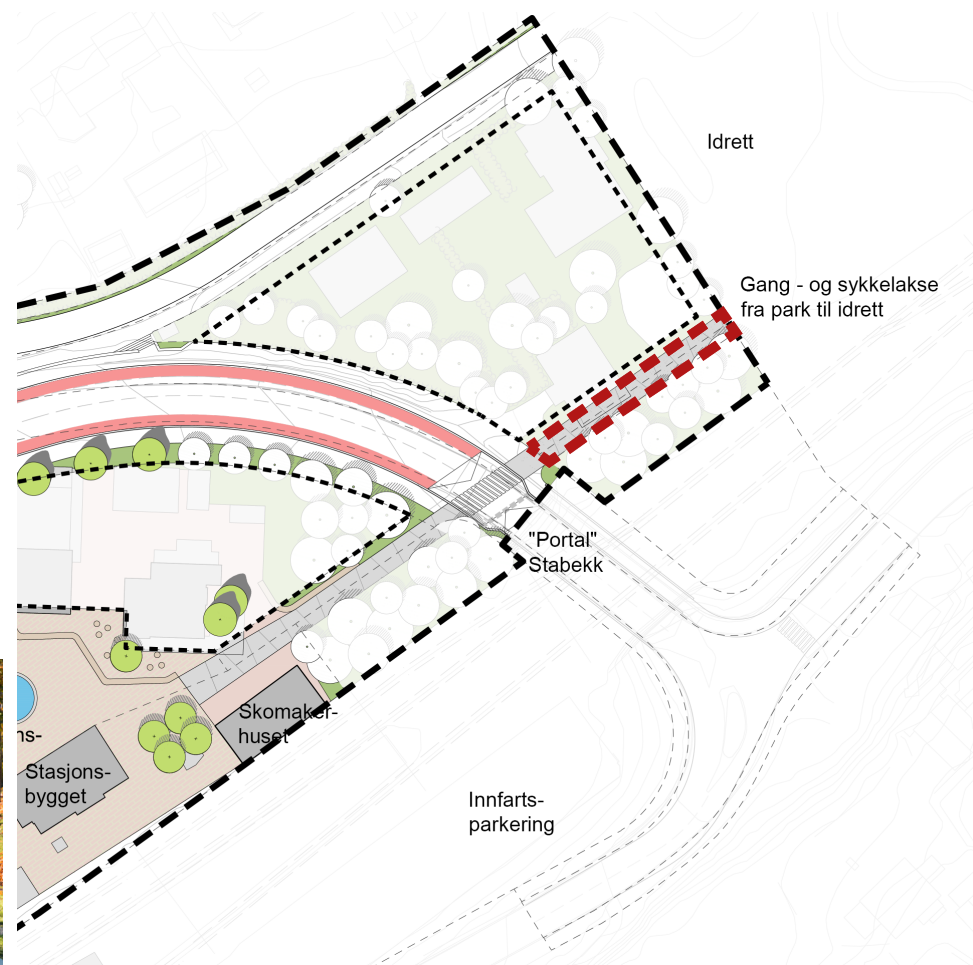
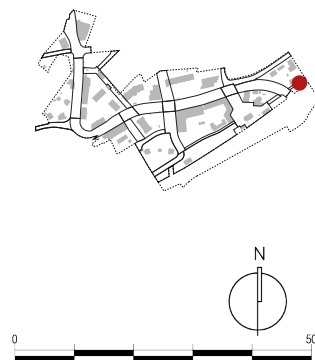
- Fast dekke med sklisikkert materiale.
- God belysning.
- Grønn sone skal fungere som buffer mot jernbanesporene i sør.
- Viktig å se på utforming og møblering av kryssingen når gang- og sykkelvegen møter hovedvegen.
- Må sees i sammenheng videre med Gs1 og Gs2.

Referanse:
Gang- og sykkelveg,
Nansenparken, Fornebu



Gs3

- ■ ■ Avgrensning tiltak
- - - Områdeavgrensning
- · · Felter for mulig utbygging
- - - Linjer fra Reg.plan



6.8 Jernbane

6.8.1 St - Stasjonsområde

Kategori:
Stasjonsområde

Kvalitet og standard:
Normal opparbeidelse

Areal:
4 091 m²

Program og funksjon:
Møteplass og ventesone. Gang- og oppholdssoner. Sykkelhotell, Kiss'n'Ride og korttidsparkering. Drosjeholdeplass.

Materialer:
Asfalt i kjørebane. Oslokantstein med lav vis mellom kjørebane og fortau/grøntarealer. Gangsoner med dekke av plasstøpt betong. Trær i grøntfelt ved parkeringsområde og rundt sykkelhotell. Trerække avgrenser trafikkområde fra gangsonen, og strekker seg fra torget mot parken. Gatebelysning og parkbelysning.



Et attraktivt og imøtekommende stasjonsområde for de reisende. Skal fremstå grønt og åpent. God lesbarhet og tilrettelegging mellom de ulike transportetappene.

Anbefalinger

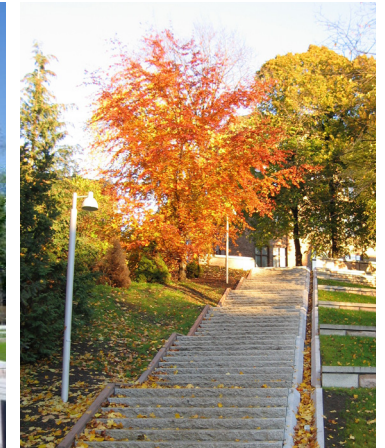
- Dagens parkeringsareal reduseres og tas i bruk som sykkelhotell, Kiss'n'Ride og drosjeholdeplass.
- Område skal ha god lesbarhet og tilgjengelighet.
- Materialbruk i dekker skal være med på å understreke funksjonene.
- Trerække mellom gående og trafikkeareal skal fungere som en buffer mellom sentrumsområdet og jernbanesporene.
- Trerokka understreker og forsterker siktlinjen mellom torg og park.
- Stasjonsbygget skal opprettholdes som et fondmotiv sett fra området.
- Gangforbindelsen skal være godt belyst for å sikre trygghet.
- Materialbruk og utforming sees i sammenheng med Gs1-Gs3.
- Adkomst for kjørende anbefales fra Jernbaneveien (Tv4 / Si4).
- Østre del av området prioriteres for gående og syklende.

Referanse:
Arealer med prioritet på gående og syklende, Paul Street, London

St

- Avgrensning tiltak
- Områdeavgrensning
- Felter for mulig utbygging
- Linjer fra Reg.plan





Referanser:
 1. Nansenparken, Fornebu
 2. Vindern bo - og helsesenter
 3. og 4. Pilestredet park, Oslo

7 Kvalitet og standard

7.1 Materialbruk, møblering og vegetasjon

7.1.1 Innkjøring til sentrumsområdet

Adkomsten inn til Stabekk fra nord og sør skal utformes med en "portal" som skal markere starten på sentrumsområdet. Portalene forsterkes med oppramping av kjørevegen inn i området, ved at høydeforskjellen mellom fortau og gate reduseres. Skilting skal plasseres ved portalen i tilknytning til overgangsfelt og systemskifte fra sykkel felt i gate til gang-sykkel felt.

7.1.2 Bygata

Dagens veg gjennom Stabekk skal bli en bygata med lav fartsgrense, bredere fortau og separate sykkel felt. De opphøyede kryssingspunktene vil være et fartsreducerende tiltak. En bevisst bruk av høyder på kantsteinsvis vil kunne tilrettelegge for en mer fleksibel bruk av byen på de gåendes premisser. Lave kanter mellom kjørebane og fortau vil gjøre opplevelsen av gatetverrsnittet helhetlig og sammenhengende.

Materialvalget i gateforløpet vil i hovedsak bestå av asfalt både på fortausareal og i kjørebane. I

Referanser:

1. Bogstadveien, Oslo
2. Paley Park, New York
3. Pilestredet park, Oslo

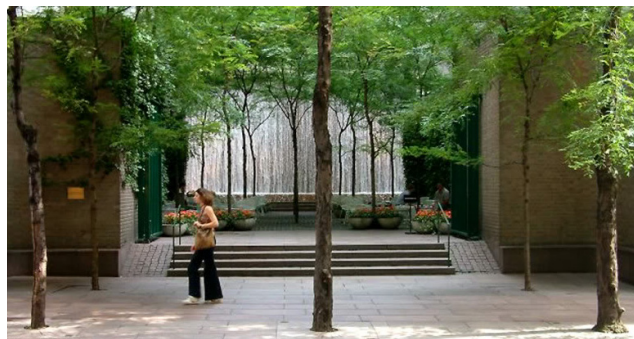


enkelte soner i sentrumsområdet skal materialvalget på fortau og kjørebane utføres av høyere kvalitet, med bl.a. natursteinsdekke. Det skal være lav kantsteinsvis mellom fortau og sykkel felt/ kjørebane på 8 cm vis.

Alle inngangsparti skal tilstrebes universell tilgang, og være tilpasset lokalsituasjonen. Langs samtlige fasadeliv skal det settes av en stripe på ca. 500mm med en taktil overflate for å takle sprang i fasader og markere ferdselssone / veggsone.

7.1.3 Stasjonstorget

Dagens torg oppgraderes med en bymessig karakter, med et dekke av høy kvalitet i kombinasjon med gatetrær og vannarrangement. Torget skal bli et nytt samlingspunkt for innbyggere og et hyggelig første møte for folk som kommer med tog og buss. Både faste sittekanter og løs møblering skal invitere til opphold. Vannelement sentralt foran stasjonsbygget skal bidra til lek. Den solrike delen av torget, det østre hjørnet, skal tilrettelegges med sitte- og oppholdselementer.



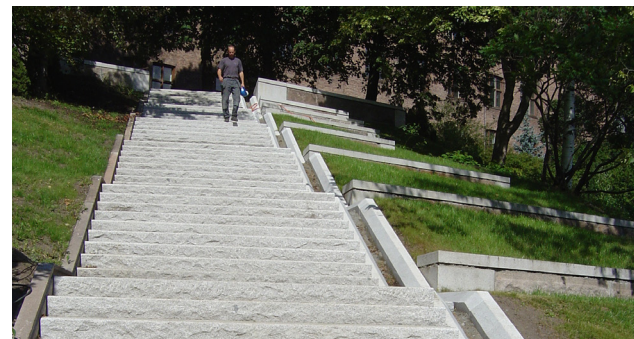
7.1.4 Parken / lommeparkene

Parkplanen viser en tydelig bypark som ligger i enden av flere fremtredende bevegelseslinjer i området. Her vil både tverraksene og forbindelsen fra torget knytte seg opp til byparken. Parken skal fremstå grønn og frodig, med et større vannspeil i tilknytning til bekkeåpningen. Parken skal ha møblering av høy kvalitet og være robust. Det skal tilrettelegges for både opphold og lek. Det tilstrebes å bevare de største eksisterende trærne i parken.

Lommeparkplanen gir flere mindre parkareal. Det totale arealet av lommeparker skal tilsvare omtrent arealet for parken i parkplanen. Lommeparkene skal utvikles i forbindelse med hvert utbyggingsfelt. Det settes svært høye krav til lommeparkene ettersom disse blir mer konsentrerte arealer som skal ivareta offentlige kvaliteter og funksjoner. Disse må både kunne fungere individuelt og som en helhet for å utfylle hverandre i innhold og karakter.

7.1.5 Tverraksene

De lokale landskapsformene gir store



høydeforskjeller i området, og er med på å gi Stabekk karakter. Dette skal forsterkes og fremheves ved å synliggjøre og tilrettelegge for gjennomgang på tvers av høydeforskjellene.

Nye tverrakser fra dalsøkk og opp til høydedrag vil utformes som trappeløp mellom bebyggelsen. Der det er plassmulighet etableres terrasser som inviterer til opphold og en pust i bakken. Materialvalg og løsninger skal utføres med høy kvalitet og standard. Tverraksene skal både fremstå grønne og frodige, der en av tverraksene skal ha en tydelig blå profil med åpning av nytt bekkeløp.

7.1.6 Gatetrær, busker og stauder

Varierende bredder i gatetverrsnittet betyr at man ikke får noen gjennomgående trerekke gjennom sentrum. Gatetrær plasseres der det er plass, og skal ikke være til hinder for oppholdssoner, gang - og sykkelårer, varelevering og tekniske infrastruktur i bakken.

Gatetrærne i hovedgata velges ut ifra vokseform og

Referanser:

1. Sønder Boulevard, København
2. Pilestredet park, Oslo
3. Tegelveksparken, Ensjo



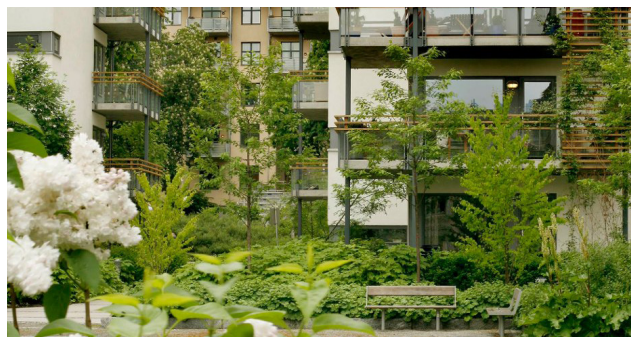
størrelse, pga. gatetverrsnitt. Trærne i tverraksene, på torget og i parken skal gi området høy opplevelsesverdi, og skal ha en variasjon i både blomstring, høstfarger og nytteverdi. Trerekken som binder torget og parken sammen skal ha en tydelig karakter, ettersom dette blir en grønn ramme mellom stasjonsområdet og sentrum.

Busker og stauder skal i hovedsak velges i parken og i tverraksene for å tydeliggjøre frodigheten i disse områdene. Der det er bekkeåpning, regnbed eller infiltrasjonsbed skal det velges vanntålende planter.

7.1.7 Sitteelementer

Både på torg, i parken, langs tverraksene og bygata skal det tilrettelegges med sittemuligheter. Både trapper og kanter kan benyttes som sitteelement. Sitteelementene skal innby til opphold og skal være med på å styre biltrafikken inne på området.

Fast møblering utføres i granitt med treavdekning. Løs møblering utføres i materiale som er hardføre og robuste.



7.1.8 Belysning

Det må utvikles et overordnet belysningskonsept som kan knytte sammen øvre og nedre Stabekk i et helhetlig grep. Det er satt i gang et overordnet belysningsprosjekt i Bærum kommune der bl.a. Stabekk sentrum inngår. Denne må koordineres opp mot sentrumsutviklingen på Stabekk i videre faser.

Både mastehøyder, material - og fargevalg skal være med på å definere sentrumsområdet. Belysningen skal ikke blende folk på gateplan eller i boliger. Belysningen langs hovedgata skal ha gjennomgående armaturtype av høy kvalitet og med jevn belysning. Det skisseres et forslag med tosidig stolpebelysning på ca.6.5 meter høye, cc ca. 20 meter med led-armatur (ca.70 watt).

På torg og tverrakser foreslås det høyere belysningsmaster med flere armaturer for å redusere behovet for antall stolper. Forslagsvis 9 meter høye master med 3-5 armaturer per stolpe. På disse arealene foreslås bruk av effektbelysning. Forslag å benytte parkarmatur i parkområdet med stolpebelysning på ca.5.0 meter høyde og cc ca.15m.



7.2 Diffrensiering av standard

Normal og høy standard

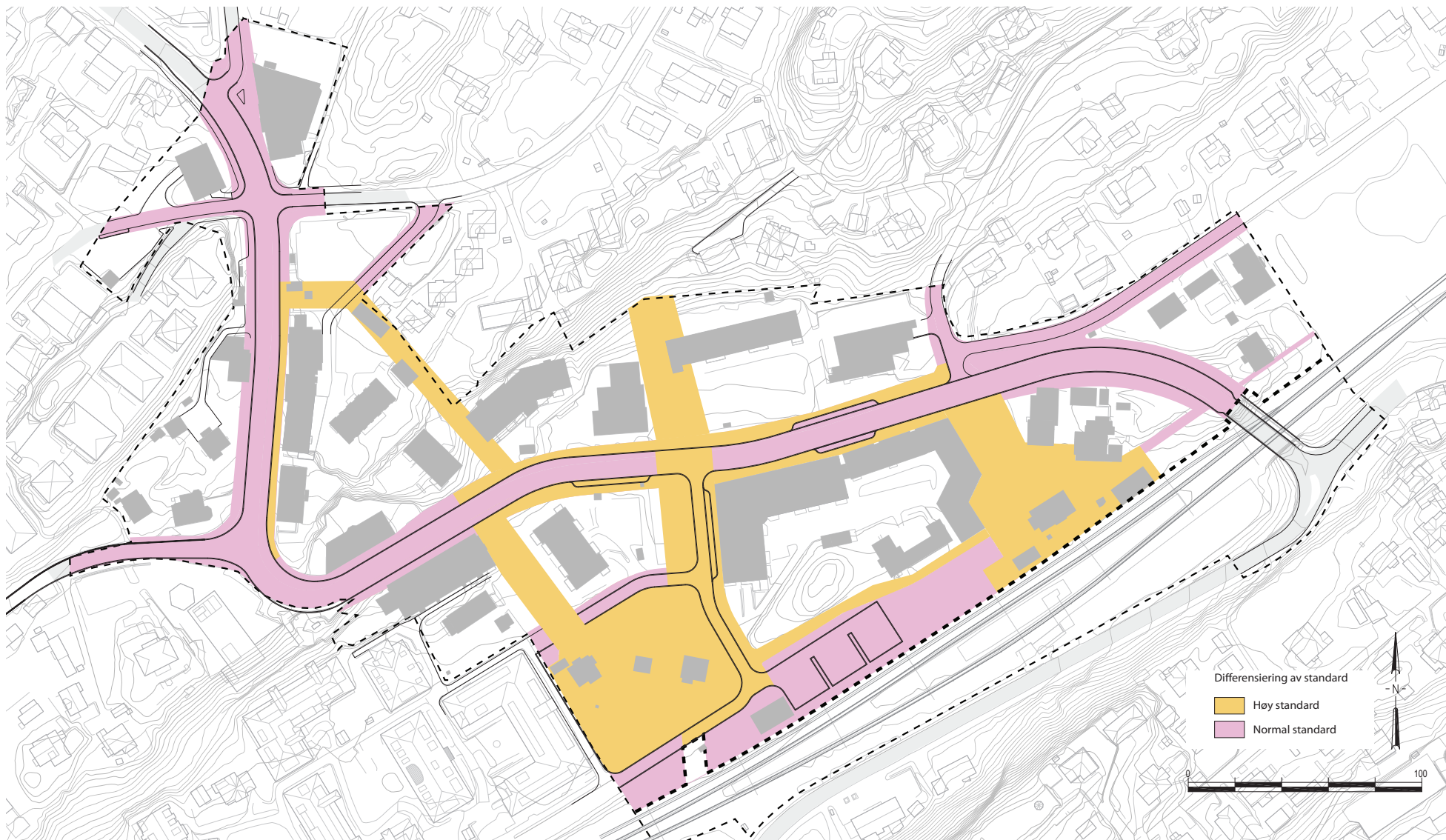
Stabekk sentrum skal kunne utvikles over tid, noe som forutsetter en utforming og materialbruk som er både robust og fleksibel.

Materialbruk skal være av høy og solid kvalitet og bygge på det enkelte områdets identitet. Materialbruk er delt inn i to kategorier: normal og høy standard (se overordnet tabell). Kostnadsoverslaget for Stabekk sentrum tar utgangspunkt i dette.

Høy standard skal styrke sentrums-kvaliteter og ha en god tilpasning til omgivelsene rundt. Spesialdesign som bl.a. møbleringselementer (løse og faste elementer) er tilpasset området og funksjonene de skal romme.

Normal standard skal bygge på materialbruken og kvaliteten som man allerede finner i Bærum kommune.

	NORMAL STANDARD		HØY STANDARD	
Bygater, sidegater og stasjonsområde	Fortau: Kjørebane: Kantutforming: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU: Overgangsfelt:	Naturstein, gatestein, plasstøpt betong, betongheller, asfalt Asfalt Naturstein Inngår i fortausarealer Vurderes Sykkelstativer, søppelbøtter, benker, enkel møbleringssone. Kommunal standard, gatebelysning Vurderes Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering Standard Standard	Fortau: Kjørebane: Kantutforming: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU: Overgangsfelt:	Naturstein, gatestein Naturstein, gatestein Naturstein, spesialdesign Inngår i fortausarealer Trerekker, busker, stauder Inngår i møbleringssoner. Benker, sykkelstativ, søppelbøtter. Spesialdesign Gatebelysning og effektbelysning. Spesialdesign Vurderes Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering Spesialdesign Bredt, opphøyd
Torg	Dekke: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Naturstein, gatestein, plasstøpt betong, betongheller Inngår på angitte soner Trerekker, tregrupper Benker, sykkelstativ, søppelbøtter, lekeelement Kommunal standard, parkbelysning Vurderes Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering Standard	Dekke: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Naturstein, gatestein Inngår på angitte soner Trerekker, tregrupper, buskfelt, stauder Benker og større sitteelement, sykkelstativ, søppelbøtter, lekeelement. Spesialdesign Parkbelysning, effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign Inngår Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering Spesialdesign
Park og tverrakser	Terreng/ landskapsforming: Dekke: Gatevarme: Vegetasjonsbruk: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Lokal tilpassning Grus, asfalt Inngår på angitte soner Trær i klynger, busker, stauder. Normalt vedlikehold Benker, sykkelstativ, søppelbøtter, lekeelement Kommunal standard, parkbelysning Vurderes Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering Standard	Terreng/ landskapsforming: Dekke: Gatevarme: Vegetasjonsbruk: Møblelement: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Helhetlig planlegging, høy opplevelsesverdi Plasstøpt betong, naturstein, gatestein Inngår på angitte soner Trær i klynger, solitærtre, busker, stauder, gress. Høyt vedlikehold Benker og større sitteelement, sykkelstativ, søppelbøtter, lekeelement. Spesialdesign Flerfunksjonsmaster, parkbelysning, effektbelysning. Spesialdesign Inngår Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering Spesialdesign
Gang - og sykkelveg	Dekke: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Plasstøpt betong, betongheller, asfalt Vurderes Trerekker, buskfelt, gressbakke Sykkelstativer, benker, søppelbøtter Kommunal standard, parkbelysning Vurderes Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering Standard	Dekke: Gatevarme: Beplantning: Møblering: Belysning: Kunst/ utsmykning: Vannelement: UU:	Naturstein, gatestein, plasstøpt betong Vurderes Trerekker, buskfelt, gressbakke Inngår i møbleringssoner. Spesialdesign Parkbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign Vurderes Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering Standard



7.3 Tiltaksplan og tiltaksliste

7.3.1 Tiltaksplan for Stabekk sentrum

Tiltaksplan

Tiltaksplanen viser de offentlige rom som skal etableres og oppgraderes i områdene i Stabekk sentrum. Alle delområder skal være allment tilgjengelige og ha en offentlig karakter.

Uterommene er sortert i ulike kategorier; bygater, sidegater, torg, park, tverrakser, gang - og sykkelveg og stasjonsområde.

Oppslagene for de ulike delområdene (ref. kap.6) definerer hvert byroms omfang og dimensjoner, program og funksjon, materialbruk og anbefalinger.

Rapporten har tatt utgangspunkt i kartgrunnlag tilsendt fra Bærum kommune. Kartgrunnlaget er i koordinatsystem EUREF89 UTM32, høydegrunnlag NN2000.

Delområder i prosjektområdet

Bygater

By1 - Kryss Gamle Ringeriksvei, Ringeriksvei og Storengveien
By2 - Gamle Ringeriksvei forbi Kulturhuset
By3 - Kryss Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei
By4 - Kryssing vestre tverrakse over Gamle Drammensvei
By5 - Gamle Drammensvei mellom tverrakser
By6 - Kryssing østre tverrakse over Gamle Drammensvei
By7 - Gamle Drammensvei gjennom sentrumsområde
By8 - Grense mellom torg og Gamle Drammensvei
By9 - Gamle Drammensvei fra jernbanebru

Sidegater

Si1 - Peterhofveien
Si2 - Jernbaneveien nord
Si3 - Jernbaneveien syd
Si4 - Nyveien
Si5 - Storengveien

Torg

To - Stasjonstorget

Park og tverrakser

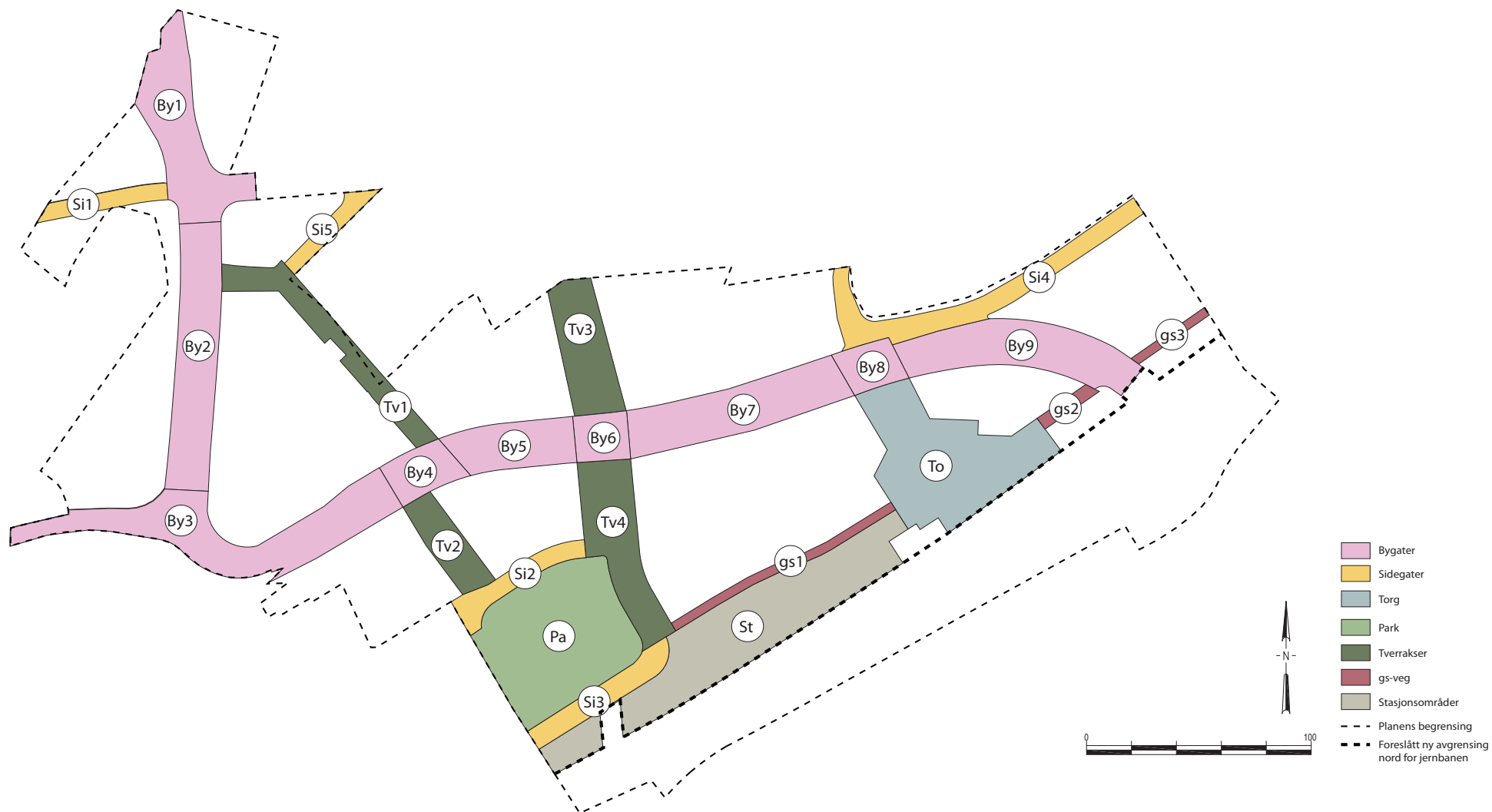
Pa 01 - Benkowparken - ALT 01
Pa 02 - Benkowparken / S15 - ALT 02
Tv1 - Grønn tverrakse nordre del
Tv2 - Grønn tverrakse søndre del
Tv3 - Blågrønn tverrakse nordre del
Tv4 - Blågrønn tverrakse søndre del

Gang- og sykkelveg

gs1 - Mellom park og torg
gs2 - Mellom torg og Gamle Drammensvei
gs3 - Fra Gamle Drammensvei og østover

Stasjonsområde

St - Stasjonsområde



7.3.2 Tiltaksliste for Stabekk sentrum

Tiltaksplanen sammen med tiltakslisten utgjør grunnlaget for kostnadsberegninger. I tiltakslisten beskrives hvert delområde med arealer, eventuelle merknader og type standard på opparbeidelse.

I kapittel 6 kan man lese hvilke anbefalinger som gjelder for hvert enkelt byrom. Her vil man gå igjennom arealer og dimensjoner, program og funksjon samt materialvalg. Det vil også bli listet opp anbefalinger for grep og løsninger som bør prioriteres.

Hvert byrom er navngitt og henviser til "Tiltaksplan for Stabekk sentrum". Alle areal er oppgitt som grunnflate inkl. bygg.

	Kategori	Navn	Areal	Merknader	Standard	Ref. sidetall
	Bygater	By1 - Kryss Gamle Ringeriksvei, Ringeriksvei og Storengveien	2 027 m2		Normal	s.26
	Bygater	By2 - Gamle Ringeriksvei forbi Kulturhuset	2 212 m2		Normal - høy	s.27
	Bygater	By3 - Kryss Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei	2 871 m2		Normal	s.29
	Bygater	By4 - Kryssing vestre tverrakse over Gamle Drammensvei	633 m2		Normal - høy	s.31
	Bygater	By5 - Gamle Drammensvei mellom tverrakser	1 108 m2		Normal - høy	s.32
	Bygater	By6 - Kryssing østre tverrakse over Gamle Drammensvei	506 m2		Høy	s.33
	Bygater	By7 - Gamle Drammensvei gjennom sentrumsområde	2 049 m2		Normal - høy	s.34
	Bygater	By8 - Grense mellom torg og Gamle Drammensvei	522 m2		Normal - høy	s.36
	Bygater	By9 - Gamle Drammensvei fra jernbanebru	2 045 m2		Normal	s.37
	Sidegater	Si1 - Peterhofveien	423 m2		Normal	s.38
	Sidegater	Si2 - Jernbaneveien nord	604 m2		Normal - høy	s.39
	Sidegater	Si3 - Jernbaneveien syd	726 m2		Normal - høy	s.40
	Sidegater	Si4 - Nyveien	1 532 m2		Normal	s.41
	Sidegater	Si5 - Storengveien	362 m2		Normal	s.42
	Torg	To - Stasjonstorget	3 407 m2		Høy	s.43
	Park	Pa 01 - Benkowparken - ALT 01	3 600 m2		Høy	s.44
	Park	Pa 02 - Benkowparken - ALT 02	800 m2		Høy	s.45
	Tverrakser	Tv1 - Grønn tverrakse nordre del	1 246 m2		Høy	s.46
	Tverrakser	Tv2 - Grønn tverrakse søndre del	741 m2		Høy	s.47
	Tverrakser	TV3 - Blågrønn tverrakse nordre del	1 293 m2		Høy	s.48
	Tverrakser	TV4 - Blågrønn tverrakse søndre del	1 645 m2		Høy	s.50
	Gang-og sykkelveg	Gs1 - Mellom park og torg	449 m2		Høy	s.51
	Gang-og sykkelveg	Gs2 - Mellom torg og Gamle Drammensvei	168 m2		Normal	s.52
	Gang-og sykkelveg	Gs3 - Fra Gamle Drammensvei og østover	156 m2		Normal	s.53
	Stasjonsområdet	St - Stasjonsområde	4 091 m2		Normal	s.54

8 Kilder

Tegninger

Planer

O101 Illustrasjonsplan - Parkplanen

O102 Illustrasjonsplan - Lommeparkplanen

O103 Tiltaksplan

Snitt

O110 Snitt A-A' - Fremtidig situasjon

O111 Snitt B-B' - Fremtidig situasjon

O112 Snitt C-C' - Fremtidig situasjon

O113 Snitt D-D' - Fremtidig situasjon

Øvrige vedlegg

Rapport HTI-02 Kostnadsoverslag

Stabekk Hovedplan teknisk infrastruktur (Norconsult)

Referanser

Stedsanalyse Områderegulering Stabekk sentrum, september 2015 (jpostID 15/183925)

Registreringer Stabekk sentrum, 2012 (jpostID 14/78152)

Saksfremlegg 1. gangsbehandling (jpostID 15/153930)

Saksfremlegg ny 1. gangsbehandling (jpostID 16/228226)

