

	Asfalt, kjøredekke		Nye trær		Vann		Slut
	Granittbelegg, fortau		Eksist. trær (ikke innmålt)		Møblering		Formålsgrenser
	Granittbelegg, gangsone		Gress		Mur		
	Granittbelegg, kjøresone		Busker		Belysning		

A02	Juster utvegrinsning, 54 og BV201	06.07.2017	SBA	SEB	
A01	Juster utvegrinsning, 54 og BV201	28.06.2017	SBA	SEB	SEB
rev.	revisjonen gjelder	dato	tegn	kontr	godkj
Bærum Kommune		målestokk: 1:500 (A1)			
Bekkestua Infrastruktur Illustrasjonsplan		 bjørbeek lindheim LANDSKAPSARKITEKTER Sagveien 23a 0459 OSLO Tlf: 22040460 Epost: post@blark.no www.blark.no			
koordinatsystem	høydereferanse	arkiv	dato		
UTM zone 32	NN2000	2084	04.06.2015		
		tegning nr.		rev.	
		O-01		A02	

bekkestua infrastruktur

VPOR - veiledende prinsipplan for offentlig rom, november 2015



Forord

Grunneier for området S4, Solligården Bolig DA og Solligården Næring AS, har fått i oppdrag av Bærum kommune om å gjennomføre forprosjekt for offentlig infrastruktur på Bekkestua nord i henhold til områdeplan.

Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter sammen med Norconsult er leid inn som konsulenter til å utarbeide en veiledende prinsipplan for offentlige rom (VPOR) med tilhørende kostnadsoverslag. Kostnadsoverslaget skal synliggjøre kostnadene for høy standard og moderat standard, "Bekkestua-standard", samtidig som den skal synliggjøre midlertidig og permanent løsning.

VPOR-rapporten vil danne grunnlag for den videre utbyggingsprosessen og skal definere kvalitetsnivå på veier, plasser, torg, parkanlegg og andre offentlige arealer. Kostnadsoverslag i forbindelse med dette skal danne grunnlag for inngåelse av utbyggingsavtaler mellom Bærum kommune og grunneiere berørt av områdeplanene PlanID2008022.

Det har blitt holdt statusmøter med både Statens vegvesen og grunneiere for områdene S1-S4 i forbindelse med arbeidet.

For Peab har Kjartan Fleten vært prosjektleder. Møter har blitt gjort i tett samarbeid med Bærum kommune der Johan Steffensen, Synnøve Hench, Arvid Lunde og Kjell Seberg har deltatt i prosjektgruppen.

Prosjektgruppen har bestått av Norconsult og Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter. Hos Norconsult har Jo Husby vært prosjektansvarlig, sammen med Ina Bekkum (VA), Roger Grindstuen (Vei) og Stein Hovden (Elektro). Norconsult leverer en separat rapport som omhandler teknisk infrastruktur. Hos Bjørbekk & Lindheim har landskapsarkitekt Simen Gylseth, Svein Erik Bergem, Tobias Lahn og Stine Bitustøyl Askje vært involverte i rapporten. Prosjektansvarlig har vært Jostein Bjørbekk.

Oslo, august 2015
Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter

Innhold

1	Sammendrag	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Planens hovedpunkter	4
2	Bakgrunn	6
2.1	Overordnede planer	6
2.2	Om VPOR	7
2.3	Eksisterende situasjon	8
2.4	Historiske spor	10
2.5	Planprosesser	11
3	Utfordringer	13
4	Føringer for utforming	14
4.1	Planens visjon	14
4.2	Strategier og hovedgrep	15
4.3	Shared space - prinsipp	16
5	VPOR	19
5.1	Hovedplankart - veiledende prinsipplan for offentlige rom	19
5.2	Forslag til fremtidig hovedplan	20
5.3	Torg (shared space)	24
5.4	Bygater	29
5.5	Gang-/ sykkelveg	36
5.6	Grønnstruktur	38
5.7	Overvannshåndtering	39
5.8	Sykkelforbindelser	40
5.9	Trafikk	42
6	Kvalitet og standard	44
6.1	Materialbruk, møblering og vegetasjon	44
6.2	Differensiering av standard	46
6.3	Tiltaksplan og tiltaksliste	48
7	Gjennomføring	50
7.1	Prinsipp for kostnadsfordeling	50
7.2	Utbyggingsstrategi	51
7.3	Forutsetninger for valg av løsning	53

1 Sammen drag

1.1 Bakgrunn

Planområdet

I den nye arealstrategien for kommuneplanen blir det nå lagt vekt på konsentrasjon av utbygging ved knutepunkt. Bekkestua er et viktig kollektivknutepunkt. Flere grunneiere i området arbeider med omfattende utbyggingsplaner i Bekkestua nord.

Planområdets avgrensning tar for seg Jens Rings vei i nord, Gamle Ringeriksvei i sør, fra biblioteket i vest og mot eksisterende torg i øst.

VPOR-plan

VPOR-planen skal være retningsgivende for reguleringsplanforslagene innenfor det gitte planområdet. Målet er å sikre en helhetlig utvikling for å oppnå anbefalt bystruktur i nye Bekkestua nord. Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer innenfor grensene i VPOR-rapporten er kostnadsberegnet.

Planen vil angi hvilke gater, gangveger, torg og parker som skal utbygges og hvilke kvaliteter de ulike områdene skal ha. Den skal gi grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området.

Illustrasjonsplanen i rapporten er en prinsippskisse som viser fremtidig visjon for Bekkestua nord med offentlige torg og gater som viser sammenhenger på tvers av gatesnittet.

1.2 Planens hovedpunkter

Kryssutforming

Hovedgrepet for Bekkestua nord er utformingen av de to eksisterende rundkjøringene til to T-kryss, og å etablere en tydelig bystruktur med torg der det er veg i dag. Linjeføringen på eksisterende veg skal rettes opp til å bli en tydelig gate med en offentlig torghflate.

Gateutforming

Det er i hovedsak tre innfartsveier inn til Bekkestua nord; Gamle Ringeriksvei fra sørvest, Nadderudveien fra nord og Jens Rings vei fra nordøst. Alle gater skal få en robust utforming som kan håndtere buss- og biltrafikk. Gatene skal få en utforming med tosidig trerekker og brede fortausareal.

Shared space - delt gategrunn

Nadderudveien sammen med området regulert til torgformål vil bli et viktig byrom i det nye Bekkestua nord. Utformingsprinsippet shared space ble lagt til grunn i skisseprosjektet, der kravet til høyere kvalitet på dekker og lavere høydesprang mellom gående og kjørende skal danne rammene for et visuelt helhetlig torg på tvers av byrommet.

De ulike gater, torg og gang- og sykkelveger vil bli gitt ulik karakter gjennom bruk av materialer og vegetasjon. Samtidig skal det opprettholdes en helhetlig gjennomgående kvalitet i alle de offentlige rom.



Foreslåtte T-kryss. III: Bjørbekk & Lindheim



Torgareal. III: Bjørbekk & Lindheim

Aktivisering av offentlige rom

Det vil være viktig å legge til rette for aktiviteter i byggene på bakkeplan rundt torg og langs hovedgater for å skape et attraktivt og aktivt byliv. Generøse bredder på fortau med tilrettelegging for møteplasser vil invitere til lengre opphold i sentrum.

Trafikk - tverrforbindelsen

Prosjektet legger stor vekt på bussens fremkommelighet, og det er en forutsetning at bussens fremkommelighet ikke reduseres med den nye utformingen.

Skisseprosjektet baserer seg på at tverrforbindelsen mellom Gjønnnes og E18 er bygget. Tverrforbindelsen inngår som en del av Vestkorridor-prosjektet for E18 vest for Oslo. Denne vil gå i tunnel fra ny rundkjøring på Bærumsveien ved Gjønnnes over til E18 ved Strand.

Parkering

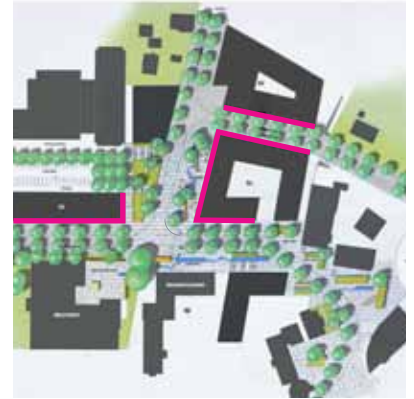
Parkeringstilbudet skal være tilfredsstillende og plasseres i ytterkanter av planområdet. Det foreslås ensidig kansteinsparkering på enkelte soner langs innfartsgatene til sentrum. I fremtiden foreslås hovedtyngden av parkering vil skje i parkeringskjellere som etableres sammen med de nye kvartalsstrukturene.

Overvann

Det er et mål å benytte overvann som en ressurs i byrommet. Før vannet kan slippes på det offentlige nettet må vannet gjennom en fordrøyning/infiltrasjonsløsning. Disse kan utformes som beplantede sandfilter som plasseres i lavbrekk for hvert av de åpne vannrennene. Lavbrekkene samler nedbøren der vannet vil kunne infiltrere over tid før det ledes videre til offentlig nett.

Byggefaser

Det utarbeides en plan for permanent omlegging av vei til gater og torg. Dersom utbygging på eiendommene S1-4 skjer før ny tverrforbindelse er etablert kan det være behov for en midlertidig løsning på område oG3 som vil ivareta dagens trafikk.



Aktive fasader ut mot torg.
Ill: Bjørbekk & Lindheim

2 Bakgrunn

2.1 Overordnede planer

Kommunedelplan

I forslag til kommunedelplan for E18 er det foreslått en ny tverrforbindelse fra Strand til Gjønnnes. Denne vil kunne avlaste Bekkestua sentrum, og særlig fylkesveinettet, gjennom Bekkestua nord for store deler av gjennomfartstrafikk. Dette kan bidra til at trafikkbelastningen gjennom Bekkestua sentrum reduseres betraktelig.

Områdereguleringsplan

Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter bisto med skisseprosjekt våren 2013 i forbindelse med områdereguleringen av Bekkestua nord. Den nye områdereguleringsplanen for Bekkestua nord har som mål å skape en mer bymessig utforming som kan knytte seg opp til eksisterende Bekkestua sentrum i øst.

Kommunestyret vedtok reguleringen av Bekkestua nord 4. juni som omfatter Gamle Ringeriksvei 39-43 og 42-44 samt Nadderudveien 1.

Bestemmelsene som ligger til grunn for planen;

- Endring av planområdet til en bymessig struktur med blandet sentrumsformål der høye krav til estetikk skal prege utviklingen av området.
- Veisystem, plasser og bebyggelse skal ha høy arkitektonisk kvalitet med gatefasader som til sammen legger grunnlag for et levende bymiljø.
- Sikring av bussens framkommelighet.
- Boliger med et variert leilighetstilbud og god bokvalitet

Bestemmelser for områderegulering for Bekkestua nord, 04.06.2014

Føringer for VPOR

Områdereguleringsplanen skal først og fremst tilrettelegge for utvikling med blandet sentrumsformål som skal gå mot en bymessig struktur med høyt krav til estetikk (gater og torg). Dette legges til grunn for utarbeidelse av VPOR-rapporten.

Rapporten vil ta utgangspunkt i en permanent løsning for VPOR-plan, men synliggjør et mulig første byggetrinn dersom det blir behov.

2.2 Om VPOR

Hva er VPOR - veiledende prinsipplan for det offentlige rom?

VPOR er et verktøy for å konkretisere og kommunisere ambisjonsnivå, omfang og kvalitet for utvikling av uterommene innenfor områdeavgrensningen.

VPOR skal være retningsgivende for alle reguleringsplanforslag innenfor planområdet. Målet er å sikre et helhetlig plangrep i utviklingen i nye Bekkestua nord. Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer i VPOR-rapporten er kostnadsberegnet.

Planen vil angi hvilke nivå torg, gang - og sykkelveier og gater skal legge seg på. Planen skal gi grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området. Det er derfor nødvendig å konkretisere disse tiltakene som et utgangspunkt for rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler mellom Bærum kommune og fremtidige utbyggere.

Veiledende prinsipplan for offentlige rom

I VPOR-rapporten inngår blant annet temaene gater og torg, utforming og estetikk, shared space - prinsipper, trafikk, belysning, grøntanlegg, overvann og sykkelforbindelser. I tillegg vil det bli utarbeidet en separat rapport av Norconsult som tar for seg den tekniske infrastrukturen i området.

Forslaget til den fremtidige hovedplanen vil danne grunnlag for den overordnede bygatestrukturen, skissere behov for midlertidig løsning og avklare grensesnitt mellom offentlig og privat. Den vil også legge grunnlag for kostnadsestimer, foreslå prinsipper for kostnadsdeling og underlag for utbyggingsavtaler.

Oppgaven til denne rapporten er å etablere overordnede retningslinjer og kostnadsoverslag for en helhetlig oppgradering av Bekkestua nord som et grunnlag for videre budsjettering og prioritering av tiltak.

2.3 Eksisterende situasjon

2.3.1 Lokalisering



Dagens situasjon, flyfoto
Kilde: finn.no

I den nye arealstrategien for kommuneplanen blir det nå lagt vekt på å konsentrere utbygging ved knutepunkt. Bekkestua er et viktig kollektivknutepunkt for både buss og T-bane samt et viktig handelssentrum.

Prosjektområdet er lokalisert i den nordvestre enden av eksisterende Bekkestua sentrum. Bebyggelsen innenfor planområdet består av blandet sentrumsformål med både kontor- og forretningsbebyggelse kombinert med boligbebyggelse, samt en bensinstasjon i nord. I tillegg finner man offentlige tjenester som bl.a. Bekkestua bibliotek og Bekkestua brannstasjon sørvest i planområdet.

2.3.2 Planområdet



Planen viser avgrensning av regulert område.
Skråfoto fra gulesider.no

Planområdets avgrensning er tatt med utgangspunkt i grensene for arealformål fra områdereguleringsplanen.

Dagens arealbruk innenfor planområdet består hovedsakelig av to eksisterende rundkjøringer, tilgrensende parkeringsflater til butikklokaler og tre innfartsveger i tillegg til gaten inn mot eksisterende Bekkestua torg i øst.

Avgrensningen inkluderer områder som Solligården, Meglergården, COOP Mega Eiendom, Bekkestua bibliotek og Bekkestua brannstasjon, samt de tilgrensende trafikkarealene Jens Rings vei, Gamle Ringeriksvei og Nadderudveien.

Flere grunneiere innenfor planområdet arbeider med omfattende utbyggingsplaner i Bekkestua nord.

2.4 Historiske spor

2.4.1 Veglinjer og byutvikling



Over: Hjørnet av Bekkestua brannstasjon ved krysset Nadderudveien og Gamle Ringeriksvei. Kilde: oslobilder.no



Venstre oppe: Gammelt flyfoto av Bekkestua, årstall 1984. Nadderudveien går i nord-sørlig retning. Kilde: kart.finn.no

Venstre nede: Dagens flyfoto av Bekkestua, årstall 2014. To rundkjøringer med Nadderudveien i nordøst - sørvestlig retning. Kilde: kart.finn.no

Det øverste flyfotoet er datert 1984 (finn.no) og viser Nadderudveien som møter Gamle Ringeriksvei i et T-kryss.

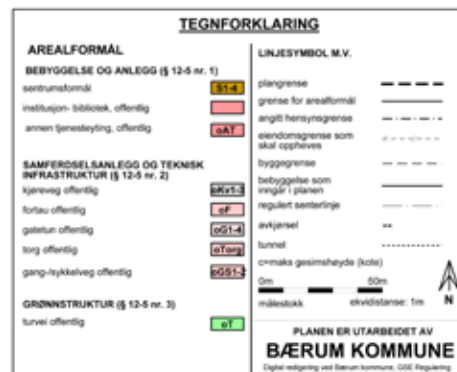
En gang på 90-tallet ble geometrien til Nadderudveien lagt om. Vegen ble lagt med en nordøst-sørvestlig linjeføring, og man etablerte to rundkjøringer. Dette er de to rundkjøringene vi finner på Bekkestua i dag.

Bekkestua brannstasjon ble åpnet i 1962, og ligger sentralt plassert i dagens sentrum. Brannstasjonen dekker hele østre Bærum. Ved siden av brannstasjonen ligger hovedbiblioteket i Bærum som ble åpnet i februar 1981.

På midten av 1990-tallet gjennomgikk Bekkestua en rekke større utbygginger og fikk et småbypreg. For dette mottok Bærum kommune bolig- og blyantprisen i 1998.

2.5 Planprosesser

2.5.1 Områdereguleringsplan for Bekkestua nord



Kart: Områdereguleringsplan, Bekkestua nord alternativ 1
Kilde: Bærum kommune

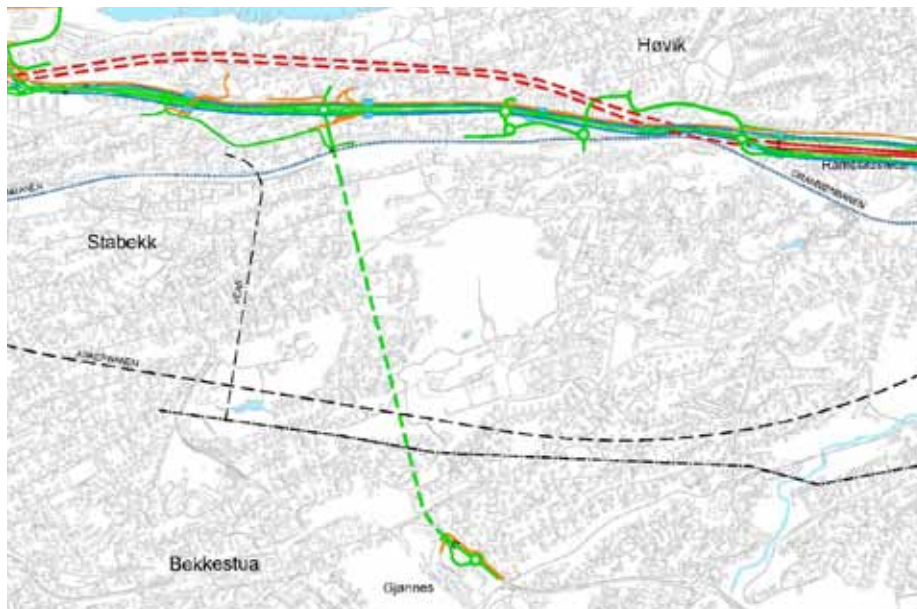
Bærum kommune laget et forslag til områderegulering for Bekkestua nord som ble endelig vedtatt 04.06.2014.

Områdereguleringsplanen skal legge til rette for utvikling av de offentlige byrommene (gater og torg). Kvartalene markerte med brunt er delvis i privat eie. Grunneierne må komme til en enighet med Bærum kommune om en fordelingsnøkkel for gjennomføring og opparbeiding av de offentlige gater og plasser i områdereguleringsplanen.

Forslaget til fremtidig hovedplan i denne VPOR-rapporten illustrerer arealer både innenfor og utenfor avgrensingene til områdereguleringsplanen. Dette for å vise et helhetlig grep på hvilke muligheter som ligger i en videre utvikling av sentrumsområdet på Bekkestua.

Selve arealene som inngår i VPOR-rapporten og kostnadsoverslaget vil kun omhandle områdene innenfor arealformålene "samferdselsanlegg" og "teknisk infrastruktur".

2.5.2 Foreslått ny tverrforbindelsen mellom E18 og Gjøttes



Figur: Tverrforbindelse mellom Strand - Gjøttes, www.baerum.kommune.no.

Statens vegvesen har arbeidet med planforslag for nye E18. Planforslaget innebærer bl.a. ny tverrforbindelse (Bærumsdiagonalen) mellom Bærumsveien ved Gjøttes og E18-korridoren ved Strand.

Bærumsdiagonalen knyttes til samleveggen i nytt Strandkryss og blir en direkte forbindelse til Gjøttes/ Bekkestua. Ny vegforbindelse vil kunne redusere gjennomgangstrafikken på Bekkestua betraktelig og gjør det mulig å fjerne dagens rundkjøringer uten at det oppstår køer og forsinkelser.

2.5.3 Pågående prosjekter i sentrumsområdet

Område S1 - Meglergården

Bærum kommune ved Eiendomsutvikling eier tomten sammen med Stor Oslo prosjekt. En utbygging her før Gjøttesforbindelsen er ferdigstilt vil kunne utløse et behov for midlertidig løsning av infrastrukturen i sentrum.

Område S2 - Bekkestua brannstasjon

Tomten eies av Bærum kommune. Det har på sikt vært ønskelig å finne en ny lokasjon til brannstasjonen utenfor sentrumsområde for å kunne frigjøre areal til sentrumsrettede formål.

Område S3 - COOP Mega Eiendom

Tomten eies av COOP Mega Eiendom. Bygde ut nylig. Uklart om fremtidig utvikling av området.

Område S4 - Solligården

Grunneier på område S4, Peab/ ABBL, er førstemann ut av grunneierne til å bygge ut. S4 har engasjert Puls arkitekter for å se på utvikling av tomten. Planene er på et skisseprosjektstadiet. En utbygging her vil ikke utløse behov for midlertidig utbygging av infrastrukturen.

3 Utfordringer



New Road, Brighton

Busstrafikk

Områderegeringsplanen sier at planen skal legge til rette for bussens fremkommelighet. Fylkesveinettet i Bekkestua er i dag sterkt belastet og bussene hindres av køer i rushperiodene.

Man er avhengig av etablering av ny tverrforbindelse mellom Strand og Gjønnnes. Tverrforbindelsen vil avlaste dagens lokalveier og særlig Gamle Ringeriksvei for betydelig trafikk, og åpne for et enklere og mer tilpasset gatenett. Dette vil kun gi mindre forsinkelse for bussen enn i dag.

Shared space - delt gategrunn

Diskusjonen om materialvalg, kantsteinshøyder og møblering vil bli en dialog mellom prosjektgruppen, Bærum kommune og Statens vegvesen i en senere fase.

Byggefaser

Dersom man må utvikle sentrumsområdet i ulike faser, ønsker man å bygge løsninger som blir en del av den fremtidige planen. Det er særlig område S1 som vil kunne utløse behovet for en midlertidig fase i infrastrukturprosjektet. Det er uklart hvilken fremdrift de ulike grunneierne ser for seg.

4 Føringer for utforming

4.1 Planens visjon



Det er satt av områder til utvikling av både bolig og næringsarealer i en mer bymessig struktur i den nye sentrumsplanen. I bestemmelsene for områdereguleringen står det beskrevet at vegsystem, plasser og bebyggelse skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet med gatefasader som skal legge til rette for et levende bysentrum.

Illustrasjonsplan til skisseprosjekt for områdereguleringen. Forslaget viser mulig fremtidig utvikling for sentrumsområde i Bekkestua nord. III: Bjørbekk & Lindheim, 2013

Det er regulert inn offentlige publikumsrettede virksomheter på bakkeplan for å skape et aktivt bymiljø i sentrum.

Bekkestua nord blir en del av en forlengelse av eksisterende sentrum som ligger øst for planområdet. Utformingen her har på mange måter blitt utformet med et shared space - prinsipp, med lave kantsteinshøgder og lik materialbruk på både i kjørebane og på oppholdsareal.

4.2 Strategier og hovedgrep

Fra veg til gate

Bekkestua nord skal få en offentlig og bymessig karakter med et felles gategulv med høy arkitektonisk kvalitet.

Dagens to eksisterende rundkjøringer skal erstattes med to T-kryss for å etablere en tydeligere bystruktur. Veggen mellom dagens rundkjøringer skal rettes opp og bli en forlengelse av Nadderudveien fra nord.

Eldre foto tatt fra Bekkestua viser at retningen på Nadderudveien lå som et T-kryss til Gamle Ringeriksvei, og at den nye foreslåtte linjeføringen blir en tilbakeføring av den gamle historiske vegtraseen.



Foreslåtte T-kryss.
Ill: Bjørbekk & Lindheim

Shared space - delt gategrunn

Bærum kommune er med i «Framtidens byer» og ønsker å få belyst hvordan Bekkestua Nord kan utformes i henhold til prinsippene for shared space - delt gategrunn. Nye virkemidler må derfor tas i bruk for å skape helhetlige og sammenhengende romforløp.

Shared space likestiller de ulike trafikanter. Bilen skal ikke lenger ha førsterett i en vegbane som tilrettelegger for høy hastighet. Tanken med shared space - prinsippet er at trafikkløsningen skal medføre en viss følelse av uforutsigbarhet slik at alle ser seg for, tar hensyn til hverandre og senker farten.

En meget bevisst utforming av gategulvet med tanke på teksturer, farger og høydesprang i nivåer, sammen med plassering av møblering, vegetasjon, belysning og lignende vil bidra til en ny opplevelse og bruk av byrommet. Funksjonsinndelingen skal dempes visuelt. Brukerne, og spesielt de myke trafikantene, vil med dette få nye muligheter til bevegelse på tvers av gaterommet.

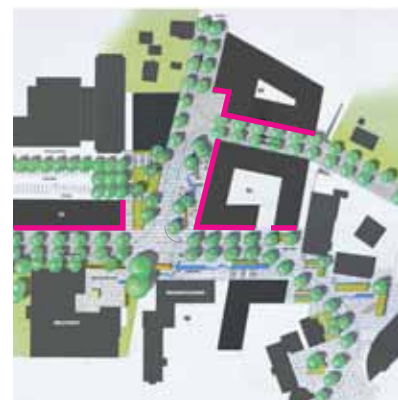


Torgareal.
Ill: Bjørbekk & Lindheim

Aktivering av offentlige rom

Det skal kun legges til rette for detaljhandel, bevertning og publikumsrettet virksomhet på bakkeplan. Dette gjelder spesielt rundt torg og på de solrike sonene langs gateforløpet. Dette vil være avgjørende for et aktivt og attraktivt liv som byrommene ønskes fylt med.

Diagrammet til høyre viser hvilke fasader som anbefales prioritert ved plassering av offentlige utadrettede funksjoner i første etasje på bygninger.



Aktive fasader ut mot torg og gater.
Ill: Bjørbekk & Lindheim

4.3 Shared space - prinsipp

Lokale omgivelser legges til grunn for utforming av hvert enkelt område. Dette danner grunnlag for ulike varianter og bruk av utformingsprinsippet shared space.

Ideen med shared space i et bymessig område er å forme gaterommet gjennom begrenset eller ingen regulering av skilt og oppmerking. Selve utformingen av gaterommet skal bidra til å senke farten til trafikantene, og på denne måten gjøre både trafikanter og fotgjengere oppmerksomme på hverandre. Den primære ideen med utformingen er å få attraktive gaterom der byfunksjoner blir satt i fokus. Dette vil være opphold, handel, rekreasjon, samtidig som trafikken skal avvikles på en effektiv måte.

Ved å ta bort tradisjonelle trafikkreguleringer benytter man istedenfor andre virkemidler for å lage helhetlige romforløp. Dette kan være bruken av et avvikende dekke sammen med plassering av møblering, beplantning, belysning og utforming av inngangspartier til bygninger. Da er det den generelle ferdselsregelen, høyreregelen, som gjelder.

“Portaler” eller en visuell markering står ofte i tilknytning til adkomstsonene både for å dempe farten og for å varsle om en ny trafikkstruktur. Kjørevegen er ofte rampet inn mot området, og kjørebanelinjen innsnevret. Hastigheten til de kjørende bør være 30km/t eller lavere.

Tiltak basert på shared space - prinsipp kan bidra til et høyere fokus på estetikk ved utforming av sentrumsområder samt forbedre bymiljøet. Med en mulig fartsreduksjon og redusert trafikkmengde som effekt av utformingen kan det føre til mindre støy, støv og trafikkulykker i Bekkestua nord.

Man deler bruken av virkemidlene opp i to områder; uten regulering (shared space) og områder med større eller mindre grad av regulering (safe space). I områder uten regulering må alle trafikanter benytte et felles areal med hensyn til hverandre. Med delvis regulering kan man styre trafikkstrøm, både biltrafikk og forgjengere, til utpekte steder. Dette kan gjøres ved markering i bakken (farge, mønster m.m.), kantsteinshøyder eller møblering som hindrer en bestemt bevegelse.

Prosjektet på Bekkestua tar utgangspunkt i en delvis regulering av trafikken ettersom man er avhengig av å opprettholde god fremkommelighet for buss.

4.3.1 Gategulvet



Dekke med variasjon i tekstur / overflatebehandling.
København, Danmark



Dekke med variasjon i dimensjon av formater.
Ensjø, Oslo



Dekke med variasjon i retning på mønster.
Odense, Danmark



Gjennomgående, lav kantstein markerer skille mellom de kjørende og de gående. London, England

Overflater

Man kan benytte flere virkemidler for å indikere kjørebane gjennom torgflaten. Dette kan blant annet gjøres ved hjelp av variasjon i tekstur, størrelse eller retning på formater i dekket.

Farger og materialbruk

Tanken er å få til et visuelt homogent gategulv som strekker seg på tvers av torgflaten. Å la fargepaletten være gjennomgående i både kjørefelt og på oppholdsareal kan danne et visuelt sammenhengende byrom.

Valg av type material på dekker er ikke fastsatt, og vil bli bestemt sammen med Bærum kommune i en senere prosess. VPOR-rapporten legger til grunn høy kvalitet på både dekker og møblering.

Høydesprang i nivåer

For at de myke trafikantene skal kunne få muligheten til å bevege seg på tvers av torgarealet reduserer man høydesprangene mellom de ulike arealfunksjonene som bl.a. kjørebane og oppholdsareal. Oppramping av kjørevegen ved portalområdene vil redusere kantsteinshøyden opp til oppholdsarealene. Dette vil gi de kjørende en følelse av å komme inn på et torgområde.

4.3.2 Møblering



Møbleringssone langs gater.
Mariahilfer Strasse, Østerrike



Møblering på torgarealet.
Place de la Republique, Frankrike

Møblering

I betegnelsen møblering inngår både benker, avfallssystem, sykkelparkering og belysning.

I gatene plasseres frittstående elementer i egne møbleringssoner for å danne funksjonelle, hindringsfrie gangsoner på begge sider av gateløpene. Inne på torgarealet gis det større frihet av plassering av møbleringen, da dette skal være forbeholdt de mange trafikantene.

I tillegg til frittstående element vil både trapper og kanter kunne fungere som oppholdssoner i bysentrum.

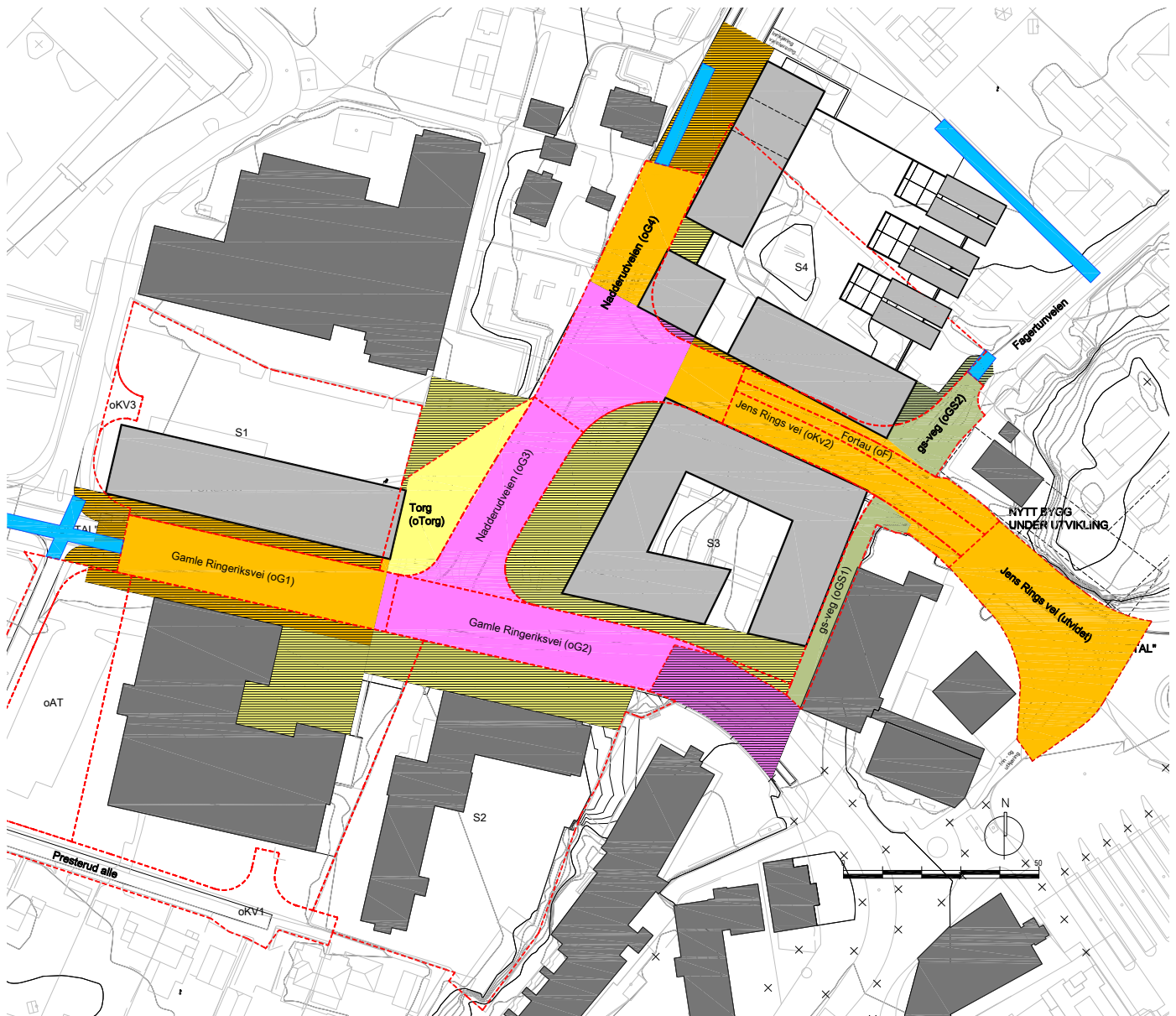
Vegetasjon

Vegetasjonen vil bli gitt ulik struktur for gaterom og torgareal. Dette for å understreke både funksjon og romlighet mellom gate og torg.

Trærne vil få samme prinsipp som øvrig møblering. Her vil trærne stå i møbleringssoner i gatene, og plassert mer i tregrupper på torgarealet.

5 VPOR

5.1 Hovedplankart - veiledende prinsipplan for offentlige rom



III: Bjørbekk & Lindheim

Tegnforklaring

- Torg - shared space
- Torg
- Bygater
- Gang - og sykkelveg / trapp
- Planavgrensning (regulering)
- Foreslått utvidet planområde
- Eksisterende bebyggelse
- Ny, foreslått bebyggelse
- Teknisk infrastruktur utenfor reguleringsgrense knytter seg til eksist. teknisk infrastruktur. Tiltak utenfor kostnadsverslag.
- Arealer med tiltak utenfor kostnadsverslag

Hovedplankartet for VPOR-områdene viser de offentlige rommene som skal etableres i Bekkestua nord. Alle gater, torg og gang - og sykkelveger skal være allmenn tilgjengelige og utformes med en offentlig karakter.

De offentlige uterommene er delt inn i ulike kategorier med grunnlag i områdereguleringsplanen; torg (shared space), bygater og gang - og sykkelveg / trapp.

Dette kapittelet vil gå igjennom hver kategori som er markert i plankartet og definere uterommenes standard og omfang.

5.2 Forslag til fremtidig hovedplan

5.2.1 Hovedplan - overordnet planløsning



Ill: Bjørbekk & Lindheim

Tegnforklaring

	Asfalt, kjøredekke		Vann
	Granittbelegg, fortau		Møblering
	Granittbelegg, gangsone		Mur
	Granittbelegg, kjøresone		Belysning
	Nye trær		Sluk
	Eksist. trær (ikke innmalt)		Formålsgrenser
	Gress		Foreslått utvidet planområde
	Busker		

Utforming

Forslaget til den fremtidige hovedplanen, både VPOR-plan og illustrasjonsplanen, illustrerer mer areal enn det som avgrenses i områdereguleringsplanen, datert 04.06.2014. Dette gjøres for å vise et helhetlig grep på hvilke muligheter som ligger i en videre utvikling av sentrumsområdet på Bekkestua. Kostnadsoverslag vil kun omhandle arealene innenfor de regulerte grensene.

VPOR-rapporten legger til grunn høy kvalitet på dekket. I denne rapporten defineres høy kvalitet som granittdekke med tanke på det visuelle uttrykket og varighet på materialet.

Illustrasjonsplanen er en prinsippskisse som viser fremtidig visjon for Bekkestua nord med offentlige gater og torg. Ønske om en utforming som baserer seg på shared space - prinsipp ligger til grunn for både arealbruk og tverrsnittet i området.

Det legges som premiss at samtlige gater utformes med tilrettelegging for universell utforming. Alle gater skal etableres med rullevennlig dekker og med kontrast til tilstøtende dekker, både farge og tekstur.

De ulike gater og torg gis ulik karakter ut i fra hvilken funksjon de har gjennom bruk av material og vegetasjon. Samtidig skal det opprettholdes en helhetlig gjennomgående kvalitet i alle offentlige rom. Et grønt og frodig torgområde sentralt i planområdet knytter seg opp til gatene som leder inn til sentrum.

Utvikling av nye Bekkestua nord vil gi ny linjeføring av infrastruktur samt rivning av eksisterende bygninger på område S1, S3 og S4. De offentlige byrommene vil være viktige møteplasser i det nye sentrumsområdet, og skal kunne gi gode rekreasjons - og møterom for både beboere og tilreisende. Dette med tanke på at Bekkestua nord skal både kunne dra nytte av, bygge videre på og bli et utvidet tilbud til det allerede eksisterende sentrumsområde i sørøst.

Kartgrunnlaget er i Euref89 UTM sone32 NN2000, og høydene på illustrasjonsplanen er gitt med utgangspunkt i dette.

5.2.2 Hovedplan - grunnlag for kostnadsoverslaget



Ill: Bjørbekk & Lindheim

Hovedplanen over synliggjør områdene som skal inngå i kostnadsoverslaget.

Avgrensingene er gitt med grunnlag i områdereguleringsplanen, og omhandler kun områdene innenfor arealformålene "samferdselsanlegg" og "teknisk infrastruktur".

Kostnadsoverslaget skal danne grunnlag for utbyggingsavtaler mellom Bærum kommune og grunneierne innenfor det regulerte området. Det er kun de fremhevede områdene som er kostnadsvurdert.

Tegnforklaring

	Asfalt, kjøredekk		Vann
	Granittbelegg, fortau		Møblering
	Granittbelegg, gangsoner		Mur
	Granittbelegg, kjøresone		Belysning
	Nye trær		Sluk
	Eksist. trær (ikke innmål)		Formålsgrenser
	Gress		Foreslått utvidet planområde
	Busker		

5.2.3 Mulig første byggefase



III: Bjørbekk & Lindheim

Dersom det blir behov for etappebygging i området, vil man kunne opparbeide Gamle Ringeriksvei som en permanent løsning i første byggetrinn. T-krysset i sør opparbeides i første byggefase med tanke om at det skal kunne knytte seg opp til en permanent løsning. En etablering av T-krysset i sør vil beslaglegge deler av eksisterende parkeringsplass for Coop.

Eksisterende rundkjøring i nord opprettholdes, sammen med Jens Rings vei og nordre del av Nadderudveien. Utbygging av område S4 vil etableres i byggefase 1 og vil ha liten påvirkning på dagens infrastruktur.

Midlertidig løsning for oG3 med T-kryss og endret løp kan ivareta dagens trafikkavvikling med skilting og lysregulering.

Tegnforklaring

	Asfalt, kjøredække		Vann
	Granittbelegg, fortau		Møblering
	Granittbelegg, gangsoner		Mur
	Granittbelegg, kjøresone		Belysning
	Nye trær		Sluk
	Eksist. trær (ikke innmålt)		Formålsgrenser
	Gress		Foreslått utvidet planområde
	Busker		

5.3 Torg (shared space)

Bekkestua nord er regulert med et sentralt torg i tilknytning til Nadderudveien. Med ønske om en utforming tatt utgangspunkt i shared space - prinsippet, vil derfor Nadderudveien også bli en del av og fungere som en torgflate.

Prosjektet på Bekkestua tar utgangspunkt i en delvis regulering av trafikken ettersom man er avhengig av å opprettholde god fremkommelighet for buss.

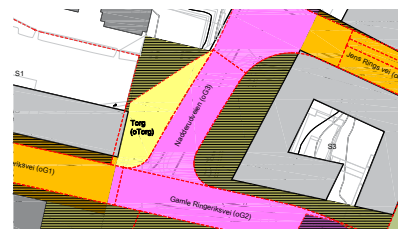
Utformingen av torgflaten vil legge vekt på en homogen materialbruk på hele gatedekket med variasjon innenfor mønster, størrelse og / eller tekstur. I tillegg til variasjoner i dekket vil man etablere en gjennomgående kantsteinslinje med lav kansteinsvis som understreker linjeføringen for kjørevegen.

På samme område i dag er deler av det fremtidige torgarealet benyttet til parkeringsplass for omkringliggende næringsbygg. På sikt ønsker man at parkeringsflatene blir erstattet med parkeringskjellere i de ulike utbyggingsområdene. Torgområdet vil få en utforming med høy standard og kvalitet som i resten av sentrumsområdet.

Byrommet vil bli avgrenset med nybygg på både område S1 og S3, og avgrenses av eksisterende bibliotek og brannstasjon i sør. Tverrsnittet på hovedgaten/ torget gjennom Nadderudveien avgjøres av hvor langt ut man ønsker å trekke bygget på område S1 og S3. Illustrasjonsplanen skisserer en mulighet der et større areal på vestsiden av bygg S3 settes av til offentlig torgareal som vil være et solrikt område for opphold.

Det blir viktig å få til offentlige og utadrettede fasader og kantsoner for å skape varierte og attraktive byrom.

5.3.1 Nadderudveien (oG3)



Nadderudveien (oG3)

Areal: ca. 820 m2

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gatetun offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter med kryssing i plan. Shared space - prinsipp.

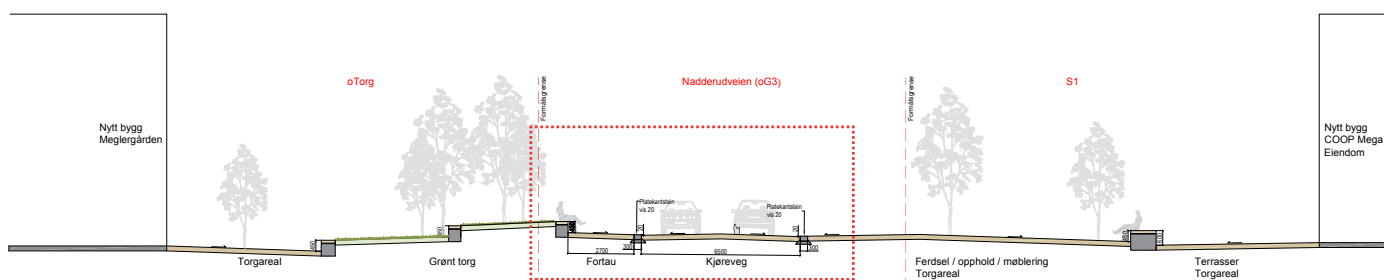
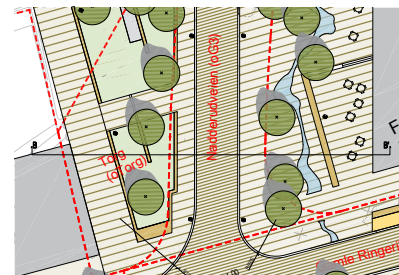
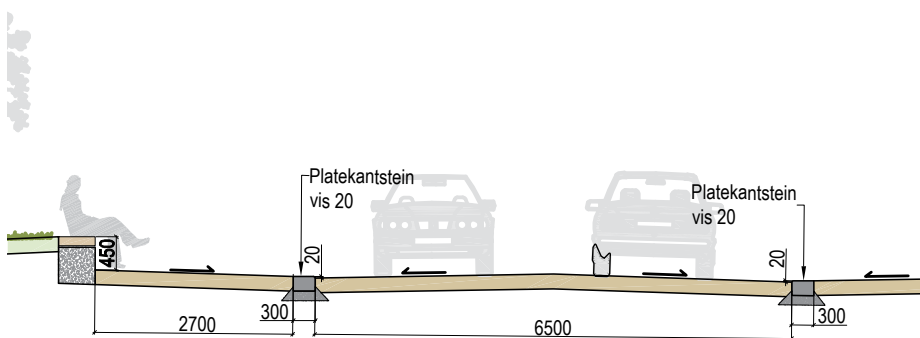
Materialer: Granittbelegg på både fortau og i kjørebane. Belysning. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

Nadderudveien blir det sentrale torget i Bekkestua nord som knytter sammen de ulike offentlige funksjonene i utbyggingsområdene rundt.

Valg av materiale i kjørevei og på fortausareal skal være den samme, men med en variasjon i formatstørrelse, farge, tekstur eller retning på dekket.

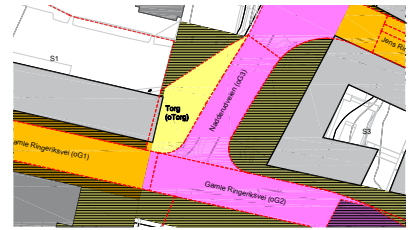
En gjennomgående kantsteinslinje vil være med på å markere den sikre sonen for opphold. Både markering i dekke samt plassering av møblering vil være viktige grep for å styre trafikken visuelt uten standard trafikkregulering.



Nadderudveien (oG3) - prinsippsnitt

Forutsetningene i skisseprosjektet var å lage et bygulv som skulle legge til rette for delt gategrunn mellom ulike trafikanter. Tverrsnittet på vegen og torget vil derfor være viktig for hvilken funksjon man ønsker tilføre gaten.

Den gjennomgående kantsteinslinjen vil ha lav kantsteinsvis og vil dermed gjøre det enkelt for myke trafikanter å krysse torget på et større område. Det er skissert et takfall på kjørebanelen med kantstein på 2cm opp til torgarealet.



5.3.2 Torg (oTorg)



Torg (oTorg)

Areal: ca. 623 m2

Status: Regulert i områderegeringsplanen til torg offentlig.

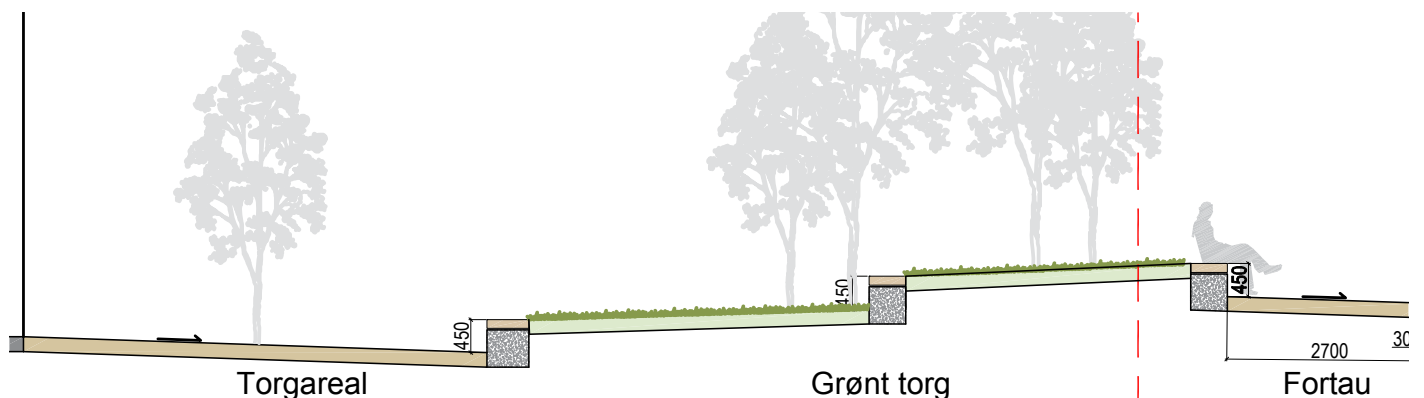
Kvaliteter: Større grøntområde i bysentrum. Shared space - prinsipp.

Materialer: Granittbelegg. Lange møbleringselement i granitt med treavdekning. Tregrupper, busker og stauder. Gressareal. Belysning. Snøsmelteanlegg.

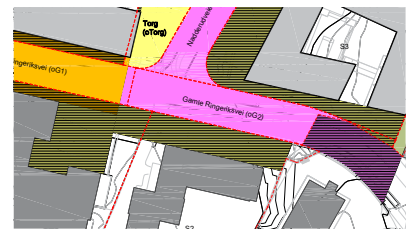
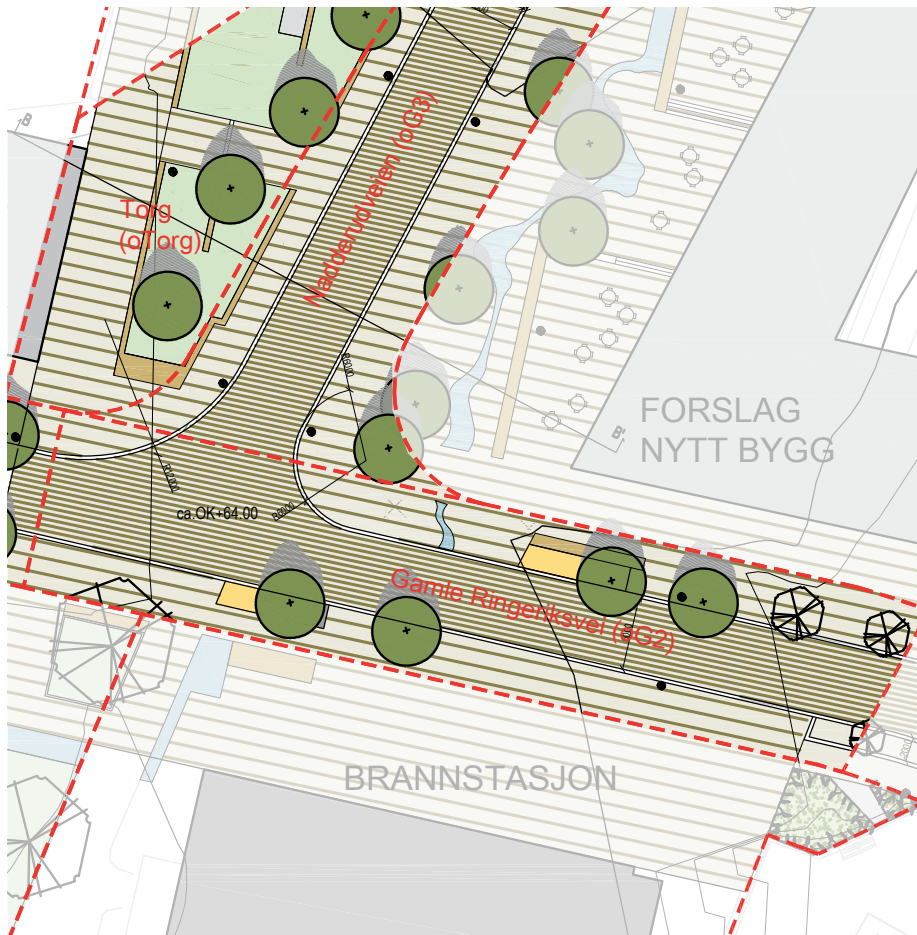
Standard: Høy

Torget knytter seg opp til Nadderudveien, og vil være en del av det større byrommet. Her skal det legges til rette både for mindre oppholdssoner og lengre sittekanter. Torget skal utformes med en offentlig karakter og være lett tilgjengelige for alle brukere. Torget skal fremstå grønt og frodig med både tregrupper, gressplen og soner med stauder og buskfelt.

Materialbruken på gategulvet skal være lik som gangarealene på felt oG3.



5.3.3 Gamle Ringeriksvei (oG2)



Gamle Ringeriksvei (oG2)

Areal: ca. 1 111 m²

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gatetun offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter med trekker. Lav kantsteinsvis. Shared space - prinsipp.

Materialer: Granittbelegg på fortau og i kjørebane. Møbleringssone med benker, trekke, belysning og sykkelparkering. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

Gaten skal knytte seg opp til Nadderudveien og bli en del av den større torgflaten. Området vil fungere som en "megler" mellom eksisterende og nytt sentrumsområde i Bekkestua.

Gaten skal utformes med en offentlig karakter, og ha samme gatedekke som resterende torgareal. Tverrsnittet på gaten vil utformes med takfall, og vegbredden blir innsnevret til 6,0m. Dette er den samme bredde som eksisterende vegbredde i øst.

Gaten vil bli tilrettelagt med trekker og fordrøyningsbasseng i lavbrekk på hver side av vegen. Eksisterende trær i Gamle Ringeriksvei søkes bevart dersom mulig. Belysning og benker plasseres på linje med trekkene i møbleringssonen.

5.4 Bygater

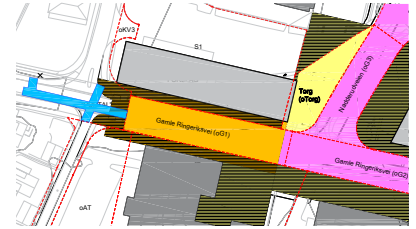
Bekkestua er i dag et viktig kollektivknutepunkt med mange bussruter som går igjennom planområdet. En av forutsetningene for utformingen er å opprettholde god tilgjengelighet for buss i området. Den nye reguleringsplanen forutsetter at eksisterende rundkjøringer med parkeringsareal endrer arealbruk og ny gatestruktur opprettes.

Alle gatene skal være tovegskjørt og ha en offentlig karakter. Gatene er foreslått å ha en vegbredde på 6,5 meter med takfall. Gatene starter med hver sin "portal" som skal være markeringen av sentrumsområde. Portalen markeres med oppramping av kjørevegen inn i området. Både sitteelement og skilting skal plasseres ved portalen i tilknytning til overgangsfelt.

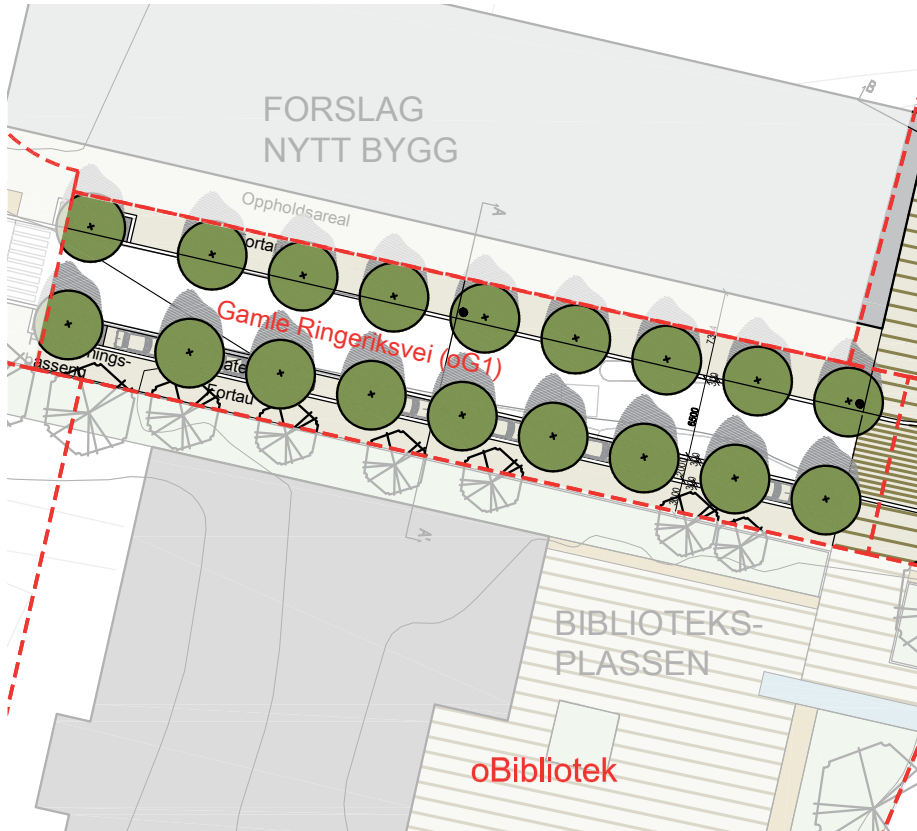
Brede fortau, tosidige trerekker, møbleringssoner og ensidig kantsteinsparkering i soner skal gi gatene en tydelig struktur. Kjørebanelen skal asfalteres, mens det skal være et dekke av høy kvalitet både på fortausareal, oppholdsareal og i kantsteinsparkeringen.

Det legges vekt på byggefaser med få midlertidige løsninger. Der det er behov for en midlertidig fase vil man forsøke å utforme dette til å være utforming man kan benytte i den fremtidige utformingen. Dette gjelder både for teknisk infrastruktur og overflateløsninger.





5.4.1 Gamle Ringeriksvei (oG1) - alternativ med kantsteinsparkering



Gamle Ringeriksvei (oG1)

Areal: ca. 1 057 m²

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gatetun offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter med trekker og ensidig kantsteinsparkering. Lav kantsteinsvis. Handel og næring.

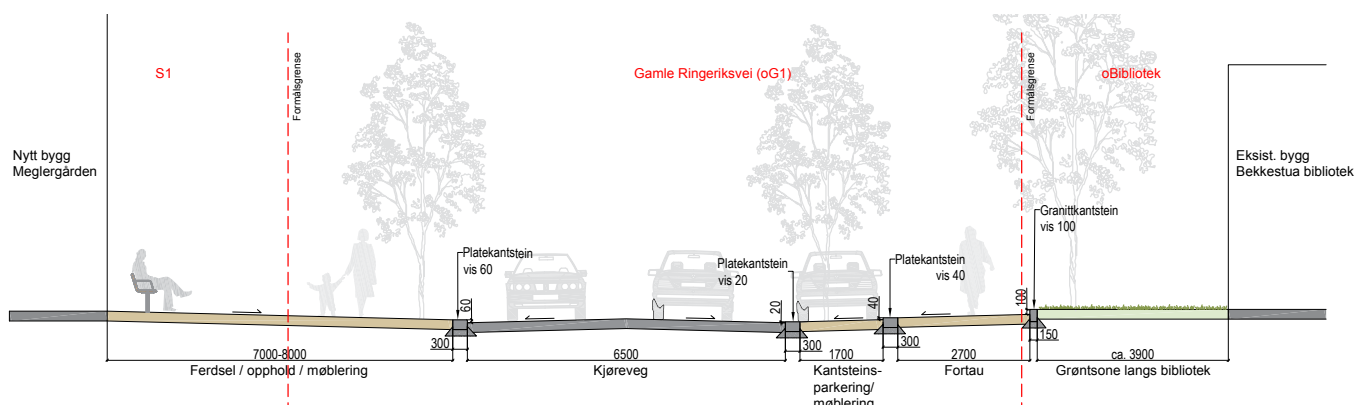
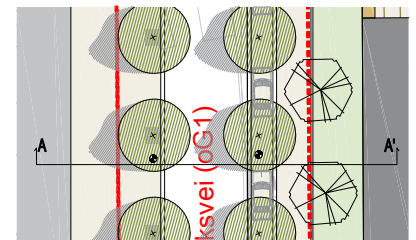
Materialer: Granittbelegg på fortau, asfalt i kjørebane. Møbleringssone med benker, trekke, belysning og sykkelparkering, samt kantsteinsparkering. Snøsmelteanlegg.

Standard: Moderat - høy

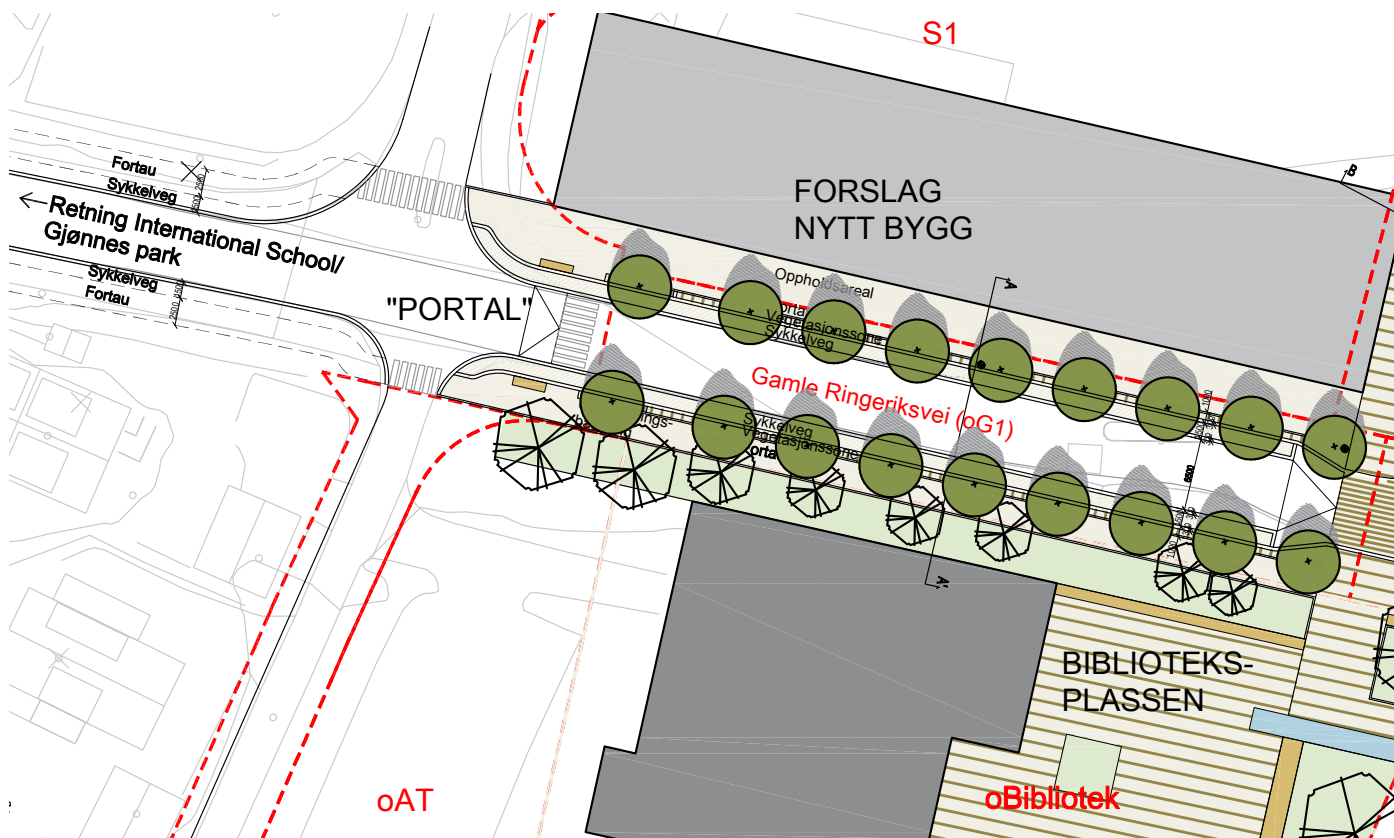
Fra vest ankommer man gaten gjennom en "portal" som er markeringen av sentrumsområde. Portalen utformes blant annet med en oppramping av kjøreveg. Gaten skal være tovegskjørt og tilrettelagt for busstrafikk.

Vegbredden er skissert 6,5 meter brei med takfall, og har en robust oppbygging med offentlig karakter. Kjørebane asfalteres. Det skal være et dekke av høy kvalitet både på fortausareal, oppholdsareal og i kantsteinsparkeringen.

Brede fortau, møbleringssoner, ensidig kantsteinsparkering og tosidige trekker lager en tydelig struktur i gateforløpet. Lave, gjennomgående kantsteinslinjer mellom kjørebane og oppholdsareal / kantsteinsparkering markerer den ulike arealbruken.



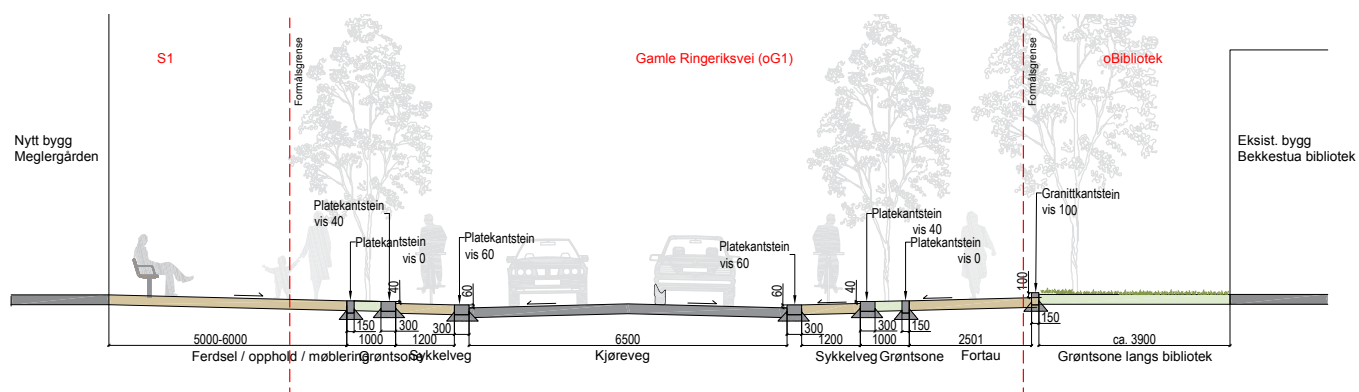
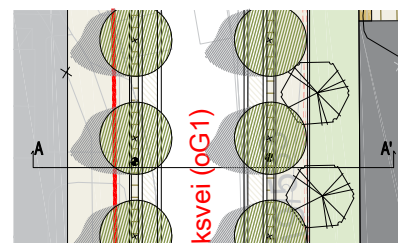
5.4.1 Gamle Ringeriksvei (oG1) - mulig fremtidig løsning med sykkelfelt



Det har tidligere vært et ønske fra kommunen om å etablere gode forbindelser for gående og syklende mellom Bekkestua sentrum og nye Gjønnnes park. Nordvest for Bekkestua sentrum ligger Oslo International School som trekker mange barn og unge.

Planutsnittet skisserer en mulig fremtidig løsning der man omdisponerer arealene for å tilrettelegge for tosidige sykkelveier.

Etablering av sykkelfelt langs Gamle Ringeriksvei bør sees på i sammenheng med en overordnet sykkelvegstrategi. Et overordnet mål i denne strategien kan være å knytte nye boligområder og offentlige funksjoner til Bekkestua sentrum med et nytt sykkelvegnett.



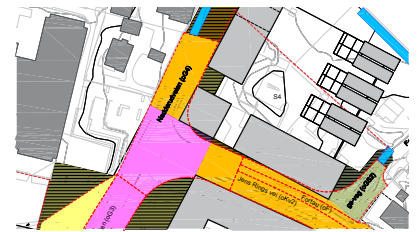
5.4.2 Nadderudveien (oG4)



Nord på delområdet er kjøreveg asfaltert og fortau delvis lagt med et dekke av høy kvalitet. Eksisterende sykkelfelt opprettholdes i fremtidig situasjon med en innsnevring av kjørebane ved "portalen".

Sør for delområdet inngår kjørevegen som en del av torgarealet med utforming med shared space - prinsipp. Det skal være lik materialvalg for både kjørefelt og fortausareal, kun med en forskjell i formatstørrelse, farge, tekstur og/ eller retning på hellene.

En gjennomgående kantsteinslinje langs kjørevegen markerer den sikre sonen. Både markering i dekke samt plassering av møblering vil være viktige grep for å styre trafikken visuelt uten standard trafikkregulering.



Gamle Ringeriksvei (oG2)

Areal: ca. 1 652 m²

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gatetun offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter med trekker. Lav kantsteinsvis. Shared space - prinsipp sør i området.

Materialer: Granittbelegg på fortau, asfalt i kjørebane. Møbleringssone med benker, tregrupper, belysning og sykkelparkering. Snøsmelteanlegg.

Standard: Moderat - høy



5.4.3 Jens Rings vei (oKv2)



Jens Rings vei (oKv2)

Areal: ca. 599 m2

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til kjøreveget offentlig.

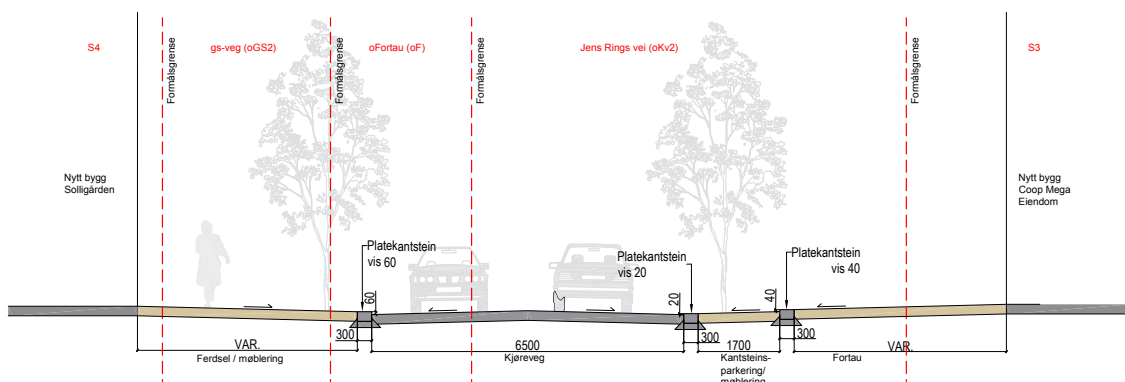
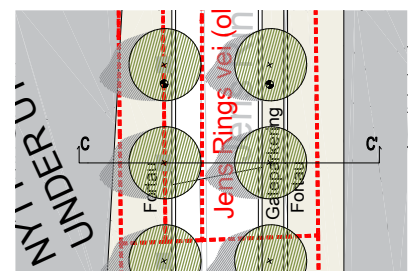
Kvaliteter: Bymessig karakter med trekker og ensidig kantsteinsparkering. Lav kantsteinsvis. Handel og næring.

Materialer: Granittbelegg på fortau, asfalt i kjørebane. Møbleringssone med benker, trekke, belysning og sykkelparkering, samt kansteinsparkering. Snøsmelleanlegg.

Standard: Moderat - høy

Både det offentlig fortauet (oF) og Jens Rings veg (oKv2) er samlet sett utformet med samme prinsipp som Gamle Ringeriksvei (oG1). Gaten skal ha en vegbredde på 6,5m med takfall, og ha en robust oppbygging med offentlig karakter.

Vest i delområdet skal kjørebane asfalteres, mens det skal være et dekke av høy kvalitet både på fortausareal, oppholdsareal og i kantsteinsparkeringen. Øst i delområdet vil både kjørebane og fortau være asfaltert.



5.4.4 Fortau - Jens Rings vei (oF)



Fortau - Jens Rings vei (oF)

Areal: ca. 307 m²

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til fortau offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter med trekker og ensidig kantsteinsparkering. Lav kantsteinsvis. Handel og næring.

Materialer: Granittbelegg på fortau, asfalt i kjørebane. Trekke. Snøsmelteanlegg.

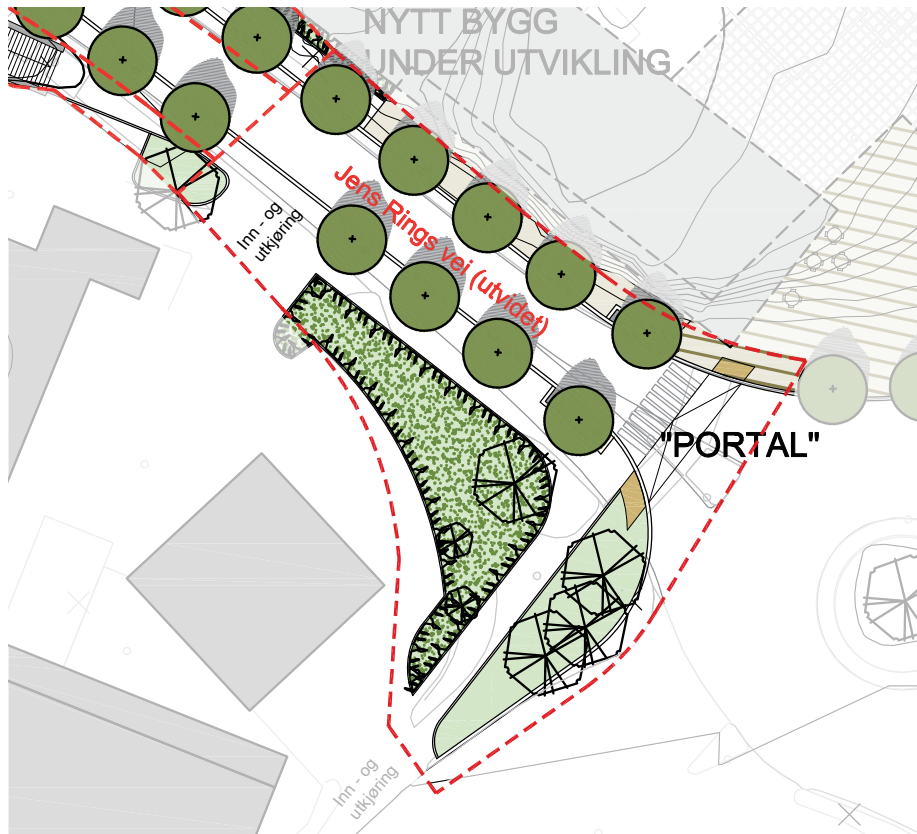
Standard: Moderat - høy

Gata skal være tovegskjørt og tilrettelegges for busstrafikk.

Brede fortau, møbleringssoner, ensidig kantsteinsparkering og tosidige trekker lager en tydelig struktur i gateforløpet. Lave, gjennomgående kantsteinslinjer mellom kjørebane og oppholdsareal / kantsteinsparkering markerer den ulike arealbruken.



5.4.5 Jens Rings vei - foreslått utvidet planområde



Jens Rings vei -
utvidet planområde

Areal: ca. 1370 m²

Status: Foreslått utvidelse av
planområde som inkluderes
i VPOR.

Kvaliteter: Bymessig
karakter med trekker. Lav
kantsteinsvis. Handel og
næring.

Materialer: Granittbelegg
og asfalt på fortau,
asfalt i kjørebane.
Møbleringssone med
benker, trekke, belysning
og sykkelparkering.
Snøsmelleanlegg.

Standard: Moderat - høy

Planområdet er utvidet for å inkludere Jens Rings vei fra eksisterende rundkjøring i nordøst etter innspill fra Bærum kommune.

Fra nordøst ankommer man Jens Rings vei gjennom en "portal" som er markeringen av sentrumsområde i nordvest. Portalen markeres blant annet med en oppramping av kjøreveg. Vegbredde er 6,5 meter med takfall og offentlig karakter. Gata skal være tovegskjørt og tilrettelegges for busstrafikk. Kjørebane asfalteres.

Brede fortau, møbleringssoner og tosidige trekker lager en tydelig struktur i gateforløpet. Lave, gjennomgående kantsteinslinjer mellom kjørbane og oppholdsareal markerer den ulike arealbruken.

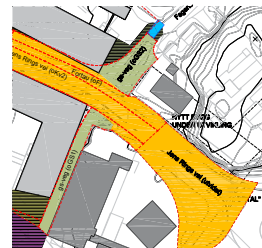
5.5 Gang-/ sykkelveg

5.5.1 Gang-/ sykkelveg (oGS1) og (oGS2)



I områdereguleringsplanen er det regulert inn to soner med offentlig gang-/ sykkelveg øst i området.

Dagens gang-/sykkelveg er lokalisert på samme areal, og man ønsker å knytte denne opp til nytt sentrumsområde. Gang-/sykkelvegen er i dag koblet sammen med en kulvert som går under Jens Rings vei (oKv2).



Gang-/ sykkelveg (oGS2)

Areal: ca. 457 m²

Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gang-/sykkelveg offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter. Trygg gangveg.

Materialer: Asfaltdekke. Buskbeplantning. Snøsmelteanlegg.

Standard: Moderat

Gang-/ sykkelveg (oGS1)

Areal: ca. 372 m²

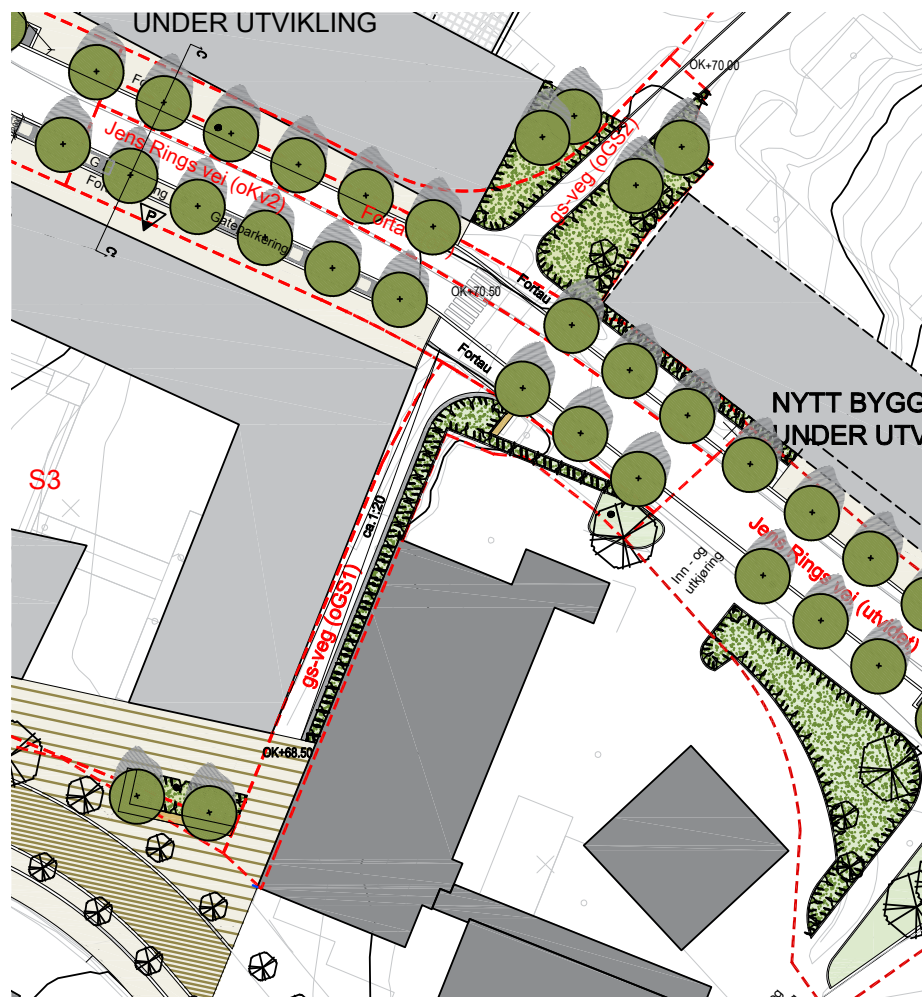
Status: Regulert i områdereguleringsplanen til gang-/sykkelveg offentlig.

Kvaliteter: Bymessig karakter. Trygg gangveg.

Materialer: Granittbelegg og asfaltdekke i gangsone. Granittrinn ved etablering av trapp. Snøsmelteanlegg.

Standard: Moderat

5.5.2 Gang-/ sykkelveg (oGS1) og (oGS2)



Det har blitt drøftet muligheten for å heve gang-/ sykkelvegen og opp til et planfritt nivå over Jens Rings vei. På denne måten vil man kunne fjerne dagens kulvert og undergang som i dag oppleves som litt mørk og skummel.

En tilrettelegging for kryssing i plan vil kunne redusere farten på de kjørende samt integrere gang-/ sykkelvegen inn i en bysituasjon. Løsningen vil også være med på å understreke shared space - prinsippet som man arbeider mot i Bekkestua, der alle trafikanter skal forholde seg til hverandre.

En ny utforming med planfri overgang vil kunne øke risikoen for trafikale konflikter mellom kjørende og myke trafikanter. En planfri løsning må godkjennes av Statens vegvesen før man kan gå videre med dette forslaget.

5.6 Grønnstruktur



Grønnstruktur med rette trekker i gatene og tregrupper i torgarealet.

Nye Bekkestua nord skal bli en urban bydel på Bekkestua, som skal både kunne tilrettelegge for handel og næring og danne gode byrom for opphold.

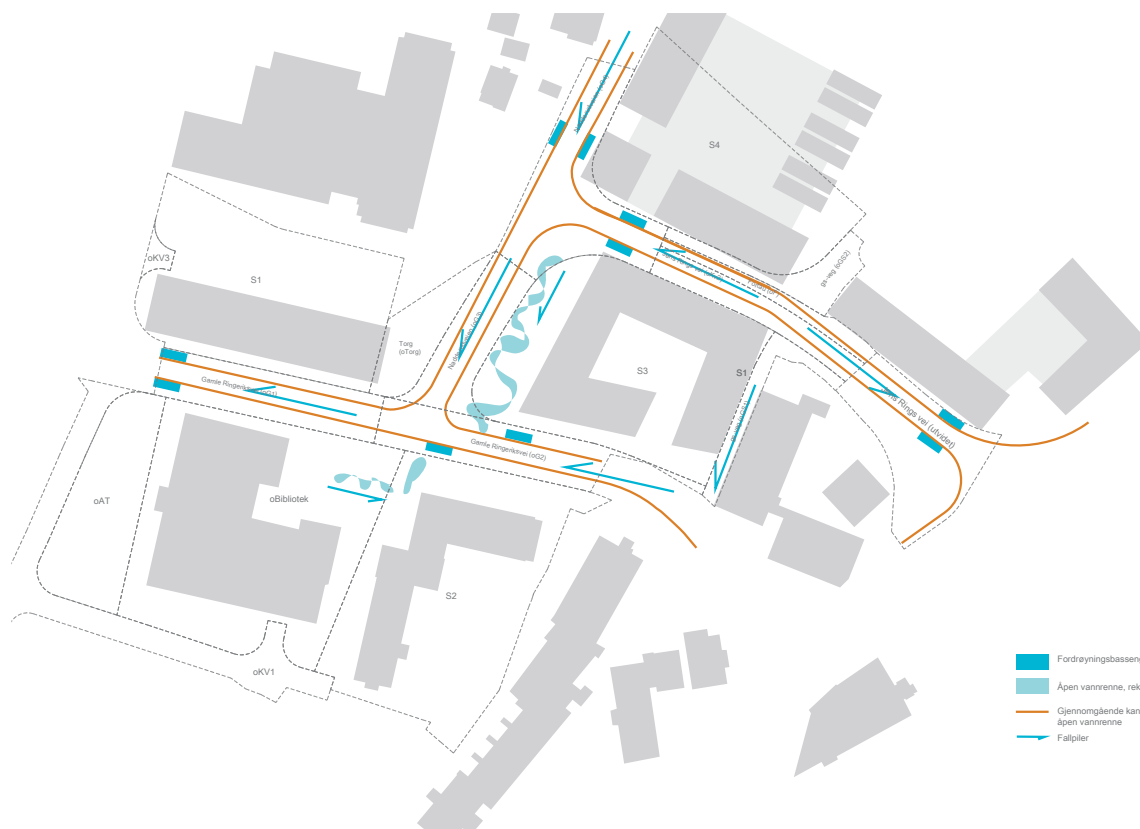
Grønne gater og torg skal gjøre området attraktivt, der gatetrær er med på å gi områdene karakter og romlighet. Både torgarealene og gatene vil få gatetrær i fast dekke. Varierende bruk av treslag kan underbygge hvert enkelt områdes karakter og identitet.

Både for Game Ringeriksvei (oG1), Nadderudveien (oG4) og Jens Rings vei (oKv2) etableres tosidig trerekke. Trerekken skal ha en urban karakter ved at den står i fast dekke i en møbleringssone og er med på både å skille mellom de gående og de kjørende og tydeliggjøre linjeføringen på gatene.

Inne på torgområdet vil man etablere grupper av trær som vil stå i kontrast til de stramme trekkene. Den uformelle grupperingen av gatetrær skal innby til varierte soner for opphold.

Fra eksisterende torgareal i øst skal eksisterende trerekke i størst mulig grad bevares.

5.7 Overvannshåndtering



Overflatevannshåndtering med forslag til lokalisering av fordrøyning/infiltrasjonsløsninger.

Som et ledd i klimatilpasningene må overvann kunne håndteres på overflaten ved ekstreme nedbørshendelser. Det skal være et mål å benytte overvann som en ressurs i byrommet. Overvannet skal ledes på overflaten i gater og over plasser i renner og lavbrekk.

I enkelte områder må fordrøyningstiltak vurderes. Fordrøynings/infiltrasjonsløsningene plasseres i møbleringssoner eller sammen med øvrig møblering. Løsningene kan utformes som beplantede sandfilter som plasseres i lavbrekk for hvert av de åpne vannrennene. Lavbrekkene samler nedbøren der vannet vil kunne infiltrere over tid.

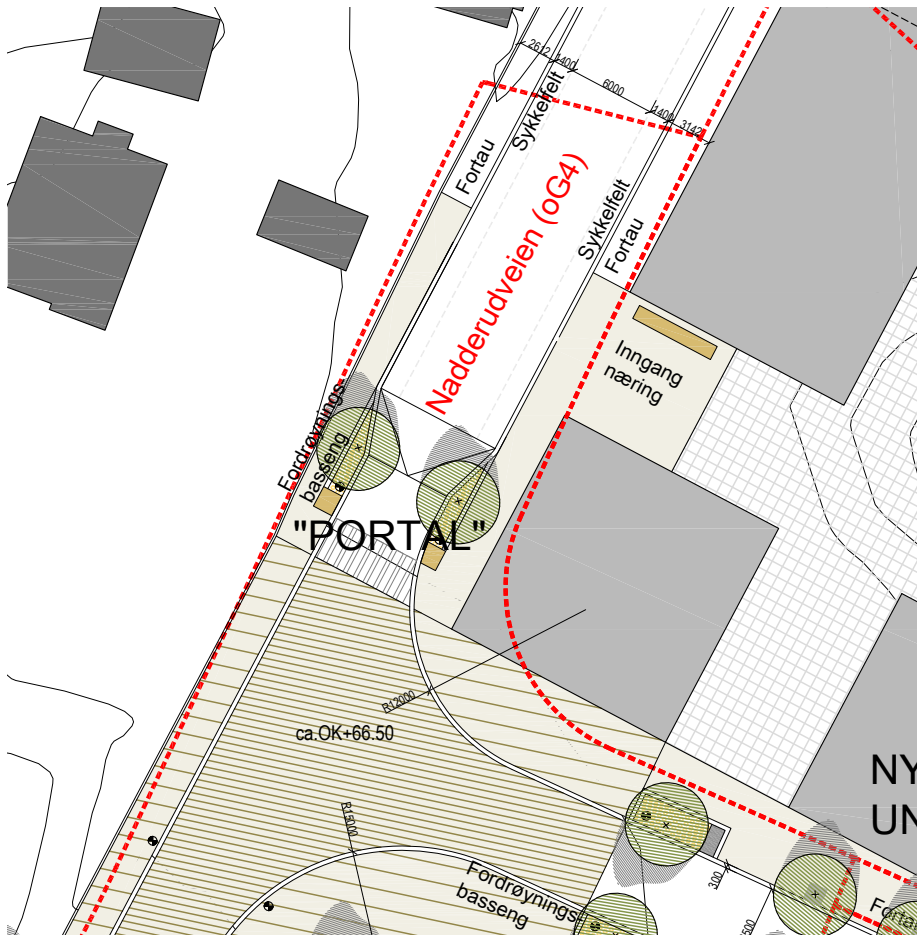
Behandling av overflatevann må gjøres i samarbeid med konsulent for teknisk infrastruktur.



Infiltrasjonsløsning, Ensjøveien, Oslo
Bjørbeek & Lindheim

5.8 Sykkelforbindelser

5.8.1 Nadderudveien (oG4)



- NYTT HOVEDSYKKELVEINETT
- MANGLENDE HOVEDSYKKELLENKER 2011
- SEKUNDÆRNETT
- MANGLENDE SEKUNDÆRLENKER
- NASJONAL SYKKELRUTE NR. 1
- 11 PRIORITERING HOVEDLENKER
- 9 PRIORITERING SEKUNDÆRLENKER

Figur: Status i utbyggingen av sykkelveinett, www.baerum.kommune.no.

Utsnitt av portalområde fra Nadderudveien i nord.

Generelt

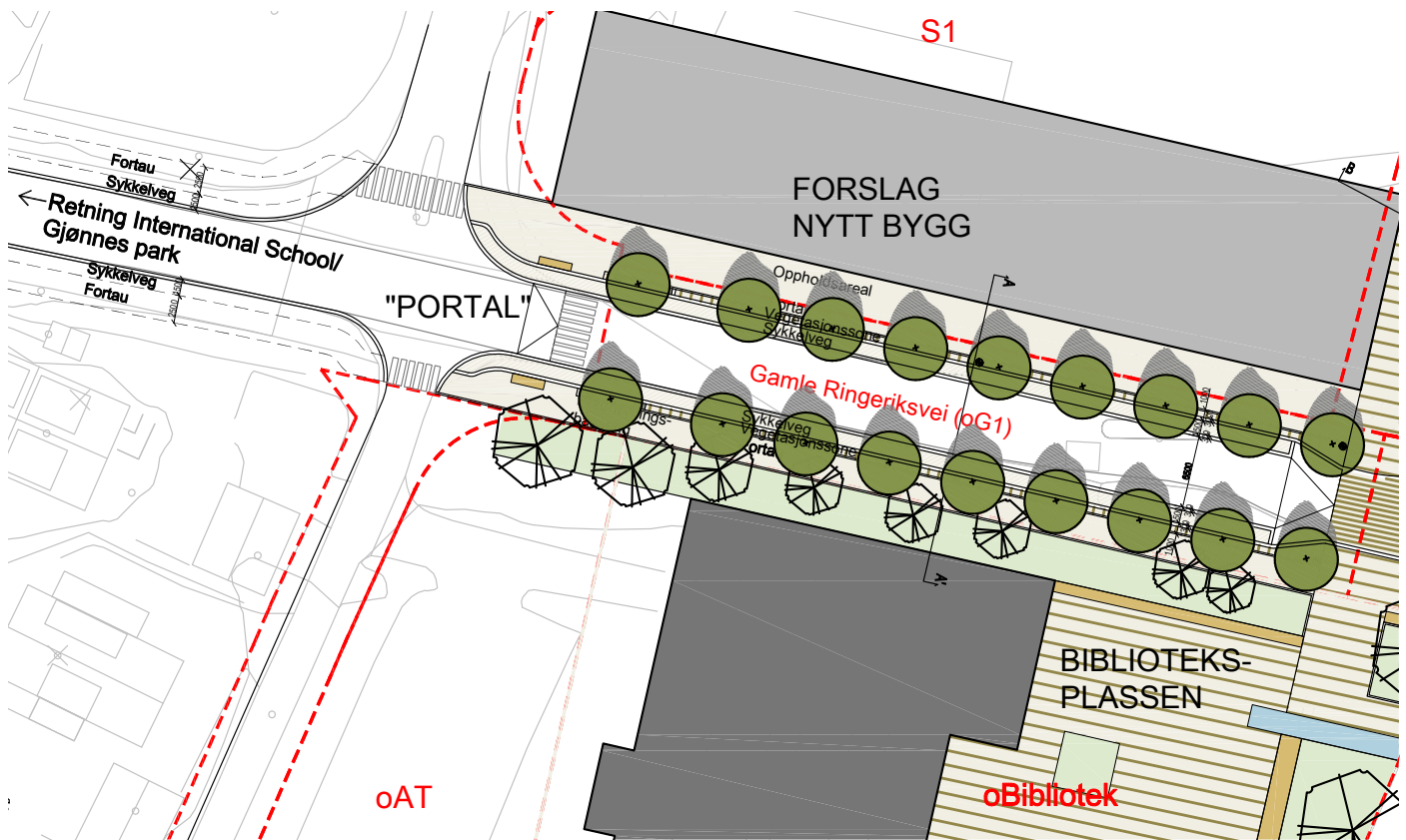
I dag mangler det delvis en overordnet sykkelstrategi for området. Derfor er det ikke hensiktsmessig å tilrettelegge for separate sykkelfelt gjennom Bekkestua sentrum nå. En løsning med separate sykkelveger i gatetverrsnittet gjennom sentrum er vanskelig å få til uten at det vil gå på bekostning av fortausbredden, kansteinsparkering eller innsnevring av kjørevege. Separate sykkelfelt i kjørebane vil føre til en visuell bredere gate som kan innby til høyere fart i sentrumsområdet.

Førrutsetningen med utforming i shared space - prinsippet tilsier at man ikke skal etablere separate sykkelveger gjennom sentrum, men at syklister skal ta like mye hensyn til andre gående og kjørende som alle andre. Skissert løsning er derfor basert på prinsippet om delt gategrunn, der syklister blir ledet ut i kjørebane sammen med øvrige trafikanter.

Når man bestemmer seg for å se på den overordnede sykkelstrategien i området, kan et mulig tiltak være å innføre en hurtiggående sykkeltrase i en av sidevegene som kan knytte seg opp til kollektivknutepunktet på Bekkestua.

Sykkelparkering etableres i tilknytning til innganger og møteplasser.

5.8.2 Gamle Ringeriksvei (oG1)



Utsnitt av portalområde fra Gamle Ringeriksvei i sørvest. Skissert løsning for mulig etablering av separat sykkelveg vestover mot Gjønnes park i fremtiden.

Portalområdene

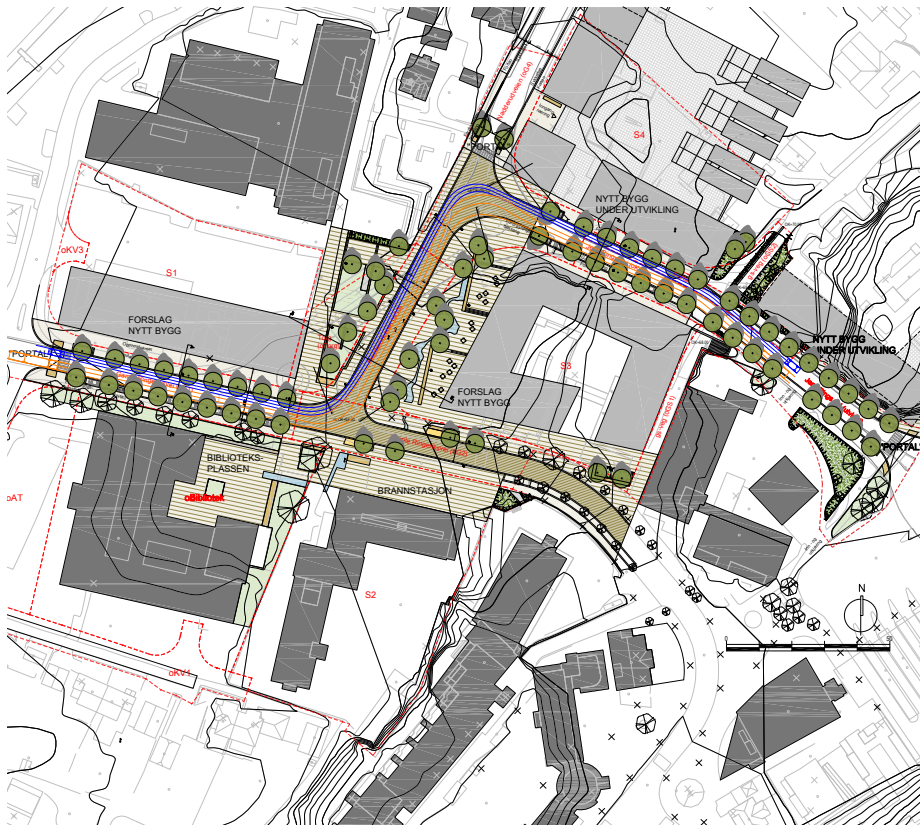
Portalområdene skal fungere som trafikale systemskifter, der det går fra å være rene kjøregater i omkringliggende områder til shared space i sentrumsområdet. Her må både syklist og kjørende dele gategrunn med hverandre. Det vil være ryddig å bruke samme løsningsprinsipp ved alle de tre portalene. Syklist blir her ledet inn i kjørebane som gir de gående en viss forutsigbarhet over trafikkmønsteret. Farten på de kjørende skal være lav gjennom torgområdet, og man må forvente at trafikkantene vil ta hensyn til hverandre i innsnevringssonen.

Planutsnittet fra Nadderudveien (forrige side) viser en løsningen der eksisterende sykkelveg møter portalområdet. Oppramping av kjørebane er med på å redusere fart og å snevre inn kjørebane, der syklistene blir ledet inn i sonen som er markert for de kjørende.

Planutsnittet ved Gamle Ringeriksvei (over) skisserer en mulig fremtidig løsning der man endrer arealbruken for kantsteinsparkering til å legge til rette for bredere fortau og separate sykkelveger i begge kjøreretninger. Dette forslaget er tatt med i rapporten for å vise at med enkle grep kan omdisponere arealene for å tilrettelegge for syklist vestover mot Gjønnes park dersom dette skulle bli aktuelt på et senere tidspunkt.

5.9 Trafikk

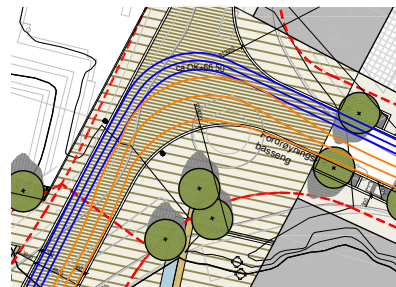
5.9.1 Sporingskurver med buss og personbil



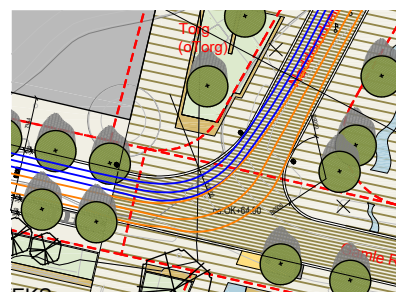
Illustrasjonsplanen med sporingskurve bil og buss.
Sporingsgrunnlag fra Norconsult.

For at fremtidig løsning skal bli godkjent av Statens vegvesen for bygging må den sikre god fremkommelighet for buss.

Planen over viser sporingskurver mellom personbil (blå) og buss (oransje). Sporingskurvene er teoretiske, men visualiserer at det er mulig å passere hverandre både på rettstrekk og i kurvatur uten problem.

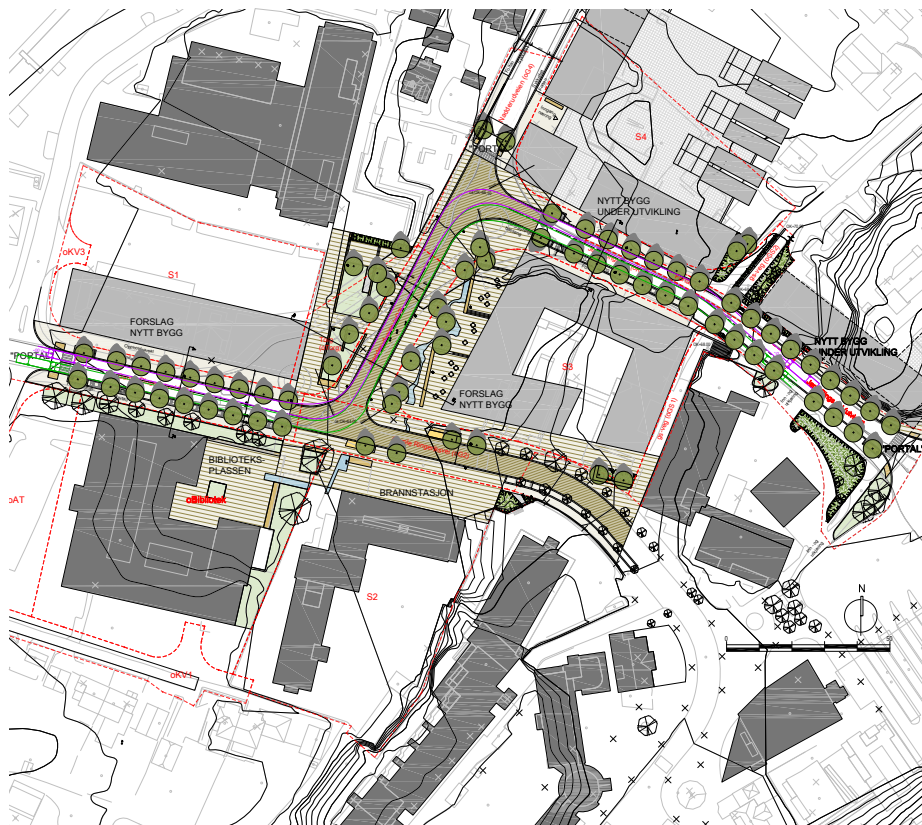


Utsnitt av plan. Sporingskurve bil og buss i kurvatur



Utsnitt av plan. Sporingskurve bil og buss på rettstrekk

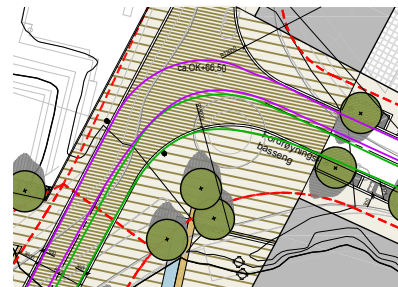
5.9.2 Sporingskurver med to busser



Illustrasjonsplanen med sporingskurve to busser.
Sporingsgrunnlag fra Norconsult.

Planen viser sporingskurver mellom to busser (lilla og grønn).

Sporingskurvene viser at det er mulig å passere to busser på rettstrekk uten problem, men i kurvatur blir det litt overlapp. Dette betyr i praksis at en av bussene må vente på den andre til den er gjennom svingen, eller man kan justere svingradiusene til å ivareta at to busser kan møtes i kryss. I en videre prosjektering må dette sees nærmere på.



Utsnitt av plan. Sporingskurve to busser i kurvatur.



Utsnitt av plan. Sporingskurve to busser på rettstrekk.

5.9.3 Sporingskurver med to busser og sentraløyer

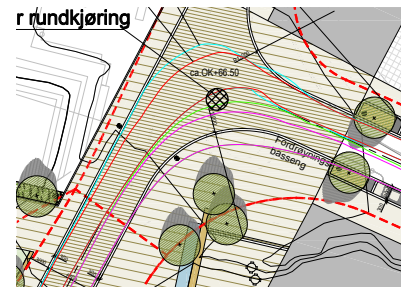


Illustrasjonsplanen med sporingskurve to busser.
Sporingsgrunnlag fra Norconsult.

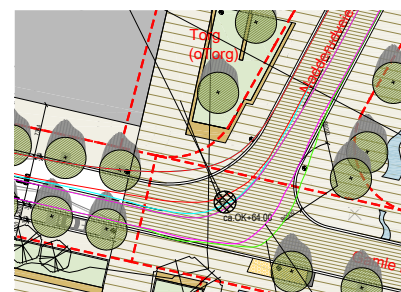
Planen viser sporingskurver mellom to busser der man har en situasjon med to overkjørbare sentraløyer.

Som sporingskurven viser krever det en justering på vegbredder i rettstrekk og kantsteinskurver i kryssene.

Løsningen anbefales kun benyttet i en midlertidig situasjon til Gjønnestrafikkløsningen er ferdigstilt, og man kan gjøre nye trafikkstillinger for å fastslå ny trafikk situasjon gjennom Bekkestua sentrum.



Utsnitt av plan. Sporingskurve med to busser i rundkjøring nord.



Utsnitt av plan. Sporingskurve med to busser i rundkjøring sør.

6 Kvalitet og standard

6.1 Materialbruk, møblering og vegetasjon



Dekke og møblering,
Mariahilfer strasse, Østerrike

6.1.1 Det urbane bygulvet

De offentlige rommene skal ha en bymessig karakter av høy kvalitet og med "harde flater" i kombinasjon med blågrønne innslag. En bevisst bruk av høyder på kantsteinsvis vil kunne legge føringer for hvordan man bruker byen. Lave kanter innbyr til flere krysningspunkt og bygulvet vil oppleves mer helhetlig.

6.1.2 Portalene

Gatene starter med hver sin "portal" med en markering av sentrumsområde. Portalen markeres med oppramping av kjørevegen inn i området. Både sitteelement og skilting skal plasseres ved portalen i tilknytning til overgangsfelt.

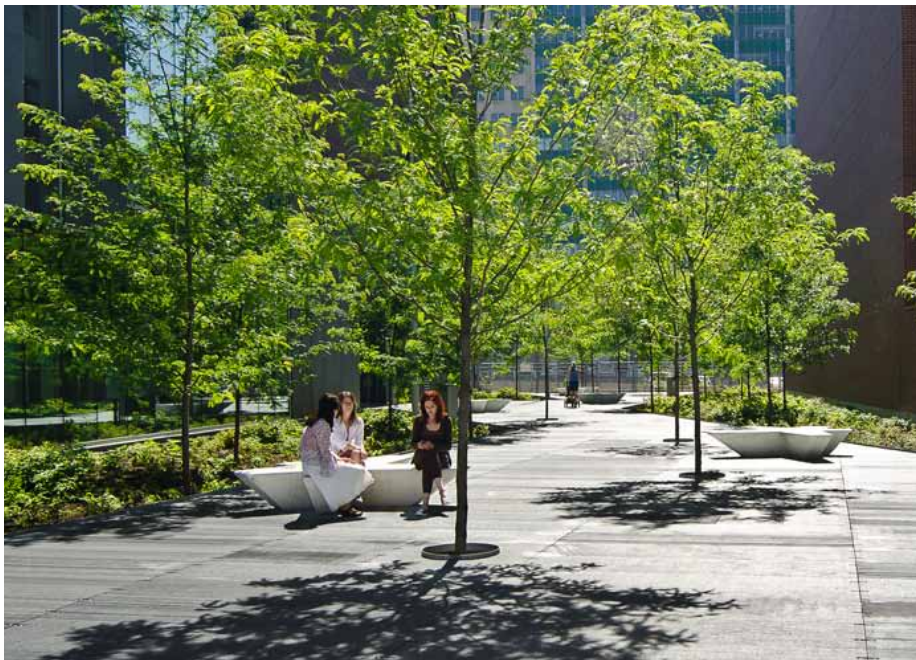
6.1.3 Sitteelement

Trapper og kanter kan benyttes som sittekanter. Frittstående sitteelementer på torgarealene utføres i granitt med treavdekning. Sitteelementene skal innby til opphold og være med å styre biltrafikken inne på området.

6.1.4 Belysning

Det må utvikles et overordnet belysningskonsept som binder Bekkestua nord sammen med eksisterende Bekkestua sentrum. Belysningen i gater og på torgene forutsettes å være av høy standard og med jevn belysning.

Belysningen skal understreke det stramme gateforløpet opp mot og den uformelle karakteren til det offentlige torgarealet. Man kan vurdere færre men høyere flerfunksjonsmaster på torget for å redusere antall stolper.



Trær i grupper,
Parc hydro, Canada



Trerekke,
Portland, Oregon

6.1.5 Gatetrær, busker og stauder

Både vegetasjon og møblering skal gi sentrumsområdet en gjennomgående tilhørighet, med slektskap i materialvalg og plantebruk.

I alle sentrumsgater etableres tosidig trerekker. Trerekkene vil forsterke den bymessige karakteren og styrke retningen på kjørevegen. Den estetiske opplevelsen av gatene vil styrkes med en grønn gatestruktur som leder inn mot det sentrale torget.

På det sentrale torget plantes trær i grupper, der vegetasjonen skaper soner for opphold og møteplasser. Områder med større gressareal bidrar til et grønt sentrumsområde med tilrettelegging av benker og sittekanter.

Jordvolum for vegetasjon i bymiljøet må prioriteres slik at vegetasjonen får gode vekstforhold. Ved etablering av trær i fast dekke skal det etableres plantebrønner/ kulverter slik at trærne får nødvendig jordvolum og gode vekstforhold.

Vegetasjon er viktig for å bidra til fordrøyning av overvann i fordrøyningsbasseng. Både i gater og på torg bør en i størst mulig grad etablere vegetasjonssoner som bidrar til å fordrøye vannet lokalt når det regner. Det er foreslått soner av fordrøyning/ infiltrasjonsbasseng i tilknytning til kjøreveg.

6.2 Differensiering av standard



Moderat og høy standard
III: Bjørbekk & Lindheim

6.2.1 Moderat og høy standard

Utbygging av Bekkestua nord skal utføres med høy kvalitet og materialbruk i de offentlige gatene og torget i sentrum. Materialvalgene skal være av solid kvalitet og kunne eldes med verdighet.

Materialbruk i de offentlige rommene er delt inn i to kategorier: moderat og høy standard (se overordnet tabell).

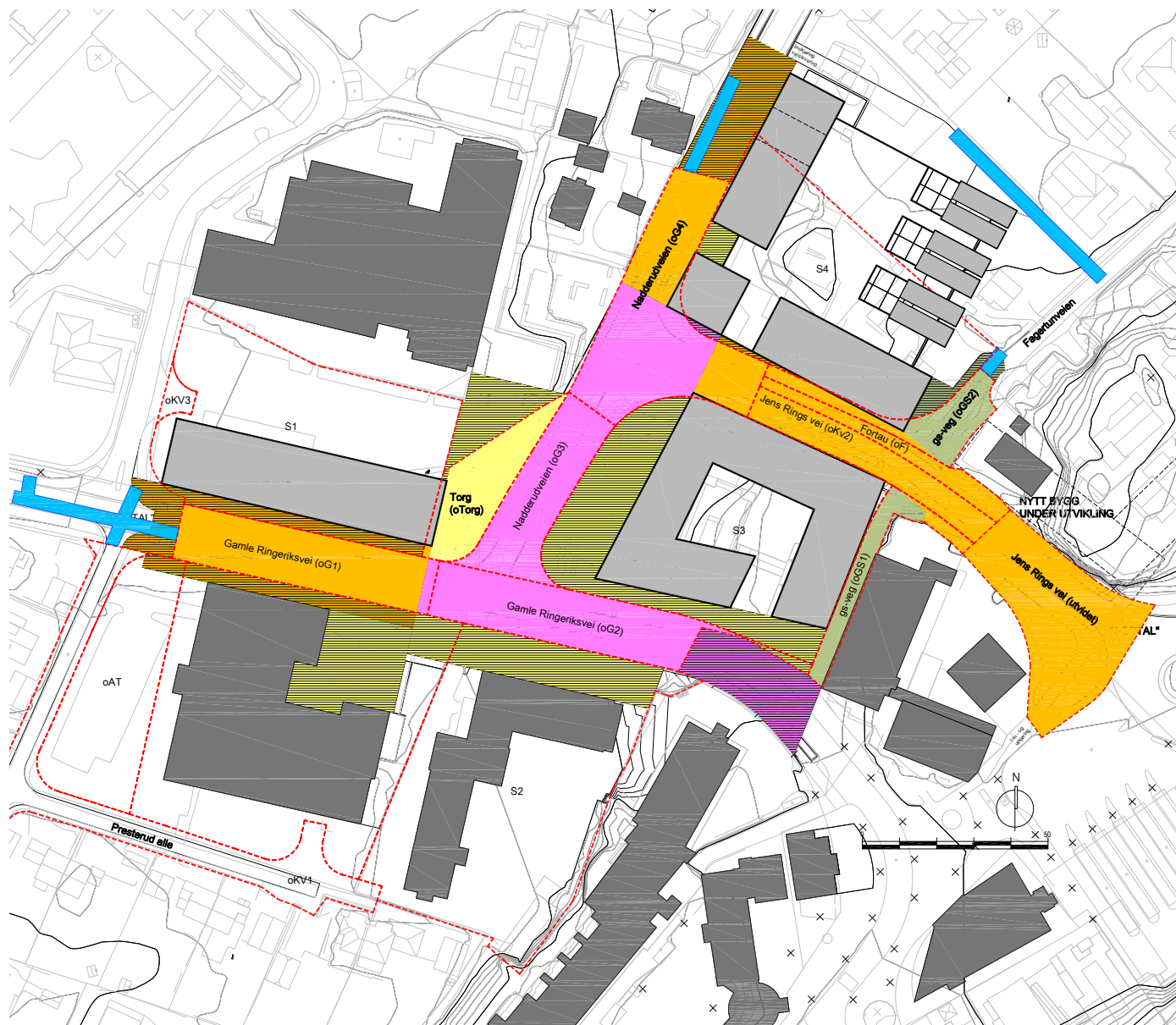
Høy standard legges til grunn i VPOR-rapporten. Kostnadsoverslaget for Bekkestua nord tar både for seg høy standard og moderat standard.

Høy standard skal styrke sentrumsqualiteter og ha en god tilpasning til omgivelsene rundt. Spesialdesign vil være møbleringselementer (løse og faste elementer) som er tilpasset området og funksjonene de skal romme.

Moderat standard skal bygge på materialbruken som man allerede finner i Bekkestua sentrum, "Bekkestua-standard".

	MODERAT STANDARD	HØY STANDARD
Torg	Dekke fortau: Betongstein Dekke kjørebane: Betongstein Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Vurderes Beplantning: Trær i grupper Møblement: Benker, søppelbøtter, sykkelstativ o.l. Standardprodukter Belysning: Kommunal standard Kunst/ utsmykning: Vurderes Vannelement: Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering UU: Standard Programmering: Vurderes	Dekke: Naturstein Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Inngår Beplantning: Trerekker, tregrupper, buskfelt, stauder Møblement: Inngås. Benker og større sitteelement. Spesialdesign Belysning: Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign Kunst/ utsmykning: Inngår. Spesialdesign. Vannelement: Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering UU: Spesialdesign Programmering: Helhetlig planlegging, høy opplevelsesverdi
Bygater	Dekke fortau: Betongstein, asfalt Dekke kjørebane: Asfalt Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Vurderes Beplantning: Trerekker Møblement: Benker, søppelbøtter, sykkelstativ o.l. Standardprodukter i møbleringssone Belysning: Kommunal standard Kunst/ utsmykning: Ingen Vannelement: Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering UU: Standard Overgangsfelt: Standard	Fortau: Naturstein Kjørebane: Naturstein, asfalt Kantutforming: Naturstein, spesialdesign Gatevarme: Inngår Beplantning: Trerekker, busker Møblement: Inngår i møbleringssoner. Benker, sykkelstativ, søppelbøtter. Spesialdesign Belysning: Effektbelysning og stolpebelysning. Spesialdesign Kunst/ utsmykning: Vurderes Vannelement: Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering UU: Spesialdesign Overgangsfelt: Bredt, opphøyd
Gang - sykkelveg / trapper	Dekke gangsone: Betongstein, asfalt Materialer trapp: Naturstein Gatevarme: Ingen Beplantning: Busker, trær i grupper Møblement: Standardprodukter Belysning: Kommunal standard Kunst/ utsmykning: Ingen Vannelement: Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering UU: Standard	Dekke: Naturstein, asfalt Gatevarme: Inngår Beplantning: Trær i klynger, busker Møblement: Benker, søppelbøtter, sykkelstativ o.l. Spesialdesign Belysning: Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign Kunst/ utsmykning: Vurderes Vannelement: Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering UU: Spesialdesign

6.3 Tiltaksplan og tiltaksliste



III: Bjørbekk & Lindheim

Tegnforklaring

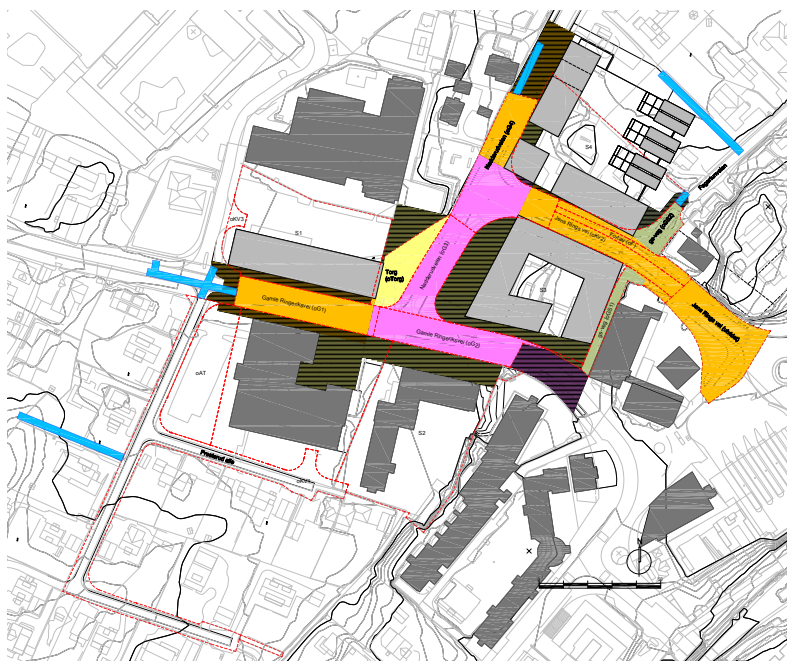
- Torg - shared space
- Torg
- Bygater
- Gang - og sykkelveg / trapp
- Planavgrensning (regulering)
- Foreslått utvidet planområde
- Eksisterende bebyggelse
- Ny, foreslått bebyggelse
- Teknisk infrastruktur utenfor reguleringsgrense knytter seg til eksist. teknisk infrastruktur. Tiltak utenfor kostnadsoverslag.
- Arealer med tiltak utenfor kostnadsoverslag

6.3.1 Tiltaksliste

Tiltaksplanen sammen med tiltakslisten utgjør grunnlaget for kostnadsberegninger. I tiltakslisten beskrives hvert delområde med størrelse, karakter, program, standard og materialbruk.

Delområdene med skravur er tiltak utenfor beregningsgrunnlaget, og tas ikke med i kostnadsoverslaget for VPOR.

		Nr.	Navn	Str.		Karakter	Program	Standard	Materialer	Beplantning
	Torg (shared space)	oG3	Nadderudveien	820	m2	Blågrønn hovedtorg	Shared space, beplantning	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Torg (shared space)	oG2	Gamle Ringeriksvei	1111	m2	Blågrønn hovedtorg	Shared space, beplantning, benker, fordøyningsbasseng	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Torg (shared space)	oG4	Nadderudveien	1652	m2	Blågrønn hovedtorg	Shared space, beplantning, benker, fordøyningsbasseng	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Torg	oTorg	Torg	607	m2	Grønt byrom	Terrasser, trapper, benker, grøntsoner, tregrupper	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Bygate	oG1	Gamle Ringeriksvei	1057	m2	Blågrønn hovedakse	Møbleringssone, benker, kantparkering, beplantning, fordøyningsbasseng	Moderat - Høy	Naturstein, asfalt	Trerekker
	Bygate	oG4	Nadderudveien	1652	m2	Grågrønn	Møbleringssone, benker, beplantning, fordøyningsbasseng	Moderat - Høy	Naturstein, asfalt	Trerekker
	Bygate	oKv2	Jens Rings vei	599	m2	Grågrønn	Møbleringssone, benker, kantparkering, beplantning	Moderat - Høy	Naturstein, asfalt	Trerekker
	Bygate	oF	Fortau - Jens Rings vei	307	m2	Bygate, portal	Trerekke	Moderat - høy	Naturstein, asfalt	Trerekker
	Bygate	(utvidet)	Jens Rings vei (utvidet)	1370	m2	Bygate, portal	Møbleringssone, benker, fordøyningsbasseng	Moderat - høy	Naturstein, asfalt	Trerekker
	gs-veg/ trapp	oGS1	Gang - sykkelveg	372	m2	Smal gangvei	Smett, trapp	Moderat - høy	Naturstein, asfalt	Busker
	gs-veg/ trapp	oGS2	Gang - sykkelveg	456	m2	gs-veg	Adkomst gs-veg, buskbeplantning	Moderat	Asfalt	-



Oversiktsplan viser samtlige områder som kan bli berørte av tiltakene.
III: Bjørbekk & Lindheim

7 Gjennomføring

7.1 Prinsipp for kostnadsfordeling

7.1.1 Prinsipp for kostnadsfordeling

Planens formål er å kunne se på Bekkestua nord i sin helhet med tanke på løsninger og materialvalg. De nye kvalitetene skal styrke og konsentrere et vitalt og urbant sentrum hvor de gode stedlige kvalitetene bevares og underbygges.

VPOR-rapporten skal ta utgangspunkt i en helhetlig plan som viser den fremtidige, overordnede løsningen for Bekkestua nord. Sammen med den helhetlige planen, vil det bli laget et notat med tekniske løsninger. Den fremtidige planen sammen med de prinsipielle tekniske løsningene legges til grunn for kostnadsoverslaget.

Det er utarbeidet to forslag til kostnadsoverslag knyttet til VPOR-planen; ett forslag med høy standard og ett med moderat standard ("Bekkestua-standard"). For alternativet med høy standard vil merkostnader til en eventuell teknisk kulvert synliggjøres.

Grunneiere og utbyggere må påregne å bidra til oppgradering av eksisterende og etablering av nye offentlige rom og gater i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. Utbygging og opparbeiding av offentlige torg, gater og parker skal skje i henhold til denne VPOR-rapporten; veiledende prinsipplan for offentlige rom.

Tiltakene som planen legger opp til nedfelles i hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene, slik at de kan følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere/ utbyggere.

7.1.2 Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR

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

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

Summen av tiltakene beskrevet i VPOR er vurdert som nødvendige for å kunne realisere ønsket bolig- og næringsutvikling i Bekkestua nord. Rekkefølgebestemmelsene har økonomiske konsekvenser for utbygger, men kan også medføre økonomiske konsekvenser for kommunen idet det ikke i alle tilfeller er rimelig at utbygger dekker alle byggekostnadene.

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

7.2 Utbyggingsstrategi

7.2.1 Utløsning av eventuell første byggetrinn

Prosjektet har hovedsakelig fokusert seg på den permanente løsningen, da en utløsning av første byggefase er avhengig av rekkefølgen på utbyggingen og hva som skal bygges på de enkelte tomtene.

Man må avklare behovet for et eventuelt første byggetrinn før man utreder en løsning for dette. Løsningen som man kommer opp med i forbindelse med behovet må kunne bli integrert som en del av den permanente løsningen dersom den skal bekostes av alle utbyggeren.

Dersom grunneier for område S1 ønsker å bygge ut før tverrforbindelsen mellom Gjønnnes og E18 står klart kan dette være med på å utløse et behov for et første byggetrinn.

Dersom det blir behov for en midlertidig løsning vil det måtte gjøres en kostnadsvurdering for dette.

Både permanent og eventuell midlertidig løsning må avklares og godkjennes av Statens vegvesen.

7.2.2 Risiko og usikkerhet



Planen viser skissert utstrekning av rundkjøringer.

Et viktig kriterium fra Statens vegvesen har vært å opprettholde god fremkommelighet for buss i den fremtidige løsningen.

I den vedtatte områdereguleringsplanen med tilhørende bestemmelser ligger føringer for etablering av to T-kryss samt å rette ut Nadderudveien. Både Nadderudveien og Gamle Ringeriksvei er regulert med formålet "gatetun offentlig". Hovedgrepet med å rette opp vegen samt å erstatte de to eksisterende rundkjøringene med to T-kryss er for å gi Bekkestua sentrum en bymessig karakter.

Statens vegvesen har uttalt at de ikke vil godta ny løsning for ombygging av rundkjøringer til T-kryss uten at det har blitt gjort en tilstrekkelig trafikkteiling etter at ny Gjønnes-forbindelse er etablert.

Dersom det foreligger krav fra Statens vegvesen om å etablere permanente rundkjøringer skal dette legges inn under usikkerhet, og det må spesifiseres i både kostnadsoverslaget og prosjektering. Dette må diskuteres nærmere med Statens vegvesen når trafikk tallene er vurdert nøyere.

Henvisning til Norconsult sin rapport for trafikksituasjoner.

7.3 Forutsetninger for valg av løsning

7.3.1 Kvalitet og omfang

Løsningene i VPOR-rapporten er med utgangspunkt i høy kvalitet både på materialbruk, møbleringsbruk og tekniske løsninger.

Med høy kvalitet menes materialer med lang levetid og som eldes med verdighet og løsninger som er tilpasset hvert enkelt område.

Valg av kvaliteter på dekke kan påvirke løsninger under bakken. Dekker av høy kvalitet på hele torgarealet, inklusivt kjørevege, kan sette krav om teknisk kulvert da enkelte dekker er kostbare å reetablere ved eventuelle vedlikehold.

Ønske om kulvert for teknisk infrastruktur vil bli en diskusjon mellom grunneiere og Bærum kommune, ettersom kostnadsfordelingene blir tatt mellom de ulike partene.

**Avtale om overføring av
justeringsrett
for []**

mellom

**[] AS, org. nr. []
(«Overdrageren»)
[adresse]**

og

**Bærum kommune Kommunaltekniske Tjenester, org. nr. 995 448 394
(«Kommunen» eller «Mottakeren»)
RÅDHUSET
1301 SANDVIKA**

1. Avtalens bakgrunn

I forbindelse med utbyggingsprosjektet [] i Bærum har [] AS, i samsvar med reguleringsplanen for [], oppført infrastruktur i form av [] beskrevet nærmere i pkt 4.

Anlegget er nå ferdigstilt og er overdratt vederlagsfritt fra [] AS til Kommunen.

[] AS har ikke fradragsført inngående merverdiavgift (mva) for Anlegget, fordi anlegget er bygget i tilknytning til et boligutbyggingsprosjekt hvor det ikke er anledning til å fradragsføre merverdiavgift.

Justering og tilbakeføring av inngående merverdiavgift for slike anlegg behandles i Lov om kompensasjon for merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv § 16 og i Forskrift om kompensasjon for merverdiavgift til kommuner, fylkeskommuner mv § 6, jf reglene i merverdiavgiftforskriften. Justeringsreglene åpner for at Kommunen som ny eier av anlegget kan få overført justeringsrett og således kreve kompensasjon for tidligere ikke fradragsført merverdiavgift knyttet til anlegget, dersom Kommunen skal benytte dette i kompensasjonsberettiget virksomhet.

Kommunen skal benytte Anlegget i kompensasjonsberettiget virksomhet.

Ved at Kommunen får overført justeringsrett, har Kommunen mulighet til få kompensert 1/10 av byggers betalte merverdiavgift årlig i **[eventuelt: den resterende del av]** lovens justeringsperiode på 10 år. Formålet med avtalen er at Kommunen skal oppkreve slik mva-kompensasjon fra staten og at oppkrevd beløp med fradrag for et administrasjonsgebyr til Kommunen skal refunderes [] AS.

2. Registrerings- og dokumentasjonsplikt mv ved overføring av justeringsretten

Av kompensasjonsforskriften § 6, 3. ledd siste punktum, som viser til merverdiavgiftsforskriftens regler, følger det at retten til å justere overføres fra Overdrageren til Mottakeren ved en skriftlig underskrevet oppstilling fra Overdrageren som inneholder de opplysninger som framgår av merverdiavgiftsforskriftens § 9-3-3 første ledd. Denne avtale med vedlegg anses som slik oppstilling.

Opplysninger iht forskriften § 9-3-3 første ledd er inntatt i Vedlegg 1 som Overdrageren har utarbeidet. **[Her forutsettes benyttet blanketten «Justering av mva på kapitalvarer» eller tilsvarende oppsett]**

3. Definisjoner

Med "Anskaffelseskostnad" forstås i denne avtale med vedlegg kostnader pådratt av Overdrageren inntil overdragelsestidspunktet i forbindelse med utbyggingen av infrastrukturprosjektene nevnt i pkt 1 ovenfor,

med "Fullføringstidspunkt" forstås tidspunktet da infrastrukturprosjektene var ferdigstilt,

med "Kapitalvaren" forstås infrastrukturprosjektene som har vært gjenstand for nybygging (byggetiltak),

med "Overdragelsestidspunktet" forstås den dag infrastrukturprosjektene overdras fra Overdrageren til Mottakeren

4. Gjenstand for justering – beskrivelse av Anlegget

Gjenstand for justering er Anlegget, som er vist i [] inntatt som Vedlegg 2 **[F eks plantegning. Utarbeides av Overdrageren.]**.

Anlegget består av [] som vist i planen.

5. Fullføringstidspunkt

Anleggets fullføringstidspunkt er [dato], **[evt nærmere forklaring]**

Anlegget ble overtatt av Bærum kommune [dato] (Overdragelsestidspunktet). Overtakelsesprotokoll er vedlagt avtalen som Vedlegg 3 .

6. Gjennomføring av justeringen

Kommunen overtar retten til å justere merverdiavgiften

[Alternativ 1: med 1/10 av det beløpet som utgjør 100% av merverdiavgiften årlig.]

[Alternativ 2: årlig for den resterende del av justeringsperioden, i dette tilfellet [] år. Justering skjer med 1/10 årlig av det beløpet som utgjør 100% av merverdiavgiften. Samlet justeringsbeløp blir dermed []% av merverdiavgiften.]

Beløpene fremgår av Vedlegg 1.

Det årlige justeringsbeløpet tas med som fradragsberettiget inngående merverdiavgift på Kommunens kompensasjonsoppgave for 6. termin. Det samme beløp, med fradrag for et årlig administrasjonsgebyr som på avtaletidspunktet utgjør kr. [] refunderes til Overdrageren innen tre uker etter at Kommunen har mottatt beløpet fra staten.

Overdrageren skal innen 31.12. det enkelte år sende Kommunen en skriftlig påminnelse om justeringen. Påminnelsen sendes pr brev eller email til Bærum kommunes postmottak, adressert til:

Tjenesteleder [etat]

og med opplysning om at elektronisk kopi skal sendes til:

Kommunalsjef for tekniske tjenester og
Økonomisjef for tekniske tjenester

Påminnelsen skal inneholde

- Opplysninger om det årlige justeringsbeløpet og gjenstående justeringer
- et krav om utbetaling av avtalt beløp
- betalingsopplysninger, herunder opplysninger om kreditor tilsvarende en ordinær faktura.

Kommunen kan kreve endring i administrasjonsgebyret ut fra endret arbeidsmengde, kostnadsutviklingen og lignende.

7. Ansvar og risiko

Risikoen for unnlatt fradragsføring på 6. terminoppgaven som følge av en uteglemmelse fra Mottakerens side påhviler Mottakeren. Utover dette påhviler all risiko i forbindelse med avtalen Overdrageren, og Mottakeren skal holdes skadesløs. Herunder har Overdrageren følgende ansvar og risiko:

Overdrageren er ansvarlig for å fremskaffe den nødvendige dokumentasjon iht. lov og forskrift.

Opplysningene i nærværende Avtale med vedlegg bygger på informasjon og tallopplysninger fra Overdrageren. Opplysningene er bekreftet av statsautorisert revisor, jf Vedlegg 4.

Konsekvenser av uriktige opplysninger fra Overdrageren til Mottakeren i anledning nærværende Avtale er Overdragerens risiko.

Risiko for at justering/tilbakeføring av merverdiavgift ikke godtas av skatte- og avgiftsmyndigheten påhviler Overdrageren.

- | | |
|-----------|--|
| Vedlegg 1 | [Nødvendige oppstillinger og dokumentasjon over kapitalvaren som nevnt i merverdiavgiftsforskriften § 9-3-3, jf § 9-1-2, første ledd bokstav a til f.
Vedleggene spesifiseres nærmere: 1-1, 1-2 etc] |
| Vedlegg 2 | [] plan |
| Vedlegg 3 | Overtakelsesprotokoll |
| Vedlegg 4 | Revisorbekreftelse |

**Avtale om overføring av
justeringsrett
for []**

mellom

**[] AS, org. nr. []
(«Overdrageren»)
[adresse]**

og

**Bærum kommune Kommunaltekniske Tjenester, org. nr. 995 448 394
(«Kommunen» eller «Mottakeren»)
RÅDHUSET
1301 SANDVIKA**

9. Avtalens bakgrunn

I forbindelse med utbyggingsprosjektet [] i Bærum har [] AS, i samsvar med reguleringsplanen for [], oppført infrastruktur i form av [] beskrevet nærmere i pkt 4.

Anlegget er nå ferdigstilt og er overdratt vederlagsfritt fra [] AS til Kommunen.

[] AS har ikke fradragsført inngående merverdiavgift (mva) for Anlegget, fordi anlegget er bygget i tilknytning til et boligutbyggingsprosjekt hvor det ikke er anledning til å fradragsføre merverdiavgift.

Justering og tilbakeføring av inngående merverdiavgift behandles i Lov om merverdiavgift Kapittel 9 og i Forskrift til merverdiavgiftsloven Kapittel 9. Justeringsreglene åpner for at Kommunen som ny eier av anlegget kan kreve fradrag/oppjustering for tidligere ikke fradragsført merverdiavgift knyttet til anlegget, dersom Kommunen skal benytte dette i avgiftspliktig virksomhet.

Kommunen skal benytte anlegget i avgiftspliktig virksomhet.

Ved at Kommunen får overført justeringsrett, har Kommunen mulighet til få refundert 1/10 av utbyggers betalte merverdiavgift årlig i **[eventuelt: den resterende del av]** lovens justeringsperiode på 10 år. Formålet med avtalen er at Kommunen skal oppkreve slik mva-refusjon fra staten og at oppkrevd beløp med fradrag for et administrasjonsgebyr til Kommunen skal refunderes [] AS.

10. Registrerings- og dokumentasjonsplikt mv ved overføring av justeringsretten

Registrerings- og dokumentasjonsplikt mv ved overføring av justeringsretten følger av forskriftens § 9-3-5, med videre henvisning til § 9-3-3 (1) og § 9-1-2 (1) a-f). Det følger av reglene at justeringsretten overføres til Kommunen ved en skriftlig underskrevet oppstilling fra Overdrageren som inneholder de opplysninger som framgår av merverdiavgiftsforskriftens § 9-3-3 første ledd. Denne avtale med vedlegg anses som slik oppstilling.

Opplysninger iht forskriften § 9-3-3 første ledd er inntatt i Vedlegg 1 som Overdrageren har utarbeidet. **[Her forutsettes benyttet blanketten «Justering av mva på kapitalvarer» eller tilsvarende oppsett]**

11. Definisjoner

Med "Anskaffelseskostnad" forstås i denne avtale med vedlegg kostnader pådratt av Overdrageren inntil overdragelsestidspunktet i forbindelse med utbyggingen av infrastrukturprosjektene nevnt i pkt 1 ovenfor,

med "Fullføringstidspunkt" forstås tidspunktet da infrastrukturprosjektene var ferdigstilt,

med "Kapitalvaren" forstås infrastrukturprosjektene som har vært gjenstand for nybygging (byggetiltak),

med "Overdragelsestidspunktet" forstås den dag infrastrukturprosjektene overdras fra Overdrageren til Mottakeren

12. Gjenstand for justering – beskrivelse av Anlegget

Gjenstand for justering er Anlegget, som er vist i [] inntatt som Vedlegg 2. **[F eks plantegning. Utarbeides av Overdrageren]**
Anlegget består av [] som vist i planen.

13. Fullføringstidspunkt

Anleggets fullføringstidspunkt er [dato], **[evt nærmere forklaring]**

Anlegget ble overtatt av Bærum kommune [dato] (Overdragelsestidspunktet). Overtakelsesprotokoll er vedlagt avtalen som Vedlegg 3 .

14. Gjennomføring av justeringen

Kommunen overtar retten til å justere merverdiavgiften

[Alternativ 1: med 1/10 av det beløpet som utgjør 100% av merverdiavgiften årlig.]

[Alternativ 2: årlig for den resterende del av justeringsperioden, i dette tilfellet [] år. Justering skjer med 1/10 årlig av det beløpet som utgjør 100% av merverdiavgiften. Samlet justeringsbeløp blir dermed []% av merverdiavgiften.]

Beløpene fremgår av Vedlegg 1.

Det årlige justeringsbeløpet tas med som fradragsberettiget inngående merverdiavgift på Kommunens merverdiavgiftsoppgave for 6. termin. Det samme beløp, med fradrag for et årlig administrasjonsgebyr som på avtaletidspunktet utgjør kr. [] refunderes til Overdrageren innen tre uker etter at Kommunen har mottatt beløpet fra staten.

Overdrageren skal innen 31.12. det enkelte år sende Kommunen en skriftlig påminnelse om justeringen. Påminnelsen sendes pr brev eller email til Bærum kommunes postmottak, adressert til:

Tjenesteleder [etat]

og med opplysning om at elektronisk kopi skal sendes til:

Kommunalsjef for tekniske tjenester og
Økonomisjef for tekniske tjenester

Påminnelsen skal inneholde

- Opplysninger om det årlige justeringsbeløpet og gjenstående justeringer
- et krav om utbetaling av avtalt beløp
- betalingsopplysninger, herunder opplysninger om kreditor tilsvarende en ordinær faktura.

Kommunen kan kreve endring i administrasjonsgebyret ut fra endret arbeidsmengde, kostnadsutviklingen og lignende.

15. Ansvar og risiko

Risikoen for unnlatt fradragsføring på 6. terminsoppgaven som følge av en uteglemmelse fra Mottakerens side påhviler Mottakeren. Utover dette påhviler all risiko i forbindelse med avtalen Overdrageren, og Mottakeren skal holdes skadesløs. Herunder har Overdrageren følgende ansvar og risiko:

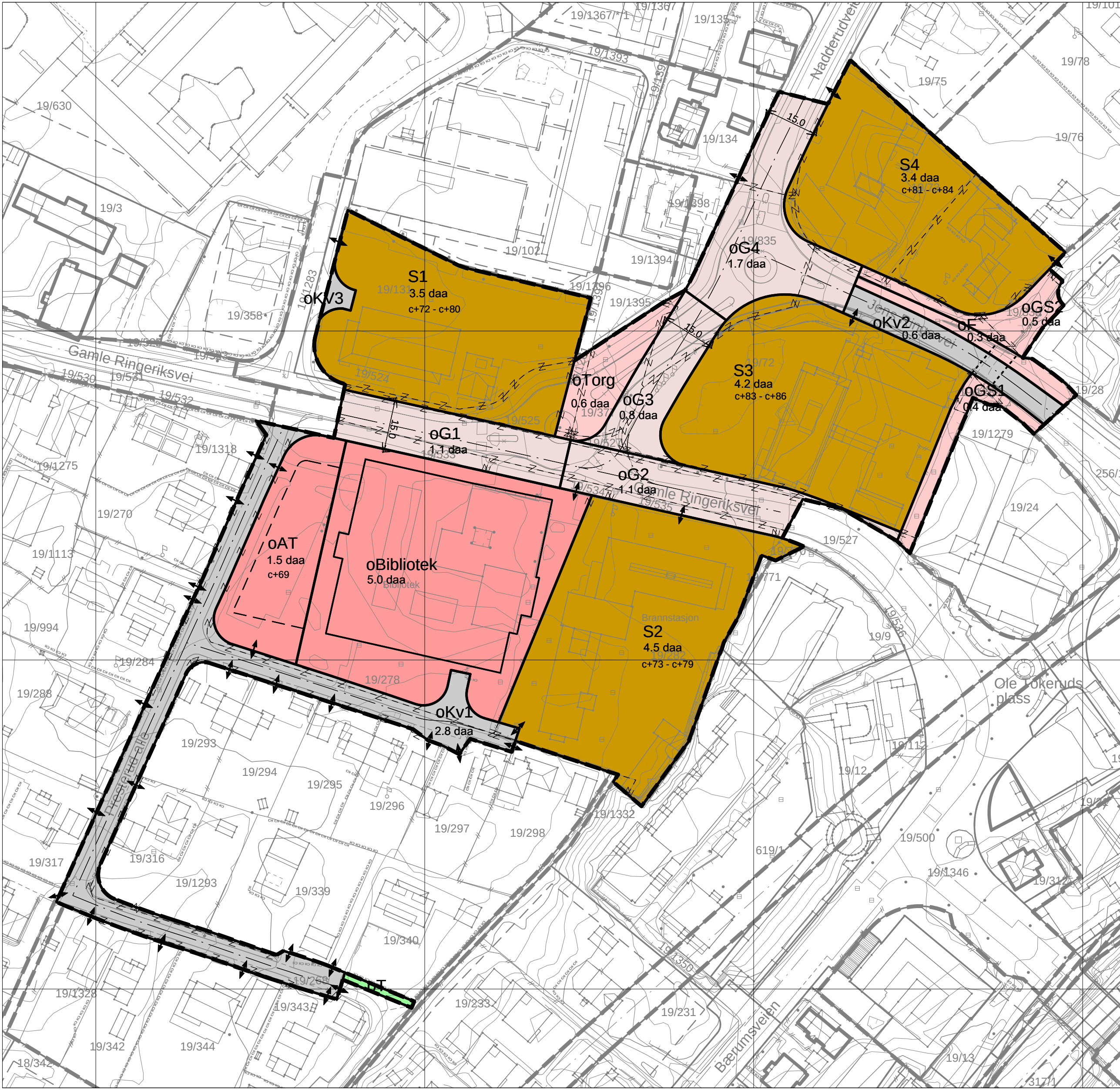
Overdrageren er ansvarlig for å fremskaffe den nødvendige dokumentasjon iht. lov og forskrift.

Opplysningene i nærværende Avtale bygger på informasjon og tallopplysninger fra Overdrageren. Opplysningene er bekreftet av statsautorisert revisor, jf Vedlegg 4.

Konsekvenser av uriktige opplysninger fra Overdrageren til Mottakeren i anledning nærværende Avtale er Overdragerens risiko.

Risiko for at justering/tilbakeføring av merverdiavgift ikke godtas av skatte- og avgiftsmyndigheten påhviler Overdrageren.

- | | |
|-----------|--|
| Vedlegg 1 | Nødvendige oppstillinger og dokumentasjon over kapitalvaren som nevnt i merverdiavgiftsforskriften § 9-3-3, jf § 9-1-2, første ledd bokstav a til f.
[Vedleggene spesifiseres nærmere: 1-1, 1-2 etc] |
| Vedlegg 2 | [] plan |
| Vedlegg 3 | Overtakelsesprotokoll |
| Vedlegg 4 | Revisorbekreftelse |



TEGNFORKLARING

AREALFORMÅL

BEBYGGELSE OG ANLEGG (§ 12-5 nr. 1)

sentrumsformål

institusjon- bibliotek, offentlig

annen tjenesteyting, offentlig

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (§ 12-5 nr. 2)

kjørveg offentlig

fortau offentlig

gatetun offentlig

torg offentlig

gang-/sykkelveg offentlig

GRØNNSTRUKTUR (§ 12-5 nr. 3)

turvei offentlig

LINJESYMBOL M.V.

plangrense

grense for arealformål

angitt hensynsgrense

eiendomsgrense som skal oppheves

byggegrense

bebyggelse som inngår i planen

regulert senterlinje

avkjørsel

tunnel

c=maks gesimshøyde (kote)

0m 50m

målestokk ekvidistanse: 1m

PLANEN ER UTARBEIDET AV

BÆRUM KOMMUNE

Digital redigering ved Bærum kommune, GSE Regulering

OMRÅDEREGULERING MED BESTEMMELSER FOR
Bekkestua nord alternativ 1

PLANID
2008022
DOKUMENT
2259060

KUNNGJØRING OM OPPSTART AV PLANARBEID 05.09.2008

PLAN DOK.	BEST. DOK.	ILL. DOK.	BEHANDLET 1. GANG	OFF. ETTERSYN HØRING FRA - TIL	BEHANDLET 2. GANG	BEHANDLET AV KOMM.STYRET	ENDELIG VEDTAK (TRÅDT I KRAFT)
1556843	1556566		21.06.12				
1684070	1684076			16.08-27.09.12			
2259060	2258065				10.04.2014		
2259060	2394426					04.06.2014	04.06.2014

KUNNGJØRING OM VEDTATT PLAN 18.06.2014

SAKSBEHANDLER Synnøve Hench

DATO 11.06.2014

BÆRUM KOMMUNE
Regulering



MINDRE ENDRING AV BESTEMMELSER TIL OMRÅDEREGULERING FOR BEKKESTUA NORD

I medhold av § 12-12 i Plan- og bygningsloven av 27.6.2008 nr.71 har Bærum kommunestyre i møte **4.6.2014** vedtatt disse bestemmelser.

**Mindre endring behandlet i Planutvalget 06.11.2014 § 11 Rekkefølgebestemmelser, pkt 11.3, er tilføyd.*

§ 1 Hensikt

1.1 Planen skal legge til rette for:

- Endring av planområdet til en bymessig struktur med blandet sentrumsformål der høye krav til estetikk skal prege utviklingen av området.
- Veisystem, plasser og bebyggelse skal ha høy arkitektonisk kvalitet med gatefasader som til sammen legger grunnlag for et levende bymiljø.
- Sikring av bussens framkommelighet.
- Boliger med et variert leilighetstilbud og god bokvalitet.

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5 NR. 1)

§ 2 Fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg

- 2.1 Detaljreguleringer skal utarbeides for felt med sentrumsformål og tilknyttede arealer, se bestemmelser til de enkelte felt (§§ 3 – 7).
- 2.2 Fordelingen mellom de ulike arealbruksformål og endelige høyder på bebyggelsen fastsettes ved detaljregulering.
- 2.3 Ved planlegging og opparbeidelse skal det legges vekt på løsninger preget av helhetlig miljø- og ressurstenkning. Ved detaljregulering skal det redegjøres for løsninger m.h.t. uteareal for boliger, herunder størrelse og solforhold, støy, valg av energiløsning, avfallshåndtering, materialbruk mm., samt massehåndtering og transport i anleggsfasen.
- 2.4 Arealer under terreng kommer i tillegg til maks grad av utnytting.
- 2.5 På gateplan er det bare tillatt med detaljhandel, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet. Handelsvirksomheten skal ikke inneholde plasskrevende varegrupper. Sykkelparkering skal legges nær inngang og under tak.
- 2.6 Anlegg for varelevering skal ikke opparbeides mot gatetun.
- 2.7 Kundeatkomst til detaljhandel, bevertning og annen publikumsrettet virksomhet skal være direkte fra tiliggende gatetun.
- 2.8 Mellom bevertning og boligetasje skal det være minst en etasje med kontorformål.
- 2.9 Bebyggelse og gatetun skal tilrettelegges for vannbåren varme og kjøling.
- 2.10 Boenheter med ensidig orientering mot nord og nordøst er ikke tillatt.
- 2.11 Alle boenheter skal ha tilgang til privat og felles uteoppholdsareal på terreng, takterrasse eller balkong.
- 2.12 Støynivå på uteplass skal ikke overstige L_{den} 55 dB.

- 2.13 Støyfølsomme bruksformål kan lokaliseres i områder med støynivå opp til L_{den} 70 dB fra vei. Dette forutsetter at alle boenheter er gjennomgående og har minst halvparten av oppholdsrommene og ett av soverommene mot en stille fasade (støynivå under L_{den} 55 dB utenfor fasade).
- 2.14 Skilt tillates ikke over gesims. Markeringsflagg tillates ikke.
- 2.15 Følgende parkeringsnorm for bolig, kontor og forretning skal legges til grunn ved detaljregulering.

Bilparkering			
Bolig:	Bosatt 1)	Besøk 3)	Totalt
5 rom (P pr. bolig)	1,3	0,15	1,45
4 rom ”	1,1	0,15	1,25
3 rom ”	1,0	0,15	1,15
2 rom ”	1,0	0,15	1,15
1 rom ”	1,0	0,1	1,1

	Ansatt 2)	Besøk 3)	Totalt
Kontor: (P pr. 1000 m ²)	10	4	14
Forretning: (P pr. 1000 m ²)	3	17	20

Sykkelparkering		
	Normtall 1)	Tilgjengelighet
Bolig: 4 rom eller 5 rom	2,5	
3 rom	1,6	
2 rom	1,3	
1 rom	1,0	
Kontor: (pr. 100 m ²)	1,0	
Forretning: (pr. 100 m ²)	1,0	Allment tilgjengelig

Hver leilighet skal sikres 1 parkeringsplass for bil og 1 parkeringsplass for sykkel. Besøksparkering for boliger skal ligge som fellesareal for de aktuelle boligene.
<i>Tabell 1: 1) Minimumskrav 2) Maksimumskrav 3) Absolutt krav. m² = BRA</i>

For andre bruksformål vurderes parkeringsbehovet ved detaljregulering.
Sykkelparkering skal legges nær inngang, fortrinnsvis under tak.

§ 3 Sentrumsformål felt S1

- 3.1 Feltet kan bebygges med et bruksareal på inntil $BRA = 8\,500\text{ m}^2$.
- 3.2 Høyden på bebyggelsen skal avtrappes fra Gamle Ringeriksvei mot Signaturbebyggelsen i nord.

§ 4 Sentrumsformål felt S2

- 4.1 Feltet kan bebygges med et bruksareal på inntil $BRA = 7\,000\text{ m}^2$.
- 4.2 Høyden på bebyggelsen skal avtrappes fra Gamle Ringeriksvei mot småhusbebyggelsen i sør. Høyden skal avpasses slik at boligbebyggelsen i øst ikke får vesentlig redusert lysinnfall fra vest.
- 4.3 Det skal etableres offentlig gjennomgang for allmennheten mellom tråkket mot Gjønneshjorden og Gamle Ringeriksvei.

§ 5 Sentrumsformål felt S3

- 5.1 Feltet kan bebygges med et bruksareal på inntil BRA = 13 000 m².
- 5.2 Høyden på bebyggelsen skal avtrappes fra hjørnet ved gangkulverten under Jens Rings vei til hjørnet Nadderudveien – Gamle Ringeriksvei.

§ 6 Sentrumsformål felt S4

- 6.1 Feltet kan bebygges med et bruksareal på inntil BRA = 7 000 m².
- 6.2 Høyden på bebyggelsen skal avtrappes fra småhusbebyggelsen i nordøst til hjørnet Nadderudveien – Jens Rings vei.

§ 7 Institusjon – bibliotek felt oBibliotek

- 7.1 Felt oBibliotek er offentlig. Eksisterende bebyggelse inngår i planen.
- 7.2 Feltet er fullt utnyttet.

§ 8 Annen offentlig tjenesteyting – felt oAT

- 8.1 Felt oAT kan utnyttes til tilbygg til bibliotek eller annen offentlig tjenesteyting, med maks høyde tilsvarende eksisterende bibliotek. Inntil 50 % av BRA kan brukes til innendørs parkering. Slikt tilbygg utløser ikke krav om detaljregulering.

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 NR. 2)

§ 9 Felt oTorg, kjøreveg oKV1 og oKV2, fortau oF, gatetun oG1 – oG4, gang/sykkelveg oGS1 og oGS2

- 9.1 Feltene er offentlige, og ansees ferdig regulert.

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5 NR. 3)

§ 10 Turvei felt oT

- 10.1 Turveien er offentlig, og ansees ferdig regulert.

REKKEFØLGEBESTEMMELSER OG VILKÅR FOR TILTAK (PBL § 12-7 NR. 10)

§ 11 Rekkefølgebestemmelser

- 11.1 Ny tverrforbindelse mellom Gjønnnes og E18 ved Strand må være etablert før dagens vegsystem kan erstattes av et bytilpasset gatenett.
- 11.2 Før detaljregulering av feltene S1-4 kan vedtas av kommunen, og før det kan gis rammetillatelse for ny bebyggelse innenfor felt oAT, skal samlet gatebruksplan/prosjekt for feltene gatetun, oG 1-4, oTorg, oGS 1 og 2, oF og kjørevei oKv2, være utarbeidet og godkjent av kommunen. Dersom tverrforbindelse, jf. § 11.1, ikke er etablert skal dessuten en midlertidig løsning for de nevnte felt være utarbeidet og godkjent av kommunen.
- 11.3 Hensynet til bussens fremkommelighet i Bekkestua sentrum skal sikres både ved utforming av midlertidig og permanent nytt gatenett.
- 11.4 Før det gis igangsettingstillatelse for ny bebyggelse innenfor planområdet skal bygging av feltene gatetun, oG 1-4, oTorg, oGS 1 og 2, oF og kjørevei oKv2 være sikret eller sikret gjennomført.
- 11.5 Fellesarealer for boligene skal ferdigstilles før boligene tas i bruk.