

Forslag til reguleringsplan for Fornebuveien 31 m.fl., Teleplanbyen øst (med konsekvensutredning)

PlanID: 2021016

Forslagsstiller: Teleplan Eiendom AS

Fagkyndig plankonsulent: Norconsult AS

Dato: 03. februar 2023



Sammendrag

Utløsende for planene om transformasjon til et tett og urbant område er investeringene i ny T-bane til Fornebu med stasjon innenfor planprogrammets avgrensning. Lokale, regionale og nasjonale myndigheter har derfor en forventning om en konsentrert utbygging, slik at baneinvesteringene blir optimalt utnyttet samtidig som områder utenfor banens nedslagsområde blir skjermet for slik tett utbygging.

I tråd med de overordnede regionale og kommunale føringer vil Teleplan Eiendom utvikle bystruktur i et viktig koblingspunkt mellom Fornebu og Lysaker og samtidig skape et nytt nabolag med høy kvalitet i omgivelsene. Planforslagene, som samlet har en områdeutnyttelse på rundt 185 %, vil bygge opp under et levedyktig nærsenter som vil gi beboerne muligheten for et kortreist hverdagsliv. Teleplanbyen er dermed et viktig byplangrep som bidrar til en langsiktig, klimaklok vekst- og byutviklingsstrategi med vekt på både grønne og urbane kvaliteter med gode møteplasser, som gir muligheter for deltakelse og opplevelser.

Planforslagene er utviklet i tråd med de prinsipielle føringer gitt i Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen), vedtatt 19.09.2019 og gjeldende VPOR /VPKL for Oksenøyveien nord, som skal sikre en helhetlig utvikling i nedslagsfelt av ny T-banestasjon. Teleplanbyen er del av denne utviklingen og defineres av tre delområder, som reguleres hver for seg. Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst med Teleplan Eiendom som forslagsstiller og Magnus Poulssons vei 7m.fl.) med Arcanum Eiendom som forslagstiller.

Teleplanbyen øst og vest vil til sammen romme ca. 670 boliger og ca. 900-1200 arbeidsplasser, men utvikles over et lengre tidsrom på minst 15 år. Ca. 430 boliger og lokaler for ca. 500 arbeidsplasser vil kunne stå ferdig når Fornebuporten T-banestasjon settes i drift rundt 2028/29. Utbygging av boliger i Teleplanbyen øst er avhengig av at Vestre Lenke er ferdigstilt og satt i drift rundt 2029, fordi den planlagte byutvikling krever at eksisterende kulvert over Snarøyveien (Teleplanløkka) erstattes og utvides.

Forslagsstiller har undertegnet avtale om bidrag til Fornebubanen, skal bekoste nytt veilokk og er i forhandlinger om utbyggingsavtale med Bærum kommune for å kunne realisere prosjektet.

Teleplanbyens sentrale plangrep er etablering av en urban akse som del av bystrengen mellom Lysaker og Fornebu, og som innpasser ny Fornebuporten T-banestasjonen som et naturlig målpunkt i ferdselsnettet. Hovedattraksjonene i området er et nabolagstorg på det nye veilokket der den urbane akse krysser Snarøyveien. Nabolagstorget skal bli en naturlig møteplass for beboerne i planområdet og i tilliggende områder, og en sentral park som gjøres offentlig tilgjengelig for allmenheten til lek og rekreasjon. Utbyggingskonseptet bygger videre på de eksisterende kvalitetene i området med de bevaringsverdige villaene sentralt i parken, det grønne preget med mange trær og den varierte topografien. Samtidig vil transformasjonen til et kompakt og urbant område endre området vesentlig i forhold til i dag. Utbyggingskonsept som er konkretisert gjennom illustrasjonsprosjektet er derfor utformet med særlig hensyn på hvordan eksisterende kulturmiljø kan innpasses i en ny urban kontekst, hvordan tilliggende områder best mulig kan knyttes opp mot herlighetsverdiene som skapes i planområdet og hvordan volumoppbygging, variasjon av takform og fasader kan bidra til å integrere planområdet på en god måte i dagens kontekst.

Miljøpåvirkningen fra E18 håndteres med næringsbebyggelse som vil skjerme både boliger og byrom for støy og luftforurensning. Sammen med utbyggingskonseptet som legger opp til kvartalsbebyggelse med store grønne gårdsrom og gode kantsoner mellom bebyggelse, by- og gårdsrom vil området utvikles med høy bokvalitet og opplevelsesverdi, som stimulerer til godt naboskap.

Forslagsstillers planbeskrivelse

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Kontekst – planområdet i Osloregionen	6
1.2	Hensikten med planen	7
1.3	Sakens historie	8
1.4	Saksgang hittil	11
2	Planstatus og rammebetingelser	12
2.1	Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser / statlige planretningslinjer/-bestemmelser og byvekstavtalen	13
2.2	Regionale planer/regionale planbestemmelser	14
2.3	Kommuneplan/kommunedelplan/strategier	14
2.4	Gjeldende regulering (0-alternativet)	17
2.5	Pågående planarbeid	22
2.6	Aktuelle politiske vedtak	23
2.7	Øvrige rammebetingelser – sentrale avtaler og dokumenter som ligger til grunn for utarbeidelse av planforslaget	24
3	Beskrivelse av planområdet	28
3.1	Beliggenhet, størrelse og bruk	28
3.2	Omkringliggende områder / strøkets karakter	29
3.3	Eiendomsforhold	30
3.4	Trafikkforhold	30
3.5	Støyforhold og luftkvalitet	32
3.6	Lokalklima	33
3.7	Landskap, natur- og rekreasjonsverdier i området	33
3.8	Grunnforhold	34
3.9	Bebyggelse og estetikk	35
3.10	Kulturminner og kulturmiljø	35
3.11	Teknisk infrastruktur	35
3.12	Sosial infrastruktur	36
4	Beskrivelse av planforslaget	38
4.1	Planforslagets hovedidé og hovedgrep	38
4.2	Planavgrensning	44
4.3	Arealformål	45
4.4	Arealoversikt	49
4.5	Antall boliger, leilighetsfordeling og antall arbeidsplasser	49
4.6	Utnyttelse	51
4.7	Bebyggelsens plassering, utforming og høyde	52
4.8	Estetisk redegjørelse	56
4.9	Boligmiljø/bokvalitet - med bykvalitet	62
4.10	Bevaringsverdier	65
4.11	Sol-/skyggeforhold	68
4.12	Utearealer	69
4.13	Kantsoner - Møte mellom bebyggelse og byrom	78
4.14	Mobilitet	80
4.15	Universell utforming	86
4.16	Etablering av nytt veioverbygg	87
4.17	Grønnstruktur	88

4.18	Klimatilpasning	90
4.19	Tekniske planer.....	93
4.20	Støyskjerming	98
4.21	Luftkvalitet.....	99
4.22	Miljøprogram.....	99
4.23	Gjennomføring	101
4.24	Prosjektøkonomi	104
4.25	Rekkefølgebestemmelser	104
4.26	Arkeologiske registreringer	104
4.27	Sosial bærekraft.....	104
5	Virkninger av planforslaget	106
5.1	Risiko- og sårbarhetsanalyse	109
5.2	Barn og unge.....	109
5.3	Grønnstruktur/friluftsliv	110
5.4	Naturmangfold	110
5.5	Stedets karakter og visuelle kvaliteter	110
5.6	Landskap (visuelle konsekvenser)	110
5.7	Universell tilgjengelighet	114
5.8	Kulturminner og kulturmiljø	114
5.9	Skole-, barnehage og institusjonsbehov	115
5.10	Transportbehov	115
5.11	Trafikksikkerhet	116
5.12	Sikringssone Fornebubane	117
5.13	Konsekvenser i anleggsperioden	117
5.14	Teknisk infrastruktur (vann og avløp)	118
5.15	Klima- og energiløsninger	118
5.16	Forurensning.....	119
5.17	Sol-/skyggeforhold.....	120
5.18	Støy og luftkvalitet.....	121
5.19	Eksisterende bygninger og anlegg	123
5.20	Konsekvenser for næringsinteresser	123
5.21	Grunnervervsbehov	124
5.22	Interessemotsetninger	124
6	Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet.....	125
6.1	Aktiv medvirkning i prosessen.....	125
6.2	Formell medvirkningsprosess – merknader ved oppstart	127
7	Vedlegg.....	136

1 Bakgrunn

Teleplanbyen skal utvikles til et tett og urbant byområde tilrettelagt for bolig, næring og publikumsrettede funksjoner. Dette området har endrede forutsetninger for utvikling som følge av store infrastrukturprosjekter med ny T-bane til Fornebu og Vestre lenke fra Fornebu til E18. Teleplanbyen ligger tett på både Lysaker og planlagt ny T-banestasjon langs Fornebubanen, og området skal bidra til å skape sammenheng mellom Lysaker og Fornebulandet. Det skal skapes gode forbindelser for gående og syklende, samtidig som det tilrettelegges for opphold.

Planen er utviklet i tråd med føringer gitt av *Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen)*, vedtatt 19.09.2019. Planprogrammet fremhever planområdets strategiske beliggenhet som koblingspunkt mellom Lysaker og Fornebu.

I tillegg tilsier både regionale og kommunale føringer en bymessig utvikling i området, både for å utnytte banekapasitet og bidra til en større helhet i bygningsstrukturen. Endring av området fra et spredt bebyggd nærings- og boligområde til et tett og urbant område ble allerede behandlet i forrige kommuneplanprosess, med grunnlag i mulighetsstudien for områdeutvikling Teleplan, som vurderer potensialet for en bymessig utvikling. Den nylig vedtatte langsiktige arealstrategien for Bærum kommune (vedtatt juni 2021) underbygger dette og fremhever Lysaker/Fornebu som et prioritert vekstområde.

Med bakgrunn i at formål ikke er endelig avklart gjennom kommuneplanen er det vurdert at tiltaket utløser behov for konsekvensutredning som en del av detaljplanarbeidet. I planprogrammet er det definert følgende tema som skal konsekvensutredes:

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

Det er tre delområder som definerer Teleplanbyen, og som reguleres hver for seg. Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst med Teleplan Eiendom som forslagsstiller og Magnus Poulssons vei 7 m.fl. med Arcanum Eiendom som forslagstiller. Heretter omtalt som Arcanum. Teleplanbyen vest og Arcanum er første byggetrinn og kan ferdigstilles før Fornebubanen og Vestre lenke er satt i drift. Teleplanbyen øst er avhengig av at Vestre lenke er etablert, rundt 2029.

Illustrasjonsprosjektet er utarbeidet samlet for Teleplanbyen vest og øst for å ivareta helheten i prosjektet. Konsekvensutredningene er også utarbeidet felles for Teleplanbyen vest og øst. Med utgangspunkt i dette er helheten i prosjektet beskrevet for flere temaer også i planbeskrivelsene for de to planene. I tillegg gir de separate planforslagene også en inngående beskrivelse av hva som er relevant for hvert enkelt planområde.



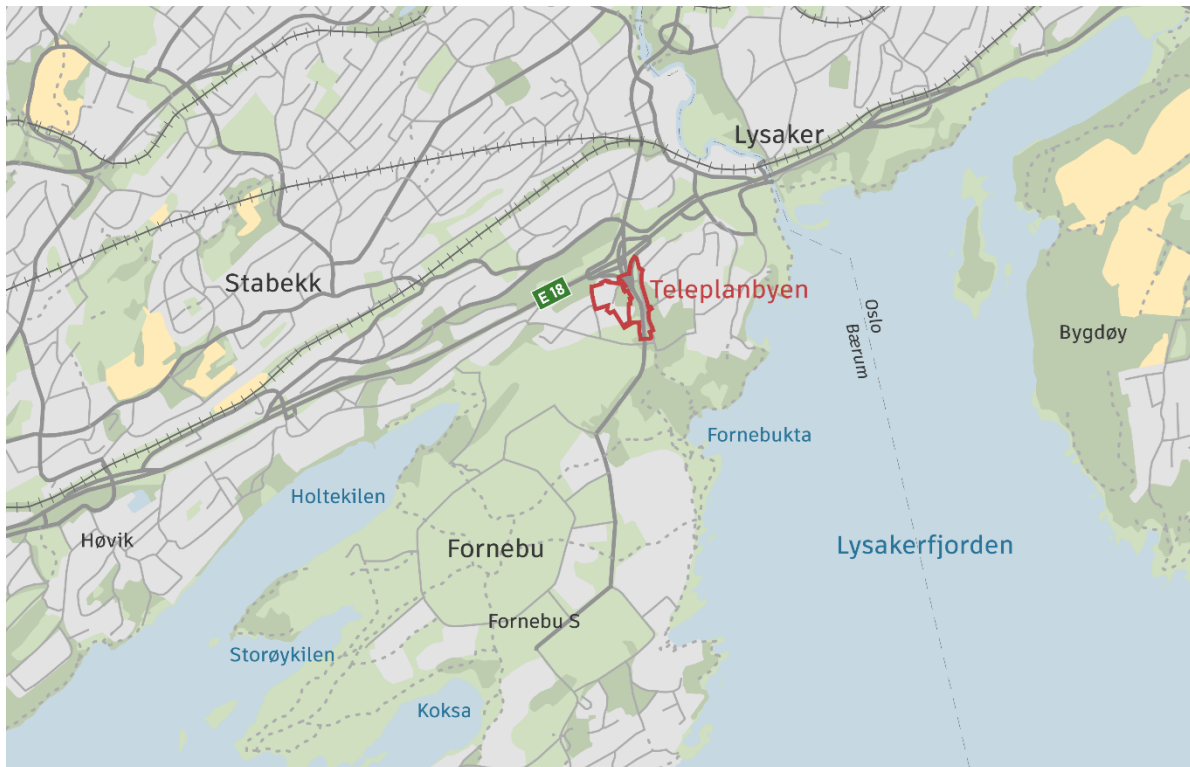
Figur 1-1: Planområdene for Teleplanbyen.

1.1 Kontekst – planområdet i Osloregionen

Planområdet er lokalisert mellom Lysaker, Fornebu og Stabekk, i krysningspunktet mellom to viktige næringskorridorer i Bærum/Oslo (fra Fornebu til Lysaker og langs E18) med mange arbeidsplasser og bedrifter av internasjonal betydning. Teleplanbyen ligger også i umiddelbar nærhet til Fornebuporten, som er et av de tre definerte byområdene på Fornebu. Området er samtidig inngangsporten til Fornebus attraktive rekreasjonsområder og del av hovedforbindelsene for syklende mellom Oslo by og Fornebu.

Planområdet ligger i nær tilknytning til store viktige offentlige rekreasjonsområder, både i Fornebubukta (ca. 600 meter) og Holtekilen (ca. 900 meter). I tillegg gjør hovedsykkelforbindelsen gjennom området det attraktivt å komme seg til de øvrige større rekreasjonsområdene på Fornebu som Storøykilen og Koksa (begge ca. 2000 meter).

Plasseringen ved E18 og nærheten til Lysaker kollektivknutepunkt (ca. 800 meter) gjør at planområdet har særdeles god tilgjengelighet både lokalt og regionalt, men også nasjonalt og internasjonalt gjennom koblinger til veinett, tognett og flytoget. I tillegg er området en del av nedslagsfeltet for ny T-banelinje til Fornebu, med Fornebuporten stasjon innenfor planområdet. Noe som gir ytterligere god tilgjengelighet.



Figur 1-2: Planområdet sett i en større kontekst.

Med bakgrunn i regionalplanen og kommunens arealstrategi er området et prioritert vekstområde i Bærum, med mål om høy utnyttelse og utvikling av en helhetlig bystruktur.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å sikre en bymessig utvikling i området, med høy tetthet og urbane kvaliteter som legger til rette for å ta bærekraftige valg i hverdagen. Et mål for *bymessig utvikling* er å oppnå ønskede kvaliteter for å bo, arbeide, bruke, ferdes i og besøke området. Det handler også om å oppnå et åpent, tilgjengelig byområde med tydelige offentlige arealer og økt byliv. Helhet og sammenheng mellom enkelttomter, nabolag, byområder og byen, samt fleksibilitet i arealbruk av bygninger og byområder, gir det fysiske og funksjonelle rammene for et byområde som virker.

Planen skal sammen med detaljregulering for Fornebuveien 37 m.fl. (Teleplanbyen vest) sikre:

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

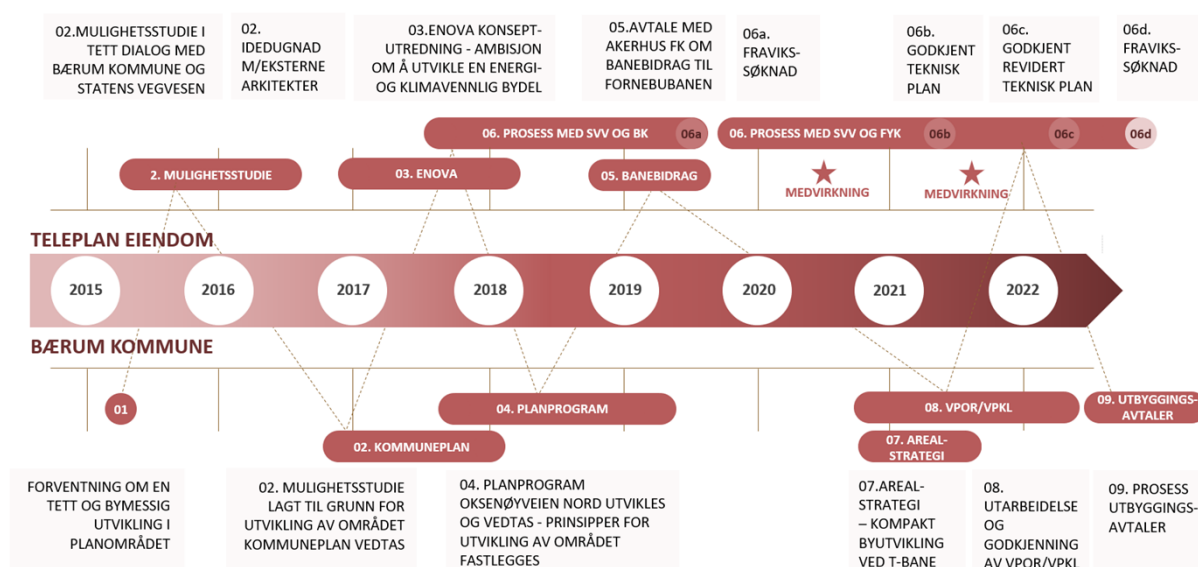
Planforslaget for Teleplanbyen øst skal legge til rette for en urban bydel med kvaliteter både for arbeidsplasser, bolig og servicefunksjoner. Området skal utarbeides med høy arkitektonisk kvalitet og det skal skapes attraktive uteområder for beboere og besøkende av området. Grønn mobilitet er et hovedpremiss for utformingen på grunn av umiddelbar nærhet til T-bane.

1.3 Sakens historie

Det ligger en omfattende planprosess bak intensjonen og rammene for en tett og urban utvikling i området. Teleplan har sitt hovedkontor i området, eier de sentrale tomtene i planområdet og har vært pådriver for gjennomføring av planprosessen, som ble iverksatt på initiativ av Bærum kommune.

Teleplan Eiendom har nå jobbet i 7 år for en bytransformasjon i tråd med kommunens føringer. En tett og urban utvikling av Teleplanbyen er vesentlig for å oppfylle målsetningen iht. arealstrategien, samtidig som det gir den nødvendige gjennomføringsevnen for å initiere og realisere den nødvendige transformasjonen i området. Dette har Teleplan Eiendom oppfattet er ønsket politikk i Bærum og et viktig bidrag til en bærekraftig utvikling i kommunen, i tråd med regionale forpliktelser.

Tidslinjen under viser viktige førende prosesser og beslutninger for planprosessen og saken. I de følgende underpunkt utdypes disse milepælene:



01. Endrete premisser for utvikling av eiendommen

I april 2015 introduserte planavdelingen i Bærum kommune forventninger om en tett og bymessig utvikling i planområdet til Teleplan Eiendom med bakgrunn i:

- planlegging av ny t-banelinje for Forneubanen og planlegging av E18- Vestkorridoren,
- ny regional plan med klare forventninger om høy tetthet i stasjonens nedslagsfelt
- en endring til en bymessig utvikling på Fornebu
- utvikling av Lysakerbyen

02. Fra mulighetsstudie til forankring i kommuneplan

Teleplan Eiendom svarte på anmodningen fra Bærum kommune med å gjennomføre en mulighetsstudie. Mulighetsstudien ble utarbeidet i 2015 i tett dialog med Bærum kommune og Statens vegvesen. I perioden oktober – desember 2016 gjennomføre Teleplan Eiendom en idedugnad med eksterne arkitektkontorer (danske COBE og norske A-LAB) med hensikt å kvalitetssikre det foreslåtte plangrepet fra mulighetsstudiet. Plangrepet fikk bred tilslutning både i

administrasjonen og hos politikerne og ble i forbindelse med prosess om ny kommuneplan i 2017 lagt til grunn for den videre utvikling av området, med presiseringer til det innsendte forslaget om at:

- «*Boligandelen kan med fordel økes*»
- «*Tettheten burde økes*»
- «*Forslaget virker noe romslig i forhold til uteoppholdsarealer*»
- «*Anbefalt byggehøyde: 5- 8 etasjer*»
- «*Enkeltstående høyhus kan godtas*»

03. Enova konseptutredning med ambisjon om å utvikle en energi- og klimavennlig bydel

Konseptutredningen for energi og miljø utarbeides i 2017/2018 av Asplan Viak med økonomisk støtte fra ENOVA, for å sikre ambisjonen om at Teleplanbyen kan bli en energi- og klimavennlig bydel

04. Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen)

I 2017 starter Bærum kommune opp arbeidet med å videreutvikle plangrepet fra mulighetsstudien i samarbeid med Teleplan Eiendom. I september 2019 ble prinsipper for utvikling av området vedtatt gjennom planprogram for Oksenøyveien nord. Bærum kommune og Teleplan Eiendom har sluttet seg til en felles visjon for utvikling av området:

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

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

Planprogrammet definerer de bærende elementer for utvikling av området og gir sentrale føringer for videre planprosess:

- Det forventes grunneierbidrag til Fornebubanen. Avtaler inngått med Akershus fylkeskommunen som sikrer grunneierbidrag til bane er avgjørende for å kunne igangsette større reguleringsarbeider
- Det å oppfylle krav fra Statens Vegvesen om konstruksjon av veioverbygg for å sikre utvikling av bystruktur på veilokk er en viktig forutsetning for planarbeidet
- Veiledende planer for det offentlige rom (VPOR)/ og veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) skal utarbeides som grunnlag for å avklare forhold omkring utbygging, grunneierbidrag, eieforhold, overtagelse og drift av områder som blir del av det offentlige rom- og grønnstruktur. Dette skal legges til grunn for det videre planarbeidet.

05. Avtale om banebidrag

I 2019 inngår Teleplan Eiendom (TPE) en avtale med Akershus fylkeskommunen om banebidrag som forplikter TPE til et økonomisk bidrag til utbygging av Fornebubanen.

06. Omfattende prosess med Statens vegvesen og fylkeskommunen

Utvikling av Teleplanbyen tett opp til E18, Fornebukrysset, Snarøyveien og veilokket over Snarøyveien krever en samordning med Statens vegvesen og fylkeskommunen. Siden 2017 har Teleplan hatt tett dialog med Statens vegvesen både om pågående planarbeid og om krav og rammer for å realisere den ønskede utviklingen iht planprogrammet.

I en første fase har Teleplan Eiendom sammen med planavdelingen i Bærum kommune avklart rammer for etablering av Teleplanbyen, som senere ble nedfelt i planprogrammet. Dette gjelder særlig næringsbebyggelsen mot E18 og lokkforlengelsen mot nord. Veidirektoratet har godkjent kommunens søknad om fravik fra avstandsregelen for veikryss i september 2019, som er en viktig forutsetning for etablering av den støyskjermende bebyggelsen i nord.

I 2019 iverksetter Teleplan Eiendom utarbeidelse av teknisk plan for veilokk som skal følge reguleringssaken. Konstruksjonsprinsippene ble godkjent av Statens vegvesen og fylkeskommunen i januar 2021 og forutsetter at eksisterende veioverbygg erstattes med et nytt veilokk. Det er utbygger som skal bekoste nytt veioverbygg. Revidert teknisk plan ble godkjent i juni 2022.

I juni 2019 blir detaljregulering Tjernsmyrområdet - del av lokalveinett - endring av reguleringsplan for E18 Lysaker - Ramstadsletta m.fl. vedtatt. Planen forutsetter at hovedsykkelvei flyttes til sørsiden av E18 og dermed vil krysse planområdet til Teleplanbyen. Omlegging av hovedsykkelvei langs E18 er ikke hensyntatt i planprogram for Oksenøyveien nord som blir vedtatt i september 2019 og er ikke samordnet med byutviklingen i området. Rådmannen anbefaler i forbindelse med planprosessen til Tjernsmyrplanen at tiltakshaveren bak Teleplanbyen skal se på muligheten til å tilpasse hovedsykkelveien inn i planene for Teleplanbyen. Teleplan Eiendom har over lengre tid vært i dialog med SVV v/prosjektet E18 Vestkorridoren knyttet til løsninger. Bærum kommune har vært delaktig i prosessen. SVV setter krav om at plan for Teleplanbyen øst må tilpasses plan for sykkeltrasè.

07. VPOR/VPKL

Oppstart av arbeidet med VPOR/VPKL etter vedtatt planprogram ble utsatt flere ganger pga lite kapasitet i Bærum kommune. I møtet mellom kommunen, Teleplan Eiendom og Arcanum den 17.09.2020 om videre framdrift for planarbeidene ber kommunen at grunneierne organiserer gjennomføring av VPOR arbeide i tett samarbeid med kommunen. Ettersom BK ønsker en avtalepart tar Teleplan Eiendom, som den største grunneieren i området, ansvaret for å organisere og forskuttere dette arbeidet. Bærum kommune leder det faglige arbeidet. VPKL for området utarbeides på kontrakt fra BK og gjennomføres parallelt med VPOR arbeidet. Begge planer blir administrativt godkjent i slutten av februar 2022.

08. Arealstrategi i Bærum kommune

Den nylig vedtatte langsiktige arealstrategien for Bærum kommune (vedtatt juni 2021) fremhever en kompakt byutvikling i nedslagsfelt av de nye T-banestasjoner på Fornebubanen og forankrer gjennomføringen av plangrepet ytterlig i kommunens strategidokumenter.

1.4 Saksgang hittil

- 2015-04 Møte mellom Bærum kommune og Teleplan Eiendom om etablering av nytt kontorbygg for Teleplan. Bærum kommune oppfordrer i stedet Teleplan Eiendom til å tenke annerledes om utvikling av sine områder, i form av bytransformasjon av hele Teleplans eiendomsområde.
- 2015 – 2016 Mulighetsstudie utarbeides og foreslått plangrep oversendes Bærum kommune som innspill til kommuneplanarbeidet. Plangrepet fra mulighetsstudie legges til grunn for ny kommuneplan.
- 2017-02 Oppstart arbeidet med planprogram for Oksenøyveien nord
- 2017-03 Oppstartsmøte detaljregulering Teleplanbyen
- 2017 Detaljregulering utsettes av Bærum kommune i påvente av vedtatt planprogram
- 2018-03 Enovareport Konseptutredning Teleplanbyen
- 2019-06 Teleplan Eiendom inngår avtale med Akershus fylkeskommunen om banebidrag
- 2019-09 Fravik om avstand fra veikryss ble godkjent i Veidirektoratet
- 2019-09 Planprogram for Oksenøyveien nord vedtas
- 2019-11 Avklaringsmøte for videre planprosess med grunneiere innfor Oksenøyveien nord. Planarbeid med VPOR/VPKL utsettes på ubestemt tid fordi kommunen ikke har kapasitet
- 2019-11 Nytt planinitiativ sendes inn for Teleplanbyen vest. Oppstartsmøtene utsettes i påvente av VPOR/VPKL
- 2020-04 Nytt planinitiativ sendes inn for Teleplanbyen øst. Oppstartsmøtene utsettes i påvente av VPOR/VPKL
- 2020-12 Planarbeid med VPOR startes opp
- 2020-12 Nytt planinitiativ sendes inn for Teleplanbyen vest
- 2021-01 Godkjenning av teknisk plan for nytt Teleplanlokk
- 2021-02 Oppstartsmøte for Teleplanbyen vest
- 2021-03 Nytt planinitiativ sendes inn for Teleplanbyen øst
- 2021-05 Oppstartsmøte for Teleplanbyen øst
- 2021-10 Revidert skisseprosjekt oversendes for Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst
- 2021-10 Oppstart av planarbeid varsles både for Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst
- 2022-02 Administrativ godkjenning av VPOR/VPKL
- 2022-06 Godkjenning av revidert teknisk plan for nytt Teleplanlokk
- 2022-11 Behandling i planutvalg – send tilbake for videre bearbeiding

2 Planstatus og rammebetingelser

Transformasjon av området til Teleplanbyen er et viktig strategisk grep for gjennomføring av Bærum kommunes langsiktige arealstrategi, støttet av regionale så vel som nasjonale forpliktelser og føringer.

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» (Byvekstavtalen).

Avtalepartene har bl.a. forpliktet seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse i prioriterte vekstområder, spesielt langs det banebaserte kollektivsystemet. Stasjonsnære områder skal følges opp i regulering med høy arealutnyttelse.

Konsentrasjon av utbygging ved ny t-banestasjon.

Utløsende for planene om transformasjon fra et spredt nærings- og boligområde til et tett og urbant område er investeringene i ny t-banestasjon og samfunnets forventning om en konsentrert utbygging, slik at disse investeringer blir optimalt utnyttet og områder utenfor vekstområdene blir skjermet for utbygging.

Klimavennlig byutvikling og grønn mobilitet

Klimavennlig byutvikling er å styrke sammenhengen i bystrukturen og bygge bærekraftige steder der daglige behov kan dekkes innenfor gangavstand. Teleplanbyen vil utvikle bystruktur i et viktig koblingspunkt mellom Fornebu og Lysaker og samtidig skape et nytt nabolag med høy kvalitet i omgivelsene som bidrar til å fremme gange og sykkel som foretrukket transportmiddel. Funksjonsblanding av næring, tjenesteyting og tilfredsstillende med boliger er en viktig faktor for å fremme ønsket byliv og bymessige kvaliteter som bygger opp under levedyktige nærsentra og muligheten for et kortreist hverdagsliv.

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

De følgende underpunkter beskriver kort føringene gjennom en generell beskrivelse og med relevans for Teleplanbyen. Der det er spesielle føringer som omfatter planområdet for Teleplanbyen øst er dette trukket frem.

2.1 Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser / statlige planretningslinjer/-bestemmelser og byvekstavtalen

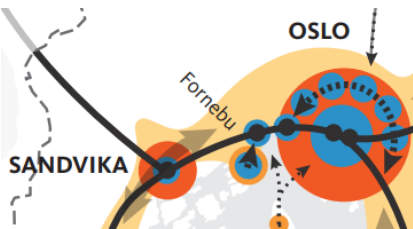
Planforslaget bygger opp under statlige og rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser og følger opp byvekstavtalen ved at det sikres en transformasjon til et byområde med en høy arealutnyttelse i nedslagsfeltet til ny T-banestasjon på Fornebuporten. Utbygging og transport samordnes for å begrense transportbehovet, og det sikres grønne arealer for opphold.

STATLIGE RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER/ BESTEMMELSER /	GENERELL BESKRIVELSE	RELEVANS FOR TELEPLANBYEN ØST
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023	Forventningene skal gjøre planleggingen enklere og sikre at nasjonale interesser blir ivaretatt. Forventningene skal bidra til å fremme bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive, klimavennlige by- og tettstedsområder. Forventningen peker på at fylkeskommunene og kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen.	Teleplanbyen bidrar til forventninger om styrket knutepunktutvikling av hensyn til arealeffektivitet, reduserte klimagassutslipp og byspredning. Legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder og bidra til utvikling av levedyktige by- og tettstedssentre og lokalsamfunn og styrke knutepunktene på kollektivaksene.
Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	Fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.	Teleplanbyen bidrar til at utbyggingsmønster og transportsystem samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses. Ved kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
Byvekstavtale mellom Oslo, Bærum, Skedsmo, Oppegård, Akershus og Staten 2019-2029	Byvekstavtalens overordnede mål er nullvekstmålet, og fremgangsmåten som foreslås for å nå målet er å forbedre fremkommelighet, særlig for bærekraftige transportformer. Det skal prioriteres å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med gode forbindelser til kollektivnettet.	Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Bærum kommune signerte byvekstavtalen 26.06.19.
Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning	Offentlig sektor skal bidra til omlegging til miljøvennlig energi og reduksjon av klimautslipp gjennom planlegging og myndighetsutøvelse	Høyere tetthet i bebyggelse gir mindre energibruk enn mange små bygninger. Sammenheng mellom klima- og energiplanlegging, samordnet bolig, areal og transportplanlegging.
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen	Fremme og styrke barn og unges interesser i planlegging slik at deres oppvekstmiljø gjøres trygt og utvikles i samsvar med deres behov. a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene: - er store nok og egner seg for lek og opphold - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider	Det er gjennomført medvirkning tilpasset barn som en del av prosjektet. Planen sikrer trafiksikre oppholds- og grøntarealer som kan brukes av barn og unge, egnet for lek og opphold for ulike aldersgrupper. Det er både sikret opparbeidede lekearealer for de minste i lekeplasser, og samtidig offentlige tilgjengelige områder egnet for lek i park og på torg. Planforslaget opparbeider også nye forbindelser for myke trafikanter som gjør det lettere for barn og unge å bevege seg i området.
Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)	Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren. En samordnet areal- og transportplanlegging	Planen bidrar til effektiv arealbruk gjennom utvikling av bolig- og næringsfunksjoner i nedslagsfeltet til T-banenettet og i nær tilknytning til det

	skal sikre effektiv arealbruk og bygge opp om miljøvennlige transportformer. Dette, sammen med nullvekstmålet i byene, vil bidra til å få ned utslippene. Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bygge opp under ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.	regionale kollektivknutepunktet Lysaker.
--	---	--

2.2 Regionale planer/regionale planbestemmelser

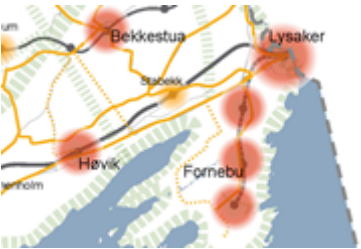
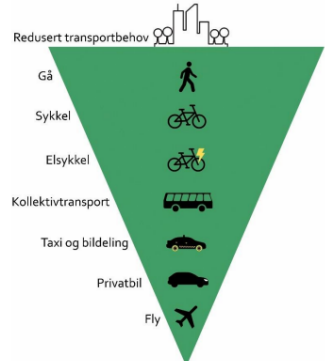
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus gir overordnede føringer for plangrepet for Teleplanbyen. Planområdet ligger sentralt i bybåndet der det skal tilrettelegges for konsentrert vekst som både bygger opp under investeringer i infrastrukturen og styrker sammenhengen i bystrukturen.

REGIONALE PLANER/REGIONALE PLANBESTEMMELSER	GENERELL BESKRIVELSE	RELEVANS FOR TELEPLANBYEN ØST
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Vedtatt desember 2015) 	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen i regionen. Planen er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus og staten for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen.	Planområdet ligger sentralt i bybåndet hvor det skal legges opp til mer konsentrert vekst og mer effektiv kollektivtransport. Store investeringer i transport skal følges opp med konsentrert byutvikling. Fornebubanen vil medføre store investeringer og det er derfor viktig at arealbruken ved de nye stasjoner støtter opp under denne investeringen. Innenfor bybåndet skal det legges til rette for en helhetlig bystruktur som preges av tett boligbebyggelse og lokale sentre.

2.3 Kommuneplan/kommunedelplan/strategier

Kommunenes planer og vedtak danner viktige rammer for utvikling av plangrepet for Teleplanbyen på lokalt nivå. Planområdet er utpekt til viktig utviklingsområde på overordnet nivå i kommunen, i den langsiktige arealstrategien og i kommuneplanens arealdel. I tillegg fremhever de lokale planene for Fornebu og Lysakerområdet føringer om en bymessig utvikling av området.

I Bærum kommunes langsiktige arealstrategi vedtatt juni 2021, pekes strekket Lysaker/Fornebu ut som et prioritert vekstområde der det forutsettes at utbygging i hovedsak skjer gjennom *fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer* i byggesonen. Arealstrategien bygger videre på Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og legger til grunn at 90 prosent av nærings- og boligbygging skal skje i kollektivknutepunkter og prioriterte vekstområder. I tillegg fremhever arealdelen av kommuneplanen Lysaker/Fornebu som fremtidig vekstretning og gir forutsetninger som muliggjør en *bymessig og konsentrert utvikling*. I Sykkelstrategien har Fornebuveien en svært viktig rolle som hovedforbindelse for sykkel mellom Lysaker/Oslo og Fornebu.

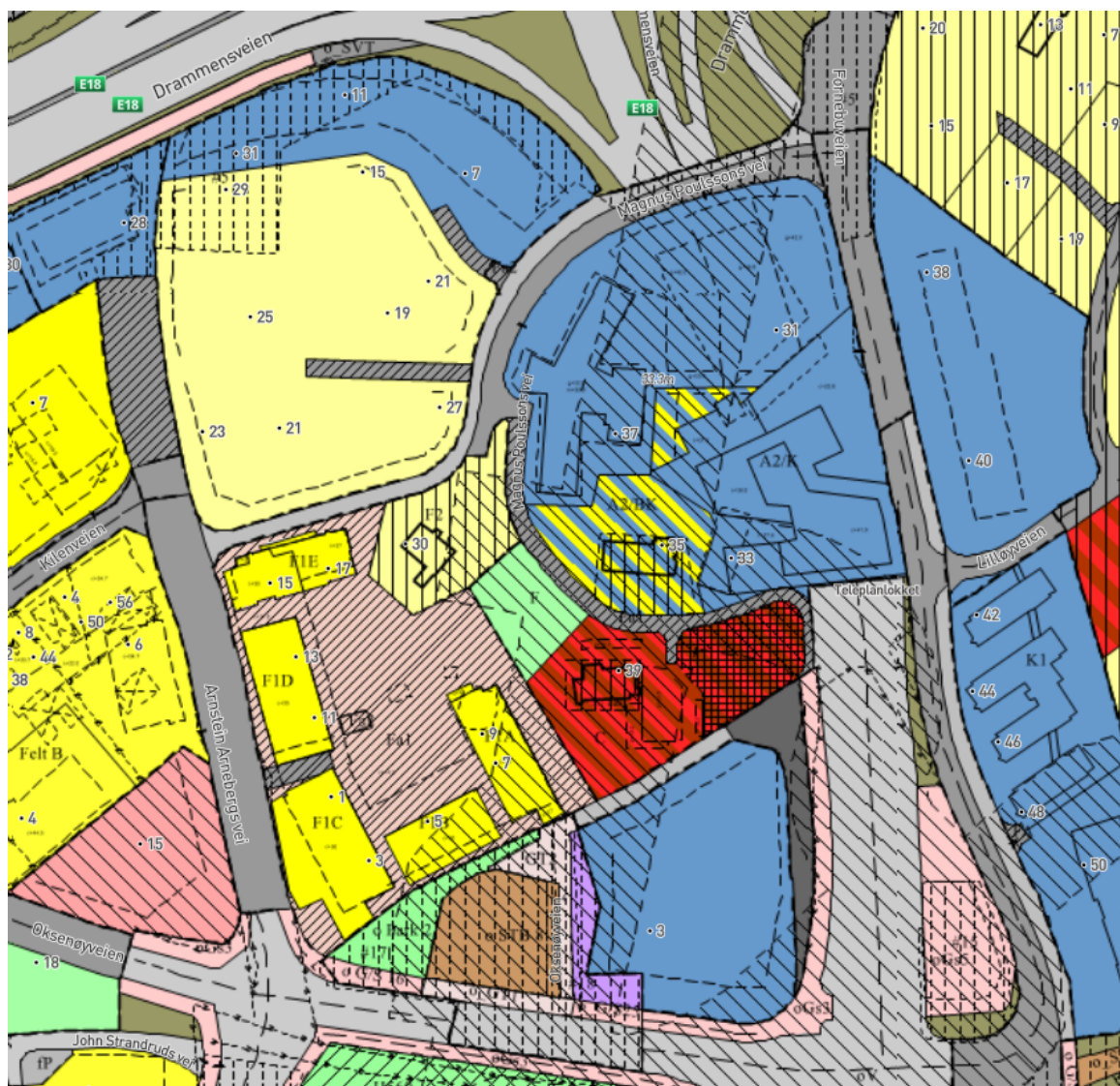
KOMMUNEPLAN/KOMMUNEDELPLAN/STRATEGIER	GENERELL BESKRIVELSE	RELEVANS FOR TELEPLANBYEN ØST
Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi 2021-2040 	Bærum kommunes langsiktige arealstrategi er en del av kommuneplanen og er bindeleddet mellom samfunnsdelen og arealdelen. Den angir hovedprinsipper for kommunens langsiktige arealbruk og gir føringer for kommuneplanens arealdel.	Planområdet ligger i strekket Lysaker/Fornebu og er markert som prioriterte vekstområder sammen med Høvik og Bekkestua samt Sandvika som regionby. Disse områdene for fortetting markerer hovedutbyggingsretningen for prioritert vekst. Her forutsettes det at utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer i byggesonen.
Kommuneplanens arealdel 2017-2035 (under revisjon) 	Byvekstavtalens overordnede mål er nullvekstmålet, og fremgangsmåten som foreslås for å nå målet er å forbedre fremkommelighet, særlig for bærekraftige transportformer. Det skal prioriteres å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med gode forbindelser til kollektivnettet.	Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, slik at transportbehovet kan begrenses. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.
KDP 3 Kommunedelplan 3 Fornebu, vedtatt 27.03.2019 	KDP 3 legger til rette for økt utnyttelse og en bymessig utvikling av Fornebu. Eksisterende grønnstruktur skal videreføres og styrkes og det skal legges til rette for etablering av en sammenhengende bystruktur med et tett nettverk av attraktive gater og byrom og en økt konsentrasjon av bebyggelse i nedslagsfeltet til ny t-bane. KDP 3 legger føringer for etablering av et bybånd langs Fornebuporten med økt utnyttelse og en bymessig utforming. en områdeutnyttelse inntil 240% BRA, en gjennomsnittshøyde på 7 etasjer og uteoppholdsareal krav tilpasset en urban utvikling.	De tre t-banestasjonene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør forventes å få en viktig rolle i framtidig bystruktur med tre sentrumsområder med ulike identiteter ved disse. Rundt stasjonene skal det planlegges for høyest tetthet og størst grad av urbanitet. Området langs t-banen defineres som «byen». Planområdet er del av nedslagsfeltet til Fornebuporten stasjon og dermed en naturlig del av bybåndet. Kartet i kommunedelplanen inkluderer planområdet og viser hvordan sammenhenger skapes gjennom nye byrom og forbindelser. Den urbane aksene blir på kartet pekt ut som viktig byrom som skal inngå i framtidens urbane nettverk.
Klimastrategi 2030 	Klimastrategien setter opp en rekke mål for utvikling i kommunen. Klimastrategien har tre hovedmål, fem satsingsområder og nitten delmål, samt åtte styrende prinsipper for utviklingen av et klimaklokt Bærumssamfunn. Hovedmålene er blant annet å redusere klimagassutslipp med 65% innen 2030, samt å etablere Fornebu som et nullutslippsområde innen 2027. Satsningsområdene går ut på å snu transporthierarkiet, oppnå klimaklokt ressursbruk, redusere fossile utslipp, etablere fremtidsrettede bygg og gjøre Fornebu til teknologisk spydspiss.	Nullutslippsområde fordrer at arealplanleggingen må sikre gode stedskvaliteter og stimulere til bærekraftig adferd, samtidig som nye transportmønstre og smarte mobilitetssystemer fremmes. Planområdet sikrer blandet arealbruk for å gjøre det enklere for innbyggere å ha en kortreist hverdag med nærhet til funksjoner og aktiviteter de bruker ofte. I tillegg legges det opp til utvikling av fremtidsrettede bygg og boliger.

Sykelstrategi med revidert hovedsykkelveinett (22.06.2011) og forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018- 2030 (pågående) 	Hovedmål med sykkelstrategien er å gjøre det attraktivt å sykle for alle i Bærum, slik at flest mulig motiveres til å velge sykkel som transportmiddel. Dette skal blant annet gjøres gjennom et sammenhengende nettverk av sykkelforbindelser. For å rekruttere flere syklistere må det tilrettelegges for andre grupper enn de som allerede sykler, og sykkelløsninger må både oppleves som trygge og ha god fremkommelighet. Det foreslås at det for hovedsykkelveinettet anlegges sykkelinfrastruktur basert på løsningene sykkelgate, sykkelvei med fortau eller brede (gjærne opphøyde) sykkelfelt.	Fornebuveien er del av vedtatt hovedsykkelveinett og inngår også i utkast til revidert forslag. Fornebuveien har en svært viktig rolle for sykkel som hovedforbindelse mellom Lysaker/Oslo og Fornebu. Gjennom planarbeidet med revisjon av sykkelveinettet foreslås det at også Oksenøyveien skal inngå som del av hovedsykkelveinettet. Hovedsykkelvei langs Fornebuveien er del av reguleringsplan for Teleplanbyen øst.
Kommunedelplan for E18 (18.06 2014) og områderegulering for E18 Lysaker - Ramstadsletta (Kommunestyrevedtak 31.05.2017, godkjent i Kommunal- og moderniseringsdepartementet 08.09.2017)	Ny E18 skal først og fremst, i tråd med klimaforliket, være et miljøtiltak med hovedvekt på helhetlige buss- og sykkeltraseer som skal møte dagens og morgendagens befolkningsvekst. Som følge av de virkemidlene det legges opp til, anslås det at biltrafikken vil gå ned. Ny E18 skal, i tillegg til bedre buss- og sykkelveier, bidra til bedre lokalmiljø, legge til rette for byutvikling samt bedre vilkår for næringstransport.	Utviklingsområdet Oksenøyveien Nord/Teleplanbyen er et av de første byområdene som fortettes og transformeres i kjølvannet av ny E18 plan. Tiltaket innebærer en Vestre lenke på Fornebu mellom Telenor Arena og Oksenøyveien, dvs. en ny hovedadkomst til Fornebu fra vest.
Lysakerbyen – Veiledende plan for offentlig rom (VPOR) (06.02.2019/19.06.2019) 	VPOR Lysakerbyen er en retningsgivende plan for offentlige rom som gir et felles overordnet grunnlag for å utvikle området som by, lokalsenter og knutepunkt. Formål med planen er å utvikle en sammenhengende og bymessig struktur for offentlige rom. De myke trafikanters interesser er premissgivende for videre utvikling av området.	Teleplanbyen er kun en liten del av VPOR for Lysakerbyen. Førrende for planområdet er at det skal etableres en bystreng fra Lysaker til planområdet som videreføres via urban akse i Teleplanbyen fram til ny T-banestasjon. Dette for å sikre at det utvikles gode sammenhengende byrom.
	FSK-080/05 - 01.06.2005 Vedtak: Rapporten "Oksenøyveien nord, samlet planmessig vurdering", dokument 84974 med retningslinjer for utvikling av planområdet, legges til grunn for reguleringsplaner innenfor planområdet.	Retningslinjer for utvikling av området før planprogram Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen) blir vedtatt.

Kommunedelplan 3 Fornebu gir særlige viktige føringer for utviklingen av området. Den legger føringer for etablering av et bybånd langs Fornebubanen med økt utnyttelse og en bymessig utforming. Halvparten av nedslagsfeltet til Fornebuporten stasjon ligger imidlertid utenfor planavgrensningen til KDP 3 og planområdet reguleres derfor av generelle bestemmelser gitt i gjeldende kommuneplan. Samtidig henviser planprogrammet for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 til KDP3: «når det gjelder typologi videreføres prinsipper fra KDP3 for Fornebu, områdekarakter «Byen», som føringer i planprogrammet»

2.4 Gjeldende regulering (0-alternativet)

Teleplan-området er i dag regulert til flere ulike formål. Hovedsakelig kontor, boligbebyggelse, offentlige formål, park og annet fellesareal. Det er også regulert til samferdselsformål og hensynssone for Fornebubanen som er planlagt under planområdet.

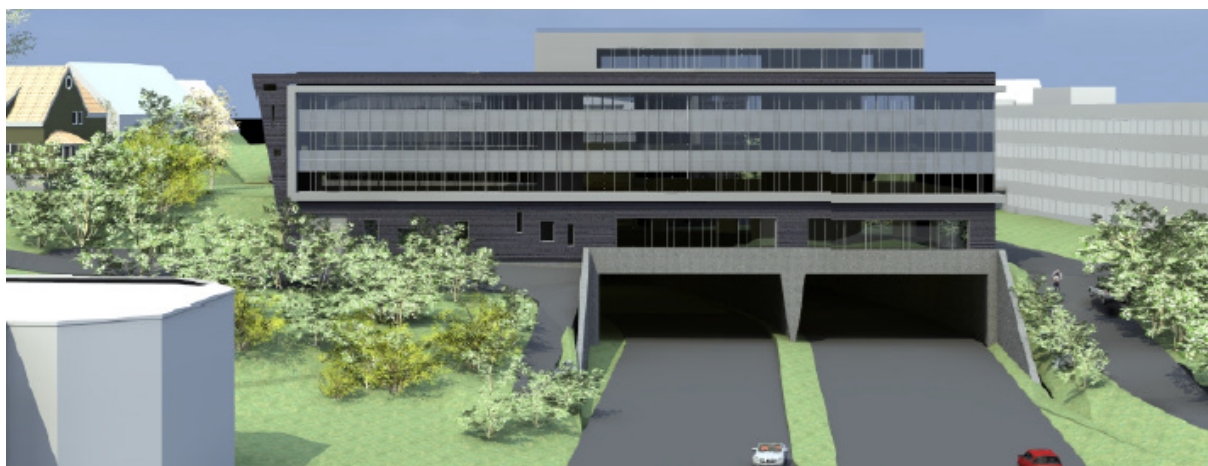


Figur 2-1: Gjeldende regulering Teleplanbyen.

Det er ikke alle reguleringsplanene som er realisert i sin helhet, så regulert løsning skiller seg fra faktisk situasjon i noen områder. Spesielt på det eksisterende Teleplanlokket er det i gjeldende regulering mulig å bygge mer. Plangrepet i vedtatt reguleringsplan/ bebyggelsesplan (planid: 2009018) har til hensikt å legge til rette for fortetting av eksisterende næringsområde, i tråd med

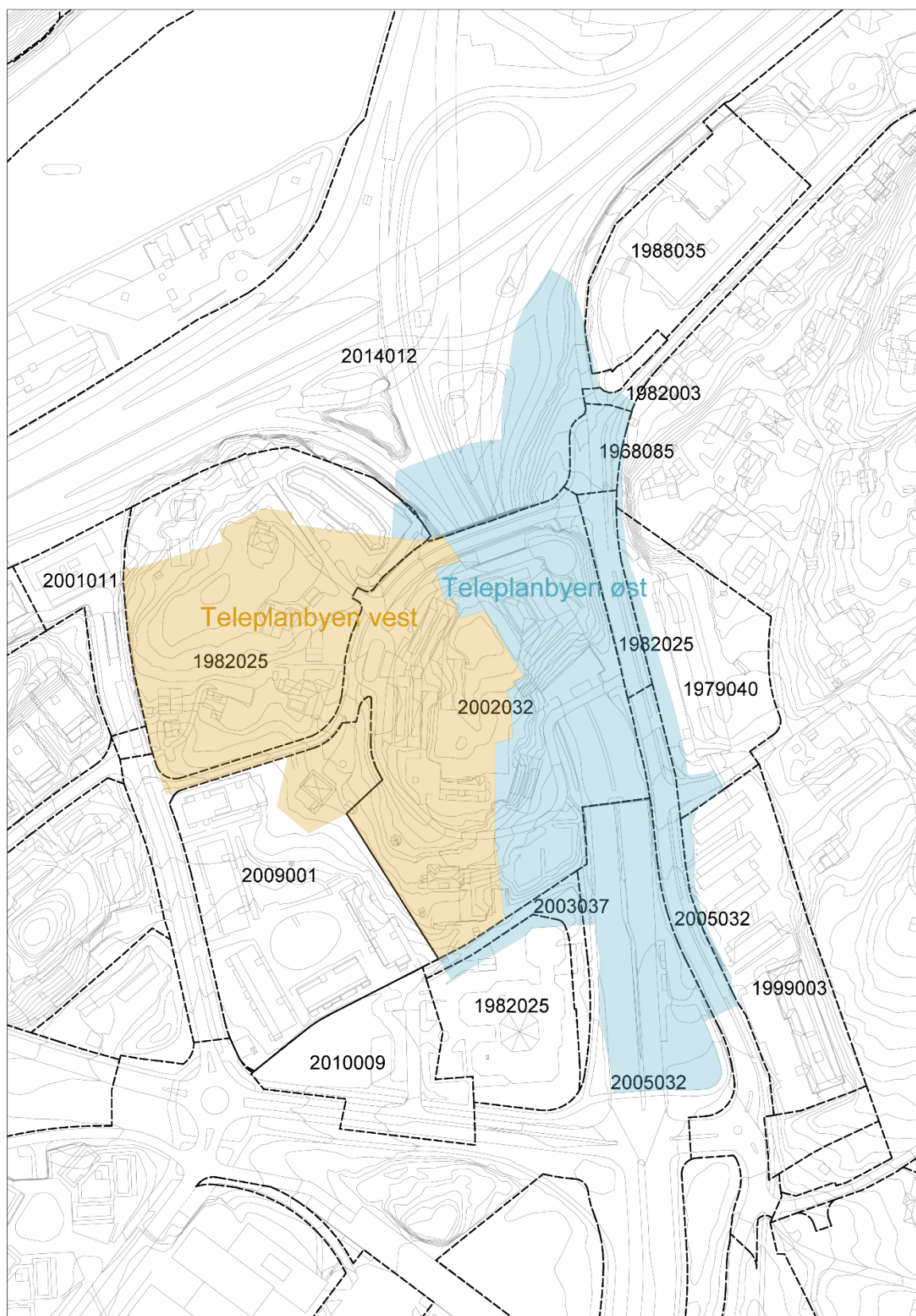
datidens planpremisser. Gjeldende planer gir et utbyggingsvolum på ca. 25 000 m² til næring, hvorav 20 000 m² av disse er på lokket. Det er lagt vekt på biltilgjengelighet til bygget, og utnytting av utbyggingspotensial på tomten. Den gang var det ikke like stor oppmerksomhet i å skape sammenheng og helhet i bystruktur/ferdselsstruktur som i dag, og eksisterende forbindelse over lokket brytes derfor, og erstattes med en gangsti av privat karakter. Den visuelle og fysiske sammenhengen mellom Lagåsen og området med de bevaringsverdige villaene blir brutt, og tilgjengeligheten til barnehagen fra Fornebuveien/Lagåsen blir svekket.

Bebyggelsen på lokk er regulert til kontorformål med maks gesimshøyde på 41,9 meter.

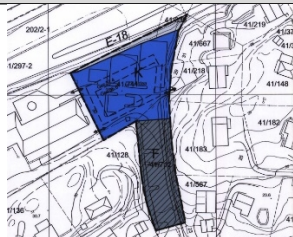
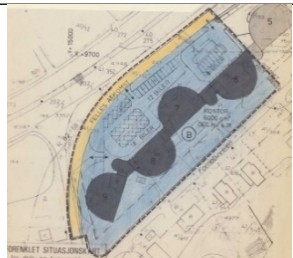
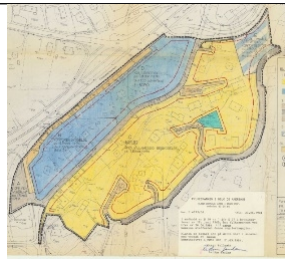


Figur 2-2: Illustrasjon fra vedtatt bebyggelsesplan mot sør.

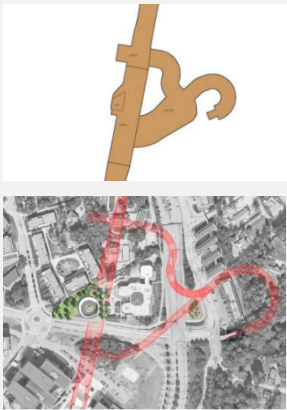
Området er dekket av flere reguleringsplaner. I Figur 2-3 vises en oversikt, og på de neste sidene følger en tabell med en kort beskrivelse av hver enkelt plan.



Figur 2-3: Oversikt over reguleringsplanene i området.

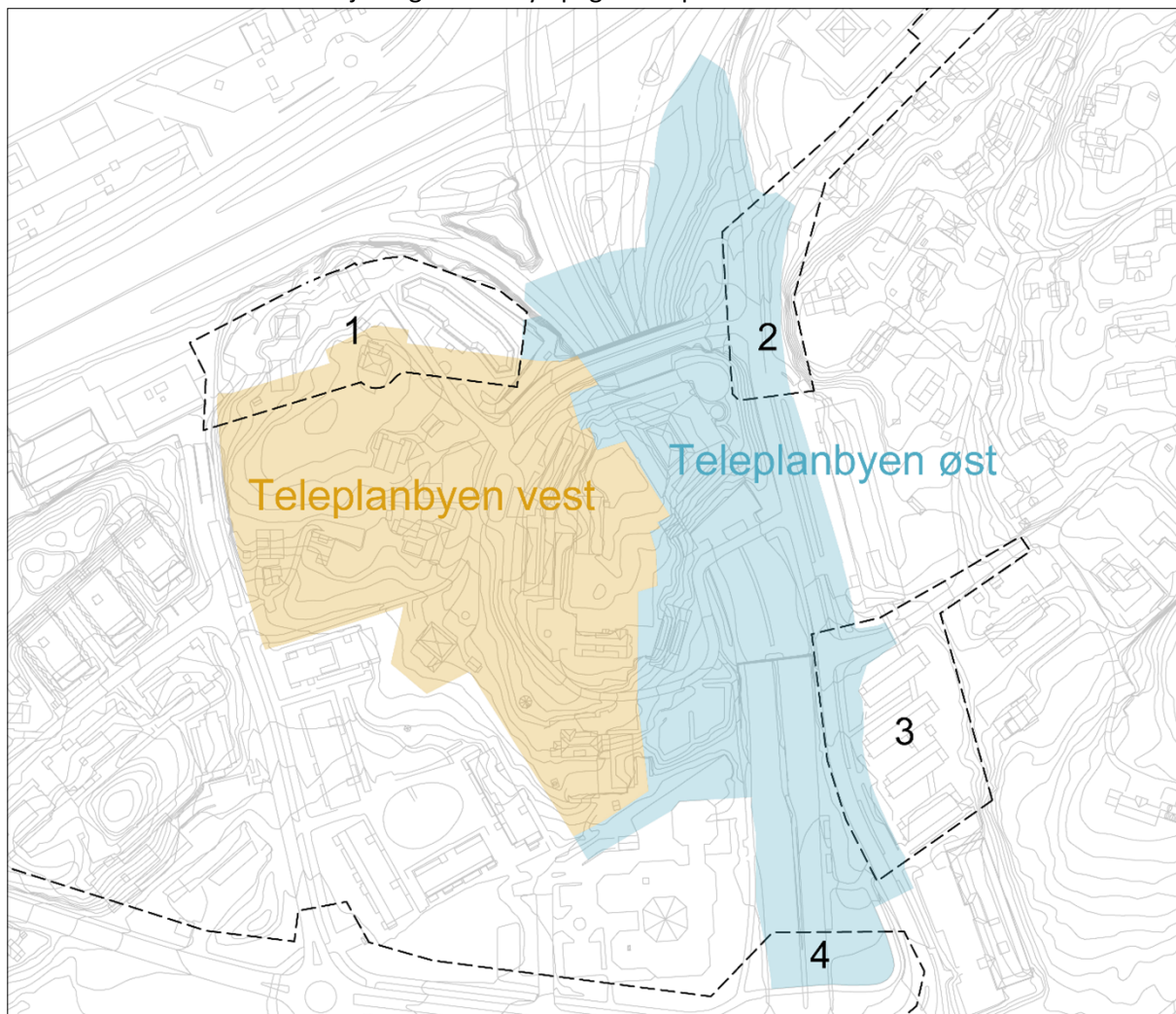
Regulering	Plankart	Regulering	Plankart
2010009 - FORNEBU - LYSAKER METROTRASÉ (Områdereg.17.06.15) Under bakken reguleres trasé for sporvei/forstadsbane. Nordre adkomst til ny metrostasjon Fornebuporten ligger i planområdet.		2001011 – ARNSTEIN ARNEBERGS VEI 28 04.06.2003 Regulert til kontor, annen veggrunn og innkjørsel.	
2009018 – MAGNUS POULSSONS VEIL – FELT A2 Planen utfyller 2002032, og regulerer ny kontorbebyggelse for felt A2.		1988035 – FORNEBUVEIEN 7a, 7b, 9, 11 OG 13 09.12.1988 Kontor, parkering, og felles adkomst	
2009001- MAGNUS POULSSONS VEI - FELT B (19.08.2010) Regulert til frittliggende småhusbebyggelse og blokkbebyggelse, samt annet fellesareal		1982025 - E18/SNARØYVEIENS NYE OG GML TRASE, (11.09.1984) Regulert til boliger og kontor. Og friområde. Trafikkområde som omfatter nordre del av Fornebuveien.	
2005032 – FORNEBU, OMRÅDE 1.2 OG 1.3, MED OMLAGT BANE (21.06.2006) Området som er berørt av vår plan er regulert til trafikkområder.		1982003 - DRAMMENSV./FR NANSESV. området mellom (26.06.1984) Deler av Fornebuveien er en del av denne eldre reguleringen	
2002032- MAGNUS POULSSONS VEI MED OMGIVELSER (25.04.2007) Regulert til blokkbebyggelse og kontor, samt park og offentlig formål. Plan regulerer inn bevaring av bygning /omgivelser Villa Helle.		1968085 - LYSAKERKRYSET m/omgivelser (13.11.1978) Deler av Fornebuveien er en del av denne eldre reguleringen	

Det er ikke alle de vedtatte reguleringsplanene som er realisert i sin helhet, så regulert løsning skiller seg fra faktisk situasjon i noen områder. Dette gjelder spesielt for tre områder der det er regulert inn muligheten for å bygge ny næringsbebyggelse. Det er regulert situasjon som er brukt som referansesituasjon i konsekvensutredningene.

Regulering	Plankart	Relevans for Teleplanbyen
20100009 – FORNEBU – LYSAKER METROTRASÉ (reguleringsendring vedtak.15.12.21) Etablering av en anleggstunnel/bypass mellom banetunnel og rømnings- og tverrslagtunnelen i Fornebuveien		Planendringen tilrettelegger for etablering av en anleggstunnel/bypass mellom banetunnel og rømnings-/tverrslagtunnelen i Fornebuveien. Anleggstunnelen er ca. 200 meter. Dette er gjort for å sikre god anleggsgjennomføring mot Lysaker stasjon ved at man får ekstra angrepspunkt til tunnelen. Sikkerhetsavstandene til bypasstunnelen kommer i konflikt med planlagt fundamentering av overliggende konstruksjoner for nytt lokk i henhold til planarbeidet på Teleplanbyen øst. Avstanden til antatt bergoverflate over deler av bypasstunnelen er under 18 m, og vil komme innenfor sikringssonen.
2014012 – E18 – KORRIDOREN LYSAKER – RAMSTADSLETTA MED TVERRFORBINDELSE GJØNNES – FORNEBU (reguleringsendring)“ Regulert ny rampe fra E18 til Fornebu, samt sykkelekspressvei i sør.		2014012 Endring av reguleringsplan Som en del av E18-planen skal det anlegges hovedsykkelvei (4-4,5m bredde) fra Asker til Oslo. Med hensyn til påkoblingsmuligheter og trafiksikkerhet for syklisten, men også for å integrere sykkeltraséen som en del av framtidig bybilde ved Lysaker er hovedsykkelveien flyttet til sørsiden av E18. Det etableres ny kryssutforming og omlegging av Fornebuveien slik at hovedsykkelvegen kan krysse Fornebuvegen planskilt. I forbindelse med planarbeidet bør det vurderes alternative løsninger for atkomstvei til Fornebuveien 1 - 13, hvordan hovedsykkelveien krysser denne atkomstveien, samt utforming av næringsbebyggelse på begge sider av Fornebuveien. Det ligger til tiltakshavere bak utvikling av transformasjonsområdet Teleplan-Fornebuveien å se på muligheten til å tilpasse hovedsykkelveien inn i disse utbyggingsplanene.

2.5 Pågående planarbeid

Området er i stor transformasjon og det er mye pågående planarbeid.



Figur 2-4: Igangsatte planer i området.

Planer under arbeid	Nr. i kart	Beskrivelse
2021002 – MAGNUS POULSSONS VEI 7 M.FL.	1	Detaljregulering til næring. Oppstart i februar 2021, komplett planforslag levert 29.10.2021. Plan i prosess. Grunneierne har dialog og er enige om ny makeskiftelinje.
2017026 – LYSAKER KNUTEPUNKT MED NY BUSSTERMINAL	2	Områderegulering. Planlegging igangsatt. Skal ivareta blant annet hovedsykkelvei og bystreng fra Lysaker og ut til Fornebu.
2021007 – FORNEBUVEIEN 42 - 48	3	Detaljregulering bruksendring. Oppstart i mars 2021, komplett planforslag levert 16.12.2021. Plan i prosess.
2019021 – FORNEBU - FORNEBUPORTEN	4	Detaljregulering som faller inn under krav til felles planlegging for området. Planprogram med overordnede byplangrep (sammenhengende bybånd langs Forneubanen) legger føringer for utviklingen. Planlegging igangsatt.

2.6 Aktuelle politiske vedtak

Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020) - Utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Akershus

SVV skal i Vestkorridoren bygge hovedsykkelvei langs E18 gjennom Bærum og inn i Oslo.

Hovedsykkelveien skal ha høy standard og være en viktig bidragsyter for å nå samfunns mål om økt sykkelandel og bidra inn i byvekstavtalen. Planen for hovedsykkelveien forbi Teleplanlokket er å bygge en sykkelbro over Fornebukrysset, og samtidig flytte Fornebuveien mot vest slik at sykkeltraseen kan krysse Fornebuveien planskilt. Flytting av Fornebuveien forutsetter at to ramper i Fornebukrysset legges om.

Statens vegvesen har satt krav til at detaljreguleringen for Teleplanbyen øst skal tilpasses denne løsningen (regulert løsning som ligger i revidert plan for ny E18), selv om det ikke er bevilget midler til omlegging av rampene (Stortingsvedtak 2020).

Barnehagebehovsplan 2013-2022

Utbygging av Teleplanområdet er ikke lagt til grunn i Barnehagebehovsplanens grunnlagsmateriale, og en fremtidig utbygging av boliger i Teleplanbyen vil utløse økt behov for barnehageplasser. Det har blitt gjort en vurdering på hvor disse barnehageplassene skal plasseres. Det er i brev datert 27.05.2021 fra Læringsverkstedet Prosjektutvikling AS avklart at økt barnehagekapasitet legges utenfor planområdet.

Forutsigbarhetsvedtak

Det er vedtatt at det skal inngås utbyggingsavtaler i planområdet for finansiering av VPOR/VPKL tiltakene i området etter følgende prinsipper:

- Aller grunneiere må bidra
- Bidraget skal være forholdsmessig og nødvendig i forhold til den planlagte utbygging. Rekkefølgekrav skal hensynta forholdsmessigheten.
- Mulighet for bidrag gjennom kontantbidrag, avståelse av grunn og rettigheter og/eller opparbeidelse av de offentlige arealer (realiteter)

Vedtak i planutvalg i forbindelse med behandling av planforslag (17.11.2022)

Plansaken ble behandlet i planutvalgsmøte den 17.11.2022 og send tilbake for videre bearbeiding med vedtak, som gir føringer blant annet om volumoppbygging, utnyttelse og formgivning:

- bebyggelsen skal være mellom 3 og 8 etasjer
- nytt forslag skal være 80% av det innsendte forslaget. Dette kan økes til 85% med gode formgivning og gode løsninger, herunder piloter på bolig.
- det oppfordres til å bruke saltak i tråd med forslaget fra tiltakshaver
- det skal etableres flere åpninger i bebyggelsen mot Lagåsen

Vedtaket åpner for lavere parkeringskrav, enn gjeldende kommuneplan tilsier.

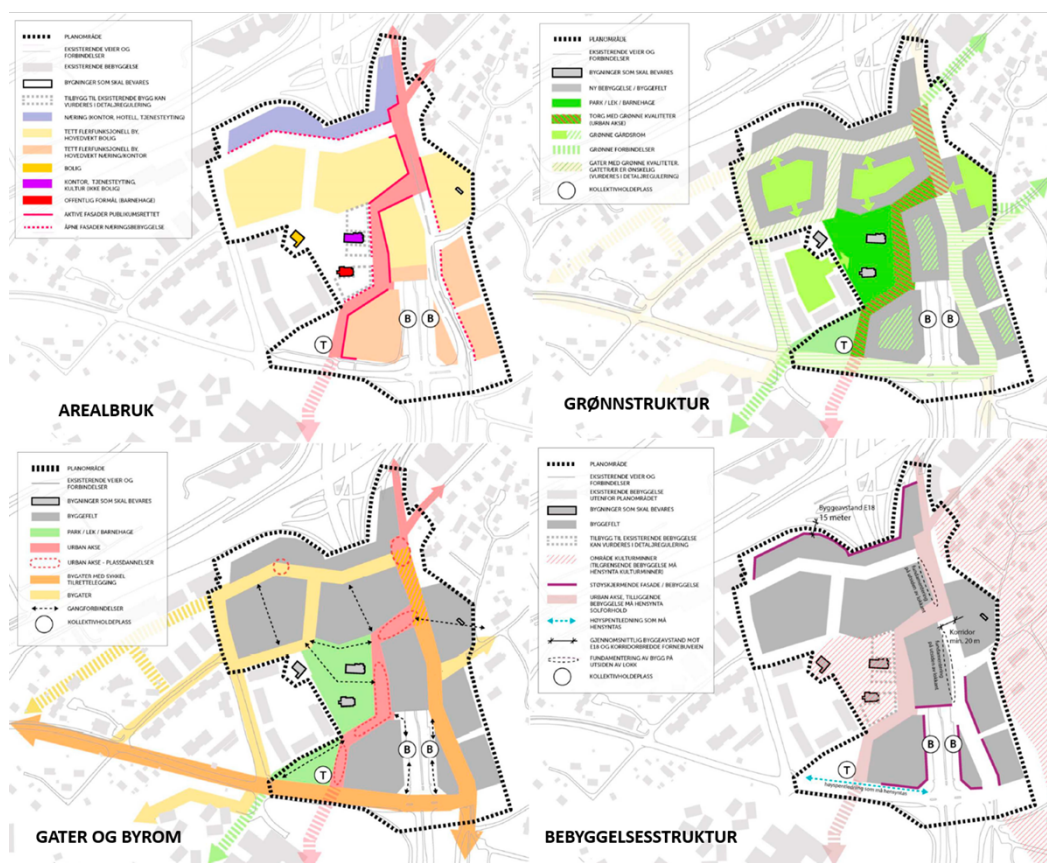
2.7 Øvrige rammebetingelser – sentrale avtaler og dokumenter som ligger til grunn for utarbeidelse av planforslaget

Viktig rammebetingelse for utvikling av Teleplanbyen er avtale om banebidrag. Sentrale dokumenter som skal legges til grunn er planprogram, VPOR og VPKL for Oksenøyveien nord.

Avtale om banebidrag:

Viken fylkeskommune og Oslo kommune skal etablere Fornebubanen som del av transportsystemet for Oslo og Akershus. Iht. byvekstavtalen skal prosjektet være et spleiselag mellom Staten, fylkeskommune og Oslo kommune gjennom Oslopakke 3, og grunneierne. Grunneierbidraget er forutsatt innhentet fra grunneierne, som vil oppnå økt utnyttelse av sine eiendommer som følge at Fornebubanen etableres. Teleplan Eiendom inngikk avtale med fylkeskommunen i 2019 med bakgrunn i planprogram for Oksenøyveien nord og en forventet merutnyttelse med tanke på gjeldende regulering og arealutnyttelse. Avtalen utløp 30 juni 2022. Teleplan Eiendom har reforhandlet og utvidet avtalen.

Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen)



Figur 2-5 Diagrammer fra planprogram.

Planprogrammet for Oksenøyveien nord er et utvidet planprogram som både gir prinsipielle føringer for en helhetlig utforming av området og inneholder et utredningsprogram, som grunnlag for planarbeidet. Viktige tema for planarbeidet er arealbruk, grønnstruktur, gater og byrom samt bebyggelsesstruktur og prinsipper for volumoppbygging. Disse er beskrevet med egne temakart og kapitler som fremhever intensjoner og føringer for planarbeidet.

Formål med planprogrammet er å sikre en bymessig utvikling i området med høy tetthet og urbane kvaliteter, samt å legge til rette for at det i neste fase kan fremmes flere detaljplaner som viderefører visjonen om en bymessig utvikling. Planene skal sikre:

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

Planprogrammet stiller omfattende krav til kvaliteter som skal innarbeides ved videre utvikling av prosjektet.

Arealbruk:

- Det skal legges til rette for en tett og flerfunksjonell by
- Omfang av boligbebyggelse skal gi tilfredsstillende kundegrunnlag for lokal handel og publikumsrettede funksjoner
- De historiske kvalitetene i området skal videreføres
- Publikumsrettede aktivitet skal konsentreres langs den urbane aksene og henvender seg til lokalmiljøet.

Grønnstruktur:

- Det skal utvikles en grønnstruktur i en urban kontekst.
- Det skal etableres et sentralt, offentlig tilgjengelig park- og lekeområde
- Etablering av en urban akse med gode oppholdskvaliteter, tilpasset et mangfold av brukergrupper.
- Etablering av attraktive, sammenhengende og solfylte utearealer for boliger
- Snarvei for gående fra Lagåsen til den urbane aksene
- Gatetrær der det er mulig

Gater og byrom:

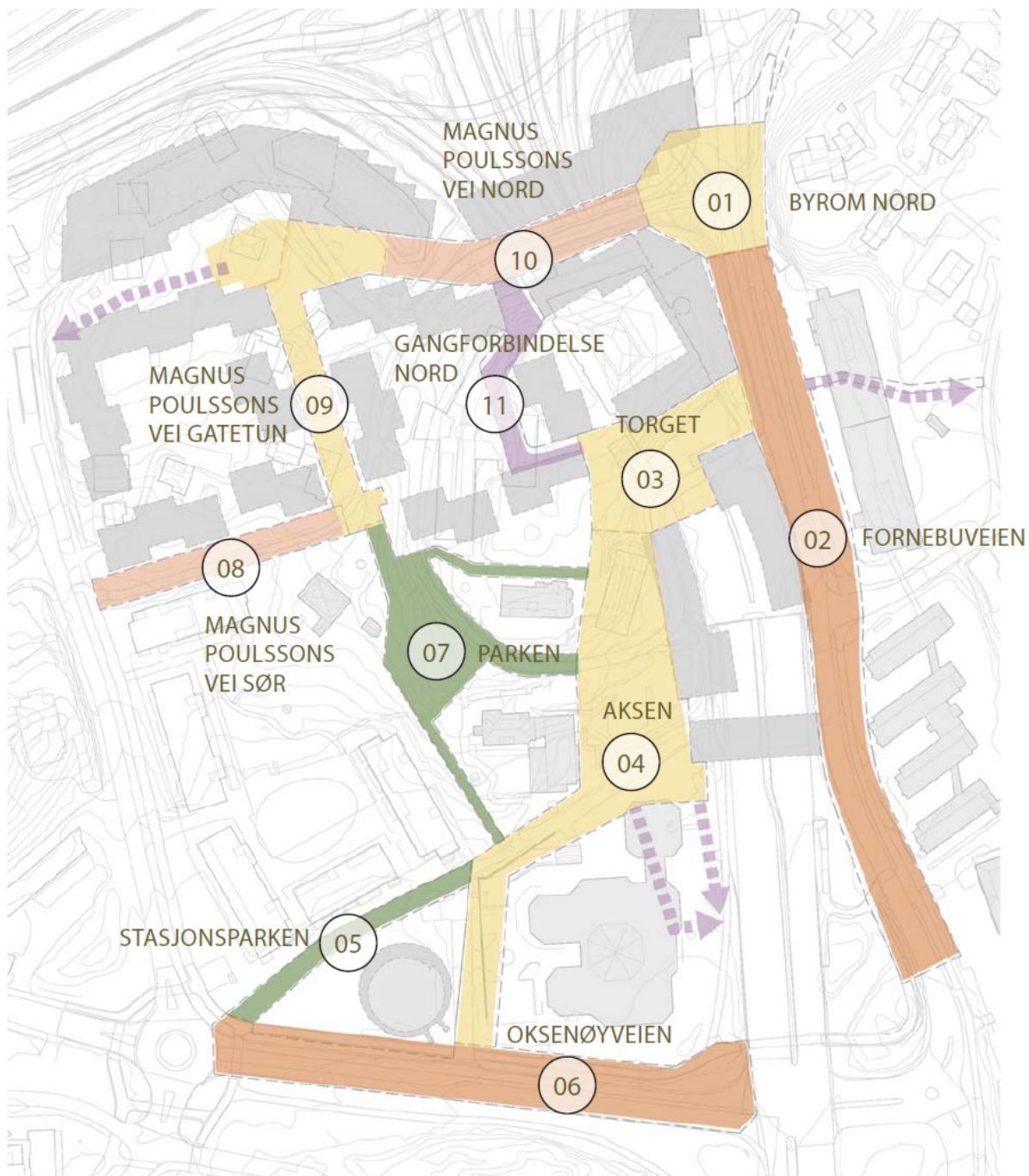
- Sammenhengende nettverk av bygater og forbindelser, som er tilgjengelig for alle og som fremmer mobiliteten for gående og syklende, gjennom å gjøre det lettere trygges og triveligere å ferdes i og gjennom området.
- Sterke og attraktive forbindelser skal styrke stedsidentiteten.
- Det skal tilrettelegges for kjøremønstre som bidrar til å begrense uønsket bilkjøring
- Parkeringsanlegg for sykkel skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden til parkeringsanlegg for bil.

Bebyggelsesstruktur og prinsipper for volumoppbygging:

- Området skal transformeres til et byområde med høy tetthet, gode oppholdskvaliteter og en urban bygningsstruktur
- Bebyggelse skal definere det offentlige rom, gater og landskapsrom
- Næringsbebyggelse langs støykilder skal være oppdelt i flere bygningsvolum, men opptre som en sammenhengende støyskjerm
- Byggeavstand fra E18 skal være ca. 15 m målt fra senter i nærmeste felt
- Nye lokk sør og nord for eksisterende lokk skal etableres, som en forutsetning for etablering av bystrukturen
- Høyder skal varieres for å hensynta:
 - o Gode solforhold i offentlige byrom og felles utearealer
 - o Behov for variasjon og stimuli for å ivareta den menneskelige dimensjonen i byrommet
 - o Behov for støyskjerming
 - o Omkringliggende bebyggelse og landskap.
- Tett utbygging med variasjon i høyde, som hovedregel 5 – 8 etasjer. Intensjonen er at kun en mindre andel av bebyggelse kan være 7-8 etasjer.
- Fasader og volumer skal deles opp
 - o Prinsipielt skal det bygges høyest mot støykilder for å skjerme den tilbakeliggende bebyggelse for støy
 - o Prinsipielt skal det bygges lavest mot kulturmiljøer for å hensynta bevaringsverdig bebyggelse

Veiledende plan for det offentlige rom og veiledende plan for kabler og ledninger (VPOR og VPKL)

Planområdet ligger hovedsakelig innenfor avgrensning til VPOR og VPKL for Oksenøyveien nord som ble administrativt godkjent i slutten av februar 2022 og er et felles grunnlag for alle aktører i området som skal utvikle eiendommene sine og inngå utbyggingsavtale med Bærum kommune. VPOR avgrenser byrommene som inngår i en felles plan for opparbeidelse av det offentlige tilgjengelige rom og beskriver prinsipper for utforming av de enkelte byrom. Det defineres kvaliteten for opparbeidelse av de enkelte byrom som sammen med den veiledende plan for kabler og ledninger gir oversikt over de samlede kostnader for opparbeidelse av infrastruktur og byrom. Området er delt inn i 11 delområder og det er utarbeidet en tiltaksliste for hvert område som definerer kategori, standard og program og gi overordnede føringer i forhold til materialbruk og vegetasjon.



Figur 2-6 Delområder som er beskrevet og kostnadsberegnet i VPOR Oksenøyveien nord (side 41).

3 Beskrivelse av planområdet

Deler av det følgende kapittelet er utarbeidet samlet for Teleplanbyen vest og øst. Men for temaer der informasjonen er spesielt knyttet til et av planområdene er dette tydelig beskrevet.

3.1 Beliggenhet, størrelse og bruk

Planområdet ligger i Bærum kommune, sør for E18, ved dagens avkjøring til Fornebu. Planområdet er lokalisert mellom Lysaker og Fornebu, tett opp til hovedveisystemet med avkjøringsramper til/fra E18. Planområdene for Teleplanbyen øst er ca. 31 900 m², og består i dag av parkering, næringsbebyggelse og infrastruktur, inkludert Teleplanlokket. Planområdet vises på Figur 3-1.



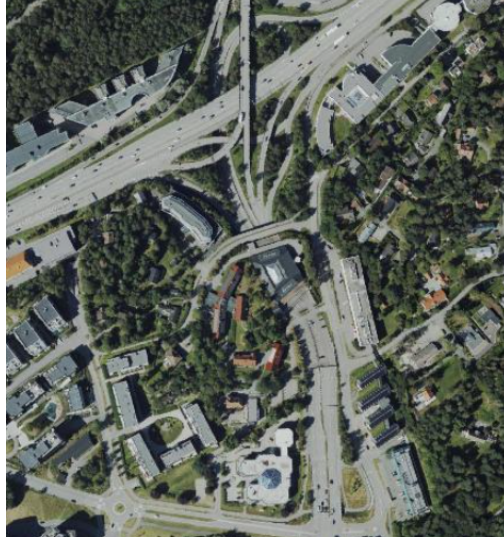
Figur 3-1: Eksisterende situasjon (bilde hentet fra google). Planområdet er vist med oransje.

3.2 Omkringliggende områder / strøkets karakter

Landskapet i området er preget av store infrastrukturtiltak, noe som har forandret landskapet fra sin originale form. Så sent som i 1986 ble Fornebukrysset og Snarøyveien etablert med store konsekvenser for Teleplans eiendommer og omgivelser. Landskapet ble vesentlig endret, da Fornebukrysset og Snarøyveien ble etablert. Teleplan tok initiativet til etablering av et veilokk, både for å motvirke de negative konsekvensene av veiutbyggingen og for å sikre utvidelsesmuligheter til egen virksomhet i området.



Figur 3-2: Planområdet i 1984, før Fornebukrysset ble etablert. Bilde



Figur 3-3: Området slik det ser ut i dag, omkranset av store veitiltak.

I den senere tid har det foregått en del transformasjon i tiliggende områder. Fra eneboliger til boligblokker i området vest for planområdet, og transformasjon fra flyplass til kontorbebyggelse og boligblokker i sør (sør for Oksenøyveien). Her finner man også en stor dagligvarebutikk og publikumsrettet aktivitet i tilknytning til Akerkvartalet (Fornebuporten).

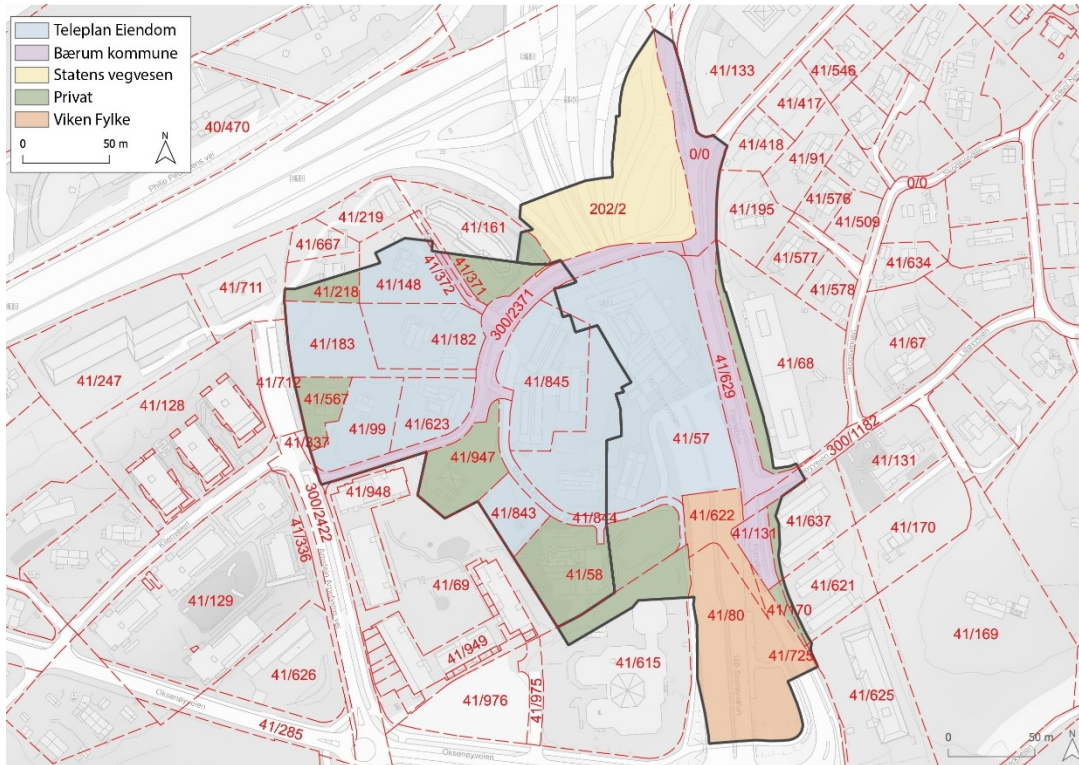
Bebyggelsen i Teleplanbyen er sammensatt, og består av ulike typer næringsbygg i øst og eldre villabebyggelse i vest. Planområdet for Teleplanbyen øst er preget av grønne kvaliteter i form av hager og grønne arealer tilhørende villabebyggelsen i området.

Den eneste publikumsrettede virksomheten i området er barnehagen som ligger sør i planområde til Teleplanbyen vest.

Øst for planområdet preger Lagåsen landskapet, et kulturmiljø regulert til spesialområde for bevaring.

3.3 Eiendomsforhold

Eiendomsstrukturen i området er noe blandet mellom offentlige og private aktører. Teleplan Eiendom eier store deler av planområdet (blått). Ellers er det hovedsakelig andre private aktører som eier resten av området (grønt). Veiene i området eies av Bærum kommune, Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.



Figur 3-4: Dagens eiendomsforhold på området (hele Teleplanbyen). Avgrensningen mellom vest og øst er markert med mørk linje.

3.4 Trafikkforhold

Området rundt planområdet er i stor grad preget av infrastruktur, med E18 med tilhørende ramper, Snarøyveien, Fornebuveien og Arnstein Arnebergs vei. I tillegg er det internt veisystem på området.

3.4.1 Forhold for myke trafikanter

Ferdselsstrukturen internt i området mangler sammenheng og har dårlig lesbarhet. Det er vanskelig å orientere seg i området. Det finnes enkelte snarveier for gående, men de er vanskelige å finne hvis man ikke er kjent i området.

Hovedsykkelforbindelsen til Fornebu går langs Fornebuveien. Sør for planområdet er det bygget sykkelvei som kobler seg på Fornebuveien.

3.4.2 Kollektivtrafikk

Lysaker stasjon, Norges nest største jernbanestasjon, ligger ca. 800 m fra planområdet. Selv om avstanden til stasjonen er kort, er lesbarheten til dagens gang-/sykkelforbindelse fra Lysaker utilfredsstillende. Området har god kollektivbetjening med bussholdeplass i Lilløyveien ved Snarøyveien. Det er også en bussholdeplass langs E18 i vest. Adkomst til bussholdeplassen og ventearealene ved Snarøyveien oppleves i dag som lite attraktive.

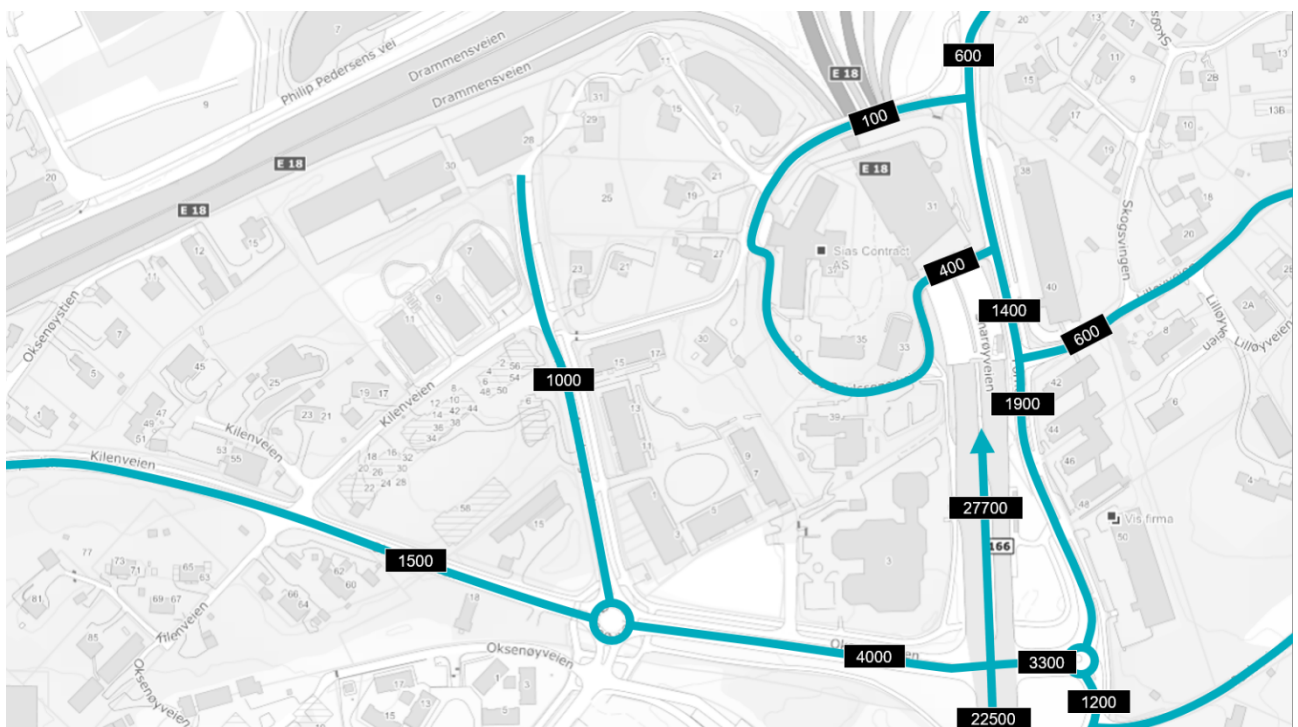
3.4.3 Biltrafikk

Planområdets beliggenhet ved hovedveisystem gir svært god tilgjengelighet for motorisert trafikk. Biltrafikken har kun en kjørbar adkomst til planområdet via Fornebuveien. Fornebuveien er en blindgate, som et tilknyttet Snarøyveien i et kryss.

Trafikkmengder

Figur 3-5 viser biltrafikkmengden i 2017 på veinettet i og rundt Teleplanbyen iht. registreringer utført av Proxll og Norconsult, samt tall fra nasjonal vegdatabank (NVDB). Den mest trafikkerte veien er Snarøyveien, men 27 700 i ÅDT gjennom kulvertene. Det er relativt lav ÅDT på veiene innenfor Teleplanbyen.

Beregninger tilsier at Teleplanbyen genererer en biltrafikkmengde på rundt 500 kjøretøy/døgn via Fornebuveien. Biltrafikken som kjører til/fra planområdet via Arnstein Arnebergs vei er så lav at den "forsvinner" i avrundingen.



Figur 3-5: ÅDT 2017 på omkringliggende veinett. (Kilde: Trafikktellinger utført 31. oktober og 15. november 2017). ÅDT for Arnstein Arnebergs vei og Oksenøyveien (vest for rundkjøringen) er hentet fra NVDB.

Parkeringsplasser

Teleplanbyen totalt (Teleplanbyen vest og øst) inneholder 434 bilparkeringsplasser; 8 med adkomst fra Arnstein Arnebergs vei og 426 med adkomst fra Fornebuveien. 290 av disse hører til Teleplanbygget, hvorav 212 er lokalisert i selve bygget og 78 på bakkeplan på utsiden (ved sørlig del av Magnus Poulssons vei).

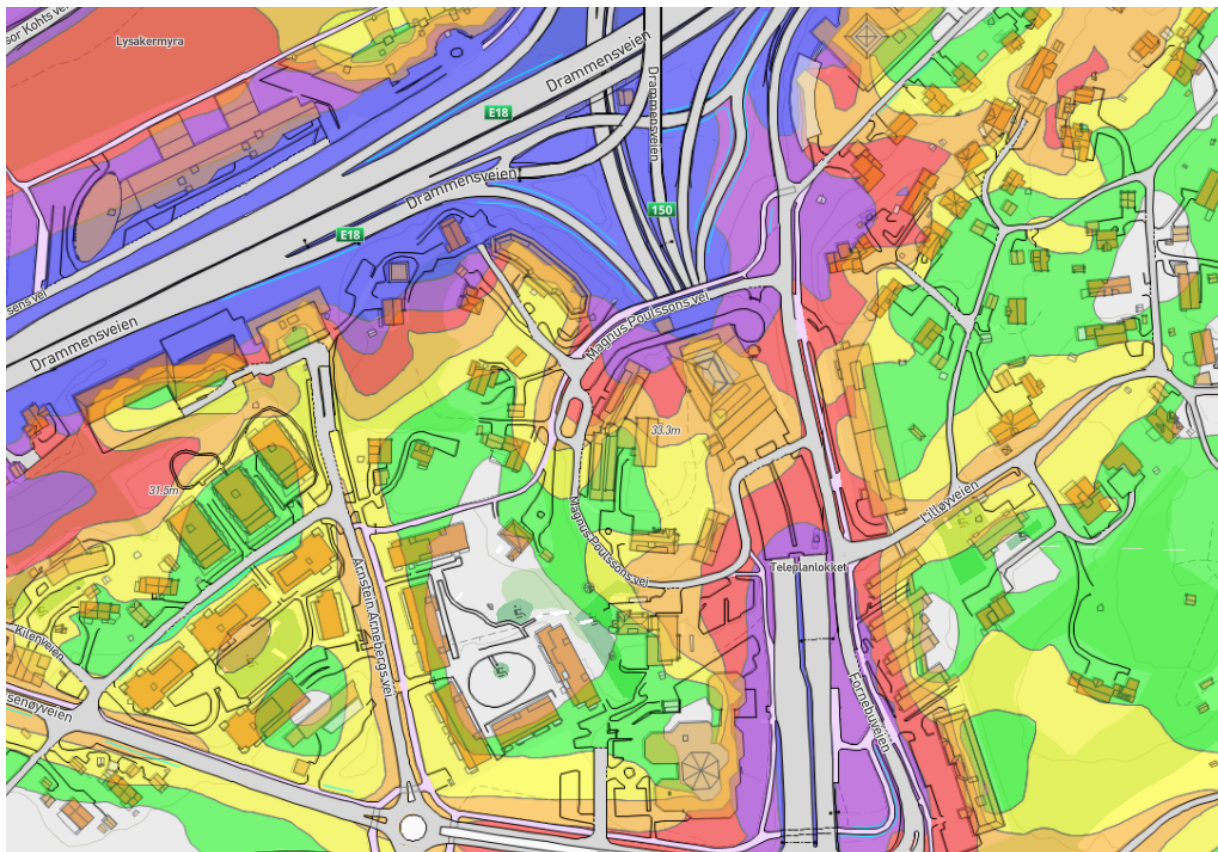
3.5 Støyforhold og luftkvalitet

3.5.1 Støyforhold

Planområdet ligger tett opptil hovedveisystemet, så området i dag er utsatt for støy. Den største støykilden er E18. Planområdet er i kommuneplanen vist som del av et avviksområde for støy. Det betyr at for støyutsatte sentrumsområder og kollektivknutepunkt anses hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging som viktigere enn de overordnede støykravene. Dette gjør det aktuelt med høy arealutnyttelse i disse områdene.

I avviksområdet kan nye bygninger til støyfølsomt bruksformål lokaliseres i områder med støynivå utenfor vindu opp til Lden 70 dB fra vei og Lden 73 dB fra jernbane, jf T-1442. Alle boenheter skal ha en stille side, minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruk skal ha vindu mot stille side, og minimum 1 soverom skal ha vindu mot stille side. Vinduer i soverom mot støy- og soleksponert side bør ha utvendig solavskjerming og behovet for kjøling må vurderes.

Et viktig prinsipp for arbeidet med planforslaget har derfor vært å etablere støyskjermende bebyggelse mot E18, for å kunne tilfredsstille krav til støy i planområdet.



Figur 3-6: Kart som viser støy fra veianlegg i området over døgnet. Hentet fra kommunekart for Bærum.

3.5.2 Luftkvalitet

Deler av Teleplanbyen ligger i gul luftforurensningssone basert på grenseverdier i T-1520. Gul luftforurensningssone er en vurderingssone, hvor det bør legges vekt på plangrep for å oppnå god luftkvalitet spesielt på uteområder.

Videre overskrides grenseverdien for årsmiddel for PM10 i forurensningsforskriften i hele planområdet. Dette er en generell belastning over hele området. Det er ingen overskridelser av grenseverdier i forurensningsforskriften for NO2.

3.6 Lokalklima

Planområdet ligger i et småkupert område med et høydedrag i nord. Grunnforholdene preges av fjell og dermed svært redusert infiltrasjonskapasitet. NVE sin kartdatabase viser ingen aktsomhetsområder for flom. Det går delvis noen sekundære flomveier gjennom området og det finnes noen få mulige områder for vannansamling.

Planforslaget ligger i stor grad over Teleplanlokket, og består i dag av høy andel næringsarealer med tilhørende parkeringsplasser. Området har liten grad av grønne flater. Området har i dag fall mot sør og øst, med unntak av helt i nord hvor det faller mot nord og nord-øst.

De mest fremherskende vindretningene i området er fra nordøst og sørvest.

Solforholdene er gode, spesielt fordi området hovedsakelig henvender seg sør og vestover med fallende terreng i de retningene.

3.7 Landskap, natur- og rekreasjonsverdier i området

3.7.1 Landskap

Planområdet ligger på en kolle og delvis på lokk over Snarøyveien. Store infrastrukturtiltak slik som tidligere flyplass og veiutbygging i området har forandret landskapet vesentlig. Likevel fremstår planområdet fremdeles som et småkupert høydedrag med markerte terrengforskjeller, i kontrast til resten av Fornebu som ikke har de store terrengforskjellene.

Landskapet er klassifisert som kystslettelandskap med spesifisert middels eksponert ytre slakt til småkupert kystslettelandskap med tett bebyggelse (økologiskegrunnkart.artsdatabanken.no). Områdene for denne typen landskap hører til den mer kupert delen av kystsletta med vekslende terreng. Dette gir mange og varierte siktlinjer, landskapsrom og eksponeringsvinkler. Berggrunnen karakteriseres av vekselvis skifer og knollekalk som gir frodig jordsmonn og gode vekstforhold på stedet. Vegetasjonen består av blandingsskog og løvskog, i tillegg til lavere vegetasjonsarealer av bunn- og mellomsjikt.

I øst ligger Lagåsen, en større kolle med slakere helning mot Teleplan og brattere mot fjorden i øst. Vest for Teleplan ligger også en lavere kolle. Det ser ut til at Teleplan og høyden vest for Teleplan var en del av et samlet høydedrag tidligere, men infrastruktur og utbyggingsprosjekter har separert dem. Det har skjedd en habitatfragmentering der det har blitt laget barrierer mellom et tidligere sammenhengende habitat. Slik fragmentering påvirker både biologisk mangfold og enkelte arter eller utbredelse av artene.

3.7.2 Rekreasjonsverdier

Det er ingen områder spesielt tilpasset rekreasjon innenfor planområdet. Planområdet består i all hovedsak næringsbebyggelse med tilhørende uteområder. Det er ikke opparbeidet områder for rekreasjon til bruk av offentligheten.

3.7.3 Naturverdier i området

Naturtyper

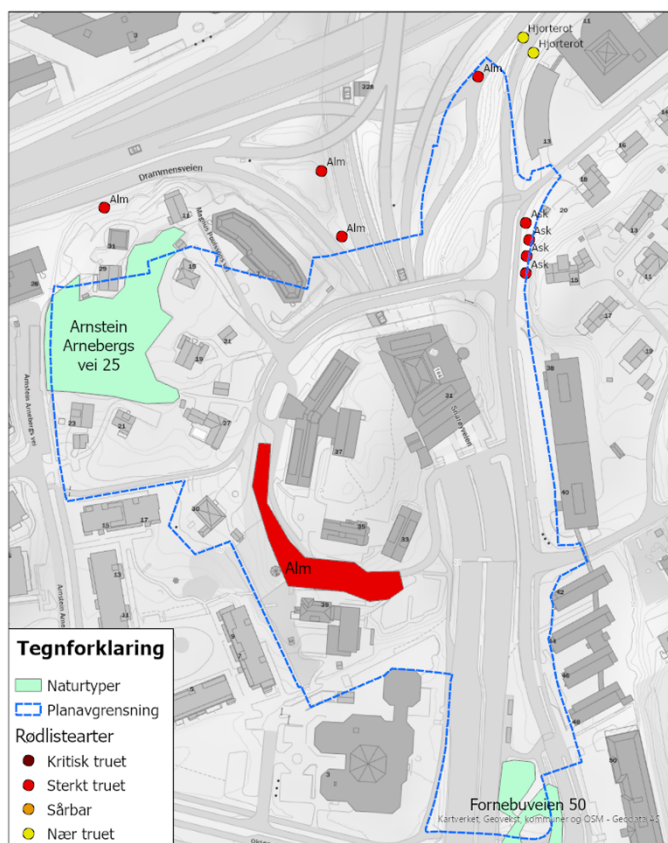
I Naturbase er det registrert en naturtypelokalitet innenfor planavgrensningen (Fornebuveien 50). Lokaliteten er kartlagt som åpen kalkmark med viktig verdi (B). Dessverre har lokaliteten forsvunnet i sin helhet i forbindelse med etablering av ny undergang under Fornebuveien med tilhørende gangsti.

Rødlistearter

Innenfor planområdet finnes rødlisteartene ask (EN) og alm (EN). Utenfor planområdet er det registrert funn av stautstarr (EN), knottblom (EN), myrtelg (sårbar, VU), dronningstarr (nær truet, NT), oslosildre (NT), tuestarr (NT), kjevlestarr (NT), kildegras (NT), hjorterot (NT) og enghavre (NT). Flertallet av disse artene er fuktrevende arter knyttet til en tidligere kalkmyr (Tjernsmyra), som nå er bygd ned. Oslosildre, hjorterot og enghavre antas å finnes i nærområdet fremdeles, men ikke innenfor arealene som påvirkes av tiltaket.

Fremmede arter

I Artskart ligger det registreringer av en rekke fremmede arter i områdene rundt planområdet, særlig er det mange funn av kanadagullris (SE), russekål (SE) og vinterkarse (SE). Under befaringen ble det i tillegg funnet en rekke andre fremmede arter, noe som er forventet i påvirkede områder i og rundt Oslo. Konsentrasjonen av fremmede arter er særlig høy i og rundt lokaliteten Arnstein Arnebergs vei 25 i Teleplanbyen vest), men man finner de også i andre deler av området.



Figur 3-7 Temakart som viser kartlagte naturtyper og arter, og planavgrensning for planene Teleplanbyen vest og øst.

3.8 Grunnforhold

Planområdet ligger på en fjellrygg. Ingeniørgeolog har gjort vurderinger og karakteriserer området som en stor bergkalle. Avstand til fjell varierer stort. Fra fjell i dagen til ca. 12 meter dybde. Tilgjengelig kartgrunnlag fra NGU viser at bergarter innenfor planområdet består av knollekalk, kalkstein og ulike typer skifer. Løsmassene innenfor planområdet består av forvittringsmateriale og marin strandavsetning. NGU sitt kartverk klassifiserer området som lite egnet for infiltrasjon. Denne klassifiseringen stemmer overens med tidligere utførte grunnundersøkelser.

Det er tidligere utført grunnundersøkelser ved Arnebergs Hage og fremtidig T-banestasjon for Fornebubanen, sørvest for planområdet. Dybde til fjell i dette området varierer mellom 0-12 meter. I dette området er det også kartlagt sensitiv kvikkleire. Boringene nærmest plangrensen viser imidlertid tynt løsmassedekke over berg, og på østsiden av Arnstein Arnebergs vei 7-9 er det berg i dagen. Det er gjort funn av kvikkleire nord for planområdet.

3.9 Bebyggelse og estetikk

Bebyggelsen i Teleplanbyen er sammensatt, og består av ulike typer næringsbygg i øst og eldre villabebyggelse mot vest. Sentralt i området er det tre bevaringsverdige villaer. Mens planområdet i øst er preget av harde flater til infrastruktur og parkering, er planområdet i vest i større grad preget av grønne kvaliteter i form av hager og grønne arealer tilhørende villabebyggelsen i området.

Den eneste publikumsrettede virksomheten i området er barnehagen som ligger innenfor planavgrensningen til Teleplanbyen vest. I den senere tid har det foregått en del transformasjon i tilliggende områder. Fra eneboliger til boligblokker i området vest for planområdet ved Oksenøya, og transformasjon fra flyplass til kontorbebyggelse og boligblokker i sør (sør for Oksenøyveien). Her finner man også en dagligvarebutikk og publikumsrettet aktivitet i tilknytning til Akerkvartalet (Fornebuporten). Øst for planområdet preger kulturmiljøet Lagåsen landskapet, som er et intakt bygningsmiljø, regulert til spesialområde for bevaring.

3.10 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Området er nedbygd og opparbeidet og Viken fylkeskommune har vurdert at potensialet for å gjøre funn av automatisk fredete kulturminner anses som lavt. Det stilles ikke krav om arkeologisk registrering, men Fylkeskommunen minner samtidig om meldeplikt i henhold til kulturminneloven.

Flere av bygningene i nærområdet er registrert som kulturminner i kommunens kulturminnedatabase. Langs Magnus Poulssons vei er det tre SEFRAC-registrerte villaer som er regulert til bevaring (Villa Helle, Villa Bjelle og Villa Inabo). Ingen av disse ligger innenfor planområdet.



Figur 3-8: Bilder av Villa Helle, Villa Bjelle og Villa Inabo.

Øst for planområdet ligger boligområdet Lagåsen som i Bærum kommune kartdatabase er registrert som større prioritert kulturmiljø. Lagåsen var tidligere et skogkledd område som ble utparsellert i perioden 1890-1910 og er et område med lav tetthet, mye vegetasjon og store terrengforskjeller. Lagåsen vokste frem uten regulering og består i dag av eldre verneverdige eiendommer med karakteristiske villaer. Arkitektene Magnus Poulsson og Arnstein Arneberg har tegnet en stor del av boligene på Lagåsen. Miljøet inneholder en stor mengde SEFRAC-registrerte bygninger og har beholdt sin opprinnelige struktur med store hager og 1900-talls villa-arkitektur.

3.11 Teknisk infrastruktur

Dagens anlegg består av VA-ledninger og -kummer, strømkabler (både høyspent og lavspent), fjernvarme, fjernkjøling og telekabler.

3.11.1 Vann og avløpsanlegg

VA-anlegget er å betrakte som et anlegg av mindre størrelse med dimensjoner mellom 110-160 mm for spill- og overvannsledninger. Vannledninger har dimensjon 150 mm og 300 mm.

Dagens VA-anlegg er i stor grad etablert mellom 1975-1985 i forbindelse med utvikling av næringsområdet. Dette anlegget er plassert i dagens adkomstveier. Private ledninger ligger enkelte steder i grøntområde.

Hovedledninger for vann og spillvann ligger i Oksenøyveien, Arnstein Arnebergs vei, Magnus Poulssons vei, under Snarøyveien sør for kulvert og Fornebuveien. Vannledninger i Fornebuveien er hovedforsyningen til Fornebu.

3.11.2 Høyspent og fjernvarme

Eksisterende anlegg tilhørende Elvia. Fornebu transformatorstasjon ligger i dag rett utenfor planområdet i sørvest (mellom Arnstein Arnebergs vei og Oksenøyveien). Det er et utbygd fordelingsnett (11kV) i Oksenøyveien, Fornebuveien og i Magnus Poulssons vei med flere nettstasjoner. Det er kun anlegget i Magnus Poulssons vei som ligger innenfor planområdet.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Oslofjord varme har i dag fjernkjøling og fjernvarme i området. Hovedanlegget ligger i Arnstein Arnebergs vei og Oksenøyveien (utenfor planområdet). Innenfor planområdet forsyner Oslofjord varme i dag Fornebuveien 39 (barnehagen), Magnus Poulssons vei 7 (Arcanum). Det ligger fjernvarmeanlegg i deler av Magnus Poulssons vei (den vestre delen).

3.12 Sosial infrastruktur

Det er per i dag lokalisert en barnehage rett vest for planområdet (Lysaker Idrettsbarnehage) med ca. 100 barn. I tillegg er det lokalisert en barnehage på Lagåsen like øst for planområdet med 54 barn (Barnehagen Vier BA). I henhold til barnehagebehovsanalysen skal det også oppføres en ny privat barnehage til 120 barn rett sør for planområdet ved Fornebuporten. Denne er planlagt ferdigstilt i 2023.

Det ligger ingen skoler innenfor planområdet. Teleplanbyen ligger i dag innenfor skolekretsen til Storøya barneskole som ligger ca. 2 km fra planområdet. Det er planlagt å utvide kapasiteten på denne skolen. I tillegg er det planlagt at nye Oksenøya barneskole skal stå klar i 2022 i tillegg til nye Tårnet ungdomsskole i 2027. Holtekilen barneskole planlegges ferdigstilt i 2028/2029. Planområdet har også nærhet til Lysaker barneskole som vurderes utvidet.

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



Figur 3-9: Eksisterende skoler og barnehager i området, og planlagte nye skoler. Planområdet er markert med en hvit firkant.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planforslagets hovedidé og hovedgrep

4.1.1 Plangrep for Teleplanbyen

Teleplanbyen vest er ett av tre delområder som sammen utgjør Teleplanbyen (se kapittel 1). Totalt sett skal disse prosjektene følge opp visjonen fra Bærum kommune om å utvikle:

- En urban bydel med særpreg og egen identitet
- En «5-minutters by» som inspirerer til å leve miljø- og klimavennlig
- En urban bystruktur som fungerer som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu

Planforslag samsvarer med planprogrammets føringer (se også kap. 2.7), kommunale krav og forventninger og er iht. VPOR/VPKL for Oksenøyveien nord. Hovedgrepet for Teleplanbyen er å tilrettelegge for en urban utbygging ved ny Fornebuporten t-banestasjon med en overordnet bystruktur som skaper sammenheng og gjør utviklingen attraktiv, gå-vennlig og tilgjengelig for allmenheten.



Figur 4-1: Fremtidig situasjon ved full utbygging i henhold til planforslaget.

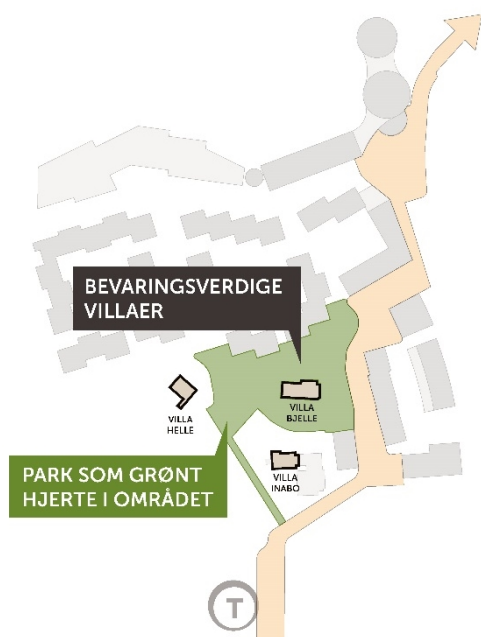
Det er 5 hovedelementer i planen som definerer plangrepet:

- Utbygging av Fornebubanen med stasjonsopp ganger
- En urban akse
- Parken med den bevaringsverdige bebyggelsen
- Et sammenhengende bygatenett og en urban utbyggingsstruktur (kvartalsstruktur)
- Støyskjemende bebyggelse mot E18 og Snarøyveien



Urban akse - Viktig bindeledd i bystrukturen

Teleplanbyen har en strategisk beliggenhet ved ny metrostasjon på Fornebubanen og mellom Fornebu og Lysaker. En urban akse gjennom området er ryggraden i utviklingen. Den introduserer en ny logikk i området og knytter t-bane- stasjonen på en naturlig måte til ferdselsnettet. Publikumsrettede funksjoner konsentreres langs den urbane aksen, med et nabolagstorg som lokal møteplass i nabolaget, både for utviklingsområdet og for de tiliggende områder.



Parken, det grønne hjertet, med de

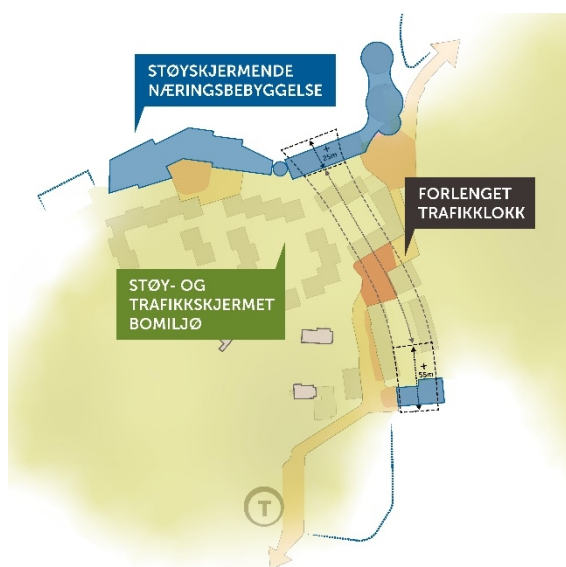
bevaringsverdige villaene Kulturmiljøet gjøres tilgjengelig for allmennheten. Rundt de bevaringsverdige villaene, etableres en park. Både for å ivareta kulturmiljøet og for å etablere attraktive rekreasjons- og lekearealer i umiddelbar nærhet av boligene.



Tett og urbant -Sammenhengende utbyggingsstruktur med et tett nettverk av forbindelser

Boligbebyggelsen er organisert i åpne kvartaler rundt parken og langs den urbane akse som definerer byrommene og muliggjør gode interne forbindelser og visuell kontakt mellom de ulike typer byrom.

Gårdsrom gir sammenhengende uteoppholdsarealer som viderefører det grønne preget fra parken sentralt i området. Volumoppbygging gir en variert opplevelse av den tette bystrukturen.



Støyskjermende bebyggelse

Nytt og forlenget lokk over Snarøyveien muliggjør en sammenhengende bebyggelsesstruktur og er en forutsetning for etablering av næringsbebyggelse som skjermer for støy fra de store veianleggene.

Forlengelse av lokk og støyskjermende bebyggelse er en viktig forutsetning for oppholdskvaliteter i det offentlige rom, bokvalitet og dermed også en urban utvikling.

Til sammen tilrettelegger disse strukturene og fysiske kvalitetene for et nytt byområde med urbanitet, by- og bokvaliteter.

4.1.2 Forutsetninger for planforslaget

Utbyggingen på Teleplanbyen øst er avhengig av etablering av nytt veioverbygg over Snarøyveien, både som forutsetning for etablering av ny bystruktur med sammenhengende byrom over Snarøyveien og utvidet konstruksjon til etablering av støyskjermende bebyggelse i henhold til planprogrammet. Bærum kommune ved planavdelingen har sammen med forslagsstiller hatt tett dialog med Statens vegvesen for å skape de nødvendige rammene for den ønskede utviklingen. Veidirektoratet har godkjent kommunens søknad om fravik fra avstandskravet for veikryss i september 2019, som er en viktig forutsetning for lokkforlengelsen mot nord.

Statens Vegvesen (SVV) har i tillegg satt krav om utarbeidelse av teknisk plan for veioverbygget ved reguleringen av Teleplanbyen. Forslagsstiller har hatt en tett dialog med Statens Vegvesen og Viken fylkeskommunen for å bli enig om konstruksjonen av veioverbygget, som legger til rette for bebyggelse over lokket og vil oppfylle dagens krav. Dette forutsetter at eksisterende veioverbygg erstattes med et nytt veioverbygg/lokk. Teknisk plan for ny og forlenget lokk ble godkjent av fylkeskommunen den 13-06-2022 og følger plansaken som vedlegg [34]. Etablering av nytt lokk er avhengig av at Vestre Lenke er satt i drift, rundt 2029.

Statens Vegvesen (SVV) planlegger ombygging av Fornebukrysset i forbindelse med E18 utbygging. Omlegging av rampene i krysset er en forutsetning for etablering av hovedsykkelvei langs E18 og etablering av nærings skjermen mot nord.

4.1.3 Hensikten med Teleplanbyen øst

Planforslag for Teleplanbyen øst skal sikre:

- en arealeffektiv utvikling i banekorridorens nedslagsfelt
- en transformasjon fra næring og parkering til blandet arealbruk med boliger, arbeidsplasser og publikumsrettede funksjoner (bl.a. handel, tjenesteyting og bevertning)
- sammenheng i bebyggelses - og ferdselsstrukturen og etablering av en ny urban akse, over nytt veioverbygg, som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu med prioritering for gående
- konsentrasjon av varehandel, service -og kulturtilbud langs den urbane aksene for å sikre levende byrom
- utearealer og møteplasser skal ha variert utforming tilpasset forskjellige aldersgrupper og årstider
- bebyggelse som støyskjerm mot hovedveisystemet som hensyntar øvrig bebyggelse og omgivelsene
- ny bymessig bebyggelse som hensyntar kulturmiljø både i planområdet og på Lagåsen

4.1.4 Plangrep for Teleplanbyen øst

Konseptet for bebyggelsen tar utgangspunkt i beliggenheten mellom områder bestående av store strukturer på Lysaker, langs E18 og på Fornebu. Hovedgrepet er en forlengelse av bybåndet langs Fornebubanen fra Fornebu til næringskorridoren langs E18, samtidig som de nye strukturer ivareta sammenhenger mellom boliger på Lagåsen og de tilliggende områder. Målet med grepet er å, gjennom arkitekturen, materialbruken og volumoppbygging, knytte de svært varierte omkringliggende områder tettere sammen.

Planforslaget bygger videre på de eksisterende kvalitetene ved området med tilliggende grønne områder og nærhet til de bevaringsverdige villaene. Hovedgrepet i planen er å tilrettelegge for en sammenhengende bystruktur gjennom bebyggelse og offentlige rom. Bygningenes plassering og utforming bygger opp under den urbane aksen i form og funksjon. Plangrepet reparerer allerede bebygde områder og legger opp til en variasjon med bolig, forretning og bevertning som kobles til og understøtter det offentlige rom. Fra den urbane aksen er det i tillegg en sterk kobling til parken og til boligkvartaletenes gårdsrom. Det legges opp til at disse gårdsrommene skal være grønne og frodige – og danne en sammenhengende plangrepet med Teleplanbyen vest. Bebyggelsen gis varierte takformer og høyder for å tilpasse seg bebyggelsen rundt. Kontorbebyggelse langs E18 skjerner bakenforliggende område (også Teleplanbyen vest) for støy.

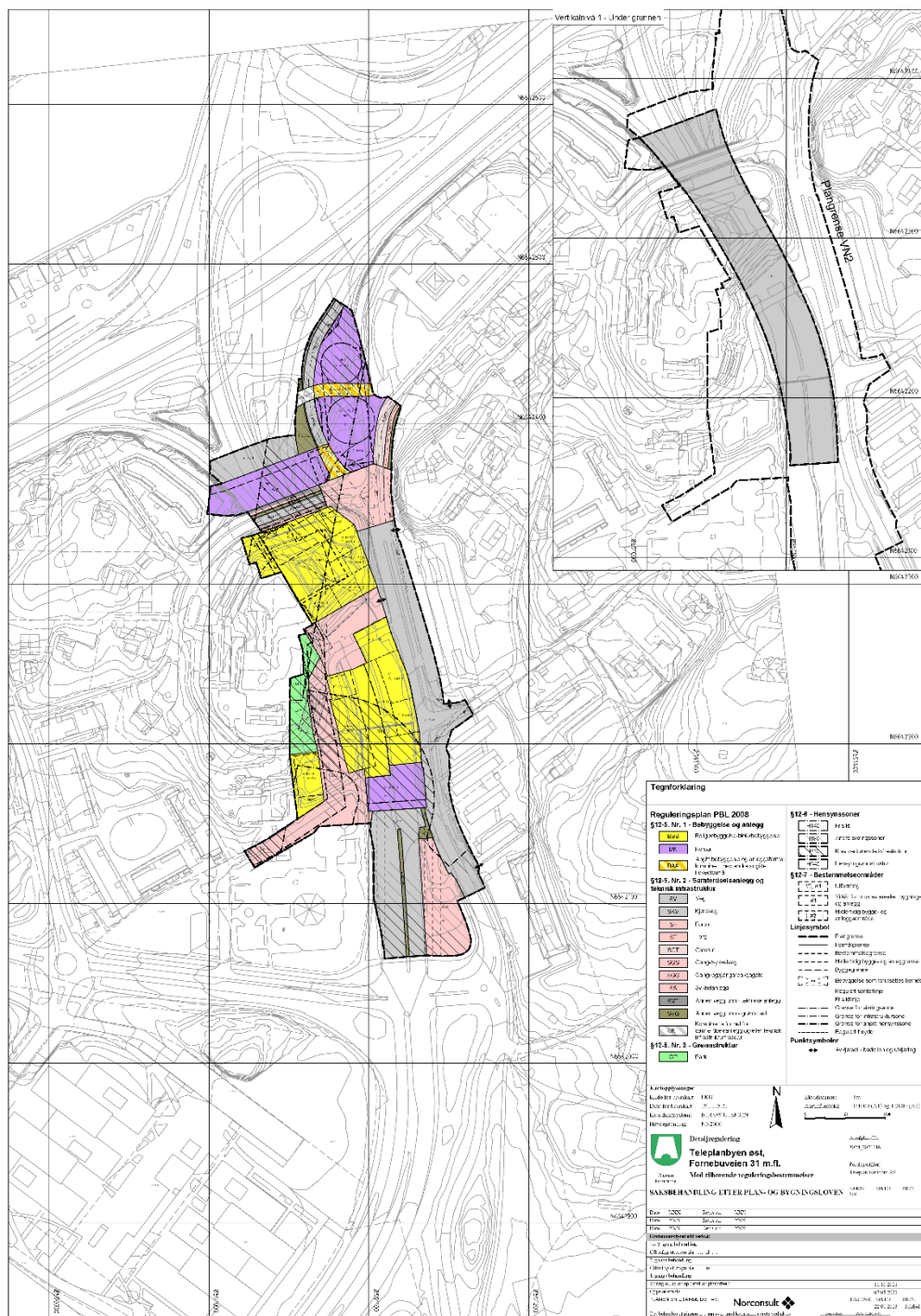


Figur 4-2: Illustrasjonsplan som viser planområdet for Teleplanbyen øst.

4.2 Planavgrensning

Teleplanbyen øst er ett av tre delområder som sammen utgjør Teleplanbyen (se kapittel 1). I øst inkluderer planen nytt gatetverrsnitt for Fornebuveien, og i vest grenser den til detaljreguleringen for Teleplanbyen vest. I sør omfattes deler av Snarøyveien, ned til Oksenøyveien. I nord er planen tilpasset gjeldende regulering for E18, som inkluderer omlegging av ramper i Fornebukrysset og hovedsykkelvei langs E18.

Den delen av Snarøyveien som skal gå i kulvert, samt kulvertkonstruksjonen er en del av dette planforslaget. Vei under kulvert reguleres i vertikalnivå 1.



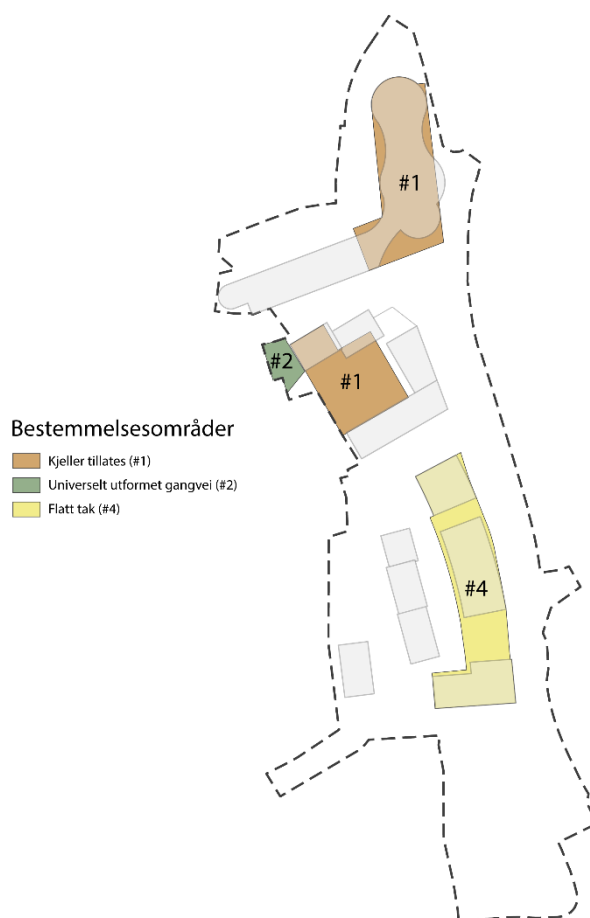
Figur 4-3: Utsnitt av plankart for planforslaget.

4.3 Arealformål

Planforslaget reguleres til bebyggelsesformål, samferdselsformål og grønnstruktur. Planforslaget reguleres i to ulike vertikalnivå.

Bebyggelse og anlegg (§ 12-5-1)	
Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB)	Formålet sikrer arealer for bolig (med fellesfunksjoner og uteoppholdsarealer), detaljhandel, bevertning, tjenesteyting og kontorer med publikumsrettede funksjoner på gateplan.
Kontor (BK)	Formålet sikrer arealer for kontor og parkering i tilknytning til det (der det er aktuelt). Formålet innbefatter også utendørs arealer i tilknytning til kontorbebyggelsen.
Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (BAA)	Formålet sikrer muligheten til å etablere kontorbebyggelse over og under veiformål og sykkeltrasé.
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§12-5-2)	
Veg (SV)	Formålet sikrer areal til vei og konstruksjoner knyttet til Teleplanlokket og Snarøyveien. Formålet sikrer også arealer til Fornebuveien. Det er sikret plass til fortau, snøopplag, sykkelvei og fortau. Fornebuveien reguleres til offentlig samferdselsformål.
Kjøreveg (SKV)	Formålet sikrer kjørevei for bil, i Magnus Poulssons vei og i nordre del av Fornebuveien. Begge arealene reguleres til felles eieform.
Fortau (SF)	Formålet sikrer arealer til fortau og veggsoner/snøopplag langs bebyggelse.
Torg (ST)	Formålet sikrer arealer til utforming av Adkomsttorget nord i Fornebuveien og Nabolagstorget, som del av den urbane aksene.
Gatetun (SGT)	Formålet sikrer areal til atkomst for p-kjeller, varelevering, brann/redning, renovasjon, syketransport, flyttetransport, vedlikehold og snømåking. I tillegg sikres arealer for overvannshåndtering, opphold og grønt.
Gang-/sykkelveg (SGS)	Formålet sikrer areal til ferdsel for gående og syklende. Dette arealet er med på grunn av behov for anleggsområde i tilknytning til Snarøyveien.
Gangveg/gangareal/gågate (SGG)	Formålet sikrer areal til ferdsel for gående (og syklende på de gående sine premisser). Arealet tillater også varelevering, brannoppstilling, renovasjon, snøopplag og uteoppholdsareal. I tillegg sikres arealer for overvannshåndtering, opphold og grønt. Den urbane aksene reguleres til felles eieform, og allmenn tilgjengelighet sikres gjennom bestemmelsene.
Sykkelanlegg (SS)	Formålet sikrer areal til ensidig toveis sykkelanlegg langs Fornebuveien.
Annen veggrunn – teknisk anlegg (SVT)	Formålet sikrer arealer til rekkverk.
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	Formålet sikrer arealer til grønt, snøopplag og annen

	infrastruktur som skilting etc. De grønne feltene kan benyttes til grøfter, voller eller til areal for beplantning.
Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (SKF)	Formålet sikrer arealer til sykkelbro over vei og annen veggrunn- grøntareal.
Grønnstruktur (§12-5-3)	
Park (GP)	Formålet sikrer arealer til utarbeidelse av parkmessige arealer.
Hensynssoner (§12-6)	
H140 Frisikt	Sikrer fri sikt for kjørende og syklende på arealer som ikke er regulert til samferdselsformål.
H190 Andre sikringssoner	Hensynssonen sikrer sikringssone for metrotunnel.
H410 Krav vedrørende infrastruktur	Hensynssonen sikrer områder og tilgjengelighet for infrastruktur under bakken.
Bestemmelsesområder (§12-7)	
# Utforming (#2, #4)	Området sikrer areal for takform (#4), , og universelt utformet trasé (#2).
# Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (#1)	Området tillater etablering av kjellere som stikker utenfor bygningslivet (#1).
#Midlertidige bygge- og anleggsområder (#3)	Området sikrer areal for midlertidige anleggsområder (#3).



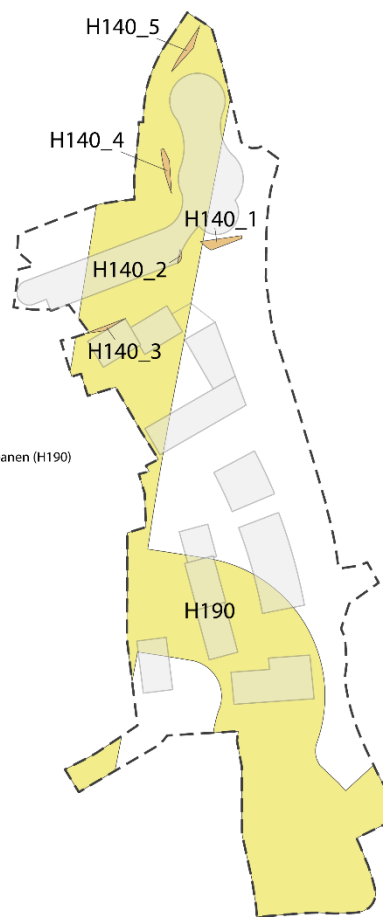
Bestemmelsesområde #1 sikrer kjellere, #2 universelt utformet gangvei og #4 sikrer takform. Takform reguleres også gjennom bestemmelsene knyttet til hvert enkelt felt.

I tillegg til de bestemmelsesområdene som vises reguleres midlertidig bygge- og anleggsområder gjennom #3.

H140 viser frisiktsoner, som sikrer fri sikt for kjørende og syklende på arealer som ikke er regulert til samferdselsformål. H190 er sikringssone knyttet til ny metrotunnel.

Sikringssoner

- Sikringssone for Fornebubanen (H190)
- Frisikt (H140)



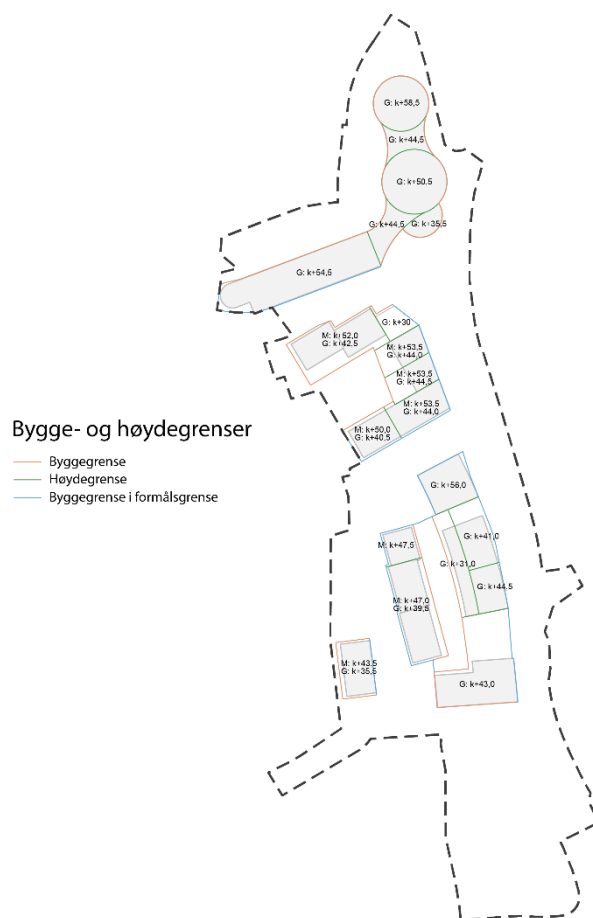
H410 er hensynssone for infrastruktur og skal sikre nok arealer til plassering av tekniske anlegg.

Infrastruktursoner

- Krav vedrørende infrastruktur (H410)



For å sikre byggenes plassering er det lagt inn byggegrenser i planen. Byggehøyden er sikret gjennom maksimumskrav til gesims- og mønehøyde, og det skilles på arealene med en høydegrense.



4.4 Arealoversikt

Planområdet (vertikalnivå 2) totale størrelse er: 31 906 m²

Planområdet (vertikalnivå 1) totale størrelse er: 7 775 m²

FORMÅL	AREAL
Bebyggelse og anlegg	
Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB)	7 907
Kontor (BK)	5 143
Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (BAA)	497
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Veg (SV)	8 251
Kjørveg (SKV)	817
Fortau (SF)	344
Torg (ST)	2 711
Gang-/sykkelveg (SGS)	1 556
Gangveg/gangareal/gågate (SGG)	2 545
Sykkelanlegg (SS)	124
Annen veggrunn – teknisk anlegg (SVT)	118
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	597
Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (SKF)	95
Grønnstruktur	
Park (GP)	834

4.5 Antall boliger, leilighetsfordeling og antall arbeidsplasser

Det er planlagt både boliger, kontorlokaler og publikumsrettet aktivitet i Teleplanbyen øst. Det legges opp til leiligheter i ulike størrelser og typer.

4.5.1 Boligantall

Utgangspunktet for planarbeidet har vært et gjennomsnitt på 80 m² BRA per leilighet. Det tilsier et antall på ca. 235 boliger i øst. Dette er brukt som beregningstall for dimensjonering av utearealer, parkeringsdekning og som premiss i konsekvensutredningene. Antall viste boliger er et foreløpig antall basert på illustrasjonsprosjekt, og det må tas høyde for justeringer i den videre prosjekteringen. Antall boliger legger grunnlaget for en høy demografisk tetthet – noe som er med på å sikre kundegrunnlaget for det nye nærsenteret, samtidig som det ivaretar overordnede føringer om boligutvikling i prioriterte vekstområder.

4.5.2 Leilighetsfordeling



Figur 4-4: Typisk leilighetsfordeling.

Intensjonen er en variert leilighetssammensetning i området. På grunn av bygningstypologi (med kvartalsstruktur og skråtak) og støykrav er det enkelt å etablere større leiligheter i området. For å sikre ønsket variasjon er det i bestemmelsene satt krav til at minimum 20 % av leilighetene skal være under 50 m².

Figur 4-4 viser en typisk etasjeplan med leilighetsfordeling i planområdet. Den viser en variasjon i boliger, med både ensidig og tosidig leiligheter som varierer i størrelse. I de øverste etasjene i skråtak er det større leiligheter over to plan. Bokollektiv foreslås som en alternativ typologi, noe som også vil bidra til variasjon. Med bokollektiv menes mindre private enheter med felles kjøkken og stue.

I tilknytning til leilighetene er det satt krav om minimum 200 m² skal være fellesfunksjoner for boligene.

Fellesfunksjonene kan benyttes til felles kjøkken, festlokaler, sykkelverksted eller lignende, som viktige møteplasser i naboskapet.

Retningslinjer til kommuneplanen tilsier at det ikke skal etableres ensidige leiligheter vendt mot nord eller øst. I planforslagets bestemmelser er dette presisert slik at det ikke kan etableres ensidige leiligheter mot nord og nordøst. Grunnen til at dette kravet er justert, er fordi leiligheter som vender mot indre gårdsrom og byrom i retning nordvest vil få gode kvaliteter.

4.5.3 Arbeidsplasser

I henhold til planprogram for Oksenøyveien nord etableres kontorbebyggelse langs E18, bl.a. som støyskjerm. Handel og bevertning lokaliseres langs den urbane aksene.

Omfanget av publikumsrettet aktivitet skal henvende seg til lokalområdet og bidra til å bygge opp under kollektivtransport og en kortreist hverdag for de som bor og jobber i området. Lokal handel skal også bidra til å styrke bymiljøet og nabolagskapet. Det planlegges for en liten/mellomstor dagligvarebutikk, noe handel i tilknytning til dagligvarebutikken, og noen lokaler til bevertning og tjenesteyting. Omfanget som reguleres er begrenset til 2100 m² og vil dermed ha et lokalt tilsnitt, som ikke konkurrerer med områdesentrene som Fornebu senter.

Publikumsrettet aktivitet i første etasjen er avgjørende for å generere aktivitet og sikre at den urbane aksene vil oppleves som del av det offentlige rom. I bestemmelsene er det sikret at i arealene regulert til boligformål skal bebyggelsen på 1. etg. plan ha åpne fasader med mye glass. På gateplan skal minimum 50 % av fasaden være for detaljhandel, tjenesteyting, kultur og bevertning. Atkomst til virksomhetene skal være direkte fra offentlig tilgjengelige byrom og gater.

Føringer i planprogrammet tilsier at en viss fleksibilitet knyttet til bruk av arealer avsatt til handel eller bevertning skal ivaretas for å muliggjøre en utvikling over tid.

Antall arbeidsplasser for kontor og handel vil være ca. 900 – 1200 avhengig av leietakere, og forhold mellom arbeidsplasser og fellesarealer. Kontorarbeidsplasser vil variere fra ca. 18 – 24 m² per arbeidsplass.

4.6 Utnyttelse

Grad av utnyttelse beregnes som bruksareal (BRA). Samlet grad av utnytting skal ikke overstige $BRA = 40\,100\text{ m}^2$, hvorav minimum 200 m^2 skal være fellesfunksjoner for boligene. Utnyttelse per felt:

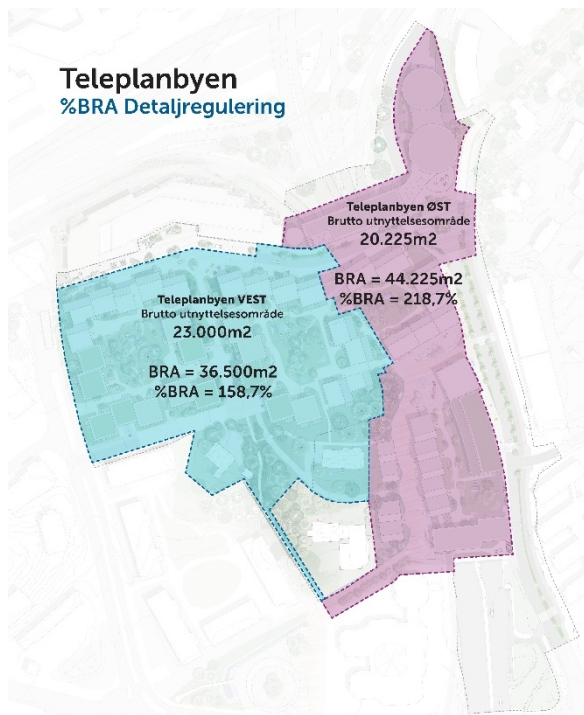
DEL FELT	AREAL (BRA)
A2 (BK1, BK2, BK3)	$16\,800\text{ m}^2$
C2 (BBB1)	$9\,200\text{ m}^2$
D (BBB2)	$10\,100\text{ m}^2$
D (BK4)	$2\,400\text{ m}^2$
E (BBB3)	1600 m^2

Innenfor angitt utnyttelse kan det tillates mindre justeringer mellom feltene på inntil 300 m^2 . Av hensyn til at området ikke er detaljprosjektert, er tallene rundet litt opp i forhold til hva som er vist i illustrasjonsprosjektet.

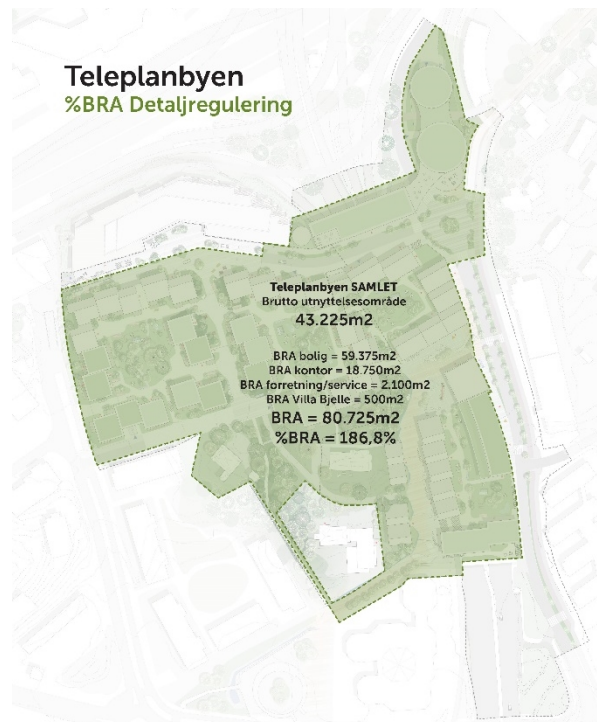
Følgende arealer regnes ikke med i BRA:

- Målbare plan som har himling lavere enn 1,5 meter over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes med i bygningens bruksareal med 50 % av planets bruksareal. Plan som har himling lavere enn 0,5 meter over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes ikke med i bygningenes bruksareal.
- Nettstasjoner og overdekket sykkelparkering kommer i tillegg til maksimal grad av utnytting, med unntak av eventuell plassering i 1. etasje i bebyggelsen.
- Bruksareal for tenkte plan skal ikke medregnes i BRA. Parkeringsareal under og delvis under terreng, skal ikke medregnes i BRA.
- Drivhus
- Støykonstruksjoner

Områdeutnyttelse er ikke regulert, men vurdert i forhold til et naturlig grensesnitt med tilliggende områder. Områdeutnyttelse for Teleplanbyen øst ligger på rundt 220 % BRA. Områdeutnyttelsen for Teleplanbyen øst og vest til sammen ligger på rundt 185 % BRA. Tilsvarende føringer som KDP 3 for Fornebu legger opp til en utnyttelse på 240 % BRA, for transformasjonsområder med områdekarakter «Byen» i nedslagsfelt til T-banestasjoner. Planforslag følger dermed opp forventninger om en høy utnyttelse ved T-banestasjoner, men med tydelig lavere tetthet enn den som tillates i nedslagsfelt til de øvrige T-banestasjoner på Fornebu.



Figur 4-6: Områdeutnyttelse Teleplanbyen vest og øst.



Figur 4-5: Områdeutnyttelse Teleplanbyen totalt.

4.7 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

4.7.1 Bebyggelsens plassering

Føringene for plangrepet legger til rette for konsentrert byvekst og en urban bygningsstruktur. Bygningsstrukturen for kvartalene i Teleplanbyen øst støtter opp om plangrepets føringer og plasseres på en måte som avgrenser og tydelig definerer de offentlig tilgjengelige byrommene og den urbane aksen, og samtidig skjærer området for støy.

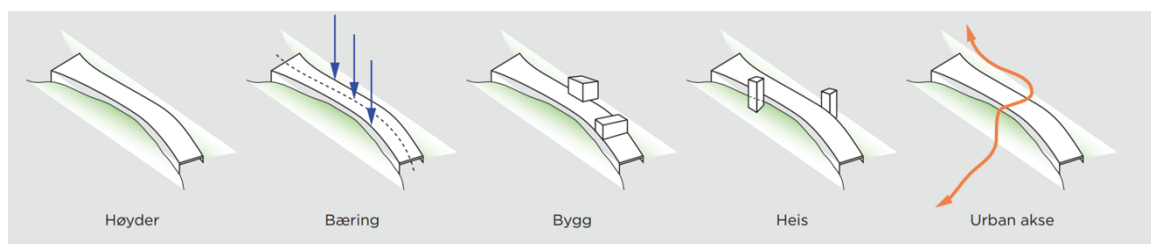
Byroms- og gatestrukturen, introduserer en ny organisering av området, med mange forbindelser, som øker tilgjengeligheten til den nye t-banestasjonen Fornebuporten og koblingen mot det regionale kollektivknutepunktet Lysaker. Samtidig styrkes koblingen til de tiliggende områder for gående og syklende. Kvartalene har åpninger i bygningsstrukturen som etablerer en visuell kontakt mellom gårdsrommene og tilstøtende byrom. Ved Nabolagstorget møter byrommet den grønne kollen sentralt i området.

Bygningene definerer rammene for strukturen på området. De mest offentlige rommene langs den urbane aksen og viktige gater sikrer en tosidighet på tvers av gate- og byrommene. I disse byrommene plasseres innganger mot gater og torg, og gir forutsetninger for menneskelig aktivitet gjennom døgnet. Volumoppbyggingen har en variasjon i høyde og takform, med åpninger i bebyggelsen, gløtt og siktlinjer mot Lagåsen og mot de bevaringsverdige villaene.

4.7.2 Bygningers utforming – volumoppbygging, høyder og takform

Veilokk som premiss for utforming

Det nye lokket til innkjøring Fornebu og Snarøya er tomtearealet for ny bebyggelse. Hovedgrepet for bebyggelsens plassering og volumoppbygging i planområdet er i stor grad definert av lokkets plassering, høyde og de konstruktive forutsetninger for etablering av bebyggelse over lokk. Bebyggelsen er organisert i åpne kvartaler som både følger kulvertveggen og definerer byrommene langs den urbane akse.

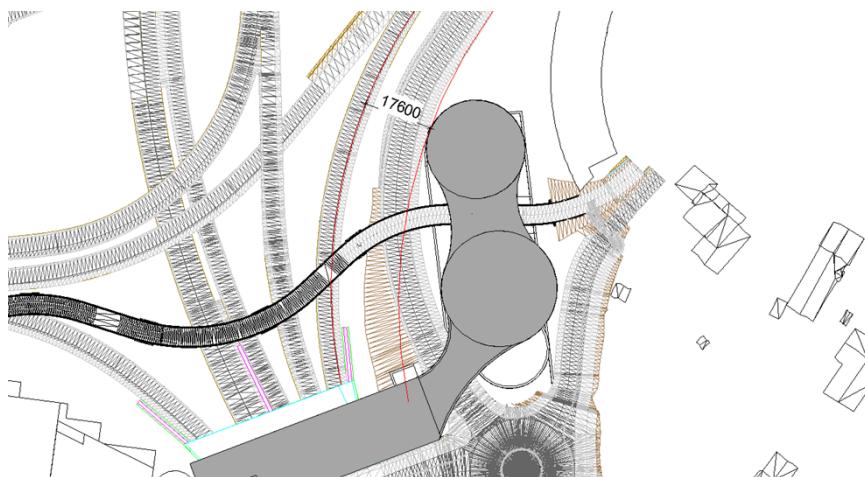


Figur 4-7: Føring for bebyggelse på nytt lokk.

Regulert løsning for hovedsykkelvei som premiss for utforming

Næringsbebyggelsen langs E18 skal være sammenhengende for å kunne skjerme for støy, men må samtidig innlemme regulert løsning for hovedsykkelvei langs E18 med omlagt Fornebuvei og sykkelbro som krysser Fornebuveien planfritt. Bro for hovedsykkelvei og adkomstvei til næringsbebyggelsen må derfor føres gjennom bebyggelsen, noe som legger premisser for oppdeling av volumene. Statens vegvesen setter krav om fri høyde på 3,1 meter over sykkelveien, og 2 meter under sykkelveien. Dette er sikret gjennom bestemmelsene.

Forslagsstiller har vært i prosess med Statens vegvesen og Bærum kommune for å samordne regulert løsning for hovedsykkelvei med godkjent VPOR for Oksenøyveien nord og vedtatt planprogram for Oksenøyveien nord. Den regulerte løsningen for hovedsykkelvei er tilpasset dagens situasjon. I en ferdig utbygd situasjon skal det, i henhold til VPOR, opparbeides en adkomstplass med snumulighet for større biler i kryss mellom Magnus Poulssons vei og Fornebuveien. Tilpasninger til VPOR og ny bebyggelse innebærer mindre endringer både i lengdeprofil og plan, men krysningspunkt under sykkelbro ligger fast. I tillegg er det lagt til rette for et fortau langs ny næringsbebyggelse og adkomst til nytt næringsbygg. Næringsbebyggelsen vil få omlagt Fornebuvei som adkomst og byggegrense forholder seg til denne adkomstveien. Avstanden fra ytterkant ny rampe på E18 og bebyggelse vil på det minste være 17,6 meter.



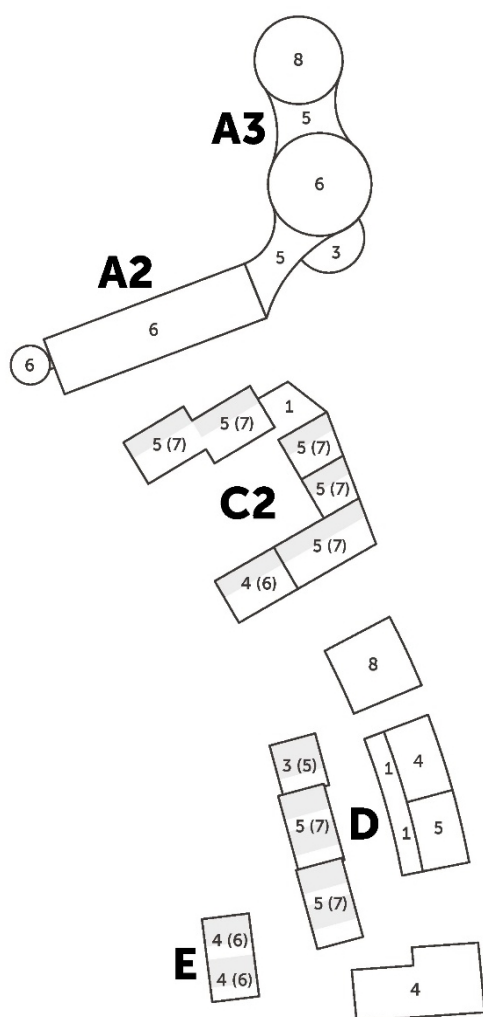
Figur 4-8: Avstand næringssskjerm fra Fornebukrysset. Løsningen for hovedsykkelvei langs E18 iht. regulert løsning.

Planprogrammets prinsipper for volumoppbygging er ivaretatt i plangrepet gjennom:

- sammenhengende støyskjermende bebyggelse mot nord
- variasjon i fasader gjennom materialitet, innganger og brudd i fasadeliv
- variasjon i byggehøyder i hele plangrepet – gjennom variasjon i antall etasjer og takform

Variasjon i fasadelengde

Plankart og bestemmelser sikrer en variert volumoppbygging.. Maksimal fasadelengde uten brudd eller materialskift mot Magnus Poulssons vei, Fornebuveien, Snarøyveien og Urban akse er 23 meter. Unntak gjelder for fasade mot Fornebuveien og Nabolagstorget i felt BBB1 (C12), der maksimal fasadelengde uten brudd eller materialskift kan være 27 meter.



Variasjon i byggehøyder og takform

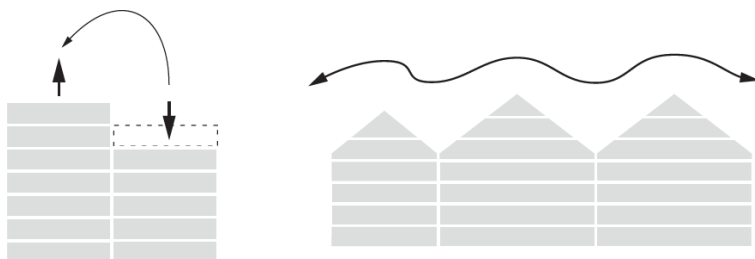
Planforslaget følger planprogrammets føringer for volumoppbygging som hensyntar behov for variasjon, gode solforhold i det offentlige byrom og støyskjerming.

Planen legger opp til høyder som varierer fra 1 til 8 etasjer. Figur 4-9 viser en oversikt over gesims- og mønehøyder (i parentes) som vist i illustrasjonsprosjektet. Gesims- og mønehøyder er regulert i plankartet. Det etableres flere åpninger i bebyggelsen mot Fornebuveien og Lagåsen. Høydevariasjonen skal både bidra til å sikre nok lys og luft i by- og gårdsrom samt skape en variert bysilhuett som forholder seg til eksisterende takformer og landskap.

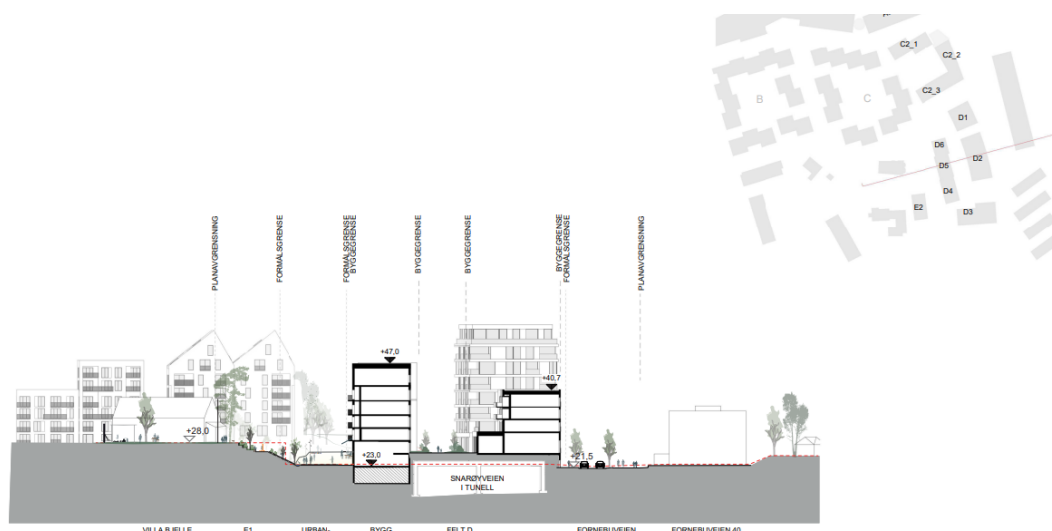
Plankartet med bestemmelser sikrer rammer for takform, takterrasser og funksjoner på takplanet. Bestemmelsene stiller krav om at bygningselementer på tak skal integreres i bygningens helhetlige utforming og åpner for at det over maks regulerte høyder på flate tak tillates takoppbygg for trapp og heis på inntil 25 % av underliggende takflate. I tillegg åpner bestemmelsene for at det der kan oppføres solcellepaneler, veksthus, pergola eller lignende konstruksjoner, samt nødvendig rekkverk for takterrasse. Det er også tillatt å etablere private takterrasser og takvinduer i skråtakene. Bestemmelsene åpner for mulighet for solcellepaneler både på flatt tak og på skråtak.

Figur 4-9: Høyder - tall viser etasjer opp til gesims og møne (i parentes).

Det skapes en karakteristisk arkitektur i overgangen mellom småskala områdekarakter på Lagåsen og storskala på Fornebu. Illustrert takform tar med seg elementer fra de bevaringsverdige husene og Lagåsen i form av saltak. Utstrakt bruk av saltak i området og variert volumoppbygging er et viktig grep for å redusere høydevirkningen av utbyggingsvolumet både i forhold til nær- og fjernvirkning. Det tillates å legge til rette for både grønne tak og felles takterrasser på de flate takene. Alle tiltak på takene skal innlemmes i en helhetlig, arkitektonisk utforming med hensyn til form og materialbruk i fasader.



Figur 4-10: Eksempler på bruk av takflater.



Figur 4-11 Snitt gjennom den urbane akse og ny bebyggelse på felt D.



Figur 4-12 Snitt gjennom felt C2.

4.8 Estetisk redegjørelse



Figur 4-13: Eksempel på hvordan bebyggelsen rundt Nabolagstorget kan se ut.

4.8.1 Arkitektonisk utforming

Arkitekturen som omkranser de offentlig tilgjengelige byrommene og gatene gir, gjennom bebyggelsens plassering, volum og takform, en rekke varierte estetiske uttrykk og arkitektonisk særpreget med tydelig identitet.

Taklandskapet gir en myk silhuett i møte med de tilstøtende områdene, med en blanding av saltak og flate tak. Det legges opp til to hovedprinsipper for høyder og takformer i plangrepet:

- Prinsipp 1: Saltak med variasjon i takform
- Prinsipp 2: Flate tak med felles takterrasser og grønne tak

Prinsipp 1: Byggene har en saltaksform med variasjon med gesims- og mønehøyder. Byggene med saltakene vender mot Nabolagstorget, Urban akse, Fornebuveien og Magnus Poulssons vei. Saltaksformen på takene gir en god tilpasning til både nyere og eldre bebyggelse, og gir området arkitektonisk identitet og egenkarakter.

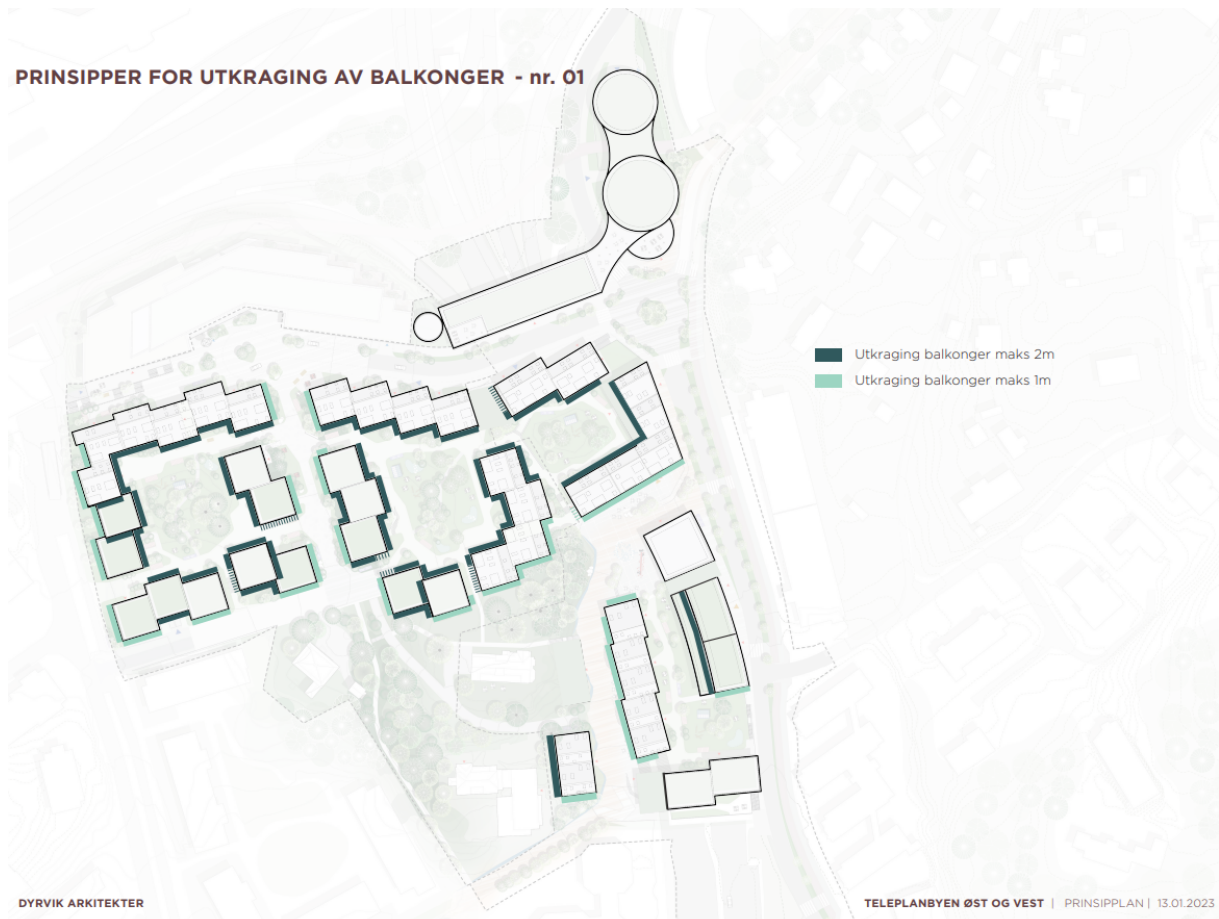
Prinsipp 2: Flate tak med variasjon i gesimshøyde plassert mot nord og sør i planområdet, og mot Fornebuveien i øst. Det planlegges for både grønne tak og felles takterrasser på de flate takene.

Det legges stor vekt på gode visuelle kvaliteter i fasader og byrom, brukbare areal og funksjoner mot bakkeplanet samt universell utforming og tilgjengelighet for de som ferdes både i og gjennom området. Volumoppbygging, fasadelengder som deles opp i materialskifter eller sprang og fargebruken gir et variert uttrykk.

Ambisjonen om høy kvalitet i arkitekturen kommer til uttrykk gjennom krav til utforming av fasader, krav til valg av materialer og et fargekonsept med referanser i det tilliggende bevaringsområdet på Lagåsen. Balkonger utformes som en helhetlig og integrert del av arkitekturen. Mot det offentlige rom og parken utformes de som delvis inntrukkede balkonger for å sikre byrommets offentlige karakter. Utforming som kvartaler gir gode avstander mellom uteplasser og ovenforliggende leiligheter. I tillegg sikres det at direkte avstand til balkong eller vindu i oppholdsrom i naboblokk ikke skal være mindre enn 15 meter. Balkonger ved siden av hverandre i samme blokk skal ha skjerming som del av fasadearkitekturen.



Figur 4-14 Bebyggelsen langs Fornebuveien og urban akse vist i fasadeoppriss. Viser en variert og oppdelt bebyggelsesom har høy grad av variasjon i materialbruk, høyder, takform og fasadeuttrykk.



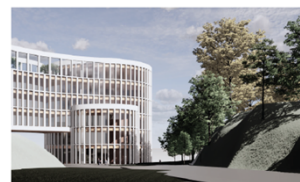
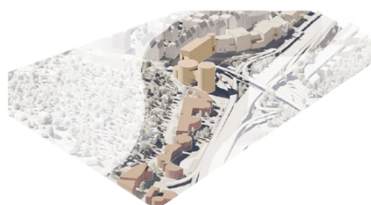
Figur 4-15 Prinsipper for utforming av balkonger.



Figur 4-16 Delvis inntrukkede og helt inntrykkede balkonger mot den urbane akse.

Portalbebyggelsen på lokket er signalbygg i hver ende av lokket og det er derfor særlig viktig med en god arkitektonisk utforming. Det skal derfor gjennomføres et parallelloppdrag for signalbyggene før rammetillatelsen gis. Dette er sikret i bestemmelsene. Bebyggelsen som vises i reguleringsplanen, skal derfor bearbeides videre.

Hovedideen bak utformingen av kontorbebyggelse i nord er at det både skal oppfattes som en del av næringsbåndet fra Lysaker til Teleplan, og som en del av den nye byutviklingen i Teleplanbyen. Kontorbebyggelsen viderefører derfor det arkitektoniske grep med buede og lyse fasader langs E18, for å legge opp til en helhetlig arkitektonisk fortelling. Samtidig danner bebyggelsen et nytt byrom (adkomsttorget) og fungerer som støyskjerm. Det høyeste bygget ligger mot E18 og markerer innkjøringen til Fornebu. De øvrige volumet til kontorbygget får lavere høyder med hensyn til nabobebyggelsen og møtet med Lagåsen.



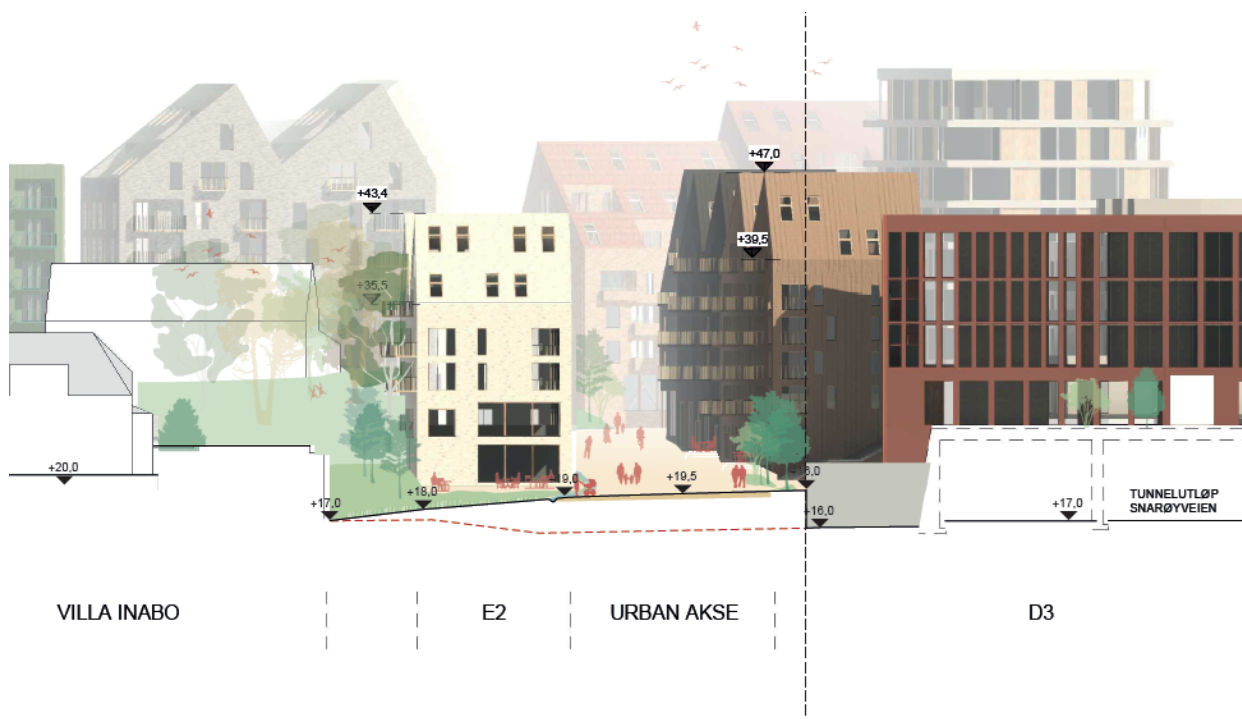
LOKAL FORANKRING I FORM — BYGG FRA 1930

BÅND LANGS E18 - SIRKLER

NYTT KONTORBYGG TOLKER HISTORIEN

Figur 4-17: Bebyggelse langs E18.

Øst for den urbane akse er det regulert inn en boligblokk på 6 etasjer, med saltak. Denne blokken er viktig for å ramme inn den urbane akse, og skape en portal fra sør. Bygget er også med på å definere et byrom sør i akse. Den nye bebyggelsen legger opp til publikumsrettede funksjoner i førsteetasje som gir aktivitet tosidig i den urbane akse. Dette bidrar til et aktivt og levende byrom.



Figur 4-18 Fasadeoppriss som viser portalen til den urbane akse fra sør

4.8.2 Fasader

Fasadene i 1. etasje mot de offentlig tilgjengelige byrom har en særskilt prioritet med hensyn på grad av åpenhet, detaljering og materialkvalitet. Fasadene som forholder seg til basen av bygget og bakkeplanet skal være utadrettede med en detaljeringsgrad med relieff-virkning, mønster, vindusflater eller farge som åpner seg opp mot de offentlige rommene, og knytter bygg og byrom sammen. Fasadene skal utformes som åpne fasader med stor transparens og gjennomtrengelighet ut mot den urbane akse. Innganger til publikumsrettede funksjoner og kollektive boliginnganger henvender seg ut mot den urbane akse, og bidra til at det etableres forutsetninger for et tilgjengelige offentlig rom med byliv og møtesteder. Det legges opp til høye førsteetasjer på minimum 4 meter med åpenhet og store vindusflater mot den urbane akse og Magnus Poulssons vei.

4.8.3 Materialer og farger

Det er lagt vekt på å skape bebyggelse med gode arkitektoniske kvaliteter, ved bruk av forskjellige materialer og farger. Materialer som tegl og tre har tydelig forankring på tomten, og plangrepet legger føringer for å kunne utnytte dette i størst mulig grad. I henhold til bestemmelsene skal det i størst mulig grad brukes naturlige og miljøvennlige materialer, som tegl, tre eller andre materialer som har lang levetid. Ombruk av materialer og utforming etter sirkulærøkonomiske prinsipper skal vurderes.

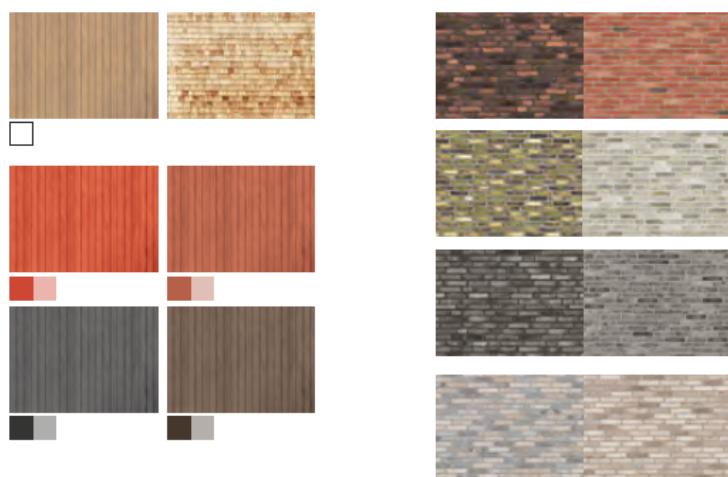
Som en del av områdekarakteren er det ønskelig å benytte farger i boligarkitekturen. Materialbruk, bygningsvolumer, detaljer og farger skal avstemmes slik at utbyggingen danner et harmonisk hele, men med variasjon mellom hvert kvartal.

I det videre arbeidet med prosjektet vil det vurderes å gjenbruke materialer som finnes på tomten i dag.

På kontorbygget mot E18 legges det opp til et fasadeuttrykk som også tar opp, i tillegg til formalt uttrykk, fargeskalaen fra tilgrensende kontorbebyggelse langs E-18 mot Lysaker, et lyst og luftig uttrykk.



Figur 4-19: Eksempel på hvordan næringsbebyggelsen i nord kan se ut.



Figur 4-20 Illustrasjonen viser mulige materialer og fargepallett.

4.9 Boligmiljø/bokvalitet - med bykvalitet

Kvartalsstrukturen gir skjermede gårdsrom som beboerne har utsikt til, samtidig som strukturen gir gode rammer for sosialt felleskap og gode naboskap, med klar definerte rom for de enkelte kvartalene. Kvartalene ligger ved siden av den sentrale parken, varierte byrom og forbindelser som tilrettelegge for ulike typer rekreasjonsarealer, møteplasser og aktiviteter i direkte tilknytning til boligene.



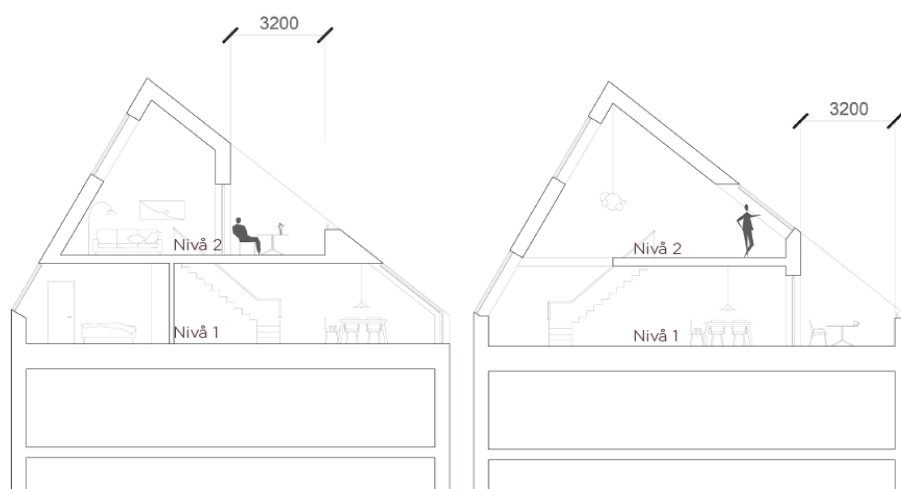
Figur 4-21 Illustrasjonene viser et av to gårdsrom

Nærsenteret i Teleplanbyen øst gir samtidig nærhet til tjenester og tilbud, slik at de daglige behovene kan løses i gangavstand, noe som er praktisk og samtidig gir mange muligheter for uformelle møter gjennom dagen. Barnehagen i Teleplanbyen vest ligger kun et steinkast unna boligene og siden planområdet er tilnærmet bilfritt gir det gode og trygge forbindelser mellom boligene og barnehagen. I tillegg er det kun 5- minutters gangavstand til ny t-banestasjon og bussholdeplassen langs Snarøyveien.

Plangrepet legger til rette for bokvalitet med bykvalitet. Her ligger boligene tett på og over publikumsrettede funksjoner på bakkeplan, noe som er med på å sikre aktivitet og bruk gjennom døgnet. Bebyggelsen danner gårdsrom med gode sol og støyforhold.

Det legges til rette for en variasjon i boligtypologier. I illustrasjonsprosjektet er det i hovedsak flest leiligheter med 2,3 og 4 rom, men i forbindelse med boligpiloten planlegges det også for mindre leiligheter. Inn under saltakene ligger større leiligheter over 2 etasjer med mulighet for takterrasse på et av planene. Illustrasjonen viser eksempler på et typisk snitt. Alle leiligheter (med unntak av

leiligheter i boligpiloten) skal ha tilgang til et privat uteoppholdsareal, enten via balkong, markterrasse eller privat takterrasse.



Figur 4-22 Illustrasjonene viser private takterrasser i skråtak

Kvaliteter til boligmiljø og bokvalitet sikres gjennom bestemmelser i planen. Planbestemmelsene sikrer at alle leiligheter skal ha minst ett soverom (med unntak av boligpiloten) Det tillates ikke ensidig orienterte leiligheter mot nord og nordøst. Planbestemmelsene åpner for mulighet for varierte boligstørrelser og boformer. I tillegg er det satt krav om at 200 m² boligareal skal være fellesfunksjoner for boliger. Svalgangsløsninger og midtkorridor skal som hovedregel unngås. Unntaket er bebyggelse på lakk hvor det kreves svalgangsløsninger pga. konstruktive forutsetninger i forbindelse med lakk (se kapittel 4.1.2).

I forbindelse med realisering av tiltaket skal det gjennomføres en boligpilot med hensikt å belyse sosiale boformer. [33] Hovedmålet er å utforske boligkonsepter med større vekt på mer sosialt felleskap, hvor man vil dele mer og leve klima og miljøvennlig. Ved å tilrettelegge for fellesskapsboliger kan boligprosjektet nå en målgruppe som vil bidra til gode nabolag, liv og aktivitet i området.

Sosiale boformer har fokus på rause og gode fellesområder som skaper samhold og tette naboskap. Typologiene kan utfordre enkelte krav til boliger som finnes i teknisk forskrift og til bestemmelsene i planforslaget. Videre prosess vil det legges opp til samarbeid mellom det offentlige og boligbyggerne, og med bred involvering, medvirkning og rådgivning fra fagpersoner og fremtidige beboere. Typologien kan utfordre prinsippene for bokvalitet som er førende i bestemmelsene, dette gjelder eksempelvis private balkonger, separate soverom og leiligheter mot nord(øst). Boligpiloten kan også utfordre regelverk blant annet om hvor mange leiligheter som skal være universelt utformet. Dette gjelder særskilt studioleiligheter med mindre areal til å klare kravene på. Det må vurderes i videre prosess fram til rammesøknad om summen av kvalitetene er viktigere enn enkeltfaktorer. Minst 400 m² av BRA for boligbebyggelsen skal utvikles i tråd med boligpiloten.



BOFELLESSKAP STUDIOLEILIGHETER

Studioleilighetene er kan plasseres på plan 3 og 4 tilknyttet et dobbelthøyt fellesrom i samme etasjer. Studioleilighetene inneholder gang med garderobe, bad, sovesofa, minikjøkken og lite oppholdsareal til fleksibelt bruk. Studioleilighetene får små private balkonger og har felles takterasse for større vennegjenger, felleskap. Det er plass til 6 studioleiligheter på 30-40 kvm per etasje.



Foto fra Episode Suyu 8.38, Sør-Korea.

Figur 4-23 Illustrasjonene fra boligpiloten, eksempel på bofellesskap med studioleiligheter

4.10 Bevaringsverdier

I planarbeidet er det lagt stor vekt på å benytte kulturmiljøet som en ressurs for byutvikling av et område som skal utvikles med særpreg og egen identitet. Derfor har det tidlig vært fokus i planarbeidet hvordan kulturmiljøet kan ivaretas på en best mulig måte med de endrede rammebetingelsene. Det er to bevaringsverdige områder som har spilt en særlig viktig rolle for utviklingen av planforslaget; de bevaringsverdige villaene innenfor området til Teleplanbyen vest og kulturmiljøet på Lagåsen. I tillegg har planforslaget fokusert særlig på to viktige overganger og strukturer; Lilleøyveien og skrenten som definerer overgangen mellom Lagåsen og planområdet.

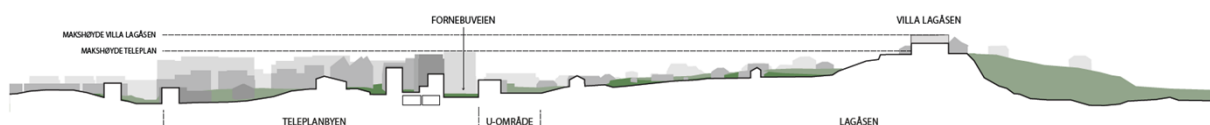
Forholdet til de sentralt plasserte bevaringsverdige villaene

Det er ingen av de tre villaene som i kommunens kulturminnedatabase er registrert som kulturminner som ligger innenfor planområdet. De er sikret gjennom regulering for Teleplanbyen vest. Rundt villaene sikres det en offentlig tilgjengelig park. Planforslaget for Teleplanbyen øst må sikre overgangen mellom den urbane aksen og parken.

Det er planlagt ett nytt bygg som ligger mellom barnehagen (Villa Inabo) og den urbane aksen. Villa Inabo har et tilbygg i øst fra 2008, med flatt tak. Ny bebyggelsen vil få en høyde på fire etasjer (gesims) og seks etasjer (møne). Den nye bygningen øst for Villa Inabo er plassert på arealer som i dag brukes til parkering. Ny bebyggelse er plassert med avstand på minimum 8 meter.



Planforslagets høyeste bebyggelse ligger lavere enn selve Lagåsen (se snitt under). Det er i planforslaget gjort tilpasninger av høyder, takform, fasade og materialer for å innpasse ny og eksisterende bebyggelse. Over halvparten av den nye bebyggelsen etableres med saltak. Denne formen refererer tilbake til den omkringliggende bebyggelsen. Variasjon i høyder og form skaper en dynamisk mykere og mer variert silhuett for omgivelsene. Det er i bestemmelsene stilt krav om bebyggelse med gode arkitektoniske kvaliteter; ved bruk av forskjellige materialer og farger. Fasadematerialer som tegl og tre med balkonger i stål finnes i området nabobebyggelse, samt farger som har forankring fra området. Dette kan være farger brukt i den eldre bebyggelsen på Lagåsen, eller fargene som finnes i lokalt i landskapet.



Figur 4-26: Snitt som viser Teleplanbyens møte med Lagåsen.

Forholdet til Lilløyveien



Lilløyveien er en tidligere hovedferdselsåre som ble brutt da ny hovedatkomst til Fornebu (Snarøyveien) ble etablert, og den er senere gjenbygd ved utbygging. Veien definerer et viktig møte mellom Lagåsen og Teleplanbyen og har fått spesiell oppmerksomhet i utvikling av plangrepet. Gårdsrommet på det nye lokket åpner seg både mot Lilløyveien og den urbane aksen. Bebyggelsen i Fornebuveien åpnes i forlengelsen av Lilløyveien for å skape utsyn og styrke sammenheng mot vest. I denne åpningen legges det til rette for en gangforbindelse (snarvei) fra Lilløyveien til Urban akse og T-banestasjonen via lokket.

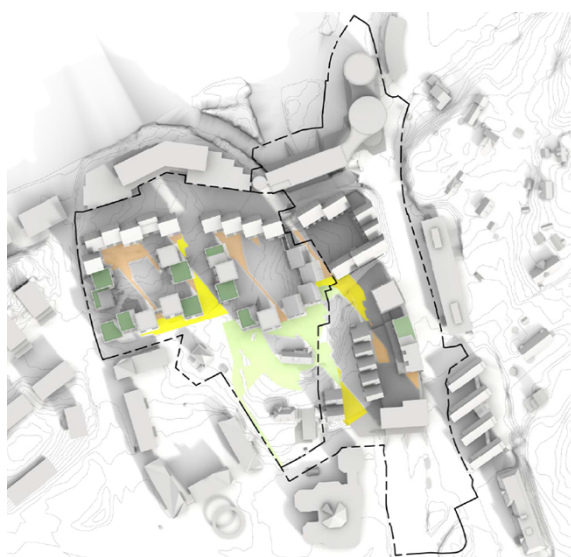
Forholdet til skrenten nord-øst for planområdet

Nordøst i planområdet er det et viktig koblingspunkt mellom bystrengen fra Lysaker og planområdet. I dette punktet møter småhusbebyggelsen på Lagåsen byutviklingen på Teleplanbyen. Mellom byutviklingsområdet og småhusområdet skaper terrengforskjellen en naturlig og tydelig overgang. Skrenten bevares i sin helhet som grønn skrent og området markeres med en plassdannelse (Adkomsttorget). Bebyggelsen trappes ned mot adkomsttorget. Næringsbebyggelse langs E18 er et viktig premiss som støyskjerm for byutviklingen i planområdet. Den vil samtidig skjerme bebyggelsen på Lagåsen for støy fra E18. Utforming av næringsbebyggelse med runde former er en referanse til den eksisterende næringsbebyggelsen langs E18 og skal være med å myke opp opplevelsen av høyder, særlig mot Lagåsen.

4.11 Sol-/skyggeforhold

Det er gjennomført sol-/skyggeanalyser for å verifisere at planforslaget oppfyller krav til solfylte uteoppholdsarealer. I henhold til krav i kommuneplanen skal minimum 30 % av felles uteoppholdsareal ha direkte sollys minst 5 timer ved vårjevndøgn (21. mars). Under følger sol-/skyggeforhold for et utvalg av tider den 21. mars. Diagrammet viser hele Teleplanbyen samlet.

Planforslaget tilfredsstiller retningslinjer for uteoppholdsareal i kommuneplanens arealdel.



Figur 4-28: Solforhold 21. mars kl. 10.00.



Figur 4-27: Solforhold 21. mars kl. 12.00.



Figur 4-30: Solforhold 21. mars kl. 15.00.



Figur 4-29: Solforhold 21. mars kl. 17.00.

4.12 Utearealer

Plangrepet sikrer sammenhengende, attraktive og allment tilgjengelige utearealer med høy kvalitet; gater, byrom (møteplasser, oppholdsarealer og bygater), forbindelser og rekreasjonsområder. Byrom utvikles med høy arkitektonisk kvalitet, med attraktive og universelle møteplasser og oppholdsområder som tilrettelegger for byliv i tråd med føringer fra VPOR.

Områdene i plangrepet kan deles inn i ulike kategorier med tanke på grad av offentlig/privat karakter og funksjonalitet. I de følgende underkapitlene beskrives plangrepet i relasjon til ulike typer utearealer, både når det gjelder offentlig/privat bruk, med følgende overskrifter:

- Offentlig tilgjengelige utearealer- byrom og gater
- Halvoffentlige utearealer - gårdsrom og takflater
- Private utearealer
- Minste uteoppholdsareal
- Uteareal for lek



Figur 4-31 Utearealer i tilknytning til Teleplanbyen.

Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en utomhusplan for hvert felt og inntilliggende vei/gate/park som skal godkjennes som en del av rammesøknaden.

4.12.1 Offentlig tilgjengelige utearealer - byrom og gater

I planområdet legges det opp til et sammenhengende nettverk av bygater og forbindelser. De offentlig tilgjengelige utearealene består av områder som både er offentlig og privat eid, men som har en tilgjengelighet for offentligheten gjennom hele døgnet. Disse utearealene består av flere byrom og gater i området.

Planbestemmelsene sikrer at nabolagstorget og møteplasser i felles uteoppholdsareal skal utformes for allmenn ferdsel og opphold. De skal tilpasses og programmeres for en variert brukergruppe.

Den urbane akse



Figur 4-32: Illustrasjon av hvordan nabolagstorget og den urbane akse kan se ut.

Den urbane akse som form, struktur og funksjonalitet sikres gjennom plankart med bestemmelser. Planbestemmelsene åpner muligheten for en variasjon i funksjoner som bolig, detaljhandel, bevertning, tjenesteyting og kontorer. Byggegrensen ligger én meter trukket inn fra den urbane akse/formåls grensen, for å sikre delvis utkragede balkonger mot den urbane akse innenfor boligformålet. I mellomrommet mellom den urbane akse og bebyggelsen, skal utearealet opparbeides tilsvarende den urbane akse. Planbestemmelsene sikrer at alle adkomster til virksomheter skal være direkte fra gate, noe som sikrer forutsetninger for byliv og attraktivitet. I tillegg sikres det i bestemmelsene tillatelse til å etablere uteservering med en utstrekning på tre meter fra fasade.

VPOR gir føringer om å lede overvann fra den urbane aksens harde flater til regnbed og en sammenhengende flomvei langs kollen. Her skal regnbed og beplantning sammen med forsenkinger og renner skape et variert forløp som både bidrar til åpen og lokal regnvannshåndtering, men også opplevelseskvaliteten av urbanaksen. Regnbedenes størrelse vil variere i størrelse, og de stedene langs strekket hvor man har kryssende forbindelser vil regnvannet eks. føres i åpne renner med rist slik at vannet fortsatt kan både sees og høres på en regnværsdag.



Figur 4-33 Den urbane aksen i samspill med bebyggelsen og parken rundt.



Figur 4-34: Referansebilder naturbaserte og åpne overvannsløsninger

Nabolagstorget

Den grønne kollen og den urbane aksen møtes ved Nabolagstorget. Det blir et møte mellom den grønne og den urbane sonen. Det legges også opp til grønne kvaliteter og vannelementer på nabolagstorget. Beplantningen må hensynta infrastruktursonen.



Figur 4-35: Illustrasjon av hvordan nabolagstorget kan se ut.

Byrom sør i den urbane aksen

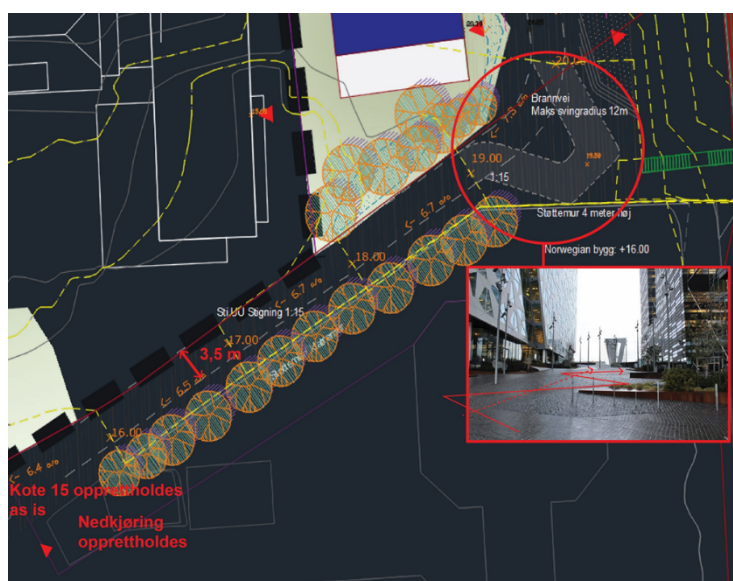
Byrom sør er sammen med Nabolagstorget og Adkomsttorget en av de større romlige sekvensene i nord-sør gående retning. Kommende fra t-banestasjonen i sør møter man et urbant og grønt plassrom, der byggene på begge sider av aksen bidrar til å avgrense og definere byrommet. Byggene bidrar med sine inngangssoner og aktive fasader til menneskelig aktivitet og brukere av plassrommet. Et grønt trappeamfi tilbyr oppholdssoner mot syd og vest samtidig som det sikrer en overgang og forbindelse opp til gårdsrommet i felt D og kobler seg på den videre forbindelsen til Lagåsen. Grønne plantefelt følger opp intensjonen i VPOR om innslag av grønt og trær i aksen, og bidrar til å soneinndele området. Mot syd og tunnelmunningen til Snarøyveien og Norwegian er det en betydelig terrengforskjell. Her avgrenses rommet av en mur/gjerde og støyskjerm som eks. kan gis en ekstra kvalitet ved hjelp av grønne klatreplanter



Figur 4-36 Eksempel på trapp i kombinasjon med vegetasjon.



Figur 4-37 Illustrasjonen av møteplassen mellom felt D og E.



Før eiendommen Oksenøyveien 3 skal transformeres vil den urbane akse ikke kunne opparbeides i sin fulle bredde. Selv om Oksenøyveien 3 ligger i umiddelbar nærhet av T-banestasjonen er det usikkerhet knyttet til om og når området skal transformeres i tråd med planpram for Oksenøyveien nord. Derfor er det i VPOR og VPKL tatt høyder for å sikre en gjennomførbar løsning som innebærer at etablering av urban akse må forholde seg til eksisterende parkeringskjeller og nedkjøring til parkeringsanlegget til eksisterende bebyggelse.

Figur 4-38 Midlertidig opparbeidelse av den urbane akse

I i evt. midlertidig situasjon vil framføring av ledninger og adkomst for utrykningskjøretøy, varelevering og spesialkjøring være i varetatt. Avhengig av endelig utforming av Teleplanlokket, som er førende for høyder på nabolagstorget, vil det kunne være behov for en rampe som sikrer universell utforming i området. Rampen (rød sirkel i tegning ovenfor) er tegnet med tanke på stasjonsallmenningen som ivaretar både UU-rampe, men også behov for kjørbart areal.

Bygater



Figur 4-39: Illustrasjon av hvordan Fornebuveien kan bli seende ut.

Fornebuveien og Magnus Poulssons vei er bygater, som sikrer ferdsel for alle trafikanter. Innganger fra boliger og sykkelparkering plasseres mot gatene, noe som er med på å aktivisere det offentlige rom.



Adkomstplassen i nord er del av Fornebuveien og utformet med tanke på å ha en blandet funksjon som både skal sikre oppholdskvaliteter, grønt (beplantningsfelt og trær som også skal bidra til fordrøyning), men også sikre fremkommelighet og tilgjengeligheten til området. Det er prioritert gode arealer for de myke trafikantene med gangfelt/ krysningsmuligheter for gående og syklende, samt en raus kantsone hvor det blir tilrettelagt for opphold utenfor det nye næringsbygget.

Figur 4-40 Adkomstplassen.

4.12.2 Halvoffentlige utearealer (gårdsrom og takterrasser)

De halvoffentlige områdene består av områder som er privat eid, men som har en avgrenset tilgjengelighet for offentligheten – enten tidsavgrenset knyttet opp til barnehagens bruk eller i sin karakter som et mer kollektivt område for nabolaget. Disse områdene består av planforslagets gårdsrom og takflater for fellesskapet.

Gårdsrom

Bygningsstrukturene i plangrepet er med på å avgrense to definerte gårdsrom som har en semi-offentlig karakter. Disse gårdsrommene ligger over veilokket. De fleste som ferdes i gårdsrommene har en tilhørighet til stedet, og områdene fremstår derfor som halvoffentlige. Samtidig etableres det offentlig tilgjengelige gangforbindelser gjennom rommene som kobler viktige strukturer i området sammen.

Tak som uterom

På noen av takflatene etableres det felles takterrasser for beboerne. De som ferdes her har en tilhørighet og nøkkel til arealene, og områdene fremstår derfor som halvoffentlige da flere beboere deler arealene.

4.12.3 Private utearealer (markterrasser, forhager og balkonger)

Det planlegges for at alle boligene får privat uteplass i form av markterrasse, balkonger eller takterrasser og tilgang til felles uteoppholdsareal. Unntaket fra dette er leiligheter i boligpiloten, som ikke garantert får private utearealer.

Balkonger

Differensiering mellom private og offentlige uterom er vesentlig når det gjelder balkongutformingen i plangrepet. Hovedprinsippet for balkonger i planforslaget er en løsning med private balkonger som både trekkes inn og krages ut fra fasadelivet. Hensikten med å differensiere grad av utkraging utover fasadeliv, er å sikre gode, solrike uteplasser for enkeltboligen, samtidig som hensynet til- og kvaliteten på gate og byrom ivaretas. Utforming og utkraging av balkonger sikres i bestemmelsene.



Figur 4-41: Utforming av balkonger på Nabolagstorget.

Markterrasser og forhager

På bakkeplan inne i gårdsrommene etableres det private markterrasser og forhager for boligene.

4.12.4 Minste felles uteoppholdsareal (MUA)

Planforslaget er i tråd med retningslinjer i kommuneplanens arealdel for boliger innenfor sentrumsformål og avvikssoner for støy og tilfredsstiller krav til minst uteoppholdsareal med minimum 35 m² MUA per 100 m² BRA boligareal, hvorav minimum 80 % skal være fellesareal og minimum 30 % av felles uteoppholdsareal skal ha direkte sollys minst 5 timer ved jevndøgn.

Tilgang til uteoppholdsarealet er også vurdert for utbyggingsetapper og kravene vil kunne oppfylles i alle etapper, se vedlegg [29].

I tillegg til uteoppholdsarealer innenfor plangrensen har planområdet gangavstand til offentlig regulerte park- og friområder i Fornebukta og på Fornebu, noe som supplerer og gir variasjon i lett tilgjengelige rekreasjons- og lekearealer for beboerne.



Figur 4-42: Arealer benyttet i beregningen av MUA.

Uteoppholdsarealer regnes med grunnlag i gårdsrom, park, byrom, forbindelser og kantsoner samt felles takterrasse, uavhengig av eiendomsgrenser innenfor plangrensen. Arealer som ikke inngår i regnskapet for felles uteoppholdsarealer er: private kantsoner, kjørbart veiareal, sykkelparkering, renovasjonspunkter, arealer som både er brattere enn 1:3, arealer i gul eller rød støysone og uteoppholdsareal til barnehagen. Arealer beslaglagt av brannbils oppstillingsplass teller kun 50 % ved MUA-beregning.

Privat uteareal på balkong, markterrasse og takterrasse uten tak over er medregnet i MUA.

4.12.5 Uteareal for lek og opphold, for alle aldersgrupper

Planforslaget legger opp til en variasjon i utearealer for lek og opphold, både i gårdsrom, offentlig tilgjengelige byrom og i parken. Det er satt krav om minimum 10 m² per 100 m² BRA til lek og opphold. Disse arealene skal være tilpasset alle aldersgrupper.

Retningslinjer i kommuneplanen tilsier at 10 m² per boenhet skal avsettes til lek. Dette er i planforslag konkretisert til at 10 m² per 100 m² bolig skal avsettes til lek og opphold. Dette for å bedre kunne legge til rette for aktivitet og opphold for alle aldersgrupper og for å sikre en variasjon i utforming av uteoppholdsarealer.

Lekearealene skal ha en solrik plassering, som er skjermet for forurensning og trafikkfare. De skal opparbeides for å bli gode sosiale møteplasser for alle aldersgrupper og utformes for å gi variasjon i aktivitetstilbudet og slik at de kan brukes til alle årstider.

Installasjoner for lek opparbeides i gårdsrom, som en del av den urbane akse eller som en del av parken som opparbeides som en del av planforslaget.



Figur 4-43 Aktivitetspark i den urbane akse.

Aktivitetsparken følger opp føringene i VPOR om å etablere en aktivitetspark i ulike nivåer i vest mot kollen. Høydeforskjellen er utnyttet til å skape ulike og varierte platåer hvor man kan klatre, balansere, leke og oppholde seg i kombinasjon med naturkvaliteter som stimulerer til nysgjerrighet og kreativitet. Det er lagt vekt på lek og aktivitet gjennom å ta i bruk sanselige og naturlige elementer.



Platåer med vegetasjon og opphold. Sund naturpark, SLA



Frodig vegetasjon i platåer for opphold og lek. Gellerup, SLA



Naturlige materialer som oppfordrer til balanselek og aktivitet



Det største platået kan eks. programmeres med klatre stativer og hinderløyper og annen balanselek etc.



Figur 4-44 Referanser fra andre aktivitetsparker.

4.13 Kantsoner - Møte mellom bebyggelse og byrom

I illustrasjonsprosjektet er det jobbet mye for å skape gode overgangssoner. I planens bestemmelser er det skrevet at kantsonene skal være gode overganger mellom bebyggelse og byrom. Det er også stilt krav om at utomhusplanen skal vise nytt og eksisterende terreng med overgang til tilleggende områder, trapper og eventuelle forstøtningsmurer med angitt høyde. Utforming av kantsoner skal vises i utomhusplanen.

- ***Innganger til publikumsrettede funksjoner direkte mot gate***

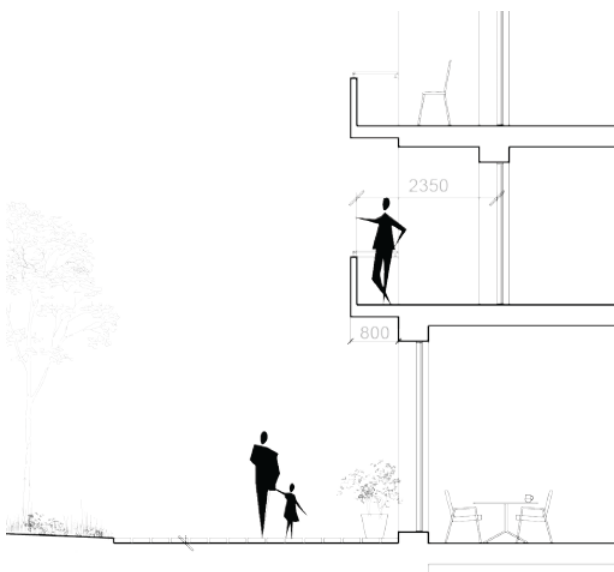
Langs den urbane aksen og nabolagstorget skal minimum 50 % av fasaden på gateplan være for detaljhandel, tjenesteyting, kultur og bevertning. Bebyggelsen skal ha høy inngangstetthet mot gate og fasaden på bebyggelsens første etasje skal utformes slik at den fremstår åpen og inviterende, med store vinduer mot gaten. Bebyggelsen skal ha høye første etasjer og balkonger skal være helt eller delvis inntrukket. Bebyggelse skal ha høy inngangstetthet mot gate. Innganger til boliger tillates for å sikre mest mulig aktivitet langs kantsonen gjennom døgnet. Det er sikret i bestemmelsene at den urbane aksen skal strekke seg helt frem til tilgrensende bygningskropper. De mest offentlige rommene langs den urbane aksen og viktige gater sikres en høy kvalitet i dekket.

- ***Inngangspartiene til bolig direkte mot gate***

De kollektive inngangspartiene til boligene plasseres i all hovedsak mot de offentlig tilgjengelige byrommene, noe som gir forutsetninger for flere møter mellom mennesker og et sosialt trygt område. I Fornebuveien og Magnus Poulssons gate legges det også til rette for adkomst til sykkelparkering.

- ***Forhager og markterrasser – private kantsoner***

Mot gårdsrom er det lagt til rette for markterrasser og forhager. Disse blir regnet med som del av privat uteoppholdsareal..

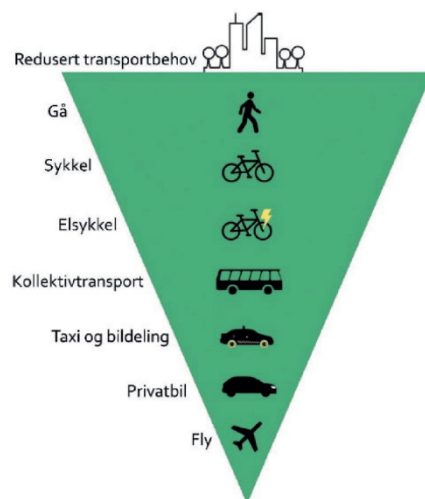


Figur 4-45 Eksempler på kantsoner i plangrepet mot offentlig tilgjengelige byrom i den urbane aksen

4.14 Mobilitet

Det overordnede mobilitetskonseptet for planområdet er definert gjennom VPOR for Oksenøyveien. Planforslaget følger opp løsningen derfra. Det innebærer blant annet at planområdet i all hovedsak er bilfritt, og det finnes ingen muligheter for gjennomkjøring gjennom området (Teleplanbyen øst og vest).

Det finnes to innkjøringspunkter til området (Teleplanbyen) med bil og det er fra Magnus Poulssons vei (del av eksisterende og ny veitrasé) og via Arnstein Arnebergs vei og inn Villa Helles gate. Disse innkjørslene leder inn til parkeringskjellerne. Ellers legges det opp til et finmasket nett for gående og syklende, der flere av traseene er universelt utformet. Videre følger en beskrivelse av til retteleggingen for de ulike trafikantgruppene under.

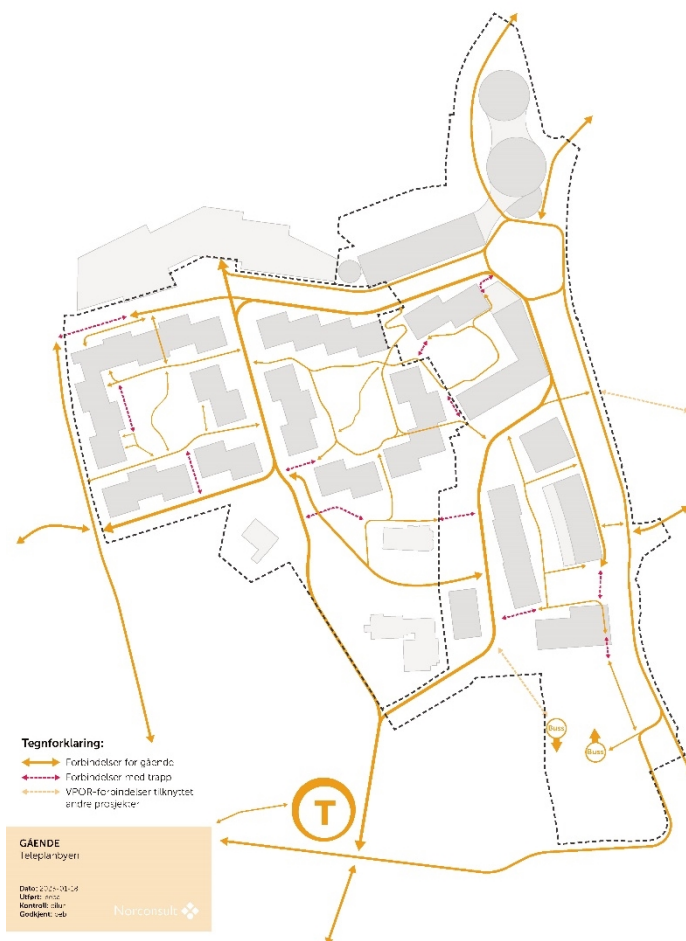


4.14.1 Gående

Gående gis en tydelig prioritering innenfor området gjennom et finmasket nett av forbindelser både i offentlige rom, i felles gatetun og gjennom private gårdsrom.

Figur 4-46 viser gangforbindelsene gjennom området. Det legges opp til et hierarki av ulike typer gangforbindelser. Gater, gatetun, gågater og gangveier/stier. Til tross for høydeforskjeller tilbys det gode universelt utformede forbindelser gjennom området i tråd med VPOR for Oksenøyveien nord.

Fornebuveien tilrettelegges med fortau på begge sider av gaten med et unntak. Sør for Lilleøyveien er gatetversnittet for trangt og på en kort strekning er det kun ensidig fortau på østsiden av gaten. Samtidig tilrettelegges det for en snarvei over lokk og gjennom gårdsrommet med en direkte forbindelse til t-banestasjonen via den urbane aksen.



Figur 4-46: Illustrasjon av gangmønsteret i hele Teleplanbyen.

4.14.2 Syklende

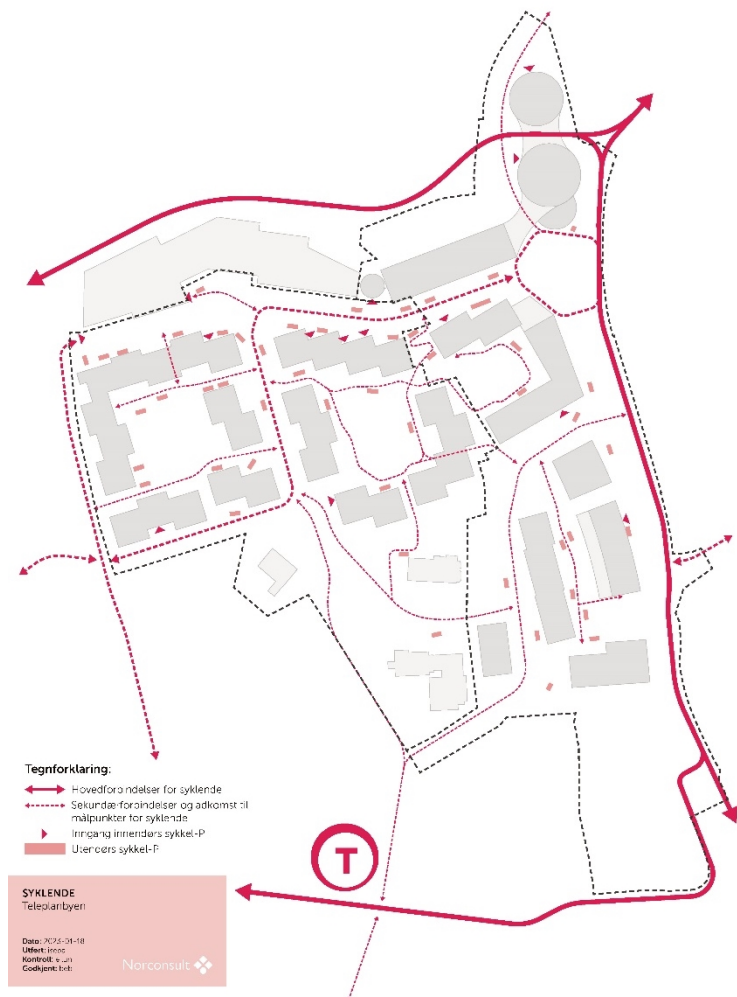
I henhold til VPOR vil transportsyklister prioriteres gjennom Fornebuveien med toveis sykkelvei på østsiden av veien. E18 prosjektet legger føringer for hovedsykkelvei langs E18 som planforslaget har lagt til grunn for utforming av bebyggelse, sykkelvei, adkomstveier og koblingen av hovedsykkelveiene.

I det sekundære nettet deler syklende areal med andre trafikanter, og syklende må ta hensyn til dette med tanke på hastighet. I den urbane akse er det lagt opp til blandet trafikk for de myke trafikantene. Her er syklistene velkomne, men det skal sykles på fotgjengernes premisser.

I tråd med retningslinjer fra gjeldende kommuneplan om parkeringskrav for antall sykler settes det krav om min 3-p-plasser per 100 m² bolig BRA og min. 1-p-plass per 100 m² kontor eller forretning. Totalt for planområdet skal det etableres minimum 563 sykkelparkeringsplasser. Det er satt krav om miljøvennlig sykkelordning i form av bysykkelstativ eller tilsvarende sykkelordning. Plassene til sykkelordningen inkluderes i kravet til antall sykkelparkeringsplasser.

Det er satt kvalitetskrav for sykkelparkeringen i bestemmelsene i tråd med forslag fra planutvalg (ref. vedtak, datert den 27.10.2022)

- Minst 75 % av sykkelparkeringen skal være under tak og tillates plassert i kjeller, bod eller overdekt i gårdsrom.
- Minst 25 % skal plasseres i gårdsrom eller felles uteoppholdsareal
- Hver boenhet skal ha minst 1 sykkelparkeringsplass i låsbart sykkelstativ i tilhørende kvartal.
- Parkeringsanlegg for sykkel skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.
- Det skal settes av arealer til service for sykkel, med vann og strøm.
- Det skal tilrettelegges for bysykkelstativ eller tilsvarende sykkelordning innenfor planområdet. Plassene til sykkelordningen tillates medregnet som innenfor 25% av kravet til antall sykkelparkeringsplasser



I tillegg settes det krav om:

- Minimum 10 % av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.
- Det skal tilbys lademuligheter for minst 25 % av de avlåste sykkelplassene under tak.

Figur 4-47 Forbindelser for syklende.

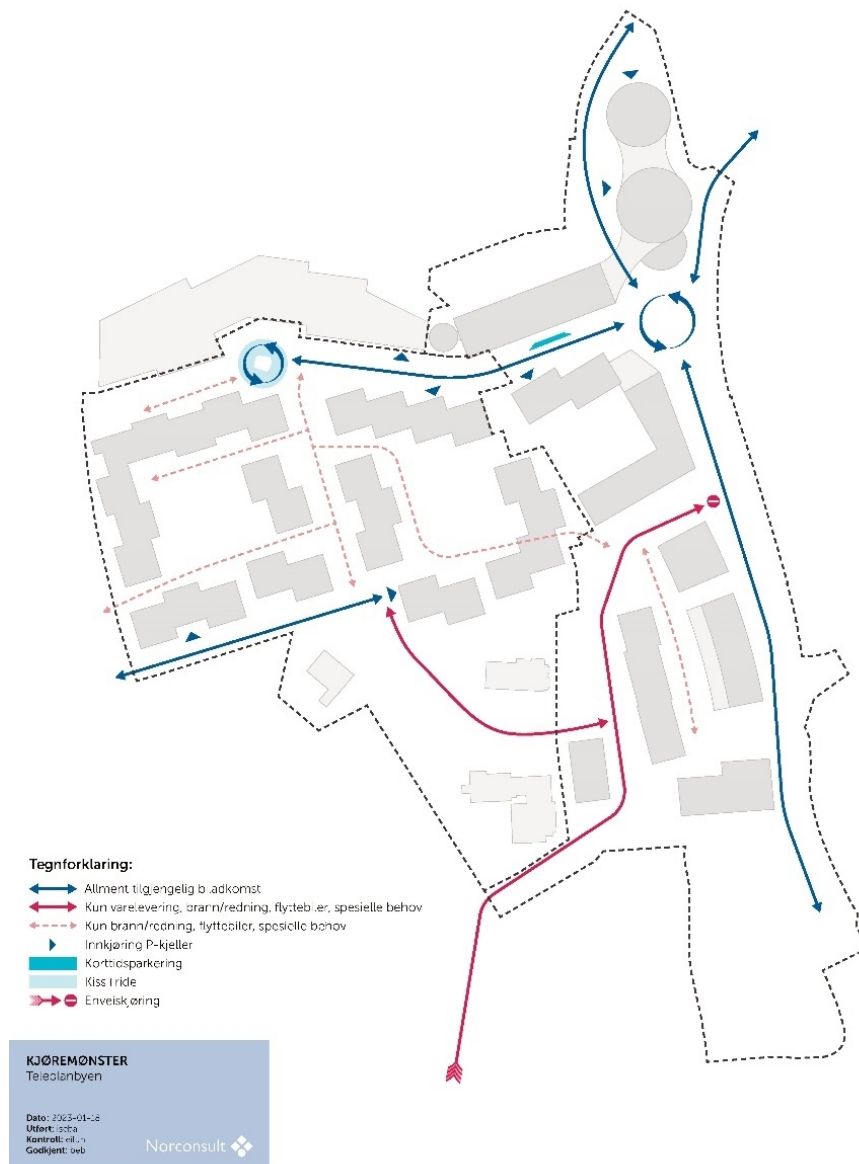
4.14.3 Kjøreadkomst

Planforslaget legger opp til en løsning der det ikke er gjennomkjøring for bil. De allment tilgjengelige kjørbare forbindelsene er vist med blått i Figur 4-48.

Det legges opp til toveis trafikk i Fornebuveien, samt i Magnus Poulssons vei frem til snuarealet foran næringsbebyggelsen til Arcanum. Magnus Poulssons vei ligger delvis innenfor planområdet til Teleplanbyen øst og reguleres til felles eieform. Utformingen som byrom skal påvirke bilistene til å kjøre langsomt og samtidig gir gode oppholdskvaliteter til de gående.

Ved utbygging av hovedsykkelvei langs E18 vil dagens adkomst til næringsbebyggelsen langs E18 (Fornebuveien) måtte legges om. Dette blir en felles adkomst for felt A3 og den øvrige næringsbebyggelsen langs E18.

Tilgjengeligheten for varelevering, utrykning, flyttebiler eller andre spesielle behov sikres i den urbane akse. Den urbane akse vil være enveiskjørt fra sør mot nord. I tillegg er brannbiler sikret tilgjengelighet inn i boligkvartalene.



Figur 4-48: Gater med kjøring i Teleplanbyen. Det tillates spesialkjøring flere steder.

4.14.4 Parkering

Forslag til detaljregulering for Teleplanbyen ble behandlet i planutvalget i Bærum kommune den 27.10.2022. I vedtaket anbefaler planutvalget å redusere parkeringskravene for bolig i forhold til retningslinjer i gjeldende kommuneplan og utfordre utbyggerne til å etablere en pilot på fremtidsrettet/grønn mobilitet.

Det er to piloter som skal gjennomføres i forbindelse med realisering av Teleplanbyen. Pilotene er som helhet lagt ved plansaken (Piloter fremtidens/grønn mobilitet, 2023-01-16). Pilotene skal:

- bidra til økt bruk av bærekraftig mobilitet og redusert behov for egen privatbil i Teleplanbyen.
- bidra til økt kunnskap som vil være relevant for senere utbyggingsetapper og andre utbyggingsprosjekter

Pilot 1: bildeling

Skal gjennomføres

- Etablere lukket bilpool i parkeringskjeller ved realisering av Teleplanbyen vest. Dette skaper både forutsigbarhet til beboerne og muligheten å evaluere tilbudet.
- Videreutvikle bilpoolen til halvåpen eller åpen bilpool ved realisering av Teleplanbyen øst.

Vurderes gjennomført

- Ulike insentiver for økt bruk av bildeling, eksempelvis presentasjoner, demonstrasjoner og eventuelle rabatter på ordningen i samarbeid med bildelingsaktør.

Pilot 2: varesentral i parkeringskjeller

Skal gjennomføres

- Etablere selvbetjent varesentral for beboerne i Teleplanbyen sentralt i parkeringskjeller. Det skal være mulig å både hente og returnere varer. Varesentralen skal være aktørnøytral, ha strøm og kjølemuligheter.

Vurderes gjennomført

- Ulike insentiver for økt bruk av varesentralen blant beboerne. Eksempelvis presentasjoner, demonstrasjoner og eventuelle rabatter på ordningen i samarbeid med leverandører.

I vedtak fra planutvalget har det blitt gitt føringer for parkeringsplasser for bolig. Maks 0,7 plasser per 100 m² BRA. Dersom det tilrettelegges for bildelingsordninger, kan parkeringsdekningen reduseres med inntil 50 %. Plassene til bildelingsordningen inkluderes i kravet til antall bilparkeringsplasser. Parkeringskrav for næring og forretning følger retningslinjene fra gjeldende kommuneplan. Dette skal sikre parkeringsplasser for beboere og besøkende.

Piloten er felles for både Teleplanbyen øst og vest, selv om det er mest sannsynlig at ordningen vil etableres i første byggetrinn i vest.

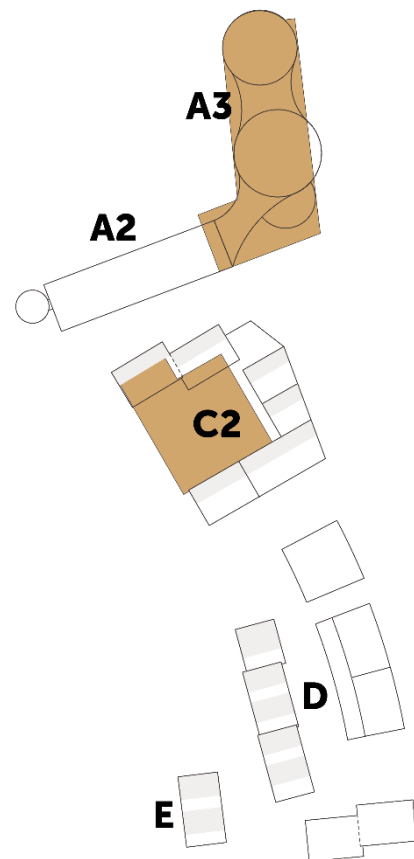
I henhold til parkeringskravene skal det etableres 131 parkeringsplasser for bil tilknyttet boligene. Dersom det etableres en bildelingsordning, blir dette tallet minimum 66. Det er mest hensiktsmessig å etablere en bildelingsordning som er felles for hele Teleplanbyen, og ikke knyttet til hver enkelt plan. Bildelingsordningen etableres sannsynligvis som en del av første byggetrinn i vest. Når den videreutvikles til halvåpen eller åpen bilpool ved realisering av Teleplanbyen øst anseer forslagsstiller kravet om etablering av bilpool oppfylt.

Planforslaget legger opp til parkering i parkeringskjellere under eller integrert i bebyggelsen (disse er vist i Figur 4-49). Totalt legges det opp til to parkeringsanlegg innenfor planområdet, parkeringskjelleren i felt A3 og parkering i C2. Parkeringen i C2 ligger på lokket, under fremtidig planert terreng. Parkeringskjellerne er vist i plankartet ved hjelp av bestemmelsesområder. Adkomst til parkeringskjellerne skjer fra Magnus Poulssons vei og fra forlenget Fornebuvei. Illustrasjonsprosjektet viser tilfredsstillende med arealer for å dekke kravene i tråd med bestemmelsene.

Minimum 5 % av parkeringsplassene som anlegges skal være for forslutningshemmede. Kommuneplanen har retningslinjer om at 10 % av parkeringsplassene skal avsettes til besøkparkering. I Planforslaget er det gitt krav om at minst 5 % av parkeringsplassene skal avsettes til besøkparkering, med bakgrunn i den sentrale beliggenheten til ny t-banestasjon og mulighet for sambruk mellom de forskjellige formålene.

Besøkparkering for bolig, kontor, barnehage, tjenesteyting, butikk, bevering og kultur for hele planområdet skal prioriteres i felt BBB1 (C2). Det er også her det kan legges til rette for parkering i forbindelse med levering og henting i barnehagen. Hvis det da ikke er nok plass for boligparkering i tillegg til besøkparkering skal det plasseres i garasjeanlegg i felt A

Parkering knyttet til feltene D, og E skal plasseres i garasjeanlegg i felt A.



Figur 4-49: Plassering av parkeringskjellere.

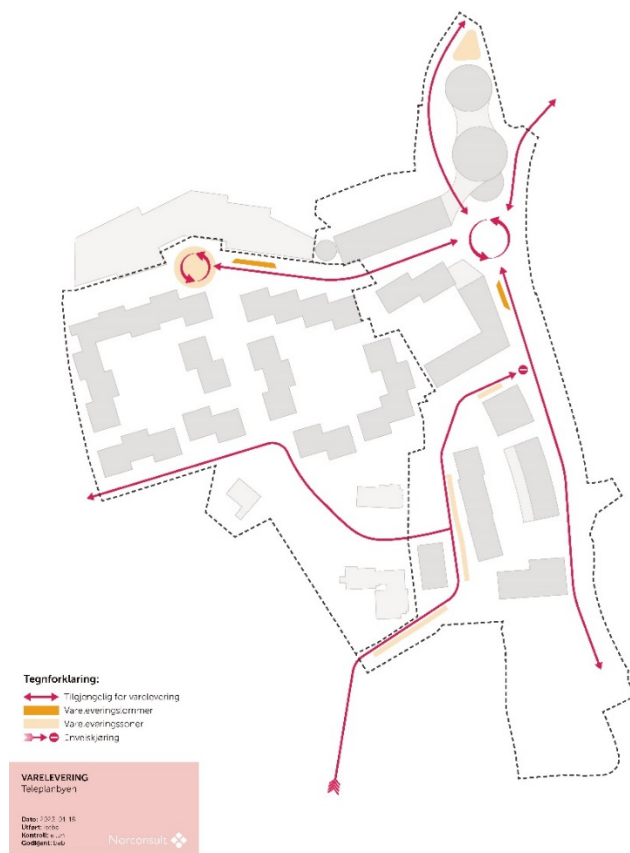
4.14.5 Varelevering/bylogistikk

I Bærum kommunes veinormal er det beskrevet at enhver bedrift i utgangspunktet skal avsette plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov. Varelevering skal gjennomføres uten å være til hinder eller fare for andre trafikanter. Flere virksomheter kan benytte seg av samme vareleveringsplass dersom den brukes til ulike tider.

Planforslaget følger opp føringene i planprogrammet ved å tilrettelegge for varelevering hovedsakelig gjennom vareleveringslommer i gata og på bedriftens egen eiendom, integrert i bygg. I Fornebuveien etableres det en vareleveringslomme rett sør for Adkomsttorget (sørgående retning). Kontorbebyggelsen i nord får varelevering via egen varelevering på egen eiendom/ i bygg, helt nord i planområdet, og via en lomme ved Arcanum (Teleplanbyen vest). I tillegg etableres det en mindre lomme i Magnus Poulssons vei (Teleplanbyen vest) som kan håndtere mindre leveranser. Fordi det ikke lenger er mulig å kjøre gjennom området, må det tilrettelegges for snumuligheter. Forslaget legger opp til en snumulighet for store kjøretøy i Magnus Poulssons vei iht. VPOR.

Langs den urbane akse er det planlagt næring, butikker og kafeer som krever varetransport. Det er ikke plass til snumulighet og det legges derfor opp til enveis trafikk for varelevering. I henhold til VPOR skal innkjøring blir fra Oksenøyveien og utkjøring ved Nabolagstorget og ut på Fornebuveien. For næring og barnehage som har fasade ut mot Urban akse, vil vareleverings skje fra oppmerkede områder langs den urbane akse.

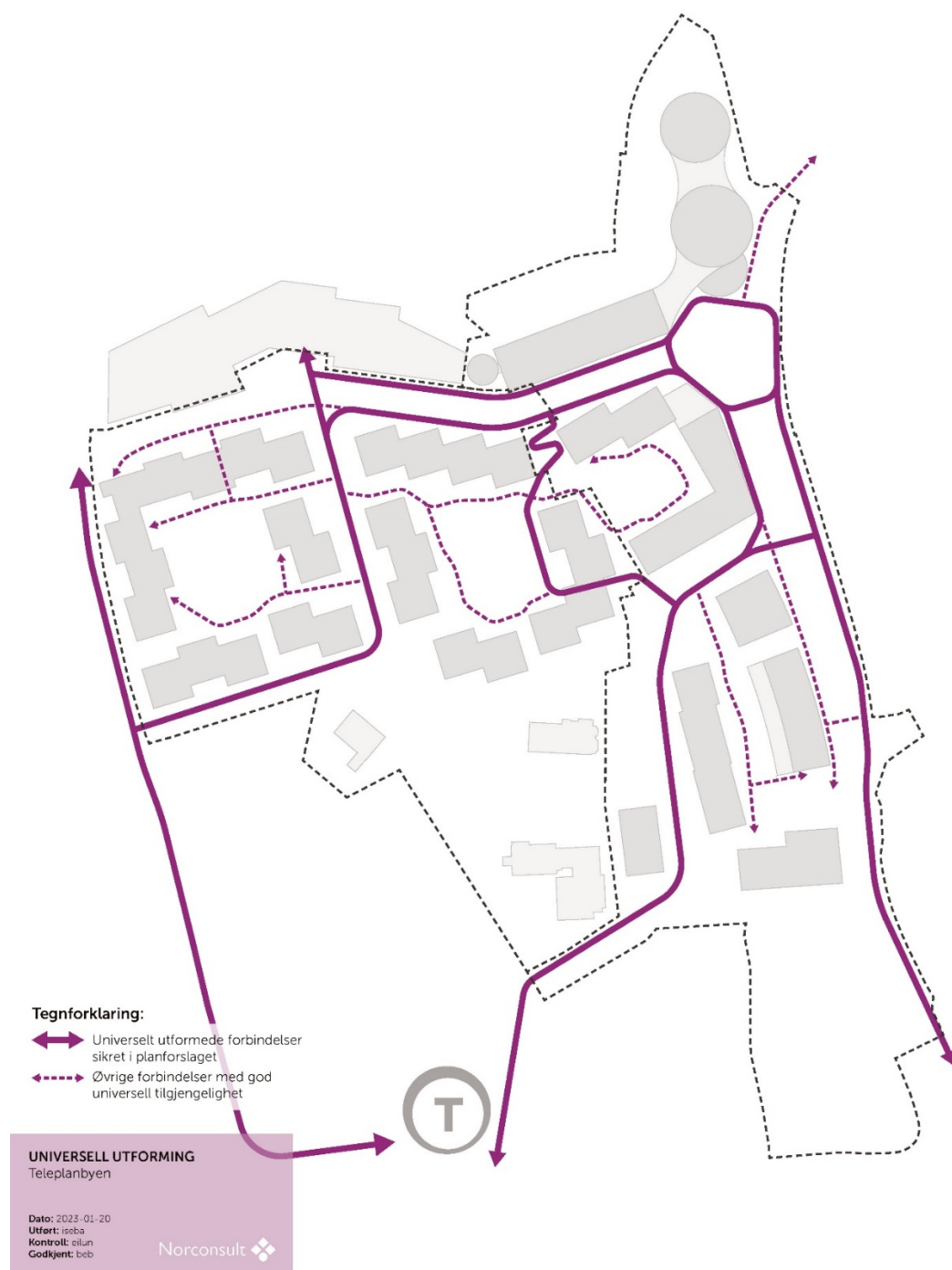
I tillegg etableres det en selvbetjent varesentral for beboerne i parkeringskjeller som skal bidra til mindre trafikk knyttet til varelevering og handleturer. Hjemmesykepleiere kan parkere på gjesteparkeringsplasser i parkeringskjellerne.



Figur 4-50 Vareleveringssystemet i Teleplanbyen.

4.15 Universell utforming

Topografien innenfor planområdet er krevende. Universell utformede forbindelser er den urbane akse, Magnus Poulssons vei og Fornebuveien. I tillegg legges det opp til en universell utformet forbindelse fra Nabolagstorget, gjennom boligkvartalet til Magnus Poulsson vei i nord iht. føringer fra VPOR. Hoveddelen av denne akse er en del av planforslaget for Teleplanbyen vest, men deler av den strekker seg inn i planområdet for denne planen.



Figur 4-51 Oversikt over universelt utformede traseer.

4.16 Etablering av nytt veioverbygg

En forutsetning for å kunne etablere Teleplanbyen øst er at eksisterende kulvert (Teleplanlokket), erstattes med en ny og utvidet kulvert med større potensiale for byutvikling på toppen. Utvidelsen av kulverten medfører ingen reduksjon i grønne arealer, men øker arealene som kan bebygges.

Teleplanlokket er i dag 155 meter lang og vil forlenges med 23 meter mot nord og 55 meter mot sør. Den nye konstruksjonen er planlagt bygget etter samme prinsipper som for eksisterende kulvert, med fundamentering ned til berg. Byggene fører de horisontale lastene ut i avstivende konstruksjoner utenfor kjørekulvertverrsnittet og de vertikale kreftene fra bygg over lokket føres ned i kulvertveggene. Dette legger premisser for utforming av bebyggelsen. For nærmere beskrivelse av konstruksjoner og infrastruktur knyttet til Snarøyveien henvises til Teknisk plan med tilhørende tegninger [34].

Veien som går gjennom kulverten, fv. 166 Snarøyveien, har i dag tre felt i retning sør mot Fornebu. I nordgående retning, mot krysset med E18, er det fire felt. I nord munner kjørekulverten ut i krysset med E18 (Fornebukrysset). Områdereguleringsplan for E18-korridoren fra Lysaker til Ramstadsletta som ble vedtatt høsten 2017 beskriver en ombygging av Fornebukrysset. Sammenliknet med dagens kryss vil to ramper fjernes. Det gjelder rampe fra E18 vest mot Lysaker og rampe fra fv. 166 Snarøyveien mot Lysaker. En ny rampe tilkommer fra E18 vest til avkjøring mot Lysaker. Denne planen påvirker kulvertens utforming. I kulvertens vestre løp, inn mot Fornebu, videreføres tre felt, mens nordgående løp vil reduseres med ett felt fra fire til tre felt. Dagens rampe fra Snarøyveien mot Lysaker, utgår. Kulverten reguleres som en del av reguleringsplanen for Teleplan øst, og har tilpasset seg Statens vegvesens regulerte løsning i Fornebukrysset. Snarøyveien og kulvertkonstruksjonen reguleres gjennom vertikalnivå 1 i plankartet.

Ny kulvertkonstruksjon og gjeldende skiltkrav medfører endringer av kulverthøyde i forhold til dagens kulvert. Endringen påvirker høyde i Fornebuveien, som må løftes med 1 til 1,5 m for å tilpasse seg Urban akse over kulverten.

Snarøyveien er hovedvegen ut til Fornebu. Det er derfor forutsatt at den nye tilførselsvegen Vestre lenke er etablert før utbyggingen starter. Vestre lenke er planlagt ferdigstilt i 2029

4.17 Grønnstruktur

Grønnstrukturen er en viktig del av utviklingen i planområdet. Intensjonen for planområdet er å utvikle en grønnstruktur i en urban kontekst. En viktig del av planforslaget er å skape grønne lunger som en integrert del av den urbane bebyggelsen. Planbestemmelsene sikrer at uteoppholdsareal skal ha et tydelig grønt preg, med variert beplantning i forskjellige sjikt og høyder som sikrer at planområdet oppleves frodig med skiftende uttrykk gjennom året. Den foreslåtte grønnstrukturen har følgende hovedelementer:

- Den urbane asken
- Bevaring av eksisterende grønnstruktur og etablering av en offentlig tilgjengelig park sentralt i området
- Grønne gårdsrom
- Etablering av grønne elementer som en del av gater, torg og snarveier
- Snarveier over lokket til t-bane og bussholdeplasser



Figur 4-52: Illustrasjonsplan for begge planområdene.

Den urbane aksen opparbeides med en tosidighet i funksjon og formspråk, med en stram urban side og en aktiv kantsone med ny bebyggelse i øst, og en mykere mer organisk side foran ny bebyggelse og parken i vest. Terrassering av østsiden (solsiden) av den urbane aksen, langs bebyggelsen, legger opp til publikumsrettet aktivitet i forbindelse med kantsonen. Utformingen i vest er i større grad styrt av blågrønne verdier med en åpen vannrenne og innslag av grønt. Den grønne kollen og den urbane aksens møtes ved Nabolagstorget. Det blir et møte mellom den grønne og den urbane sonen. Det legges også opp til grønne kvaliteter og vannelementer på nabolagstorget. Beplantningen må hensynta infrastruktursonen.

Parken opparbeides hovedsakelig som en del av plan for Teleplanbyen vest. En mindre del av parken, og overgangssonen mellom urban akse og park opparbeides som en del av denne planen. Parken er allikevel viktig for at beboere og brukere av området skal ha nærhet til natur og grønne kvaliteter.

Gaterommene opparbeides med stedegne trær (der dette er mulig) for å bidra til kvaliteten og opplevelsen av gateromme. Beplantning og trær bidrar til soneinndelingen av gaterommet og opplevelseskvalitetene i området, og trafiksikkerheten gjennom blant annet å skape tydelige avgrensinger mellom de ulike trafikantgruppene.

Gårdsrommene er tenkt opparbeidet med et frodig, attraktivt og grønt preg. Her vil det være områder for både lek, opphold og aktivitet, der terrenget, sammen med belegning og beplantning vil benyttes for å soneinndele området.

4.17.1 Vegetasjon

Planbestemmelsene sikrer at vegetasjonen som opparbeides skal benytte stedegne arter og vegetasjon som bidrar til det biologiske mangfoldet og opplevelseskvaliteten til området. Det skal tilrettelegges for høy diversitet i plantevalg, med nyttevekster og plantearter som tiltrekker seg pollinerende insekter. Stedegne, kalkrike masser skal vurderes for gjenbruk innenfor området. Dette skal ikke bidra til å spre fremmede arter. Det skal sikres tilstrekkelige jorddybder, tilpasset vegetasjonstype, på takterrasser, over garasjeanlegg og kulverttaket. Trær skal ha et vekstjordlag på minimum 80 cm i en utstrekning på minimum 10 m² per tre. Det sikres at takterrasse/takhage skal ha variert vegetasjon med ulike høyder og uttrykk.

4.17.2 Blågrønn faktor

Det er utregnet blågrønn faktor for planlagt utvikling av Teleplanbyen (øst og vest). Beregningene er basert på metodikken utarbeidet av Fremtidens byer. Blågrønn faktor (BGF) er et kvantitativt verktøy der man bruker poengsetting av ulike blågrønne kvaliteter til å fremme at slike kvaliteter ivaretas og fremmes i fremtidens byutvikling. Metodikken er utarbeidet for planer/prosjekter på byggesaksnivå. På byggesaksstadiet er prosjektene mer detaljert enn i reguleringsfasen, og det er lettere å beregne en mer nøyaktig blågrønn faktor. I eksempelsamlingen til Fremtidens byer ligger typiske verdier for BGF høyere for prosjekter på byggesaksnivå, og lavere for prosjekter i reguleringsfasen.

Ettersom prosjektet er i reguleringsfasen eksisterer det ikke tilstrekkelig detaljert informasjon for å kunne fastsette en endelig BGF, og det har vært nødvendig å gjøre en del antagelser for å i det heletatt kunne gjøre beregningen.

De foreløpige vurderingene og beregningene for Teleplanbyen viser en BGF på 0,58 i planområdet, ut ifra den gitte informasjonen på dette stadiet. Normtall for total BGF for tett by i Oslo kommune ligger på 0,7. Ettersom beregningen mangler en del informasjon er det rimelig å forvente at det vil være mulig å oppnå en høyere BGF når detaljeringsnivået i prosjektet økes. For å kunne beregne en mer nøyaktig BGF, vil elementer av betydning for et økt detaljeringsnivå inkludere at det defineres areal for stauder og bunndekkere, økt jorddybde på grønne tak, flere og større trær og åpne vannspeil.

4.17.3 Naturmangfold

Planforslaget utgjør i all hovedsak liten påvirkning på naturmangfoldet, og behovet for skadereduserende tiltak anses derfor å ikke være stort.

Det er registrert forekomster av de sterkt truede artene ask og alm innenfor planområdet. I hovedsak dreier dette seg om yngre trær, men det finnes et litt større almetre i området ved Magnus Poulssons vei 39 som ligger såpass tett inntil planlagt utbygging at det trolig vil gå tapt.

I bestemmelsene er det sikret at stedegne, kalkrike masser skal vurderes for gjenbrukes innenfor området, under forutsetning at det ikke bidra til å spre fremmede arter.

Svartelistede arter skal ikke benyttes. Ved nyplanting skal det benyttes stedstilpassede, ikke allergene arter, som tiltrekker seg pollinerende insekter. I bestemmelsene er det sikret at det skal gjennomføres tiltak for å fjerne og hindre spredning av fremmede arter.

Et annet tiltak er at det sikres etablering av grønne tak på noen av bygningene i tiltaksområdet. For at dette skal være positivt for naturmangfoldet kan disse legge til rette for etablering av enten slåtteeeng eller vegetasjon lik den man finner på åpen grunnlent kalkmark. Et prøveprosjekt med etablering av et slikt grønt tak er gjennomført på taket av Fornebu senter litt sør for planområdet.

4.18 Klimatilpasning

Planforslagets blågrønne struktur, beskrevet i foregående kapitler, er et viktig element som har særlig verdi for biologisk mangfold, opplevelse, overvannshåndtering og klimatilpasning. Mye av den eksisterende vegetasjonen beholdes, og etablering av ny natur i gaterommet skape flere levesteder, og dermed også økt naturmangfold på lang sikt.

4.18.1 Overvann og flom



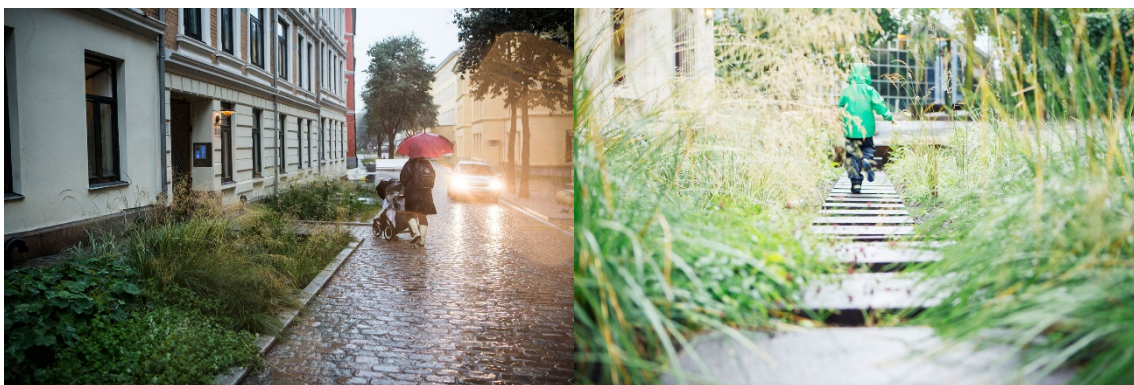
Klimatilpassede byrom med åpen overvannshåndtering

Håndtering av overvann innenfor planområdet skal følge Bærum kommune sin tretrinnsstrategi med tillegg av trinn 0 - planlegging.

0. Planlegge. utfordringer og løsninger identifiseres og det avsettes arealer.
1. Mindre regn. fange opp, rense og infiltrere.
2. Store regn. forsinke og fordrøye.
3. Ekstreme regn. lede overvann i trygge flomveier.

Formålet er å håndtere overvann på en bærekraftig måte. Både ved å benytte overvannet som en ressurs, men også forhindre skade på bygninger, infrastruktur og unngå negativ påvirkning på resipienter. Disse prinsippene sikrer god klimatilpasning.

I planforslaget sikres dette gjennom bruk av sandfangsluk og enkelte lokale forsenkninger langs adkomstveier, gater og torg. Dette for å håndtere vann ved større nedbørtilfeller. Grunnforholdene i kombinasjon med fremtidige parkeringskjellere medfører reduserte muligheter for infiltrasjonsløsninger. Det må dermed fokuseres på løsninger som fanger opp, forsinke og fordrøyer overvann. Regnbed, vadi og grønne tak er eksempler på gode overvannsløsninger. Ny og eksisterende beplantning skal spille aktiv rolle i fordrøyningen av overvann. Planforslaget følger opp VPOR ved å etablere en åpen vannrenne i den urbane aksene, langs parkområdet (kollen). Denne vannrennen vil håndtere overvann og flom.



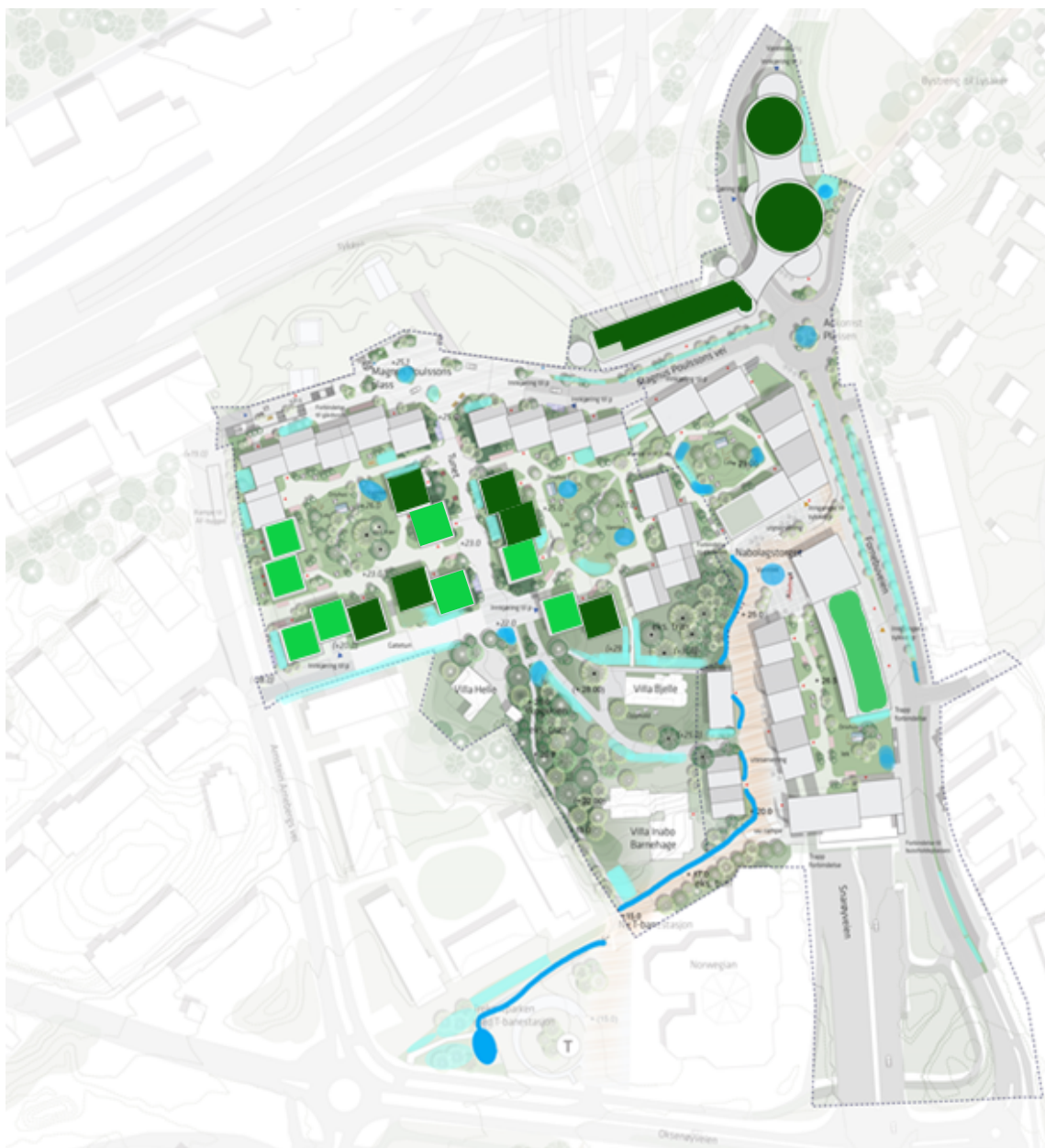
Figur 4-53: Regnbed og beplantning fra Deichmannsgate, kilde Asplan Viak.

Det bør tilstrebes så høy andel som mulig med grønne tak for å redusere areal for overvannshåndtering på bakkeplan. Utenfor terrassene på hovedtakene skal det legges store sammenhengende grønne tak. Summen av takterrasser med plantekasser og utstrakt bruk av sedum, mose eller tilsvarende levende materiale vil redusere avrenningen fra takarealene ift. tradisjonelle takløsninger med takpapp.

Nye hovedledninger for overvann etableres i området, og skal håndtere fordrøyd overvann fra fellesarealer, utbyggingsfelter, adkomstveier og internveier som ikke kan ledes åpent videre mot Holtekilen eller Fornebubukta.

I forbindelse med VPKL er det gjort beregninger av avrenningsmengder for hele området Oksenøyveien nord, med spesielt hensyn til t-banestasjonen. Påslippsmengde til offentlige overvannsledninger er fastsatt, og er beskrevet i vedlagt notat om teknisk infrastruktur [18].

Planbestemmelsene sikrer at overflater i uteoppholdsarealer i størst mulig grad skal være permeable for å sikre god overvannshåndtering.



Figur 4-54: Forslag til plassering av overvannsløsninger. Endelig størrelser må detaljprosjekteres.

4.18.2 Mikroklima

Bebyggelsen er organisert i oppbrutte storkvartaler som gir skjermede gårdsrom.

Trær vil bidra til å sikre et godt mikroklima i by- og gaterommet, og vil sammen med møblering, programmering, og vegetasjon påvirke vindforholdene.

4.19 Tekniske planer

Februar 2022 ble veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) for Oksenøyveien nord og Teleplanbyen godkjent i Bærum kommune. Denne planen legger føringer for hvordan den tekniske infrastrukturen innenfor planområdet skal utformes. VPKL er unntatt offentligheten og er derfor ikke vedlagt denne planen. Den tekniske infrastrukturen er beskrevet for Teleplanbyen som helhet.

Hovedtrekket i VPKL er at det settes av tilstrekkelig arealer til å kunne dekke fremtidig behov for teknisk infrastruktur under bakken. Det er vist trasé for anbefalt infrastrukturene. Som en følge av utbyggingen i planen må deler av dagens tekniske infrastruktur fjernes og nytt anlegg må etableres. Det er i plankartet markert en infrastrukturene på ca. 10,6 meter (varierer stedvis), som er basert på anbefalingen i VPKL. Infrastrukturen hensyntar fremtidig behov for teknisk infrastruktur og vil dekke:

- Vann- og avløpsanlegg
- Overvannsledninger
- Fellestrasé for kabelanlegg (EKOM og høyspent)
- Fjernvarmeanlegg (deler av traseen)
- Avfallssug



Figur 4-55: Infrastrukturene som sikrer fremkomsten av teknisk infrastruktur.

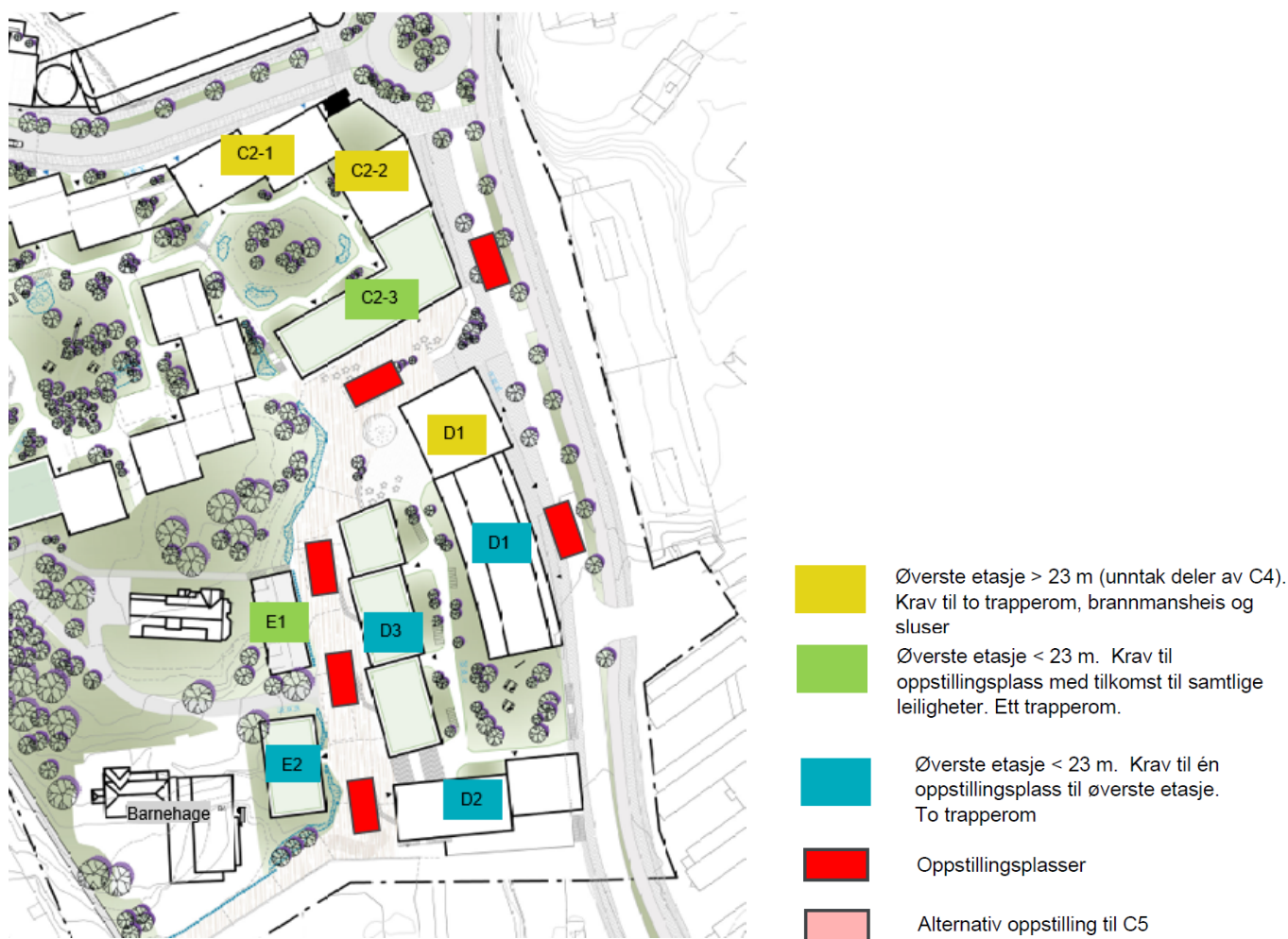
4.19.1 Vann- og avløpsanlegg

Nytt anlegg må etableres som følge av utbyggingen. Det nye anlegget sikrer tilstrekkelig kapasitet for håndtering av spillvann og vannforsyning inkludert brannvannsdekning. Nytt ledningsanlegg følger vist infrastruktursoner, og legges i hovedsak under adkomstveier og internveier. I tillegg til ledningene i infrastruktursonen er det planlagt en vannledning mellom Nabolagstorget og Magnus Poulssons vei som sikrer ringledning for brannvann. I planforslaget er den foreslått lagt langs kulvertvegg istedenfor i gårdsrommet til felt C1. Dette gir en mer direkte og effektiv føring av VA-anlegget enn det som er vist i VPKL.

4.19.2 Brannvannsdekning og brannoppstilling

For å sikre god dekning av brannvann anbefales det at det etableres en vannkum med brannvannuttak rett vest for Arnstein Arnebergs vei. Avstandskrav satt av Asker Bærum Brann og Redning (ABBR) og Bærum kommune sin VA-etat (BK) er lagt til grunn ved plassering av brannvannuttak. Se vedlagt notat om brannvannsdekning for utfyllende informasjon [19].

Brannvesenet skal ha kjørbær atkomst frem til hovedinngang uavhengig av om det tilrettelegges for rømning via brannvesenets høydemateriell eller ikke. Brannvesenet skal også ha kjørbær atkomst til alternative angrepsveier, der det er behov for slike. Adkomstveier og internveier frem til bygg dimensjoneres for brannbiler. Figur 4-56 viser en skissering av rømningskonseptet for Teleplanbyen øst, samt oppstillingsplasser for brannbil. Se vedlagt notat om tilrettelegging for brannvesen og krav til rømningsveier [25].



Figur 4-56: Skissering av rømningskonsept og cirka plassering av oppstillingsplasser for brannvesenets høyderedskap.

4.19.3 Avrenning og flom

Avrenningsmønster fra planområdet vil i hovedtrekk har store likheter med dagens situasjon. Den vestlige delen vil ha avrenning mot sør og sørvest, mens den østlige delen mot sør og nord. Fremtidig flomvei vil være svært lik dagens flomvei ut av planområdet. Forskjellen fra dagens situasjon vil være internt i planområdet hvor ny flomvei vil følge de nye interne adkomstveiene, gater og torg. Flomveier må sikres med langsgående kantstein eller andre opphøyede elementer for å lede flomvann trygt ut av planområdet. Flomveien nedstrøms planområdet går mot Holtekilen og Fornebubukta. Se vedlagt notat om overvann og flom for en komplett beskrivelse [20].



Figur 4-57: Avrenningsmønster fremtidig situasjon. Blå piler angir flomvei ved ekstremt regn. Lilla piler angir avrenningsmønster fra utbyggingsfeltene.

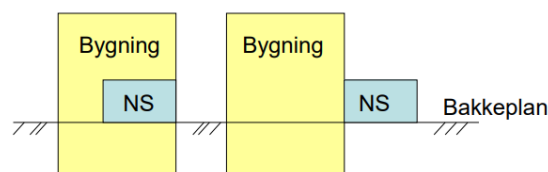
4.19.4 Energiforsyning

Planlagt utbygging fordrer at det hovedsakelig etableres nye kabler for EKOM og fordelingsnett. I henhold til VPKL for området legges det opp til at EKOM-anlegg og fordelingsnettet etableres som en del infrastruktursonen vist på Figur 4-558. Hvor mye Fornebuveien heves vil påvirke behovet for å bytte eksisterende anlegg.

Planområde vil få strømforsyning fra en trafostasjon vest for Arnstein Arnebergs vei, og det vil etableres nye nettstasjoner innenfor planområdet. Nettstasjoner kobles på ledningsnett for høyspent. Eksakt effektbehov for området er ikke definert, da endelig løsning for energiløsning ikke er detaljert i denne fasen. Det er imidlertid gjort vurderinger knyttet til antatt behov (nettstasjoner og kabelanlegg) slik at det er sikret tilstrekkelig areal i planen. Basert på foreløpige anslag for

effektbehovet, vil det være nødvendig å etablere 3 nettstasjoner for Teleplan øst. Høyspentkabler vil trekkes fra infrastruktursonen til de ulike nettstasjonene, men plassering av nødvendige trekkekommer må detaljeres i en senere fase.

Det forsettes i planen at nettstasjonene etableres som del av bygg. Det betyr enten som et rom i et bygg eller som et eget tilbygg (se Figur 4-58). Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm og ingen vegg må være kortere enn fire meter. Fri høyde på rommet må være minimum 2,8 meter. Rommet må ligge i første etasje, og det kan ikke ligge boliger inntil rommet, dette inkluderer også etasjen over.

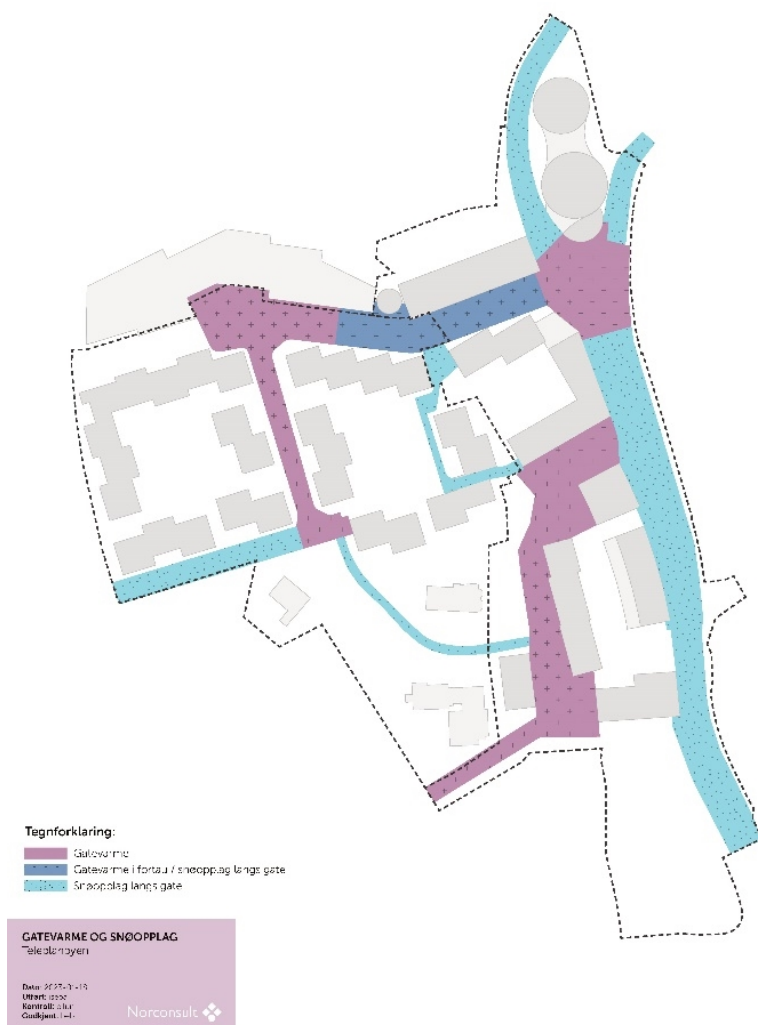


Figur 4-58: Utforming av nettstasjoner.

4.19.5 Fjernvarme

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for Oslofjord Varme. Tilknytning av fjernvarme og -kjøling vil være gunstig for å benytte energikilder som medfører lavere kostnader og redundans mtp. forsyning og eventuelle svingninger i energipriser for ulike løsninger. Plassering av dette anlegget samlokaliseres med annen teknisk infrastruktur. Hvert utbyggingsfelt skal som hovedprinsipp tilknyttes fjernvarmeanlegg. Fjernvarmen tilknyttes eksisterende fjernvarmenett ved Oksenøyveien og Magnus Poulssons vei.

4.19.6 Gateoppvarming og snøopplag



Det tilrettelegges for snøopplag og gateoppvarming i henhold til VPOR for området. Figur 4-59 viser hvilke gater det etableres gatevarme i, og hvilke gater det tilrettelegges for snøopplag. For gater der det etableres snøopplag settes det av 1,5 meter som en del av fortauet eller annen veggrunn.

Gatevarmen henter sin forsyning fra fjernvarmenettet. Lokale gatevarmsentraler kan lokaliseres i teknisk rom i den nye bebyggelsen.

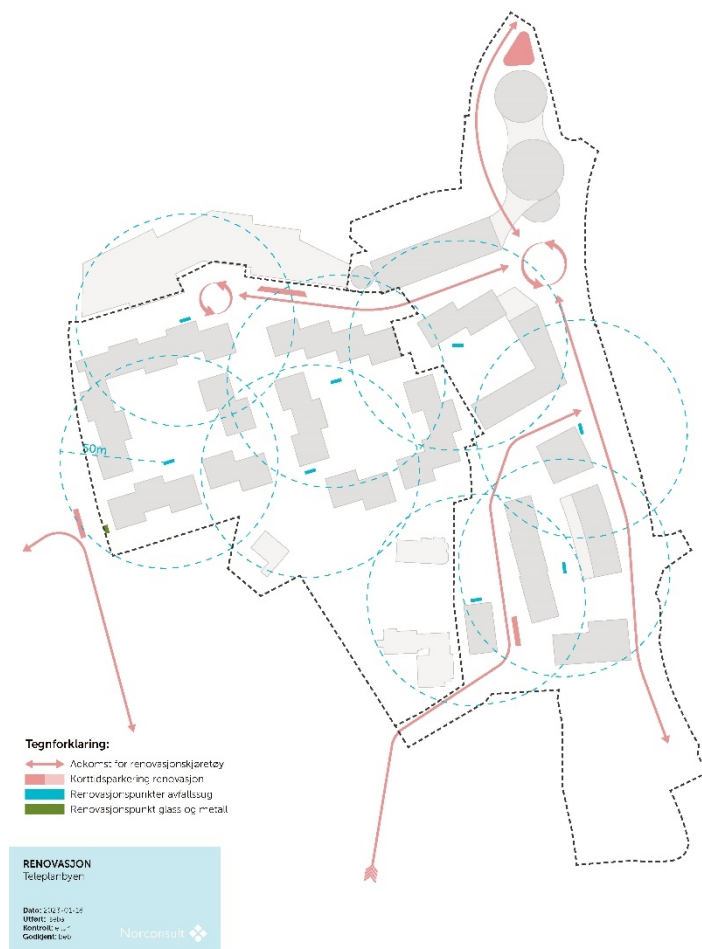
Figur 4-59 Illustrasjon av hvilke gater det skal etableres gatevarme og snøopplag i.

4.19.7 Renovasjon

Bærum kommune har i dag avfallssuganlegg på store deler av Fornebulandet, og det planlegges for en ny sentral. Ny renovasjonsforskrift for Fornebu legger til grunn at det skal etableres avfallssug i planområdet. Forskriften er ikke politisk vedtatt ennå, men føringer fra VPKL tilsier avfallssug for boliger i Oksenøyveien nord og planforslaget forholder seg til dette. Blir ikke ny forskrift vedtatt i kommunen må det legges til rette for nedgravde løsninger. Det er foreløpig ikke innarbeidet i planforslaget.

Planforslaget legger opp til en løsning der all boligbebyggelse kobles til avfallssug, og der også noen mindre bedrifter og tjenesteyting kan kobles på. Boliger og forretninger kan da benytte seg av de samme nedkastpunktene, men med egne nøkler og innkastluker eller en lignende løsning. Det viktigste vil være å få koblet på bedrifter knyttet til den urbane akse, for å redusere behovet for renovasjonsbiler på området. Resterende næringsbebyggelse tilrettelegges med ordinær renovasjonsløsning der avfall blir hentet med bil. Tilgangen for renovasjonsbil samsvarer med løsning for varelevering på området.

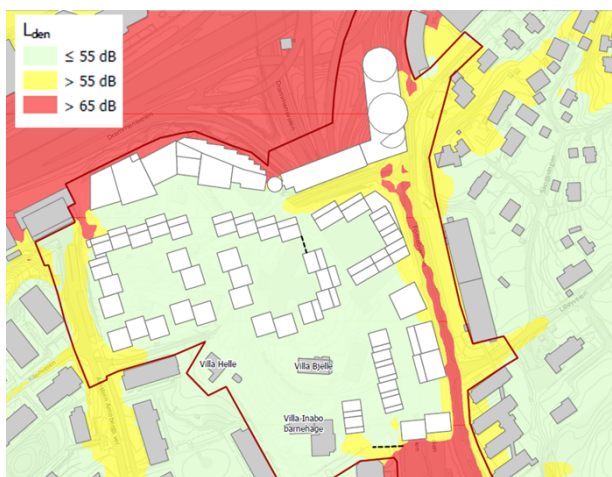
Avfallssugene dekker plast, papp, matavfall og restavfall. I tillegg til dette forutsettes det et returpunkt for glass og metallemballasje. Basert på bygningsutforming og krav til maksimal gangavstand på 50 meter fra utgangsdør til innkastpunkt er det anslått å være behov for seks innkastpunkt for bolig ved full utbygging (vest og øst). Bærum kommune har som målsetning at det skal være ett returpunkt for glass/metallemballasje for hver 800 bolig. Det betyr at det for Teleplanbyen som helhet må etableres ett punkt. Dette punktet plasseres innenfor planområdet for Teleplanbyen vest.



Figur 4-60 Illustrasjon over renovasjonspunkter og biltilkomst.

4.20 Støyskjerming

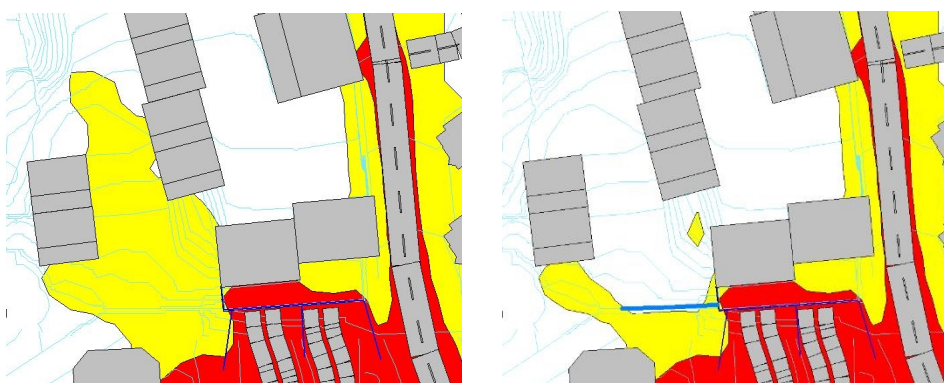
Ved full realisering av både Teleplan Vest, Teleplan Øst og Arcanum, oppnås i all hovedsak svært gode støyforhold for boligene i Teleplanbyen. De fleste boenheter oppnår naturlig stille side også i de beregnede mellommetappene. Et av de viktigste grepene i utviklingen av Teleplanbyen er etableringen av støyskjermende bebyggelse i nord, ut mot E18 og i sør ut mot Snarøyveien. Figur 4-61 viser støysituasjonen ved full utbygging.



Figur 4-61: Støysituasjon med full utbygging.

Man ser imidlertid at det er støyutsatte områder, delvis inn i den urbane aksen, og langs Fornebuveien. Langs Fornebuveien er dette håndtert ved at det etableres gjennomgående leiligheter som sikrer stille side. Private uteoppholdsarealer er godt skjermet gjennom kvartalsbebyggelsen.

Nederst i den urbane aksen, slipper noe støy fra Snarøyveien inn i planområdet og gir støyntivåer i gul sone. Det er særlig viktig for oppholdsfunksjonen i den urbane aksen å skjerme for støy fra Snarøyveien. Derfor legges det til rette for etablering av en støyskjerm sør i den urbane aksen. (se blå linje i Figur 4-61). Støysituasjon uten og med planlagt skjermingstiltak er vist i Figur 4-62.



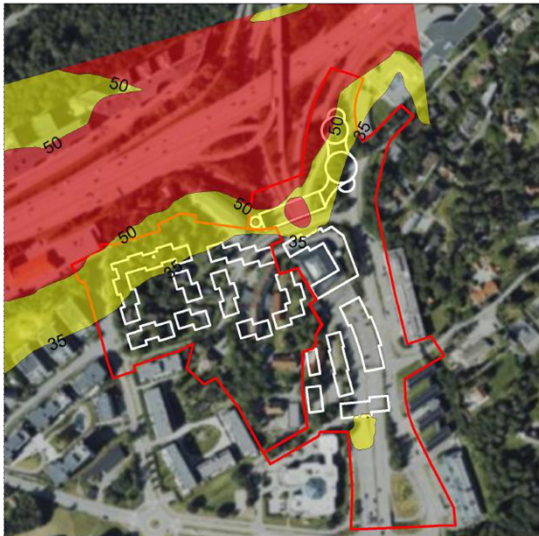
Figur 4-62 Støysituasjon før skjerming, og støysituasjon etter skjerming.

Skjermen i beregningene er modellert med overkant skjerm på kote 22,5 m. Dette gir en skjermhøyde på ca. 3 m over torgplassen den skjermer. Skjerm lengden er ca. 22 meter.

For en mer utfyllende beskrivelse av konsekvensene for støy, se kapittel 5.18.1 eller vedlagt konsekvensutredning av støy [12].

4.21 Luftkvalitet

Luftforurensningen i området er i hovedsak knyttet til trafikken på E18. Konsentrasjonen reduseres med avstanden til kilden, slik at de sørlige delene av planområdet blir mindre påvirket av luftforurensning fra E18 sammenlignet med de nordre delene. De viktigste grepene i utviklingen av Teleplanbyen i forhold til luftkvalitet er derfor utforming av boligbebyggelse som lukkede kvartaler etableringen av næringskjermen i nord,.



Figur 4-63: Luftsonekart PM10 i henhold til retningslinje T-1520.

4.22 Miljøprogram

4.22.1 Miljøambisjoner i plangrepet

Innsatsen for et klimaklokt Bærum skal gjøre kommunen til et sted der det er lett å bo, arbeide og leve på en klima- og miljøvennlig måte. «Bærumsamfunnet er klima- og miljøklokt» er et hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel. Det tar utgangspunkt i kommunens visjon «Sammen skaper vi fremtiden» og arbeidet med FNs bærekraftsmål – spesielt mål 11, 12, 13 og 17.

Snu transporthierarkiet er et av fem prioriterte satsingsområder i Bærum kommune. Med forventet befolkningsvekst vil antall reiser i byområdene øke. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning, støy og dårligere fremkommelighet, er det forankret i norsk klimapolitikk at flere skal gå, sykle og benytte kollektivtransport.

Plangrepet oppfyller mål om en tett og urban utvikling ved Fornebuporten T-banestasjon til tross for det begrensede handlingsrommet for en kompakt byutvikling i området. Dette bidrar til at investeringer i ny baneinfrastruktur blir optimalt utnyttet, at flere kan bo tettere ved effektive kollektive transportløsninger og at områder utenfor vekstområdene blir skjermet for utbygging.

Teleplan Eiendom vil utvikle bystruktur i et viktig koblingspunkt mellom Fornebu og Lysaker og samtidig skape et nytt nabolag med høy kvalitet i omgivelsene som bidrar til å fremme gange og sykkel som foretrukket transportmiddel. Funksjonsblanding og tilfredsstillende antall med boliger vil bygge opp under et levedyktig nærsenter som gir beboerne muligheten for et kortreist hverdagsliv. Teleplanbyen er dermed et viktig byplangrep for Bærum kommune som bidrar til en langsiktig, klimaklokt vekst- og byutviklingsstrategi med vekt på både grønne og urbane kvaliteter med gode møteplasser, kultur og lokalsamfunn som gir muligheter for deltakelse og opplevelser. Teleplanbyen vil gjøre det enklere for beboerne og nabolagene å velge en kortreist hverdag, og er et viktig bidrag for å snu transporthierarkiet med å redusere transportbehov og prioritere gående og syklende.

4.22.2 Miljøambisjon for boligbebyggelsen i Teleplanbyen

Fremtidsrettede boliger og bygg er et av fem prioriterte satsingsområder i Bærum kommune. Bygg og boliger skal være energieffektive og energibruken skal reduseres. Målene skal blant annet nås ved å: «Etterspørre at klima- og miljøkrav i nye byggeprosjekter er helhetlig vurdert og vektet i et livsløpsperspektiv» (klimastrategi, side 12).

Forslagsstiller ønsker å utvikle Teleplanbyen til en energi- og klimavennlig bydel og tiltaket har ambisjoner om å oppnå BREEAM-NOR sertifisering for å sikre fremtidsrettede løsninger. Følgende ambisjonsnivåer legges til grunn:

- Næringsbebyggelsen skal ha miljøklassifisering etter BREEAM-NOR med mål om å oppnå «Excellent»
- Boligbebyggelsen innenfor planområdet skal ha miljøklassifisering etter BREEAM-NOR med mål om å oppnå «Very good»

I forbindelse med miljøsertifisering har prosjektet som ambisjon å få innovasjonspoeng i henhold til BREEAM-NOR.

Klima og miljømål iht. til miljøprogram skal følges opp gjennom BREEAM-NOR sertifisering. Det vil bli utstedt to sertifikat; ett etter endt detaljprosjektering og ett etter gjennomført produksjon. Status for tiltak blir fortløpende oppdatert gjennom oppdatert preanalyse.

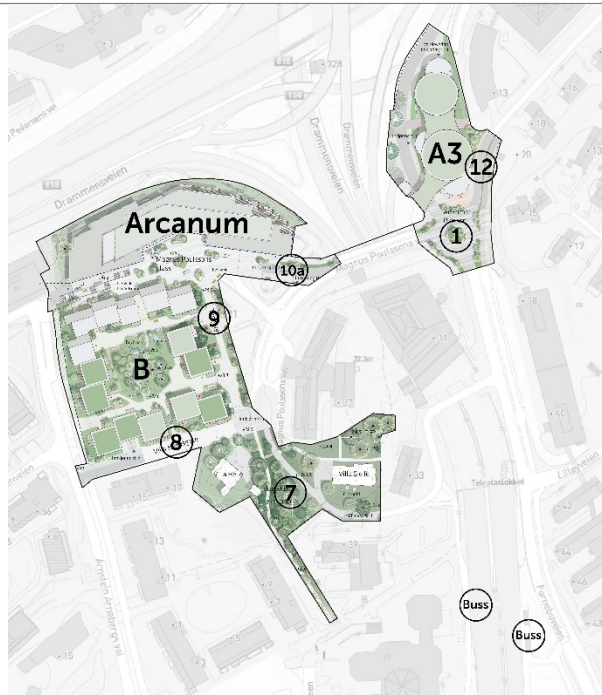
I tillegg skal det gjennomføres to pilot innen framtidsrettet/grønn mobilitet med mål om økt bruk av bærekraftig mobilitet og redusert behov for egen privatbil i Teleplanbyen samt økt kunnskap som vil være relevant også for senere utbyggingsprosjekter. Dette er beskrevet i kapittel 4.14 mobilitet og i vedlagt notat om fremtidens/grønn mobilitet [30].

4.23 Gjennomføring

Teleplanbyen vest og øst vil til utvikles over et lengre tidsrom på minst 15 år. Ca. 430 boliger og lokaler for ca. 500 arbeidsplasser vil kunne stå ferdig når Fornebuporten t-banestasjon settes i drift rundt 2028/29. Utbygging av boliger i Teleplanbyen øst er avhengig av at Vestre Lenke er ferdigstilt og satt i drift rundt 2029, fordi den planlagte byutvikling krever at eksisterende kulvert over Snarøyveien (Teleplanlokket) erstattes og utvides. De første utbyggingsetappene befinner seg i Teleplanbyen vest. Nummereringen i illustrasjonene nedenfor viser delområdene omtalt i VPOR.

UTBYGGINGSETAPPER FOR TELEPLANBYEN

BESKRIVELSE



ETAPPE 1: 2024-26

Teleplanbyen vest vil utbygges felt for felt. Hvorvidt utbyggingen begynner med Felt B eller C1 er ikke endelig avklart, og det er mulig å begynne med enten Felt B eller C1. Illustrasjonen til venstre viser en utbygging som begynner med boligkvartalet Felt B. Dette omfatter utbygging av Villa Helles gate, deler av Magnus Poulssons vei. Parkområdet i Teleplanbyen vest etableres samtidig med første byggetrinn. Næringsbebyggelse til Arcanum reguleres samtidig med Teleplanbyen men med en annen forslagsstiller. Grensesnittet mellom planene er omforent mellom grunneierne og de kan utvikles uavhengig av hverandre. Etappen omfatter etablering av ca. 220 boliger.

Samtidig med at Teleplanbyen vest bygges vil også næringsbebyggelse i Felt A3 (Teleplanbyen øst) etableres. Teleplan har hovedkontoret sitt i planområdet og ønsker å bli værene. Ved en transformasjon av eksisterende næringslokaler til boliger må det samtidig tilrettelegges for nye lokaler til Teleplan. Opparbeidelsen av kontorbebyggelsen i Felt A3 vil omfatte ca. 500 arbeidsplasser. Arbeidsplassene knyttet til næringsbebyggelse Arcanum kommer i tillegg.

Felt A3 er en del av Teleplanbyen øst. For å sikre adkomst til område A3 må Adkomstplassen opparbeides som en del av denne fasen, sammen med forlengelsen av Fornebuveien og ombygging av enkelte ramper i E18 Fornebukrysset.



ETAPPE 2: 2027-29

Neste etappe i utbyggingen er en fullføring av Teleplanbyen vest med utbygging av Felt C1. Etappen omfatter ca. 215 boliger.

Det forventes av Fornebubanen settes i drift i løpet av denne etappen, med etablering av T-banestasjon like sør for Teleplanbyen ved Oksenøyveien.

Det planlegges videre for en midlertidig opparbeidelse av en gangforbindelse langs traséen for den fremtidige urbane akse, for å sikre en god og lesbar adkomst til t-banestasjonen.



ETAPPE 3: 2030-32

Videre utbygging av Teleplanbyen øst forutsetter at eksisterende kulvert over Snarøyveien (Teleplanlokket) rives og utvides med en ny kulvert.

Etappen omfatter utbygging av gjenværende deler av Magnus Poulssons vei på tvers av kulverten. I anleggsperioden vil Magnus Poulssons vei på tvers av anleggsområdet legges om midlertidig, slik at den vil være i drift i hele anleggsperioden.

Riving av eksisterende kulvert og bygging av ny forlenget kulvert er kun mulig etter at Vestre lenke er ferdigstilt og satt i drift rundt 2029.

Allmenn trafikk i Snarøyveien vil påvirkes i anleggsperioden. Kollektivtrafikken planlegges i drift under hele anleggsperioden.

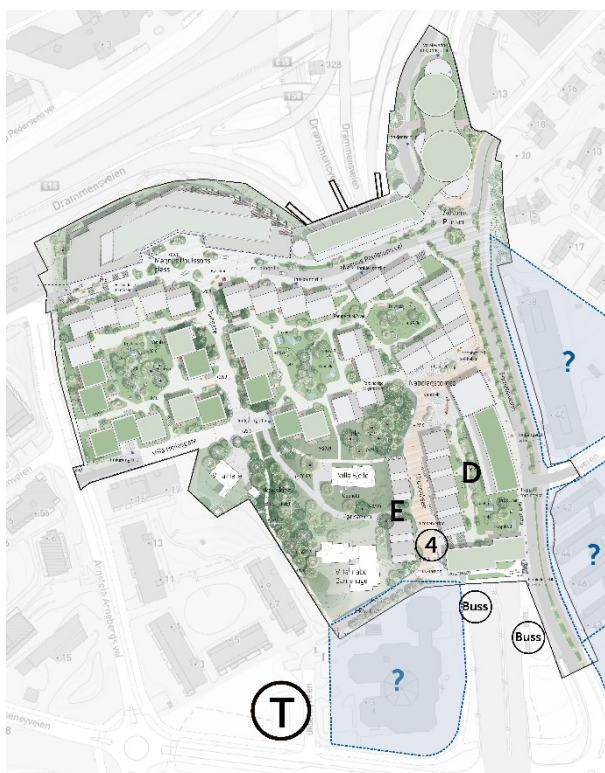


ETAPPE 4: 2032-36

Etter den nye kulvertens ferdigstilling vil utbyggingen fortsette med boligkvartalet Felt C2 og kontorbebyggelse på tvers av kulverten i Felt A2. Etappen omfatter ca. 105 boliger og 330 kontorarbeidsplasser.

Etappen omfatter også utbygging av Fornebuveien og Nabolagstorget, som kobles videre til T-banestasjonen via gjenværende deler av den midlertidige urbane aksen.

Nabotomter langs Fornebuveien og Oksenøyveien kan også opparbeides som en del av denne etappen.



ETAPPE 5: 2035-39

Siste etappe i utbyggingen er en fullføring av Teleplanbyen øst med utbygging av Felt D og E. Etappen omfatter ca. 130 boliger og ca. 120 kontorarbeidsplasser.

Etappen omfatter også utbygging av gjenværende deler av den urbane aksen ned mot t-banestasjonen.

Nabotomter langs Fornebuveien og Oksenøyveien kan også opparbeides som en del av denne etappen.

Utbyggingen av Teleplanbyen slik det er planlagt, kan gjennomføres uten større konsekvenser for eksisterende beboere og bedrifter. Dette forutsetter at riktige avbøtende tiltak utføres iht. trafikkavvikling, støy- og støvutfordringer. Trafikksikkerheten for myke trafikanter bør kunne opprettholdes med riktig avvikling og sikring ved overganger og krysninger med anleggstrafikk iht. utbyggingsetappenes forskjellige utfordringer. Den etappevise utbyggingen opprettholder gang- og sykkelforbindelser i og gjennom planområdet i hele utbyggingsperioden, samt adkomstveier for

boliger, kontorer og anleggstrafikk. Varelevering og annen spesialtransport har også adkomst til alle ferdigstilte adresser gjennom hele utbyggingsperioden.

4.24 Prosjektøkonomi

Kostnadene som utviklingen av Teleplanbyen skal bære er uvanlig store. Forutsetning for utviklingen så langt er at utbygger vil være tiltakshaver for utbygging av nytt veiløkk, banebidrag og kostnader til VPOR/VPKL. Utbyggingsvolum og salgbart areal må derfor ses i lys av de store investeringskostnadene for å etablere infrastruktur. En tett og bymessig utnyttelse, som planforslaget viser, er forutsetning for realisering av byplangrepet i tråd med Bærum kommunes visjon for utvikling av området.

4.25 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene er angitt i planens bestemmelser. Det er stilt krav om rekkefølgebestemmelser til søknad om rammetillatelse, før det kan gis igangsettingstillatelse og før bebyggelsen kan tas i bruk.

Det er i bestemmelsene sikret at før ny bebyggelse innenfor planområdet etableres skal skole- og barnehagekapasitet være sikret. Før ny bebyggelse etableres må også Fornebubanen være etablert eller sikret.

De konkrete rekkefølgekravene knyttet til VPOR er ikke ferdig forhandlet, og vil legges til planen på et senere tidspunkt.

4.26 Arkeologiske registreringer

Det stilles ikke krav til arkeologiske registreringer.

4.27 Sosial bærekraft

Kompakt byutvikling legger forutsetninger for god folkehelse og sosial bærekraft dersom det legges til rette for gode sosiale fellesskaper i nærmiljøene. I Teleplanbyen/plangrepet legges det forutsetninger for fellesskap i både boligkompleks, nabolag og i bydelen gjennom en rekke uteoppholdsareal i bygården, i nærmiljøparken og i de offentlige rommene.

Uteoppholdsarealene i naboskapet gir mulighet for trygg lek, utfoldelse og rekreasjon. Dette bør være et skjermet areal opparbeidet for lek og aktivitet. Fellesarealer som innbyr til bruk, og som inneholder påskudd til å snakke samme og interagere (sitteplasser, fellesgrill, lekeområder), stimulerer til gode naboskap. Kollektive løsninger inne har også stor betydning for å bygge tillit og fellesskap.

Mens *naboskapet* ofte styrkes av avskjermede fellesareal, så fordrer *nabolaget* nærmøteplasser som er åpne for alle. Dette er ofte torg og møteplasser, parker, grøntstrukturer og løkker. Hvor hverdagsaktiverende og sosialt aktiverende disse er, avhenger av programmering, størrelse og lokalisering.

Som nevnt i kapittel 4.9 er det som en del av planarbeidet en boligpilot som belyser forskjellige boligformer. Hovedmålet med dette er å sikre en variert befolkningssammensetning, ved å prøve ut konsepter beregnet på målgrupper som ikke finner det de leter etter i dagens boligmarked. Bofellesskap passer for beboere som har et ønske om fellesskap i hverdagen. Det er behov for medvirkningsprosess for å utforme bofellesskapet til riktig beboergruppe. Det er viktig at det settes av tid for modning av konseptet med bofellesskap. Hvilken boform som velges vil avhenge av den videre

medvirkningen med beboere. Erfaring fra bofellesskapet kan brukes for videre etablering av alternative boformer, i andre boligprosjekter.

Bofellesskap kan være attraktivt av økonomiske årsaker, av sosiale årsaker eller fordi man ønsker en klimavennlig livsstil. Dette kan være boliger som er spesielt rettet mot de som trenger gode sosialt nettverk rundt seg, men samtidig ikke har mulighet til å kjøpe seg en bolig. Disse boligene kan koble seg eie til leie eller andre kjøpsordninger



Figur 4-64 eksempel på allrom, fra Vindmølleparken i Stavanger.

5 Virkninger av planforslaget

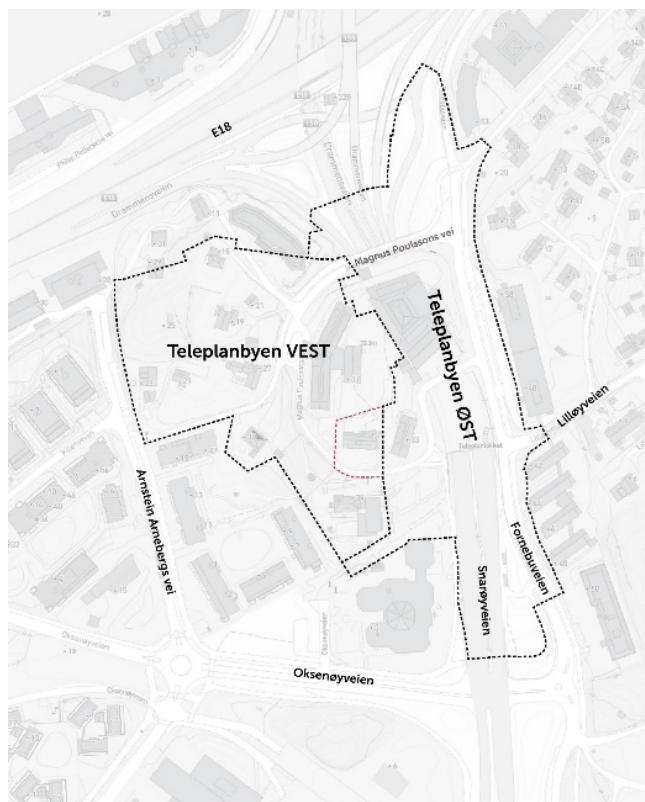
Følgende tema er, i henhold til planprogrammet konsekvensutredet:

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

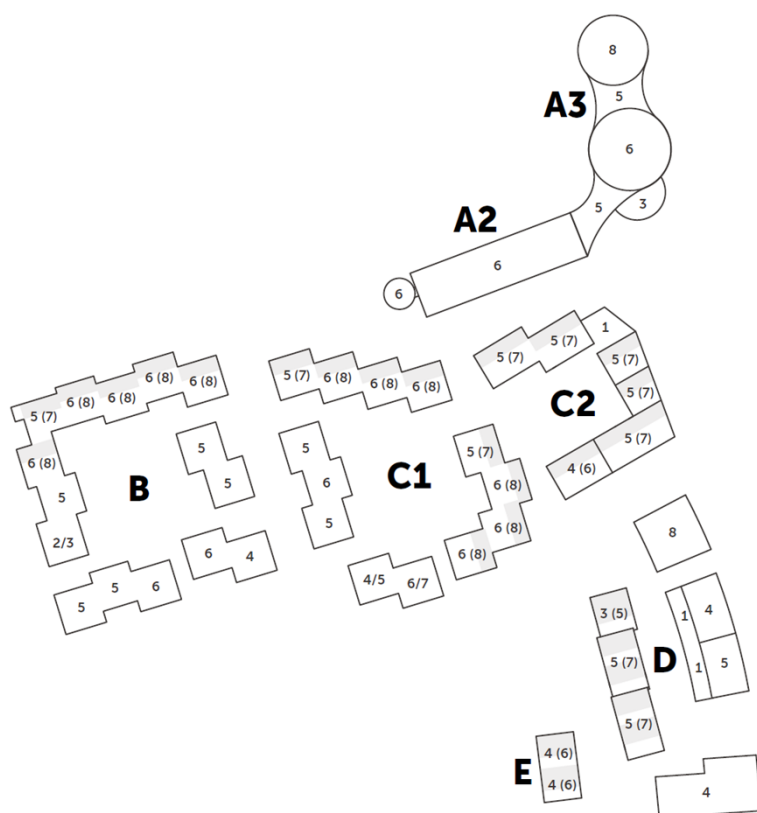
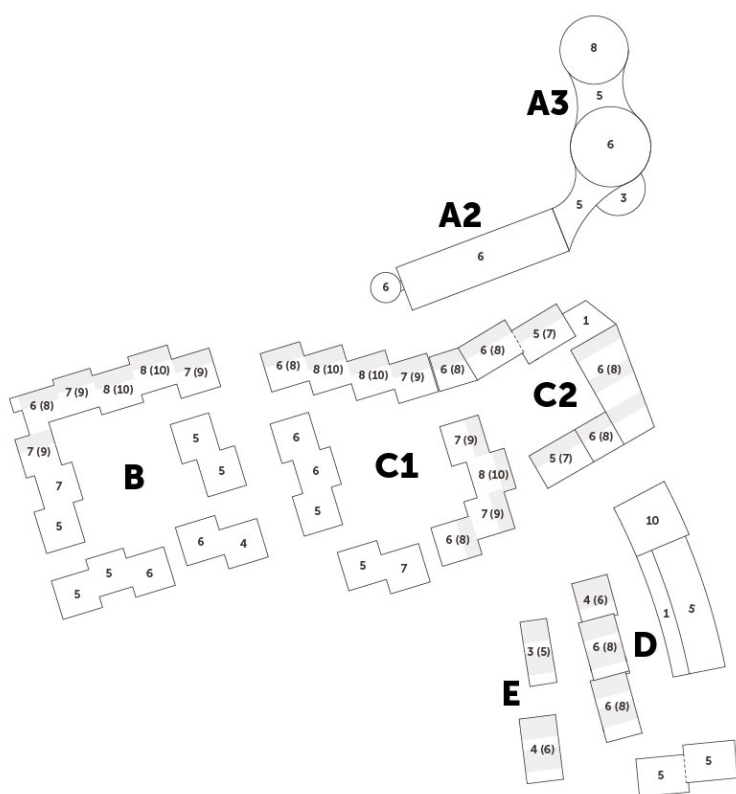
Konsekvensanalysene er gjennomført for hele prosjektet som helhet, og konsekvensene i dette kapittelet er beskrevet med det som utgangspunkt.

Videre følger en oppsummering av disse konsekvensutredningene, samt en beskrivelse av andre virkninger av planforslaget i henhold til temaene i kommunens mal for planbeskrivelse. Videre beskrivelse av virkninger følger oppsettet i kommunens mal. Det er en liten negativ konsekvens knyttet til tema landskap og kulturminner. Konsekvensene total sett er innenfor det som må kunne forventes i forhold til en stor og kompleks transformasjon.

Konsekvensanalysene ble ferdigstilt før sommeren 2022. I etterkant av dette er det gjort endringer i prosjektet, som vist i Figur 5-2 og Figur 5-3 hvor omfang og høyder er redusert. Etasjeantallet er redusert med mellom 0-2 etasjer, og ett av byggene på felt E er tatt ut. Dette vil påvirke konsekvensene av planforslaget i positiv retning. Både KU Støyforurensning og KU Landskap (visuelle konsekvenser) er oppdatert, mens de resterende konsekvensanalysene foreligger i sin originale form. I tillegg er det gjort en justering av plangrensen mellom Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst. Villa Bjelle er nå en del av planforslag for Teleplanbyen vest, og ikke øst.



Figur 5-1 Endring av plangrense.



TEMA	KONSEKVENSN
Trafikale konsekvenser	Fortetting og transformasjon vil bidra til å styrke passasjergrunnlaget til Fornebuporten stasjon. Plangrepet bygger opp under intensjonen om å påvirke innbyggere til mindre bilbruk. Tilleggsstrafikk knyttet til utbyggingen utgjør en svært liten del av trafikken på hovedveinettet og vil ikke forverre trafikksituasjonen på dagens hovedveinett. Trafikkøkningen i planområdet er relativ lav og tiltak i plangrepet vil ha en positiv virkning på trafikksikkerheten.
Støyforurensning	Ved full realisering av både Teleplan vest, Teleplan øst og Arcanum, oppnås i all hovedsak svært gode støyforhold for boligene i Teleplanbyen. Plangrepet med en gjennomgående støyskjermende bebyggelse langs E18 og en lukket kvartalsstruktur skjermer både boligområder og uteområder for støy. Der planforslaget grenser til tiliggende områder oppstår det «støyhull» som blant annet påvirker støysituasjonen i området og som må håndteres gjennom utforming av tiltak i fasaden og gode planløsninger. Under 10 % av leiligheter må derfor løses med dempet fasade. Utbygging av Teleplanbyen øst gir redusert støy på utearealer og fasade i eksisterende barnehage i Teleplanbyen vest. Realiseringen av planforslaget medfører ingen særlige støyulempere for eksisterende støyfølsom nabobebyggelse og har en positiv effekt både for eksisterende bebyggelse og uteområder på Lagåsen, innerst i Arnstein Arnebergs vei/Kilenveien og på utearealer i eksisterende barnehage innenfor planområdet.
Luftforurensning	Det oppnås god luftkvalitet i området og området er egnet for bebyggelse følsom for luftforurensning Deler av området langs E18 ligger i gul luftforurensingssone. Plangrepet med en lukket kvartalsstruktur skjermer både boligområder og uteområder for luftforurensning. Det legges også opp til grønne gårdsrom og parkområde som vil kunne ha noe positiv innvirkning på luftkvaliteten i området. I tillegg vil næringsbebyggelsen langs E18 skjerme området, noe som har positiv innvirkning på luftkvaliteten i området.
Landskap (visuelle konsekvenser)	Transformasjonen vil forandre opplevelsen av området vesentlig. En høyere og mer kompakt bebyggelse vil i utgangspunktet gi negative visuelle virkninger i form av større kontrast til eksisterende omgivelser og redusert utsyn fra tilgrensende områder. Generelt vil den nye bebyggelsen bli godt synlig fra de nærmeste ståstedene, som Fornebuveien, Fornebuporten, Snarøyveien, E18 og nedre deler av Lagåsen. Tiltaket vil medføre både positive og negative visuelle nærvirkninger. Mens tap av eksisterende grønnstruktur og redusert utsyn på den ene siden vil bidra til forringelse av eksisterende landskapskvaliteter, vil etablering av ny grønnstruktur og grønne sammenhenger i landskapet, samt god arkitektonisk utforming bidra til å tilføre landskapet nye kvaliteter. Mye av bebyggelsen innenfor kulturmiljøet på Lagåsen er helt eller delvis skjermet av vegetasjon og lokal topografi, og vil i liten grad bli berørt av fjernvirkninger. På lengere avstand vurderes den visuelle fjernvirkningen som svært begrenset.
Kulturminner og kulturmiljø	Det er to delområder som har verneverdier i området: 3 bevaringsverdige villaer og kulturmiljø Lagåsen. Konsekvensene for kulturarv knytter seg i hovedsak til skala, høyde og utforming av skissert bebyggelse samt synlighet og nærføring til verneverdig bebyggelse. For begge områder vurderes virkningene til noe forringet. <i>I etterkant av foreliggende konsekvensutredning ble det gjort endringer i prosjektet og bebyggelsen, som er mest problematisk i forhold til nærføring til Villa Bjelle utgår. I tillegg er det laget flere åpninger i bebyggelsen mot Lagåsen. Bebyggelsen har i sin helhet blitt lavere. Dette påvirker konsekvensene positivt, men dette er ikke nærmere vurdert i konsekvensutredning.</i>
Klima og	Teleplan Eiendom ønsker å utvikle Teleplanbyen til en energi og klimavennlig bydel

energiløsninger	med sterkt redusert bilbruk og tilnærmet utslippsfri energiforsyning. Ved å øke energiambisjonen slik at det for boliger oppnås Energimerke A og for kontorbygg nær nullenergibyg (nZEB). Iht. FutureBuilt definisjonen, kan behovet for levert energi reduseres med ca. 25 % til 6,3 GWh/år. Dette kan oppnås ved å benytte energigjenvinning fra gråvann fra boligene og installasjon av ca. 4700 m2 solceller på egnede tak- og evt. fasadearealer. For alternativet med økt energiambisjon, dvs. inkludert energigjenvinning fra gråvann kan klimagassutslipp fra energibruk for Teleplanbyen reduseres med ca. 30 % fra 580 tonn CO2e per år til ca. 400 tonn CO2e per år. Det overordnede byplangrepet bidrar til å redusere klimagassutslipp fra transport. Det regnes som realistisk at klimagassutslipp fra transport kan reduseres med 40-50 % sammenlignet med gjennomsnittlig utslipp per person i Bærum.
Konsekvenser i anleggsperioden	Utbyggingen av Teleplanbyen slik det er planlagt, kan gjennomføres uten større konsekvenser for eksisterende beboere og bedrifter. Dette forutsetter at riktige avbøtende tiltak utføres iht. trafikkavvikling, støy og støvutfordringer. Trafikksikkerheten for myke trafikanter bør kunne opprettholdes med riktig avvikling og sikring ved overganger og kryssninger med anleggstrafikk iht. byggefasenes forskjellige utfordringer.
Risiko- og sårbarhetsanalyse	Planområdet fremstår generelt som lite til moderat sårbart.

5.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Grunnforhold
- Ekstremnedbør/overvann
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Tilsiktede hendelser

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført risikoanalyse av denne faren. Analysen viste akseptabel risiko – gul sone der risikoreduserende tiltak må vurderes. Det er imidlertid ingen risikoreduserende tiltak som vurderes å være aktuelle basert på en kost/nytte-vurdering, utover å ha en god beredskap hos nødetatene. Det er allikevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Dette er gjengitt i sin helhet i vedlagt ROS-analyse [9].

5.2 Barn og unge

Planforslaget legger i større grad til rette for barn og unge enn i dag. Opparbeidelse til park, grønne gårdsrom og nabolagstorget vil øke andel lekearealer i området både for yngre og eldre barn. De vil være lett tilgjengelig og godt beskyttet fra biltrafikken.

Planforslaget bidrar positivt til tilgjengeligheten i og gjennom området. Det legges opp til flere gjennomgående gangveier/stier/snarveier der det ikke er tillatt med bilkjøring, og som gir mange uformelle forbindelser mellom boligene.

Under anleggsperioden kan det bli behov for å lede interne gang- og sykkelreiser via Fornebuveien. Det er flere muligheter for gående å ta seg frem på en trygg måte i anleggsperioden. I noen faser må det tilrettelegges med anvisninger for gående, blant annet til foreldre som skal levere i barnehagen.

5.3 Grønnstruktur/friluftsliv

Planforslaget viderefører føringer fra planprogram om grønnstruktur og bidrar til en økning av grønne oppholdsarealer som er tilgjengelig for allmennheten og vil legge til rette for bolignære rekreasjonsområder.

5.4 Naturmangfold

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12 og øvrig lovverk

Naturmangfoldloven §§ 8-12 gir regler for offentlige beslutninger som kan berøre naturmangfoldet. Området er befart i vekstsesongen, og det anses derfor som at kravet til kunnskapsgrunnlag etter § 8 er oppfylt. Førre var-prinsippet etter § 9 har dermed ikke spilt noen stor rolle i vurderingene, men det er lagt til grunn for at den artsfattige lokaliteten Arnstein Arnebergs vei 25 ble utfigurert som naturtype.

Ifølge § 10 skal man vurdere den samlede belastningen av et tiltak. Lokaliteten Arnstein Arnebergs vei består av kalk- og lågurtfuruskog, som er rødlistet som en sårbar naturtype (VU). Imidlertid er lokaliteten såpass degradert og liten at den vurderte planen ikke kan sies å utgjøre et betydelig bidrag til den samlede belastningen på naturtypen kalk- og lågurtfuruskog. Det skal også påpekes at tiltaket utgjør et bidrag til bit for bit-nedbyggingen som foregår, og som Fornebulandet har vært særlig utsatt for etter at flyplassen ble lagt ned.

Når det gjelder ask og alm, er påvirkning på disse en komplisert problemstilling. Artene er oppført på rødlista som sterkt truet, men har samtidig store bestander og god rekruttering i kjerneområdene. Innenfor planområdet er det i hovedsak yngre trær som går tapt, og det vurderes at dette ikke medfører et betydelig bidrag til den samlede belastningen på artene.

Det tas utgangspunkt i at §§ 11 og 12 legges til grunn for en eventuell anleggsgjennomføring. Tiltaket berører ikke naturvernområder, utvalgte naturtyper, eller prioriterte og fredede arter.

Skadereduserende tiltak

Detaljreguleringsplanen for Teleplanbyen vurderes å medføre middels negativ påvirkning på naturmangfoldet, som tilsier et behov for skadereduserende tiltak. Tiltak som skal være med å fremme biologisk mangfold i området er grønne tak og gjenbruk av stedegne, kalkrike masser. For at dette skal være positivt for naturmangfoldet må grønne tak legge til rette for etablering av enten slåtteeeng eller vegetasjon lik den man finner på åpen grunnlendt kalkmark. Et prøveprosjekt med etablering av et slikt grønt tak er gjennomført på taket av Fornebu senter litt sør for planområdet. For å kompensere for tapet ask og alm, bør disse artene inngå i planteplanen for tiltaket.

5.5 Stedets karakter og visuelle kvaliteter

Planforslaget bygger videre på de eksisterende kvalitetene i området med de bevaringsverdige villaene, det grønne preget og den varierte topografien. Transformasjonen vil tilføye nye urbane kvaliteter til området og vil sammen med dagens kvaliteter danne en ny stedsidentitet. Prosjektet har en høy ambisjon for kvalitet i arkitekturen, som vil skape nye visuelle kvaliteter.

5.6 Landskap (visuelle konsekvenser)

Ny bebyggelse vil endre nær- og fjernvirkningen og danne en ny silhuett mot Lagåsen og E18. Under følger en oppsummerende beskrivelse av planforslagets nærvirkninger og fjernvirkninger. For en

komplett utredning se konsekvensutredning for Landskap – visuelle konsekvenser **Error! Reference source not found.**

5.6.1 Nærvirkninger

Teleplan skal transformeres til et tett og urbant område, som skal bli en del av bybåndet langs ny Fornebubane, og den nye bebyggelsen skal styrke sammenhengen i bystrukturen. Transformasjonen vil forandre opplevelsen av området vesentlig og i større grad enn gjeldende regulering. En høyere og mer kompakt bebyggelse vil bli mere synlig og få konsekvenser i form av større kontrast til eksisterende omgivelser og redusert utsyn til omgivelsene fra tiliggende områder.

Hager i tilknytning til dagens bebyggelse, som er en viktig del av dagens grønnstruktur, vil gå tapt. Samtidig vil vegetasjonsarealer sentralt i området bevares og tilgjengeliggjøres som park, og det skal skapes nye grønne uterom, som kobles visuelt sammen gjennom stier og forbindelser.

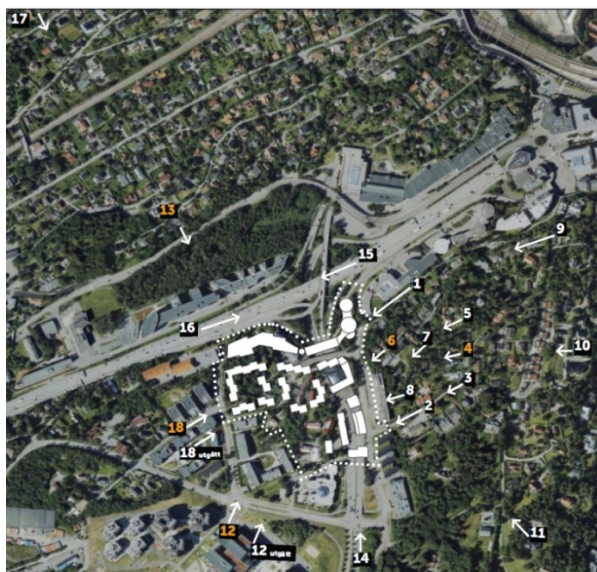
Volumoppbygging og variasjon i bygningshøyder skaper fysiske og visuelle sammenhenger.

Oppdeling av fasader, bruk av farger og materialer som er lokalt forankret vil kunne dempe virkningen av kontrast til eksisterende omgivelser.

Etablering av ny grønnstruktur og grønne sammenhenger i landskapet, samt god arkitektonisk utforming vil også kunne bidra til å tilføre området nye kvaliteter. Tiltaket slik det er vist i illustrasjonsprosjektet vil medføre endringer som vil kunne oppfattes som både positive og negative visuelle nærvirkninger. Mens tap av eksisterende grønnstrukturer og redusert utsyn på den ene siden vil bidra til forringelse av eksisterende landskapskvaliteter, vil etablering av ny grønnstruktur og grønne sammenhenger i landskapet, samt god arkitektonisk utforming bidra til å tilføre landskapet og stedet nye kvaliteter.

5.6.2 Fjernvirkninger

Det er gjort en vurdering av tiltakets visuelle fjernvirkninger sett fra 18 ulike ståsteder, i varierende avstand fra planområdet. Generelt vil den nye bebyggelsen bli godt synlig fra de nærmeste ståstedene, som Fornebuveien, Fornebuporten, Snarøyveien, E18 og nedre deler av Lagåsen. Bebyggelsen i planforslaget og illustrasjonsprosjektet er høyere og har større utstrekning enn bebyggelsen i gjeldende regulering. Den vil derfor i større grad dominere over eksisterende bebyggelse i volum og skala, og vil redusere utsyn til omkringliggende landskap i større grad.



Figur 5-4 Ståsteder i konsekvensutredning

Samtidig ligger området nært opp til tung infrastruktur og større næringsbygg, og ny bebyggelse vil i liten grad stå i kontrast til denne type landskapselementer. Variasjon i volumoppbygging og takform gir en varierende silhuett som sammen med fasadeutforming, materialvalg og fargekonsept vil bidra til å tilpasse utbyggingsvolumet til omgivelsene. Mye av bebyggelsen innenfor kulturmiljøet på Lagåsen er helt eller delvis skjermet av vegetasjon og lokal topografi, og vil i liten grad bli berørt av fjernvirkninger. På lengere avstand vurderes den visuelle fjernvirkningen som svært begrenset.

Nedenfor vises et utvalg av analysebilder, som er oppdatert i forhold til revidert prosjekt. For de øvrige ståsteder henvises til rapporten.



Figur 5-5 Ståsted 6 Skogsvingen 15 (fra øst).



Figur 5-6 Ståsted 4 Fridtjof Nansens vei Skogsvingen 15 (fra øst).



Figur 5-7 Ståsted 4 Fornebuporten (fra sør).



Figur 5-8 Ståsted 18 Kilenveien (fra vest).

5.7 Universell tilgjengelighet

En viktig del av planforslaget har vært å sikre universelt utformede traseer gjennom planområdet. Planforslaget følger opp VPOR, og sikrer de samme traseene som er anbefalt der. Det er lite tilrettelegging for kryssing av området i dag så planforslaget bedrer situasjonen med tanke på universell tilgjengelighet.

5.8 Kulturminner og kulturmiljø

Det er to delområder som har verneverdier i området. Tre villaer i Magnus Poulssons vei som er regulert til bevaring hver for seg og har middels verdi og Lagåsen som er et viktig kulturmiljø regulert til spesialområdet bevaring, som har stor verdi. Tiltaket vil påvirke noe negativt for begge delområdene. Konsekvensene for kulturarv knytter seg i hovedsak til skala, høyde og utforming av skissert bebyggelse samt synlighet og nærføring til verneverdig bebyggelse. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Eiendommen er nedbygd og opparbeidet.

3 bevaringsverdige villaer

De tre villaene er et viktig miljøskapende og identitetsskapende element i området og utgjør sammen et viktig kulturmiljø. Det opprinnelige særpreg med villabebyggelse og tilhørende hager som vi ser rester av i området i dag, endres. Grepet med å etablere en park rundt de tre villaene som er vurdert til å ha verneverdi ivaretar noe av særpregene selv om området bygges ut og transformeres til en mer urban bebyggelse med bymessige kvaliteter. Dette grønne området blir dermed byparken, med villaer i, som innrammes av bybebyggelse.

Den nye bebyggelsen er tenkt plassert rundt dagens kolle og de bevaringsverdige villaene. Det er lagt vekt på å sikre tverrgående siktlinjer slik at den gamle bebyggelsen og parken kan oppleves fra flere steder når området ellers transformeres. Gangforbindelser gjennom og rundt parken vil gi økt tilgang til området.

Den nye urbane kvartalsstrukturen har ingen historisk forankring i området og bryter derfor med det historiske villaområdet. Delområdet blir påvirket ved at skissert bebyggelse skiller seg vesensforskjellig fra øvrig bebyggelse i byggehøyde og volum. Tiltaket har stor grad av nærføring til de bevaringsverdige villaene innad i planområdet, særlig for villa Bjelle og villa Helle er denne nærføringen merkbar.

I etterkant av foreliggende konsekvensutredning ble det gjort endringer i prosjektet og bebyggelsen, som er mest problematisk i forhold til nærføring, mellom villa Bjelle og urban akse, utgår. Dette påvirker konsekvensene positivt, men dette er ikke nærmere vurdert i konsekvensutredning.

Samlet sett er den nye bebyggelsen i planområdet svært eksponert og jo tettere på de bevaringsverdige villaene bebyggelsen kommer jo mer reduseres opplevelsesverdien til kulturmiljøet. Gjeldende regulering legger ikke opp til offentlig tilkomst i den grad som i nytt planforslag og den urbane aksene og ivaretagelse av siktlinjer vil gjøre villaene noe mer synlig enn i gjeldende regulering.

Foruten et mindre inngrep i del av hagen til Villa Helle medfører tiltaket ingen direkte fysiske inngrep i kulturmiljøet. Illustrasjonsprosjektet har vektlagt så lite inngrep som mulig i eksisterende terreng som binder sammen de bevaringsverdige villaene, bevaring av sentrale siktlinjer og avstand mellom ny bebyggelse og Villa Bjelle i nord. Den visuelle kontakten mellom den bevaringsverdige bebyggelsen innad i planområdet endres ikke og slik sett bevares deler av områdets historie og dets stedsidentitet.

Virkningen for de tre bevaringsverdige villaene som helhet vurderes til noe forringet.

Lagåsen

Lagåsen er et bevaringsverdig kulturmiljø. Typologien er et typisk villaområde med lav tetthet, mye vegetasjon og store terrengforskjeller. Store deler av Lagåsen er bevart, men tilgrensende områder har gjennomgått store endringer, spesielt gjennom utbygging av E18/ Snarøyveien og næringskorridoren langs hovedveisystemet. Planområdet grenser til det bevaringsverdige kulturminnemiljøet Lagåsen i mindre strekninger i øst, resten av grensen mot øst består av en buffersone med kontorbebyggelse. Planområdet griper ikke inn i delområdet fysisk.

Graden av påvirkning varierer fra ulike ståsteder i området. Påvirkningen vil være størst for de eiendommene som ligger nærmest planområdet, særlig i den nordlige delen av Lagåsen i nedre del av Skogsvingen. Sammenlignet med gjeldende regulering vil ikke nytt planforslag ha særlig større grad av nærføring eller økt barriereeffekt og visuell påvirkning til dette området av Lagåsen.

Ny bebyggelse er eksponert i landskapet, men påvirker ikke lesbarheten av sammenhengene innad i delområdet Lagåsen. Den største endringen vil derfor være knyttet til endring av sikt og silhuett.

Fysiske sammenhenger blir i liten grad påvirket og forståelsen av det historiske kulturmiljøet blir ikke forringet til tross for delområdets høye verdi. Det gjøres ingen direkte inngrep i delområdet. For en mindre del av området vil skissert bebyggelse (planforslaget) være mer synlig og virke dominerende. Virkningen vurderes til noe forringet.

5.9 Skole-, barnehage og institusjonsbehov

Utbygging av Teleplanområdet er ikke lagt til grunn i Barnehagebehovsplanens grunnlagsmateriale, men en fremtidig utbygging av boliger i Teleplanbyen vil utløse økt behov for barnehageplasser. Det har blitt gjort en vurdering på hvor disse barnehageplassene skal plasseres. Det er i brev datert 27.05.2021 fra Læringsverkstedet Prosjektutvikling AS avklart at økt barnehagekapasitet som følge av utbyggingen legges utenfor planområdet.

Foreliggende skolebehovsplan inneholder ikke økt behov i tilknytning til planområdet. Iht. kommuneplanen ligger området i den prioriterte vekstsonen til kommunen og rullering av skolebehovsplan vil etter hvert fange opp alle relevante vekstområder, deriblant planområdet. Se Figur 3-9 i kapittel 3.12 for en oversikt over eksisterende og planlagte nye skoler. Det er gode koblinger mellom planområdet og de aktuelle skolene, så barn og unge er sikret trygge skoleveier. Planforslaget vil også bygge opp under, og sikre gode forbindelser i området.

5.10 Transportbehov

Den sentrale beliggenheten av Teleplanbyen gjør at mye ligger til rette for at innbyggere i liten grad vil ha behov for å benytte bil i hverdagen. Fortetting og transformasjon i Teleplanbyen-området vil bidra til å styrke passasjergrunnlaget til Fornebuporten stasjon.

Det tilrettelegges for utendørs og innendørs sykkelparkering og innendørs bilparkering iht. retningslinjer for parkering i kommuneplanen. Hvor mange bilparkeringsplasser som etableres, har påvirkning på bilbruken. Det er gjort flere avbøtende tiltak med hensikt å legge best mulig til rette for at de som bor i området skal reise kollektivt, gå eller sykle:

- Det planlegges etablert et lokalt tilbud innen handel og tjenesteyting som vil bidra til at beboerne kan utføre daglige gjøremål i eget nærområde.
- Det etableres bilpool på en andel av parkeringsplassene.
- Mange boliger har ikke direkte adkomst til p-kjeller. I Teleplanbyen øst er parkeringstilbud til kontorer og boliger lokalisert i tilknytning til kontorer nord i området.

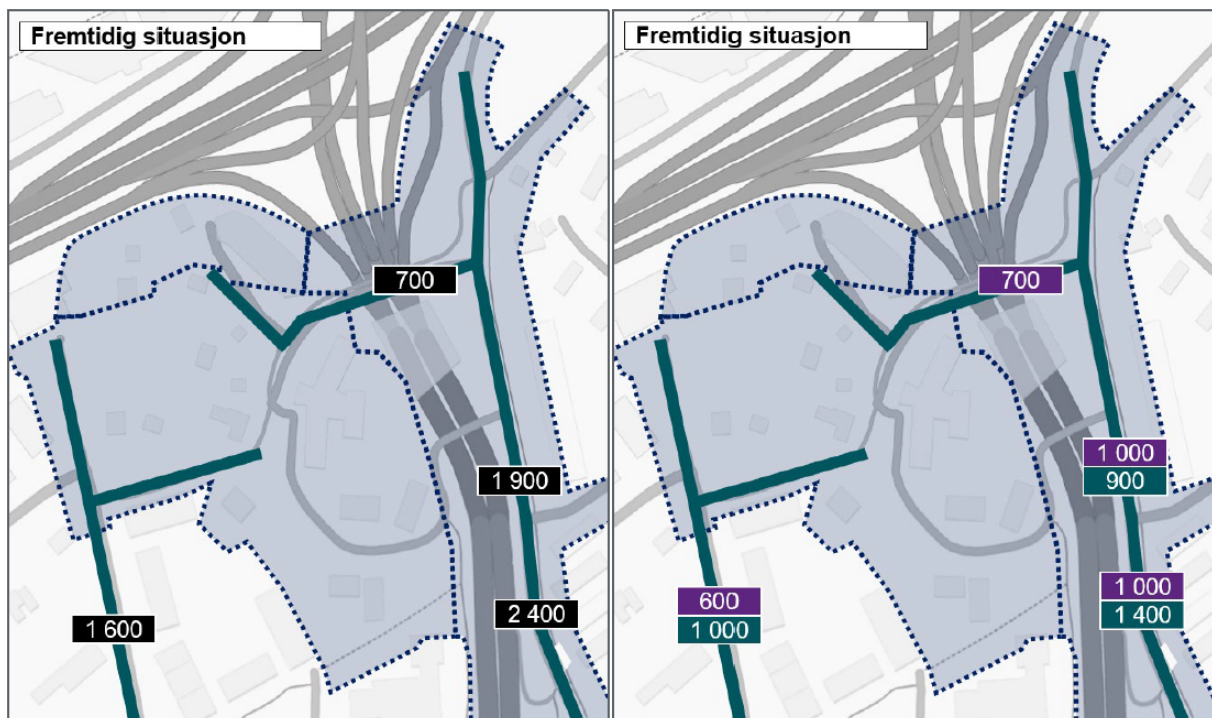
Avstand mellom bolig og p-plass bidrar til å redusere bilens konkurransefortrinn sammenlignet med andre transportformer.

- Det legges generelt stor vekt på utvikling av sammenhengende byrom og høy kvalitet i offentlige rom, slik at de oppleves som attraktive for gående og syklende.

Det er anslått at planforslaget vil generere 900 bilturer, 570 kollektivturer, 120 sykkelture og 610 gåturer på døgnbasis. Tilleggsttrafikk knyttet til utbyggingen utgjør en svært liten del av trafikken på hovedveinettet og vil ikke forverre trafikksituasjonen på hovedveinettet. Det er gjennomført vurderinger av kapasiteten i krysset Snarøyveien x Oksenøyveien x Fornebuveien som inkluderer trafikken til/fra Arcanum, Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest. Beregningene viser at trafikksituasjonen ikke forverres sammenlignet med dagens situasjon.

Ferdig utbygd situasjon som inkluderer Teleplanbyen vest, Teleplanbyen øst og Arcanum, vil medføre noe trafikkøkning på lokalveinettet:

- Arnstein Arnebergs vei får en økning på omtrent 600 kjøretøy per døgn fra både dagens situasjon og referansealternativet.
- Fornebuveien får en økning på omtrent 500 kjøretøy per døgn fra dagens situasjon og 200 kjøretøy per døgn fra referansealternativet.
- Magnus Poulssons vei får en økning på ca. 200 ÅDT i nordøst sammenlignet med referansealternativet. Både referansealternativet og planforslaget samler trafikken til ett kryss istedenfor to.



Figur 5-9: Til venstre: Anslått ÅDT på omkringliggende veinett i fremtidig situasjon. Til høyre: Trafikk generert i de tre planområdene (lilla tall) er separert fra øvrig trafikk (blågrønne tall). ÅDT er avrundet til nærmeste 100.

5.11 Trafikksikkerhet

Trafikkøkning vil generelt alltid påvirke trafikksikkerhet i negativ retning, men økningen som genereres av utbyggingen er relativt lav og fordeles på to adkomstveier Arnstein Arnebergs vei og Fornebuveien.

Lav trafikkmengde gir lavere risiko for ulykker sammenlignet med mer trafikkerte gater. Videre er det 30-sone i Fornebuveien og Arnestein Arnebergs vei. Lav fartsgrense bidrar også til lav risiko for ulykker.

I planforslaget er det flere tiltak som forventes å påvirke trafikksikkerhet i positiv retning:

- I planforslaget er det lagt vekt på å utforme gater og byrom på gående sine premisser. Det etableres blant annet et finmasket nettverk av forbindelser for gående, fortau på steder hvor det ikke er fortau i dag, og gatetun uten gjennomkjøring. Gjennomkjøringsforbud i bolig-gater/atkomstveger ved hjelp av trafikkskilt, envegsregulering eller fysisk stengning er tiltak som man erfaringsvis vet bidrar positivt knyttet til trafikksikkerhet
- Parkering er samlet til få lokaliseringer, med få avkjørsler. Dette vurderes å ha positiv effekt på trafikksikkerhet da det gir en oversiktlig og lesbar situasjon

5.12 Sikringssone Fornebubane

I tillegg til planens vertikalnivå 1 og 2 ligger vedtatt reguleringsplan for Fornebubanen delvis under planområdet. Fornebubanen omfattes av Jernbanelovens kap. 3 § 10 som sier: Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje.

I tillegg til denne lovfestede 30 meterssonen er det i reguleringsplanen for Fornebubanen regulert inn en sikringssone. Det er regulert sikringssone rundt metrotunneler på 18 m målt fra tunnelvegg horisontalt til begge sider og vertikalt over og under tunnelene. Innenfor sonen er det ikke tillatt å gjennomføre tiltak etter plan- og bygningslovens § 20-1, eller tiltak som medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre fare for skade på tunnelanlegget. Mulige tiltak innenfor sikkerhetssonene må være godkjent fra Oslo kommune ved Fornebubanen og fra Sporveien etter at banen er satt i drift.

Planforslaget ivaretar i all hovedsak sikkerhetssonene. To områder i planen kan utløse behov for godkjenning av tiltak fra eier i påfølgende prosess:

- 30- meterssonen rundt Fornebubanen kan bli berørt. Iht. arbeidsmodellen strekker parkeringsanlegget under næringsbebyggelsen i felt A3 (Felt BK3) seg inn i 30-meterssonen. Det gjelder kun et mindre område, og kun ca. 1 meter ned i sonen. I hvor stor grad sikkerhetssonen vil bli berørt må avklares i den videre detaljering av byggeprosjektet.
- Forslagsstiller har vært i dialog med Fornebubanen om mulig konflikt med 18-meter sonen rundt den planlagte by-passtunnelen (rømningstunnel i tilknytning til Fornebubanen) og planlagt fundamentering av overliggende konstruksjon. Det mangler presis innmåling av bergoverflaten i dette området, og omfanget er ikke avklart. Konflikten er meldt inn til Fornebubanen i sammenheng med planarbeidet for Fornebubanen. Forslagsstiller har bedt i merknad til høring «Delområde Fornebuporten - endring av områderegulering for metrotrasé Fornebu - Lysaker» at det avklares om det bør gjøres tiltak ved etableringen av rømningstunnelen for å sikre at byggingen ikke medfører begrensninger for utviklingen av Teleplanbyen.

5.13 Konsekvenser i anleggsperioden

Utbyggingen av Teleplanbyen slik det er planlagt, kan gjennomføres uten større konsekvenser for eksisterende beboere og bedrifter. Dette forutsetter at riktige avbøtende tiltak utføres iht. trafikkavvikling, støy og støvutfordringer. Trafikksikkerheten for myke trafikanter bør kunne

oppretholdes med riktig avvikling og sikring ved overganger og krysninger med anleggstrafikk iht. byggefasenes forskjellige utfordringer. Se kapittel 4.23 for en oversikt over gjennomføringsplanen.

Gående og syklende:

I perioder må det vurderes om syklistene internt i planområdet midlertidig skal ledes via Fornebuveien. Det er flere muligheter for gående å ta seg frem på en trygg måte i anleggsperioden. I noen faser må det tilrettelegges med anvisninger for gående, blant annet til foreldre som skal levere i barnehagen.

Trafikkavvikling for bil og kollektiv i anleggsperioden:

Trafikken til og fra anleggsområdet vil kun utgjøre en liten andel av trafikken på Snarøyveien, og det vil derfor kun bli mindre endringer for trafikkavvikling og fremkommelighet sammenlignet med dagens situasjon. I krysningspunkter mellom gang og sykkelvei og anleggstrafikk, må sikkerhet for gående og syklistene ha ekstra fokus, og det må vurderes hvilke tiltak som er tilstrekkelige for å unngå ulykker.

Støy- og luftforurensning:

Resultatene fra støyanalysene viser at nærliggende støyfølsom bebyggelse vil kunne få støy over anbefalte grenseverdier i deler av anleggsperioden.

To barnehager vil kunne få overskridelser av grenseverdiene i løpet av anleggsperioden. Dette må følges opp videre med de aktuelle barnehagene, og det anbefales at arbeidstider for anleggsarbeidet legges utenom hviletiden for barnehagebarna. Midlertidig skjerming for barnehagene bør vurderes nærmere. Bruk av støysvake anleggsmaskiner bør til enhver tid tilstrebes, og tilpasninger i tidsrom for gjennomføring av særlig støyende anleggsarbeider bør vurderes.

Det vil være nødvendig med tiltak for å minimere støvflukt til omgivelsene. Det vil være mulig å redusere omfanget og konsekvensen av anleggsarbeidet ved gjennomføring av avbøtende tiltak for støvspredning. Dette utføres ved behov og spesielt på tørre og vindfulle dager.

5.14 Teknisk infrastruktur (vann og avløp)

Som en følge av utbyggingen i planen må store deler av dagens tekniske infrastruktur fjernes og nytt anlegg må etableres. De nye anleggene etableres under bakken i gater, gatetun, torg og plasser, og planforslaget sikrer at det settes av nok areal til et nytt anlegg. Planforslaget legger opp til samme løsning som vist i VPKL for området, med unntak av en mindre justering av trasé for VA-anlegg.

5.15 Klima- og energiløsninger

Teleplan Eiendom ønsker å utvikle Teleplanbyen til en energi og klimavennlig bydel med sterkt redusert bilbruk og tilnærmet utslippsfri energiforsyning.

Teleplanbyen ligger innenfor konsesjonsområdet til Oslofjord varme. Det anbefales å benytte fjernvarme og fjernkjøling til oppdekning av varme- og kjølebehovet. Begrunnelsen for valg av fjernvarme er tilknytningsplikt iht. PBL §27-5 og veldig god miljøytelse for fjernvarme i området.

Elektrisitetsbehovet dekkes via Elvia sitt strømnnett samt lokal elektrisitetsproduksjon ved hjelp av solceller. I utgangspunktet er det god kapasitet i strømnettet.

Med en energiambisjon gitt i lovpålagte minstekrav anslås netto energibehovet for Teleplanbyen, dvs. Teleplanbyen øst og Teleplanbyen vest, til ca. 8,6 GWh/år. Av dette er ca. 4 GWh/år elektrisitet, 4,2 GWh/år varme og 0,4 GWh/år kjøling.

Ved å øke energiambisjonen slik at det for boliger oppnås Energimerke A og for kontorbygg nær nullenergibygget (nZEB) iht. FutureBuilt definisjonen, kan behovet for levert energi reduseres med ca. 25 % til 6,3 GWh/år.

Dette kan oppnås ved å benytte energigjenvinning fra gråvann fra boligene og installasjon av ca. 4700 m² solceller på egnede tak- og evt. fasadearealer. Anslått produksjon av solstrøm vil være ca. 770 000 kWh per år.

Elektrisk effektbehov for Teleplanbyen øst og vest er anslått til ca. 4,6 MW.

Av dette er 2,2 MW for Teleplanbyen vest og 2,4 MW for Teleplanbyen øst. Lademulighet for el-biler medfører at elektrisk effektbehov øker med 0,85 MW.

For fjernvarme og fjernkjøling er effektbehovet anslått til hhv. 2,9 MW og ca. 0,6 MW.

For Teleplanbyen vest og øst vil det kun i liten grad være mulighet for utveksling av energi innenfor planområdet. Hovedårsaken er at det i stor grad er bygg innenfor samme bygningskategori med lignende forbruksprofil. Det som kan realiseres er utveksling og deling av produsert solstrøm og energigjenvinning fra kjøling av kontorarealer via fjernvarmenettet.

For alternativet med økt energiambisjon, dvs. inkludert energigjenvinning fra gråvann, lokal produksjon av solstrøm og nZEB for kontorbygg, kan klimagassutslipp fra energibruk for Teleplanbyen reduseres med ca. 30 % fra 580 tonn CO₂e per år til ca. 400 tonn CO₂e per år.

Med referanseverdier for klimagassutslipp knyttet til oppføring av bygg blir utslippet for Teleplanbyen øst og vest på ca. 39 000 tonn CO₂e. Regnet med en teknisk levetid på 60 år, tilsvarer dette et årlig utslipp på ca. 650 tonn CO₂e.

Ved bruk av materialer med lavt klimagassutslipp kan klimagassutslippene reduseres med ca. 16 000 tonn til ca. 23 000 tonn CO₂e. Klimagassutslipp knyttet til oppføring av bygg vil i dette tilfelle bli på ca. 380 tonn CO₂e per år.

Et overordnet byplangrep som sikrer kort avstand til kollektivtransport og viktige daglige gjøremål, samt tiltak som tilrettelegging for bruk av sykkel, etablering av bildeleordning, vil bidra til å redusere klimagassutslipp fra transport. Det regnes som realistisk at klimagassutslipp fra transport kan reduseres med 40-50 % sammenlignet med gjennomsnittlig utslipp per person i Bærum.

5.16 Forurensning

Det er ikke registrert grunnforurensning på eiendommene i planområdet i Miljødirektoratets database, men det er gjort registreringer av lettere forurensning. På bakgrunn av en innledende kartlegging er det konkludert med at det er mistanke om lettere forurensning i grunnen innenfor planområdet (Fornebuveien 39). Iht. forurensningsforskriften kap. 2 må det gjennomføres nødvendige undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydning av eventuell forurensning. Dersom undersøkelsene avdekker forurensning over normverdi eller tilstandsklasse 1, må det utarbeides tiltaksplan for forurenset grunn som skal godkjennes av kommunen, før terrenginngrep kan gjøres.

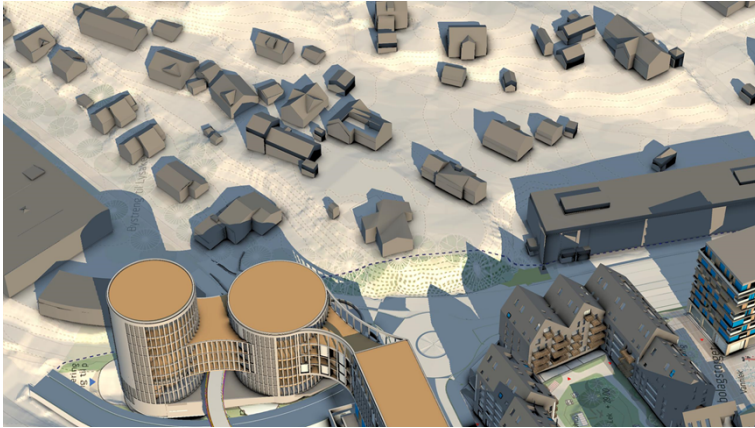
Videre kartlegging trenger ikke være utført før vedtak av reguleringsplan, men må være utført og godkjent av kommunen innen igangsettingstillatelse kan gis.

Gjenværende forurensning på området må tilfredsstille krav ved gitt arealbruk. Forurenset masse som ikke skal eller kan disponeres på eiendommen, skal leveres til godkjent deponi eller behandlingsanlegg med tillatelse etter forurensningsloven.

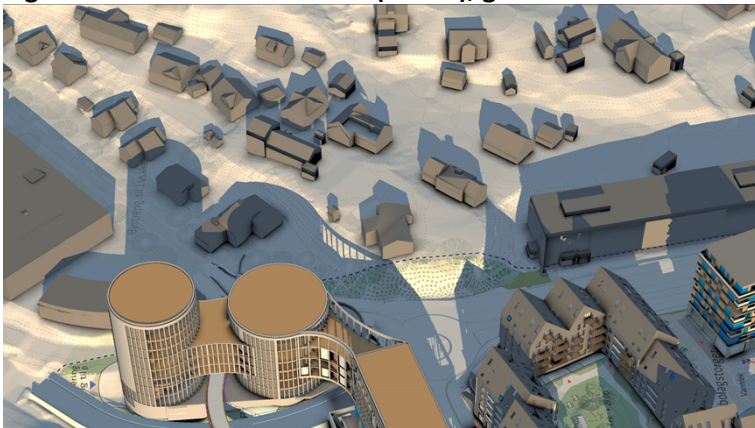
5.17 Sol-/skyggeforhold

Planforslaget oppfyller kravene satt i kommuneplanen og har nok solbelyst uteoppholdsarealer. Solforholdene for nabobebyggelsen blir lite berørt av tiltaket.

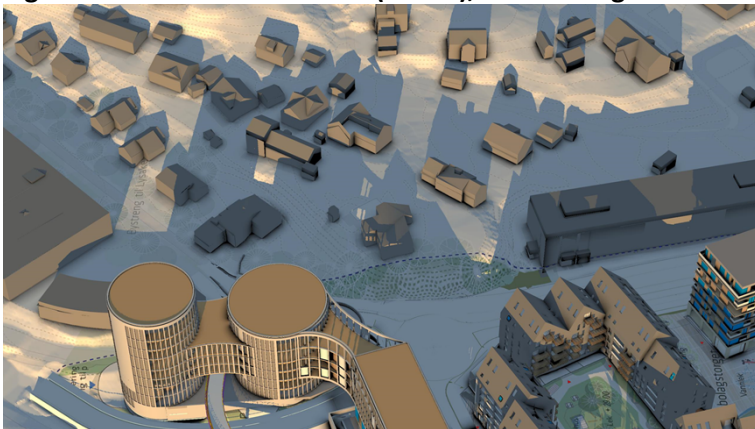
1. mai fram til kollekn 18:00 er det hovedsakelig to enebolig nordøst for planområdet som vil få endrede solforhold (Fornebuveien 16 og 18). Fra klokka 18 blir flere boliger berørt, (Skogsvingen 5b, 13, 14d, 15 og 17), men samtlige enebolig har også en vegetasjonsskjerm mot vest og eller nordvest, som påvirker solforhold på kveldstid.



Figur 5-10 Solforhold kl. 16:00 (1. mai), gode solforhold for de fleste.



Figur 5-11 Solforhold kl. 17:00 (1. mai), fremdeles gode solforhold for de fleste.



Figur 5-12 Solforhold kl. 18:00 (1. mai), uteplasser og fasader blir berørt i varierende grad.

5.18 Støy og luftkvalitet

5.18.1 Støy

Det er gjennomført støyberegninger for fem utbyggingsetapper, frem til hele Teleplanbyen er realisert. To etapper er vurdert med og uten næringsbebyggelsen til Arcanum. To etapper gjelder utbygging av Teleplanbyen vest og kontorbygget på landsiden i øst, en etapper gjelder utbygging av lokk og to etapper gjelder utbygging av Teleplanbyen øst.

Generelt om retningslinjer som ligger til grunn for utredningen

Klima- og miljødepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», T-1442, legges til grunn ved arealplanlegging. Gjeldende kommuneplanbestemmelser i Bærum kommune viser spesifikt til 2012-utgaven av støyretningslinje T-1442. Retningslinjen kom i revidert utgave i 2016, og i utgangspunktet var 2016-utgaven lagt til grunn i tidligfasevurderingene av Teleplanbyen, siden det ikke var noen forskjeller mellom de to utgavene som ville være av praktisk betydning for prosjektet. Planprogrammet beskriver at støyutredninger for planområdet skal utføres etter T-1442:2016 med tilhørende veileder M-128.

Imidlertid kom det enda en ny utgave av retningslinje T-1442 i juni i 2021. I denne nyeste utgaven har det kommet inn en del presiseringer knyttet til tolkningen av begrepet 'stille side'. Der man i henhold til tidligere utgaver av retningslinjen (T-1442:2012 og T-1442:2016) har kunnet oppnå stille side ved å støyskjerme og eventuelt glasse inn private uteplasser og balkonger, er det i 2021-utgaven presisert at skjerming på eller ved fasade ikke gir stille side, men en 'dempet fasade'. Med den nye utgaven av retningslinjen er begrepet 'stille side' presisert å betegne fasader som er naturlig stille, altså uten skjermingstiltak på eller ved fasade.

Prosjektet Teleplanbyen startet opp i 2015, lenge før presiseringen om "stille side" ble introdusert i 2021, og det vil dermed være krevende å oppnå dette for alle boenheter. Samtidig anses det som viktig å legge siste versjon av retningslinjen til grunn, for å kunne ivareta støysituasjonen på best mulig måte. Det vil derfor tilstrebes å tilfredsstillende T-1442/2021 i dette prosjektet.

Planforslag vil både oppfylle krav i forhold til T-1442/2021 og gjeldende kommuneplan.

Plangrep

Ved full realisering av både Teleplan Vest, Teleplan Øst og Arcanum, oppnås i all hovedsak svært gode støyforhold for boligene i Teleplanbyen. De fleste boenheter oppnår naturlig stille side også i de beregnede mellommetappene. Det er planlagt to hovedskjermingstiltak i prosjektet, som introduseres i forbindelse med etappe 2 og etappe 5. Dette er en delvis gjenbygging av felt C1 mot nordøst (etappe 2) og en skjerming mot støy fra Snarøyveien inn i søndre del av den urbane aksene (etappe 5).

Kvalitetskriteriene i T-1442/2021 om stille side/dempet fasade, tilfredsstillende støynivå på uteplass og tilfredsstillende innendørs støynivå vurderes å være ivaretatt i alle utbyggingsetapper som er vurdert.

Andelen leiligheter pr etappe som må løses med dempet fasade som erstatning for stille side er begrenset og ligger under 10%.

Etappe 1: 11 leiligheter av 219 (ca. 5%)

Etappe 2: 26 leiligheter av 434 (ca. 6%)

Etappe 3: 23 leiligheter av 434 (ca. 6%)

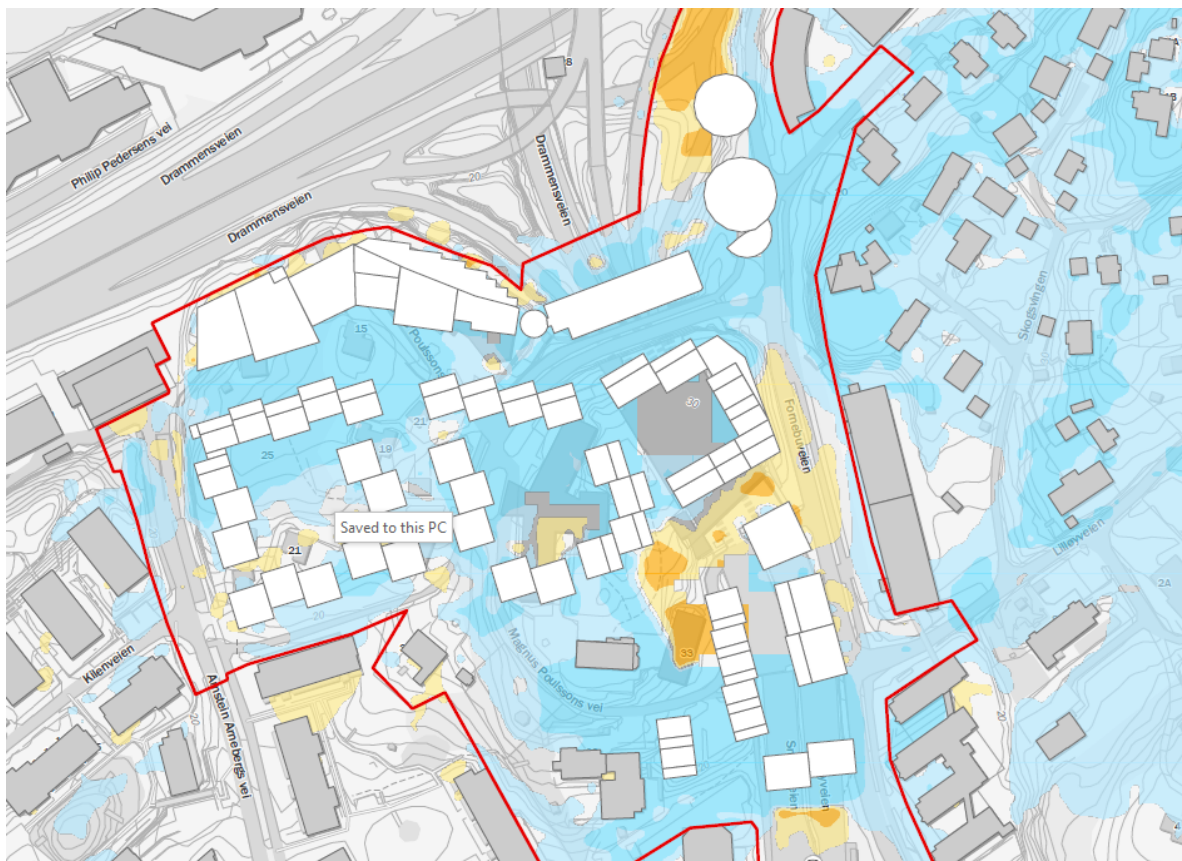
Etappe 4: 27 leiligheter av 536 (ca. 6%)

Etappe 5: 20 leiligheter av 669 (ca. 3%)

Opptellingene gjelder leiligheter som må løses med dempet fasade som erstatning for stille side. Det kan komme til noen flere leiligheter i tilfeller der det blir behov for å etablere en dempet fasade i tillegg til en naturlig stille side for å sikre at et tilstrekkelig antall rom til støyfølsom bruk får luftemulighet mot en stille side/dempet fasade. Antallet forventes begrenset.

Utbyggingen av Teleplanbyen Vest, Teleplanbyen Øst, samt etablering av Arcanum medfører begrenset økning i biltrafikk i nærområdet, sammenlignet med referansesituasjonen. Siden planområdene ligger tett på sterkt trafikkerte veier som E18 og Snarøyveien, bidrar ikke trafikkøkningen som utbyggingen medfører til å øke det totale støybildet i særlig grad. Kun langs Arnstein Arnebergs vei, Arnebergs Hage, observeres en noe større utstrekning av gul støysone etter utbygging, men fasadenivåene forblir uendret eller marginalt endret.

Utbygging av planområdene, og da spesielt med næringsbebyggelsen på Arcanum-tomta og nord på Teleplanbyen Øst har tvert imot en støyskjermende effekt for eksisterende støyfølsom bebyggelse. Både på Lagåsen og innerst i Arnstein Arnebergs vei /Kilenveien vil utbygging av Teleplanbyen Øst gi redusert støy på utearealer og fasade i eksisterende barnehage innenfor planområdet.



Figur 5-13 Differanseplot som viser endringer i støysituasjonen i området. Ferdig utbygget situasjon sammenlignet med referansesituasjonen.

5.18.2 Luftkvalitet

Det er for planforslaget for Teleplanbyen vest og øst, utført modellering og utarbeidet luftsonekart som viser konsentrasjonene av svevestøv og NO₂ i forhold til kravene i retningslinjen T-1520 og forurensningsforskriften kap. 7. Modelleringene og tilhørende vurderinger viser at Teleplanbyen øst er egnet for bebyggelse som er følsom for luftforurensning, basert på grenseverdier i T-1520.

Figur 4-61 viser rød og gul luftforurensningssone iht. T-1520. De nordlige delene av planforslaget ligger innenfor rød og gul luftforurensningssone. I dette området er det noen bygninger i rød luftforurensningssone, men disse er planlagt som næringsbygg og omfattes derfor ikke av grenseverdiene i T-1520. Næringsbyggene vil kunne skjerme planområdet sør for disse. Ved den sørlige portalen til Snarøylokket, hvor det planlegges for luftfølsom bebyggelse, ligger deler av planområdet innenfor gul luftforurensningssone. Grenseverdien overskrides langs fasaden på bygningen. Balkonger på denne siden av bygget vil være innglasset, noe som vil ha positiv effekt med hensyn på luftkvalitet. Det er ikke noen uteområder som ligger i gul luftforurensningssone i henhold til T-1520.

Grenseverdien for årsmiddel for PM10 i forurensningsforskriften overskrides i planområdet og omkringliggende områder. Det er ingen overskridelser av grenseverdier i forurensningsforskriften for NO2.

Som for Teleplanbyen vest har hovedparten av forurensningen innenfor planområdet E18 som kilde. Konsentrasjonen reduseres med avstanden til kilden, slik at de sørlige delene av planområdet blir mindre påvirket av luftforurensning fra E18 sammenlignet med de nordre delene. Årsmiddelverdien av PM10 helt sør i området overskrider så vidt grenseverdien for årsmiddel for PM10 i forurensningsforskriften. Det antas at bakgrunnskonsentrasjonen i dette området står for en stor del av forurensningen siden luftforurensning fra veiene i nærområdet antas å være begrenset basert på trafikkmengden.

Trafikkøkningen som følge av planforslaget vil kun påvirke trafikken på internveiene. Tiltaket medfører en så lav trafikkøkning at planforslaget i seg selv ikke vil ha vesentlig negativ påvirkning på luftkvaliteten i planområdet. Luftkvaliteten basert på planforslaget vil være tilnærmet lik luftkvaliteten for referansealternativet.

Anleggsarbeider og anleggstrafikk vil lokalt være en belastning for nærmiljøet. Det må forventes lokale støvplager som følge av anleggsarbeidet. Det vil være nødvendig med avbøtende tiltak for å minimalisere støvflukt til omgivelsene.

5.19 Eksisterende bygninger og anlegg

For å realisere planforslaget i sin helhet er det nødvendig å rive eksisterende veilokk og erstatte dette med et nytt forlenget lokk. Eksisterende bygningsmasse, med unntak av den bevaringsverdige villaen må rives.

5.20 Konsekvenser for næringsinteresser

Nærserter og publikumsrettet aktivitet

Planforslaget skal bygge opp under et levedyktig nærserter som vil gi beboerne muligheten for et kortreist hverdagsliv. For å skape en robust plan, som bidrar til arealer til publikumsrettet aktivitet langs den urbane akse, som er attraktive for leietagere og lønnsomme for gårdeiere også i et langsiktig perspektiv, er det viktig å sikre en høy andel boliger i utviklingen. Muligheter for fortetting og transformasjon i lokalområdet er begrenset til planområdet for Oksenøyveien nord og det er derfor avgjørende at utviklingen av disse områder sikrer et høyt antall boliger. Omfanget av nye boliger som er forslått for Teleplanbyen øst og vest er viktig for å sikre det nødvendige lokale markedet for handels- og servicefunksjoner som igjen er grunnlag for 5-minuttersbyen og forutsetning for byliv.

Kvaliteten og sammensetningen av tilbud innen handel, service og servering, vil også ha en vesentlig betydning for hvorvidt tilbudet vil lykkes kommersielt. Gitt usikkerhet knyttet til netthandel og store

strukturendringer innen handel og tjenesteyting er det en fordel at planforslaget er fleksibel mht hvilken type og fordeling/sammensetning av publikumsrettet aktivitet som tillates etablert.

Publikumsrettede aktiviteter i størrelsesorden 2200 m² som foreslått i planforslaget vil ikke ha negative konsekvenser i form av tapt omsetning for områdesentrene Fornebu Senter og Lysaker. Dette da en handel og publikumsrettet aktivitet i størrelsesorden 2200 m² er for lite til å konkurrere mot de større sentrene og fordi omfanget av areal til publikumsrettet aktivitet er mindre enn det arealbehovet som genereres av nye bosatte i området.

For eksisterende handel og tjenestetilbud på Fornebuporten (sør for Oksenøyveien), vil etablering av handel og tjenestetilbud i Teleplanbyen kunne bidra til mindre omsetningsvekst for virksomheter lokalisert sør for Oksenøyveien enn det man kunne forvente hvis det ikke ble etablert handel og publikumsrettede funksjoner i Teleplanbyen. Samtidig vurderes det at handel og annen kommersiell virksomhet sør for Oksenøyveien antakelig vil oppleve vekst som følge av at det etableres flere boliger og arbeidsplasser på Fornebuporten

Bærumsbedrift

Teleplan er en Bærumsbedrift med internasjonalt profil, som har holdt til i området siden 1964. Gjeldende regulering i planområdet til Teleplanbyen øst legger opp til nye og moderne kontorlokaler for Teleplan som de er avhengig av. Planprosessen med utvikling av et urban området istedenfor et næringsområde har utsatt etablering av de nye kontorlokaler med mange år. Planforslaget for Teleplanbyen vest forutsetter i tillegg at kontorlokaler rives. Derfor er det viktig at ny kontorbebyggelse (foreslått i Teleplanbyen øst) kan etableres tidlig for at Teleplan kan fortsette sin virksomhet i området.

5.21 Grunnervervsbehov

Planforslaget legger opp til en ny strukturering av området som påvirker eiendomsgrenser i området. Forslaget har lagt VPOR for Oksenøyveien nord til grunn, som er administrativ godkjent i kommunen. Gjennom forhandling om utbyggingsavtale vil en ny eiendomsstruktur fremforhandles. I tillegg til kommunale eiendommer i Teleplanbyen øst er det eiendommer til Statens vegvesen, fylkeskommunen og en privat grunneiere som ligger helt eller delvis innenfor området.

Forslagsstiller er i dialog med Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.

Forslagsstiller har vært i dialog med grunneier for Oksenøyveien 3 både i prosessen med planprogram og under VPOR prosessen, men eiendommen har nylig skiftet eier. Forslagsstiller ønsker også å gå i dialog med nåværende grunneier. Det er en mindre del av eiendommen som er berørt av utbyggingen og den er ikke i konflikt med dagens bebyggelse. Den foreslåtte bebyggelsen vil være med på å følge opp intensjoner fra planprogrammet, blant annet med å skjerme den urbane akse for støy.

5.22 Interessesetninger

De overordnede føringer for en urban transformasjon gir grunnlag for en vesentlig endring av planområdet i forhold til dagens situasjon, noe som kan oppleves som utfordrende. Plansaken er kompleks og de ulike interesser er forsøkt ivarettatt og balansert gjennom planarbeidet.

6 Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet

Planforslaget har hatt en omfattende medvirkningsprosess i utviklingsfasen. Det har blitt gjennomført formell medvirkningsprosess i hht pbl. § 5-1, en aktiv medvirkning gjennom dialog med lokalbefolkningen samt en rekke koordinerende møter med offentlige og private aktører. De følgende underkapitlene beskriver kort medvirkningen rettet mot lokalbefolkningen og barn og unge. I tillegg er det opprettet en nettside (www.teleplanbyen.no) for å gjøre informasjon om prosjektet, planprosessen og muligheter for medvirkning lett tilgjengelig.

OM PROSJEKTET AKTUELT VISJON PLANPROSESS MEDVIRKNING KONTAKT



MEDVIRKNING

INVOLVERING AV NABOER OG INTERESSENER

LÈVA URBAN ER ANSVARLIG FOR MEDVIRKNINGS-PROSESSEN

I forbindelse med varslingen av oppstart av planarbeidet for utvikling av Teleplanbyen på Fornebu fasiliterte LÈVA Urban Design, på oppdrag for Teleplan Eiendom AS, en åpen Nabolab på Fornebu. Gjennomføringen av medvirkningsarrangementet foregikk i varslingsperioden for oppstart av planarbeidet, med tilhørende mulighet for merknadsinnsendelse.

Målet med medvirkningen var å informere og komme i dialog med lokalbefolkningen. Arrangementet ble gjennomført søndag den 31. oktober 2021 og var åpent fra klokken 13.00 til klokken 16.00. Det kom i alt omkring 45 personer innom i løpet av ettermiddagen. Det var i hovedsak voksne som besøkte arrangementet, aldersspennet var omkring 30- 60 år.

Deltakerne fikk mulighet til å besøke flere forskjellige poster på arrangementet. På noen poster kunne man få informasjon og innblikk i planene og planprosessen, mens på andre var det lagt opp til aktiv deltakelse og mulighet for å komme med innspill.

Aktivitetene er en god metode for å få igang en samtale og samtidig dokumentere viktige tematikker som befolkningen er opptatt av. Deltakerne ble videre oppfordret til å sende inn merknader til planen, hvis det var noe de var spesielt opptatte av eller som var viktige for dem.

Nedenfor finner du både [Medvirkningsrapporten](#), oppsummeringen av medvirkningsprosessen som ble gjennomført sommeren 2020, og [Oppsamlingsdokumentet](#), hvor alle innspillene fra Nabolab Teleplanbyen fra høsten 2021 er kartlagt, analysert og oppsummert



6.1 Aktiv medvirkning i prosessen

Leva Urban design har hatt ansvaret for å sikre en god prosess og dialog med lokalbefolkningen. Det har vært gjennomført tre runder med medvirkning:

- 2020-05 Digital informasjon og medvirkning.
- 2020-06 Medvirkningsaktiviteter med barnehager
- 2021-10 Åpent informasjonsmøte og medvirkningsarrangement i planområdet

I vår/sommer 2020 ble det gjennomført et innsiktsarbeid i lokalområdet via en digital spørreundersøkelse. Det ble også gjennomført et medvirkningsarbeid med barn ved barnehager i nærmiljøet. På høsten 2021 ble det gjennomført et åpent informasjonsmøte og medvirkningsarrangement i planområdet.

Hovedfunnene er at det er en positiv respons på nye byfunksjoner i området. Samtidig er det registrert en generell skepsis mot byggehøydene og hvordan dette vil påvirke sol- og skyggeforhold for eksisterende naboer. Det er større positivitet til høy bebyggelse mot E18, men bekymring om høyder mot Lagåsen, hvor det er spesielt viktig med en bevissthet i utformingen av bebyggelsen. Et lokalt servicetilbud, møteplasser og rekreasjonsarealer er etterspurt. Gode separate sykkeltraseer er viktig, for å sikre trygg trafikk i området som i dag oppleves som farlig, i noen områder hvor syklende deler veiareal med gående. (For mer informasjon ser også vedlagt oppsamlingsdokument om medvirkning [8].

På bakgrunn av medvirkningsarbeidet utført med barn ved barnehager i nærmiljøet har det kommet fram følgende anbefaling for utforming av området: Det er viktig for barna at både de harde flatene og de grønne områdene uformes slik at de kan brukes til opphold og lek. Gode forbindelser og snarveier er viktig for å legge til rette for godt naboskap mellom barn. Det er etterspurt blågrønne løsninger og en arkitektur som er kompleks og gir en variasjon av opplevelser.

- Barna i området ønsker mer utfordrende terreng. Det anbefales å legge til rette for mer utfordrende lek enn tradisjonelle lekeplasser, for eksempel ved å utnytte terrengforskjeller i området.
- La vannet renne i byrommene
- Tilrettelegg for naboskap mellom barn
- Gro en miniskog i parken
- Bruk de harde flatene
- Still krav om kompleks arkitektur
- Samarbeid om bedre rastemuligheter på tur

Medvirkningsprosessene har påvirket arbeidet med illustrasjonsprosjektet og planforslaget på flere måter:

Forbindelser og koblinger

- Det ble jobbet mere med snarveier i området, som komplementerer det tette nettverk av forbindelser som ligger til grunn for plangrepet.

Byrom og programmering

- Større oppmerksomhet på volumoppbygging og byromsopplevelse i Fornebuveien. Spesielt hensyn til møte mellom Lilleøyveien, Fornebuveien og planområdet.

Arkitektur

- Stor oppmerksomhet på utforming av kantsonen, utforming av første etasjen, variasjon i volumoppbygging og i utforming av fasaden for å dempe høydevirkning og fokusere på kvaliteter og variasjon i en kompakt bystruktur.

Grønt

- Forstå terrengforskjeller i den sentrale parken som en kvalitet og bevare mest mulig av eksisterende terreng og vegetasjon sentralt i området. Inngrep for å legge til rette for lek og opphold skal derfor være mest mulig skånsomt.

6.2 Formell medvirkningsprosess – merknader ved oppstart

Oppstart av reguleringsplan for Detaljregulering for Teleplanbyen vest, PlanId 2021001 ble kunngjort 11.10.2021 i Budstikka og Aftenposten, på prosjektets egen hjemmeside www.teleplanbyen.no og på Bærum kommunes nettsider. Ved varsel om oppstart kom det 19 uttalelser, fra nasjonale, regionale og lokale myndigheter, fra selskaper, velforeninger og private aktører i området.

Oversikt over uttalelser ved varsel om oppstart:

1. Statsforvalteren i Oslo og Viken
2. Viken fylkeskommune
3. Statens vegvesen
4. NVE
5. Oslo kommune, Fornebubanen
6. Sporveien
7. Elvia
8. Asker og Bærum handels og servicebedrifters fagforening
9. Fornebo vel
10. Arnsteis Boligsameie
11. Fornebu Næringseiendom ANS v/Hille Melbye arkitekter AS
12. Sverre Andresen
13. Hege Gåsdal og Thomas Carlsen
14. Hilde F. Johansen

I tabellen på de neste sidene gis det et overblikk over merknader med oppstart, forslagsstillers kommentar og hvordan disse er ivare tatt i plan. Innspillene presenteres i sin helhet i vedlegg [7].

INTERESSENT	INNSPILL	FORSLAGSSTILLERS KOMMENTAR OG IVARETAKELSE I PLAN
Statsforvalteren	Helhet: Statsforvalteren ber om at reguleringsplanene for Teleplanbyen øst og vest ses i sammenheng. Statsforvalteren legger til grunn at hovedprinsippene og temaene i fastsatt planprogram er førende for det videre planarbeidet og gjenspeiles i utarbeidelsen av konsekvensutredning, kart og bestemmelser. Statsforvaltere bemerker også at det er viktig at det i dette området legges til rette for arbeidsplassintensive virksomheter og publikumsrettede aktiviteter. Rekkefølgebestemmelser i forhold til utbygging av kollektivnettet (Fornebubanen) og E18-prosjektet Vestre lenke må være tema. Støy: For ny støyømfintlig bebyggelse med uteoppholdsarealer må støyhensyn ivaretas i tråd med kravene i retningslinjen støy i arealplanlegging T-1442/2021. Det må også vurderes om tiltaket vil kunne medføre støybelastning over anbefalte grenseverdier for eksisterende boliger i nærområdet ut fra forventet trafikkøkning.	Helheten: Forslagsstiller er enig i at helheten i utvikling av Teleplanbyen er grunnleggende viktig og planforslaget blir derfor presentert og vurdert som helhet, både i planforslag for Teleplanbyen vest og øst. Det arbeides parallelt med begge planer for å sikre sammenheng. Hovedgrepet for planen blir beskrevet i begge planbeskrivelsene. Planforslaget følger hovedsakelig opp føringene gitt i vedtatt planprogram, og det er gjennomplanbeskrivelsen beskrevet hvordan dette er gjort. Det legges i planforslaget opp til mellom 600- 1000 nye arbeidsplasser, og gjennom bestemmelsene sikres det at det skal etableres publikumsrettet aktivitet ut mot den urbane aksene. Det er satt rekkefølgebestemmelser knyttet til utbyggingen av Fornebubanen og E18-prosjektet. Støy og luftkvalitet: Vurdering av støy og luftkvalitet er konsekvensutredet som en del av planarbeidet. Ved full realisering av både Teleplan vest, Teleplan øst og Arcanum, oppnås i all

	Luftkvalitet: Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520-2012 må legges til grunn for vurdering av luftforurensning i videre planarbeid.	hovedsak svært gode støyforhold for boligene i Teleplanbyen. Plangrepet med en gjennomgående støyskjermende bebyggelse langs E18 og en lukket kvartalsstruktur skjærer både boligområder og uteområder for støy. Prosjektet Teleplanbyen startet opp i 2015, lenge før nye retningslinjer for behandling av støy kom med presiseringen om "stille side", og det er derfor krevende å oppnå dette for alle boenheter. Der planforslaget grenser til tilliggende områder oppstår det «støyhull» som påvirker støysituasjonen og som må håndteres gjennom utforming av tiltak i fasaden og gode planløsninger. Opp til 10 % av leiligheter må derfor løses med dempet fasade. Realiseringen av planforslaget medfører ingen særlige støyulempen for eksisterende støyfølsom nabobebyggelse. Tvert imot vil planforslaget stedvis redusere støyulempen for eksisterende støyfølsom nabobebyggelse. Det oppnås god luftkvalitet i området og området er egnet for bebyggelse følsom for luftforurensning. Deler av området langs E18 ligger i gul luftforurensningssone. Plangrepet med en lukket kvartalsstruktur skjærer både boligområder og uteområder for luftforurensning. Det legges også opp til grønne gårdsrom og parkområde som vil kunne ha noe positiv innvirkning på luftkvaliteten i området. I tillegg vil næringsbebyggelsen langs E18 skjerme området, noe som har positiv innvirkning på luftkvaliteten i området.
Viken fylkeskommune	Planprosessen: Fylkeskommunen oppfordrer kommunen til å ta et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge og oppfordrer kommunen til å melde inn saken opp i regionalt planforum. Samordnet areal- og transportplanlegging: Med bakgrunn i overordnet strategi for regional areal- og transportstruktur støtter Viken fylkeskommune opp om planens intensjon om å legge til rette for en tett og bymessig utvikling i nedslagsfeltet til en ny T-banestasjon. Fylkeskommunen anbefaler at det etableres trygge og effektive ferdselsforbindelser for gående og syklende før utbyggingen er ferdigstilt. De ber også om at tilgjengeligheten for gående og syklende ivaretas gjennom hele bygge- og anleggsfasen. Masseforvaltning: Fylkeskommunen	Planprosessen: I tillegg til den formelle medvirkningsprosessen har forslagsstiller engasjert LEVA Urban Design for å ivareta aktiv medvirkning i plansaken. Medvirkningsarrangementene er dokumentert i rapporter som følger plansaken. Som en del av medvirkningen har det blant annet blitt holdt åpen dag og gjennomført medvirkning spesielt rettet mot barn (ref kap 6.1). Samordnet areal- og transportplanlegging Høy arealutnyttelse ved stasjonen er et premiss for utviklingen langs Fornebubanen. En tett og bymessig utvikling er avgjørende for en klimariktig utviklingsstrategi og lagt til grunn for planarbeidet helt siden 2015. Forslagsstillerens ambisjon er både å legge til rette for den ønskede tettheten ved stasjonen og samtidig ivareta urbane kvaliteter som legger til rette for god stedsutvikling, høy bokvalitet og et liv uten bil. Et av de grunnleggende prinsipper for transformasjonen av området er å etablere et

	forutsetter at retningslinjene for håndtering av masser fra regional plan for masseforvaltning i Akershus legges til grunn. Naturfare: Fylkeskommunen henviser til NVEs retningslinjer for Flaum- og skredfare i arealplaner. Kulturvern: Fylkeskommunen henviser til sin uttalelse til planprogram for Oksenøyveien nord i brev datert 09.11.18. Kulturminner er hovedsakelig kommentert for Teleplanbyen vest, men uttalelsen knyttet til Teleplanbyen øst henviser til denne. Selv om området skal transformeres til en mer urban karakter, er bevaring og videreføring av dagens kvaliteter et viktig tema. - Det forutsettes at vernestatusen fra de tre villaene sentralt i området videreføres. - Områdets grønnstruktur og terreng skal sikres - Det er viktig at den nye bebyggelsen plasseres i god avstand til de bevaringsverdige bygningene og trappes ned i høyder - Fylkeskommunen anbefaler en dempet material- og fargebruk på grunn av den eksponerte beliggenheten og nærheten til kulturmiljøet. - Fylkeskommunen anmoder at synligheten av villaene i det nye boligområder sikres med åpne siktlinjer, også mot den planlagte gaten mot øst. - Fylkeskommunen vil legge stor vekt på hvordan forslag til ny bebyggelse vil virke inn på opplevelsen av omkringliggende kulturminner, kulturmiljøer og landskap og er spesielt bekymret for at ny bebyggelse for de to planområder samlet vil fremstå massiv, særlig mot det kulturhistorisk viktige Lagåsenområdet Fylkeskommunen viser til de overordnede føringer fra vedtatt planprogrammet og bestemmelser i kommuneplans arealdel som omhandler særpreg og arkitektonisk kvalitet, hensyn til kulturminnemiljøet, landskapstrekk og terreng. Det er viktig at de direkte og indirekte visuelle virkningene for kulturminner, kulturmiljøer og landskap blir grundig utredet i forbindelse med konsekvensutredningen. Samferdsel: Det er satt følgende krav til planarbeidet: - For å sikre at det pågående planarbeidet og framtidig utbyggingsprosjekt ikke vil påvirke veikulvert over Snarøyveien negativt, må det innarbeides bestemmelse om «Sikringssoner for	tett nettverk av forbindelser, spesielt med fokus på tilgjengelighet for gående og oppholdskvaliteten i det offentlige rom. VPOR for Oksenøyveien nord ligger til grunn for den videre bearbeiding av ferdselsnett i området. For vurdering av tilgjengeligheten for gående og syklende i bygge- og anleggsfasen henvises til KU tema konsekvenser i anleggsperioden. Masseforvaltning: Det stilles krav om massehåndteringsplan i bestemmelsene. Forslagsstiller vil vektlegge å kunne bidra med overskuddsmasser fra Teleplanbyen til opparbeidelse av Friluftspå på Fornebu. Naturfare: se kommentarer til merknader fra NVE Kulturvern: Hensyn til kulturvern er en svært viktig del av planarbeidet og er utredet gjennom KU tema kulturminner og kulturmiljø. Utredningen tar utgangspunkt i etablering av Teleplanbyen som helhet. I planarbeidet er det lagt stor vekt på å forstå kulturmiljøet som en ressurs for utvikling av området med særpreg og egen identitet. I tråd med de regionale føringer om en tett og urban utvikling ved ny Forneububane har fokuset i planarbeidet vært hvordan kulturmiljøet kan ivaretas på en best mulig måte med de endrede rammebetingelser. Samferdsel: Bestemmelser om sikringssone, byggeplan og rekkefølge er innarbeidet i henholdsvis Teleplanbyen vest og Teleplanbyen øst. - Bestemmelse om sikringssone rundt eksisterende veikulvert er tatt inn i bestemmelsene til Teleplanbyen vest. Bebyggelsen kommer imidlertid i konflikt med denne sikringssonen ved ett punkt, der bebyggelsen vil ligge ca. 8 meter fra yttervegg kulvert. Teknisk plan for Teleplanlokket beskriver denne situasjonen og hvordan eksisterende kulvert kan sikres i det berørte området. De konkrete avbøtende tiltak som skal beskytte eksisterende konstruksjon må detaljeres senere i prosjekt. - Bestemmelsene om godkjenning av byggeplan og rekkefølgekrav om at Vestre Lenke skal være ferdigstilt og tatt i bruk før eksisterende veikulvert kan rives er tatt inn i bestemmelsene til Teleplanbyen øst.
--	---	--

	tunneler og veikulvert,» - Teknisk plan er godkjent fra Viken fylkeskommune og SVV på reguleringsplannivå. I tillegg skal det settes krav i reguleringsplanen om at «Byggeplan for nytt lokk skal godkjennes av vegmyndigheten som er Viken fylkeskommune. Lokket skal prosjekteres iht. Statens vegvesens håndbok N400 Bruprosjektering» - Bygging av nytt lokk kan ikke skje før Vestre Lenke er ferdigstilt og tatt i bruk. Følgende rekkefølgebestemmelse skal innarbeides: «Før eksisterende veikulvert kan rives for bygging av ny kulvert over Snarøyveien må Vestre Lenke være ferdigstilt og tatt i bruk.»	
Statens vegvesen	Statens vegvesen setter krav om: - At reguleringsplanen må tilpasse seg til revidert plan for ny E18 inkludert ny hovedsykkelveg. - Rekkefølgebestemmelser i forbindelse med bygging av nytt Teleplanlokk før første etappe av ny E18 er tatt i bruk. - SVV gjør oppmerksom på at nødvendig kapasitet på Snarøyveien som omkjøringsvei for ny E18 og kollektivtrafikken må ivaretas både i byggeperioden og i driftsfasen.	- Krav om tilpasning av byutviklingen til regulert løsning for hovedsykkelvei langs E18 tas til følge (Teleplanbyen øst). - Krav om rekkefølgebestemmelse i forbindelse med Vestre Lenke tas til følge (Teleplanbyen øst). - Kapasiteten på veisystemet som omkjøringsvei og kollektivtrase vil opprettholdes i en ferdig utbygd situasjon. For nærmere vurdering av byggeperioden henvises det til kap. 4.8 Anleggsgjennomføring i Teknisk plan for Teleplanlokket (Teleplanbyen øst).
NVE	Reguleringsplaner må ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser knyttet til: - sikkerhet mot flom, erosjon, skred og overvann - allmenne interesser i vassdrag og grunnvann - anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft - Sikkerhet mot kvikkleireskred - Allmenne interesser i vassdrag og grunnvann.	Sikkerhet mot flom og skred er ivaretatt. For vurdering av sikkerhet mot kvikkleireskred henvises til vedlagt notat om områdestabilitetsvurdering. For vurdering av sikkerhet mot flom henvises til vedlagt notat om overvann og flom. Planområdet ligger ikke innenfor nedbørsfeltet til et verna vassdrag. Tilfredsstillende framføring av elektrisk kraft lar seg løse.
Oslo kommune, Fornebubanen	Fornebubanen etat minner om følgende forhold som må ivaretas i reguleringsplanarbeidet av Teleplanbyen øst og vest: - Hensynssone til tunnel jf. jernbaneloven § 10. Dette medfører ikke et byggeforbud, men innebærer at Fornebubanen og/eller Sporveien må gi tillatelse til bygging nært tunnelen, som går under det meste av deres område. - Nye tiltak må dessuten ta hensyn til rømningsvei og røksjakt fra tunnel. Plassering av disse er vist i vår regulering. - For å få beregnet nedslagsfelt og avrenning forbi vårt område på «trekanttomta», må dere sørge for fordrøying på eget område. Det er viktig for driften av t-banen at det ikke renner vann ned i stasjonen. Vi viser til	- 30- meters sone jf. jernbaneloven kan bli berørt i mindre omfang. Om og i hvor stor grad sikkerhetssonen vil bli berørt må avklares i den videre detaljeringen av byggeprosjektet - Forslagsstiller henviser til tidligere dialog med Fornebubanen om mulig konflikt med 18-meterssonen rundt bypasstunnelen. - Det er VPOR/VPKL for Oksenøyveien nord som gir prinsipielle føringer for overvannshåndtering. Den er lagt til grunn for planforslaget. I samarbeid med Bærum kommune har forslagsstilleren sett nærmere på om mere av overvannet kan ledes til Fornebuveien istedenfor trekanttomten. Dette prinsippet er lagt til grunn for planforslaget. - Oslofjord varme er ansvarlig for fremføring av fjernvarme og fjernkjøling med tilfredsstillende kapasitet til

	VPOR for Oksenøyveien nord. - Ny fjernkjølingsledning til Fornebuporten stasjon legges inn i Oksenøyveien ved adkomstveien til Diamanten (område GT2 i regulering for Fornebuporten) ved siden av fjernvarme som går videre opp til barnehagen. Dersom det ikke innmeldes behov til Oslofjord Varme, vil fjernkjøling kun legges til stasjonen vår, uten kapasitet for fremtidig behov i Teleplanområdet.	planområdet. Forslagsstiller går ut fra at prinsipielle hensyn til framføring av fjernvarme og kjøling er hensyntatt i tråd med VPKL til Bærum kommune.
Sporveien	Sporveien har foreløpig ingen kommentarer.	Ingen kommentar.
Elvia	Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere.	Utbygging av området vil utløse omlegging av kabler, ledninger og nettstasjoner. Det er utarbeidet en veiledende plan for kabler og ledninger i området som sikrer framføring av kabler og ledninger i området. Den er lagt til grunn for planarbeidet. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført effektberegninger og det er anslått at det er behov for tre nettstasjoner innenfor planområdet for Teleplanbyen øst. De andre nettstasjoner ivaretas i en midlertidig situasjon, men må erstattes med nye nettstasjoner ved utbygging av området. Nettstasjonen vil legges som en integrert del av bebyggelse eller frittstående. Det settes krav gjennom bestemmelser at energiforsyning skal være etablert eller sikret før rammetillatelsen gis.
Asker og Bærum handels og servicebedrifters fagforening	Foreningen er opptatt av at handels- og servicetilbudet må følge kommunens bestemmelser om senterstruktur. Se kommuneplanens bestemmelse §§ 15 og 16 (KP 2017 – 2035). Foreningen forutsetter at handelstilbudet blir et begrenset lokalt tilbud som ikke på noen måte vil konkurrere med områdesenteret Fornebu senter. Foreningen slutter seg fullt ut til kommunens grunntanke om en god og forutsigbar detaljhandel i Fornebuområdet som sikrer en attraktiv og bærekraftig senterstruktur slik det nå er bestemt bygget opp om Fornebu Senter som områdesenter. Foreningen oppfatter at dette er et standpunkt som deles av planarbeidet for Teleplanbyen. Foreningen ser ellers frem til dette spennende boligprosjektet med vekt på grønne planverdier og god lokalisering til stasjon for Fornebubanen og støttebebyggelse for senterstrukturen.	Planforslaget legger til rette for nærsenter for å ivareta 5 minuttersbyen, men med begrenset areal til publikumsrettet aktivitet som ikke vil konkurrere med Fornebu Senter.
Fornebo vel	Fornebo vel har tidligere uttalt seg om reguleringen av Teleplanbyen, men mener at ingenting av det de har framholdt er tatt til følge i planarbeidet. - Tilpasning til det vernede boligområdet - Ta hensyn til det vernede området på Lagåsen - Byggehøyder strider mot tidligere	Transformasjon til et tett og urban området følger opp nasjonale, regionale og kommunale føringer om konsentrert utbygging ved ny T-banestasjon. En slik transformasjonen vil medføre en stor forandring. Målet med planarbeidet er å både sikre en tett og urban utvikling samtidig med at kulturmiljøet ivaretas på en best mulig måte med de

	forslag (særlig 10 etasjers bolig- og næringsbygg i nordøst) - Høydemessig nedtrapping mot Lagåsen - Ta hensyn til siktlinje og historisk spor vestover fra Lilleøyveien - Positivt med skråtak, men ønsker at disse skal være symmetriske - Flytting av sykkelvei på utsiden av forretningsbyggene Fornebuveien 1 til 11	endrede rammebetingelsene. Kulturmiljøene har i stor grad styrt utforming av planforslaget: - De tre villaene sentralt i område reguleres til bevaring. Etablering av en offentlig tilgjengelig park sentralt i området er et viktig grep for å ivareta opplevelsen av det historiske bygningsmiljøet, samtidig som de bevaringsverdige villaene gjøres synlig for allmenheten i bybildet. - Det er lagt stor vekt på å kunne bevare så mye av dagens terreng som mulig og det er utviklet en utbyggingsstruktur som kan tilpasse seg terrenget. - Plasseringen av ny bebyggelse hensyntar de bevaringsverdige villaene, terreng og vegetasjon i umiddelbar nærhet av villaene. - Synlighet av villaene i Teleplanbyen har vært en viktig premiss for utforming av planforslaget med åpne siktlinjer fra øst, vest og sør. - Det jobbes både med en variasjon av materialbruk og et fargekonsept som bygget videre på fargepaletten man finner på Lagåsen. - Variasjon i bygningsvolumer og høyder er bevist brukt for å skape siktakser og utsyn i en tett bygningsstruktur. Utstrakt bruk av saltak for å skape en variert silhuett. Det legges stor vekt på detaljering og variasjon for å sikre en variert opplevelse og gode oppholdskvaliteter i området. - Volumoppbygging som hensyntar møte mellom Lilleøyveien og planområdet For nærmere beskrivelse av prinsipper som er lagt til grunn for å ivareta kulturmiljøet ser planbeskrivelsen, konsekvensutredningen og illustrasjonsprosjektet Forslagsstiller er enig med Fornebu vel om at ekspress-sykeltraseen bør legges på utsiden av forretningsbyggene Fornebuveien 1 til 11. Men forslagsstiller har gjennom planprosessen fått krav fra Statens vegvesen om å tilpasse byutviklingen til regulert situasjon iht reguleringsplan for E18.
Arnstein Boligsameie	<u>Trafikk</u> Boligsameiet stiller seg negative til Bærum kommunes ønske om å gjøre gang- og sykkelveien som går inn fra Arnstein Arnebergs vei til bilvei. De er også bekymret for økt trafikk som følge av planforslaget. <u>Bebyggelse</u> Boligsameiet reagerer på høyden på	<u>Trafikk</u> Det blir ingen gjennomkjøring gjennom planområdet. I tillegg legges det opp til lav parkeringsdekning. Dette gir relativt lave trafikkmengder som er godt forenlig med boligfunksjonen i området. I planforslag er det anbefalt å fordele biltrafikken på adkomster både fra Magnus Paulsons vei og Arnstein Arnebergs vei for å skjerme tilliggende boligområder i vest så godt som mulig for trafikkøkning. Arnstein Arnebergs vei får en

	bebyggelsen, og at bebyggelsen vil komme veldig tett på egne blokker. <u>Grøntområder</u> Boligsameiet er imidlertid glade for at noen av de etablerte eldre villaene beholdes sammen med de grønne områdene. De stiller imidlertid spørsmål til om grønntområde kan kalles en park, med mindre det er tenkt å utvide parken inn i Teleplanbyen. <u>Forbindelser</u> Boligsameiet ønsker bedre kobling mellom Fornebu og Lysaker, spesielt den delen av Lysaker som ligger på nordsiden av E18. Det må sørges for at det ikke blir gjennomgang gjennom boligsameiet. Det legges opp til flere gangveier, men man sparer noen meter ved å gå gjennom sameiene. Per i dag er det stor gjennomgang fra Kilåsen og Kilenkollen boligsameier.	økning på omtrent 600 kjøretøy per døgn ved en ferdig utbygd situasjon. Arnstein Arnebergs vei/Villa Helles gate (dagens gang-/sykkelvei) er foreslått som felles adkomstvei og vil kun lede inn til parkeringskjeller. Den vil utformes som gatetun og være del av et allment ferdselsnett for gående og syklende som i dag <u>Bebyggelse</u> Bebyggelsen er utformet slik at det i hovedsak er høyest bebyggelse mot E18 i nord og at den trappes ned mot sør. Dette mener vi er positivt både i forhold til støypromblematikken, solforhold, og inntilliggende boligområder. Det er vektlagt stor variasjon og tilpasning til terreng. Det er gjort en revisjon av planforslaget etter at planen var oppe hos planutvalget. Planforslaget legger nå opp til høyder som varierer fra 3 til 8 etasjer. Variasjon i høyde og oppdeling av fasader er et viktig grep for å oppnå gode kvaliteter i en kompakt bystruktur. <u>Grøntområder</u> De grønne arealene utvides ikke sammenlignet med i dag, men mer av arealet gjøres allment tilgjengelig og det vil legges til rette for opphold og lek. <u>Forbindelser</u> Intensjonen med plangrepet er å styrke sammenhengen i bystrukturen spesielt mot Lysaker. I tillegg til bygatenettet legges det til rette for snarveier gjennom boligkvarterene i øst-vest regning. Sykelbroen som tidligere var planlagt over E18 til områdene på Lysaker nord for E18 er ikke lenger aktuell. Statens vegvesen har gjennom omreguleringen av E18 (Tjensmyrplanen) bestemt at hovedsykkelveien langs E18 skal ligge sør for E18 og at sykkelbroen mot nord utgår. Planforslaget hensyntar gangtrafikken fra T-banestasjon til planområdet og næringsbebyggelse i nord gjennom en ny gangsti gjennom parken. Dette for å skjerme Arneberg Boligsameie for gangtrafikk gjennom kvartalet.
Fornebu Næringseiendom ANS v/Hille Melbye arkitekter AS	Fornebu Næringseiendom henviser til varslingsgrensen som er lagt inne på eiendom til Oksenøyveien 3 og som berører næringseiendom, parkeringskjeller under terreng og parkering på terreng. Fornebu Næringseiendom påpeker at eksisterende situasjon vil være vedvarende i uoverskuelig framtid og ber om at planavgrensningen til Teleplanbyen øst og vest endres slik at den sammenfaller med avgrensning av eksisterende parkeringskjeller i Oksenøyveien	Eiendom har skiftet grunneier i løpet av prosessen, men spørsmålene er også relevant for ny grunneier. I store trekk er det VPOR for Oksenøyveien nord som styrer de offentlige tilgjengelige arealer og dermed grensesnittet mellom eiendommene. Planforslaget er i tråd med føringer fra VPOR. Planforslaget går inn på det nordvestre hjørne

	3 og det som faktisk er mulig å opparbeide når Teleplanbyen realiseres. Det påpekes at en del av den urbane aksene ligger innenfor eiendomsgrensen til Fornebu Næringseiendom og at de ser for seg at resterende del av gatetunet vil bli regulert i en framtidig plansak knyttet til Oksenøyveien 3. Grunneier påpeker at det er foreslått bebyggelse på deres eiendom uten at dette er omforent med Fornebu Næringseiendom. Det ønskes at eiendomsgrenser påtegnes i alle illustrasjoner. For øvrig er Fornebu Næringseiendom positive til at det igangsettes planarbeid og til det viste illustrasjonsprosjektet.	av eiendommen til Oksenøyveien 3. Det er ikke planlagt bebyggelse her, men deler av den urbane aksene ligger på eiendommen samt deler av en støyskjerm som skjærer for støy fra Snarøyveien. Overlapp til naboeiendommen forutsetter samarbeid mellom grunneierne. Forslagsstiller har vært i dialog med tidligere grunneier, både i prosessen med planprogram og under VPOR prosessen. og ønsker også å gå i dialog med nåværende grunneier.
Sverre Andresen	Andresen stiller seg negativ til planforslaget. Han mener det ikke er tatt hensyn til Lagåsen. Illustrasjonsmaterialet og prosjektmodellen viser høye bygninger mot Lagåsen, den høyeste over 10 etasjer oppå det nye lokket, vendt mot Lagåsen. Han viser så til ulike uttalelser som sier at planforslaget skal forholde seg til det bevaringsverdige Lagåsen. Andresen mener på generell basis at tiltaket er godt sett i sammenheng med Lysakerbyen og den øvrige utviklingen av Fornebuområdet. Han håper kommunen kan hjelpe forslagstiller med å få realisert et prosjekt som hensyntar, på en ansvarlig måte, de miljø- og kulturkommentarer som er sitert ovenfor. Spesielt hva gjelder høyder mot kulturminneområdet Lagåsen.	Se svar til Fornebo vel
Hege Gåsdaal og Thomas Carlsen	Gåsdaal og Carlsen takker for god dialog på medvirkningsmøtet 31. oktober. De er positive til planforslaget og mener Teleplanbyen får et arkitektonisk uttrykk fra øverste hylle. Samtidig oppfordrer de Dyrvik Arkitekter og SLA til å satse på spennende, variert og fargerik arkitektur. De har også lagt ved flere vedlegg med inspirasjon. mtp. vannlek, lek og tjenester.	Det er lagt vekt på å skape bebyggelse med gode arkitektoniske kvaliteter, ved bruk av forskjellige materialer og farger. Materialer som tegl og tre har tydelig forankring på tomten, og plangrepet legger føringer for å kunne utnytte dette i størst mulig grad. I henhold til bestemmelsene skal det i størst mulig grad brukes naturlige og miljøvennlige materialer, som tegl, tre eller andre materialer som har lang levetid. Ombruk av materialer og utforming etter sirkulærøkonomiske prinsipper skal vurderes. Som en del av områdekarakteren er det ønskelig å benytte farger i boligarkitekturen. Materialbruk, bygningsvolumer, detaljer og farger skal avstemmes slik at utbyggingen danner et harmonisk hele, men med variasjon mellom hvert kvartal.
Hilde F. Johansen	Etterspør hvordan eksisterende veiforbindelser/sykkelstier håndterer veksten i planforslaget. Hun mener det må opparbeides en sykkelsti som går utenom Fornebuveien 1-20, da el-sykler, sparkesykler osv. bør få en egen trasé.	Forslagsstiller har fulgt krav fra Staten vegvesen og Bærum kommunen om tilpasning av planforslaget til de planlagte løsninger for hovedsykkelveinettet. Sykkeltrafikken skal da gå i egen trasé gjennom Fornebuveien.

	Hun minner om rådyrbestanden på Lagåsen, og lur på om den blir hensyntatt i planforslaget Etterspør behov for analyse av sol- og skyggeforhold	Det er ikke laget spesielle tiltak rettet mot rådyrbestanden på Lagåsen i planområdet. Analyse av sol- og skyggeforhold er gjort som en del av planmaterialet. Det er noen eiendommer nordøst for planområdet som vil få endrete solforhold. Det henvises til kap. 5.17 Sol- og skyggeforhold i planbeskrivelsen.
--	--	---

7 Vedlegg

- [1] Plankart
- [2] Planbestemmelser
- [3] Illustrasjonsplan Teleplanbyen (A3)
- [4] Illustrasjonsprosjekt
- [5] Kunngjøringsmateriale
- [6] Forslagsstillers kommentarer til forhåndsuttalelsene
- [7] Uttalelser varsel om oppstart
- [8] Medvirkning: Drop in nabolag oppsamlingsrapport
- [9] ROS-analyse

- [10] Kulturminner og kulturmiljø (KU)
- [11] Trafikale konsekvenser (KU)
- [12] Støyforurensning (KU)
- [13] Luftforurensning (KU)
- [14] Energiutredning (KU)
- [15] Konsekvenser i anleggsperioden (KU)
- [16] Landskap og visuelle konsekvenser (KU)

- [17] Veitegninger – teknisk grunnlag
- [18] Teknisk infrastruktur
- [19] Brannvannsdekning, med tegning
- [20] Overvannshåndtering og flom
- [21] System for avfallsinnsamling

- [22] Grunnforhold
- [23] Områdestabilitetsvurdering
- [24] Vurdering av virkninger på naturmangfoldet
- [25] Brannsikring
- [26] Handel og publikumsrettet aktivitet
- [27] Beregning av blågrønn faktor
- [28] Innledende kartlegging av forurenset grunn
- [29] Uteareal regnskap
- [30] Mobilitetspilot
- [31] Miljøprogram
- [32] Etappevis utbygging
- [33] Boligpilot

- [34] Teknisk plan - Teleplanlokket