

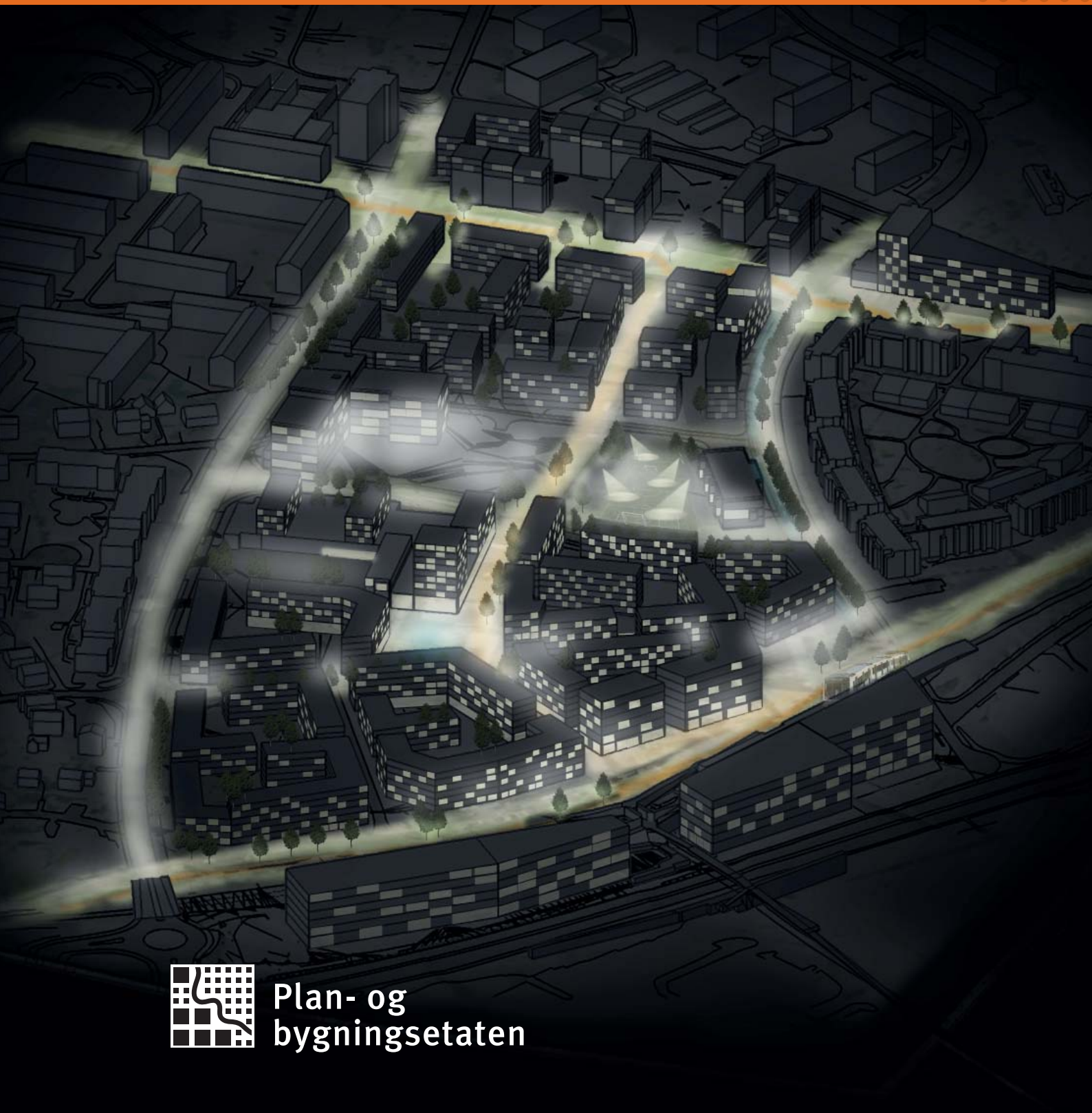


Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

FORSLAG TIL
POLITISK BEHANDLING
26.06.2015

Vollebekk

Veiledende plan for det offentlige rom (VPOR)



Plan- og
bygningsetaten

INNHold

Forord	5
1. Sammendrag	
1.1 Bakgrunn	8
1.2 Innhold i VPOR	8
2. Bakgrunn	
2.1 Bakgrunn for planarbeidet på Vollebekk	13
2.2 Om VPOR	13
3. Visjon for Vollebekk	
3.1 Mål for utviklingen på Vollebekk	17
3.2 Føringer for VPOR	17
4 Veiledende plan for det offentlige rom for Vollebekk	
4.1 Plan for det offentlige rom	21
4.2 Det sentrale gangstrøket	22
4.3 Gatene	29
4.4 Torgene	37
4.5 Parkene	38
4.6 Skolegården	41
5 Materialbruk, standard og tiltaksliste	
5.1 Karakter og materialbruk	45
5.2 Differensiering av standard	45
5.3 Tiltaksliste og tiltakskart	49
6. Overvannshåndtering	
6.1 Prinsipp for overvannshåndtering	53
6.2 Overvannshåndtering på Vollebekk	53
6.3 Bekkeåpning	54
6.4 Overvann fra gater	56
6.5 Vegetasjon	56
6.6 Utfordringer	56
7. Gjennomføring	
7.1 Grunnlag for videre utvikling	59
7.2 Planlegging og gjennomføring av offentlige tiltak	59
7.3 Organisering av kommunens arbeid	60
7.4 Oppfølgingsoppgaver	61
8. Høringsinnspill	
8.1 Bemerkninger ved høring	65
9. Endringer etter høring	
9.1 Endringer etter høring	77

FORORD

Planprogram for Vollebekk, datert 22.08.2014, revidert 29.09.2014, ble vedtatt av bystyret 10.06.2015. Planprogrammet legger føringer for hvordan Vollebekk kan transformeres fra et industri- og næringsområde til et tett og mangfoldig byområde med omlag 1 600 nye boliger.

Forslag til Veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for Vollebekk følger opp planprogrammet. VPOR konkretiserer hvilke ambisjoner og kvaliteter som skal legges til grunn for utformingen av nødvendige offentlig rom (gater, torg og møteplasser) for å oppnå den anbefalte bystrukturen og byformen i det nye byområdet Vollebekk. Prinsippene som vises i VPOR skal videreføres og videreutvikles i påfølgende detaljreguleringsplaner.

VPOR for Vollebekk er utarbeidet av en tverretattlig arbeidsgruppe med representanter fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Vann- og avløpsetaten, Bymiljøetaten og Bydel Bjerke. Arbeidet er ledet av Plan- og bygningsetaten. Prosjektgruppen i Plan- og bygningsetaten har bestått av Karen Rognstad, Lena Dänzer-Vanotti og Birgitte Riegels Høyland. Det er avholdt egne temamøter med relevante aktører, som Statens vegvesen, Sporveien, Ruter, grunneiere og utbyggere i området.

Forslag til VPOR for Vollebekk var til høring fra 31.03.2014 til 05.05.2014. Etter høring er VPOR revidert med utgangspunkt i innsendte bemerkninger. Sammendrag av bemerkninger, og oversikt over endringer som er gjort etter høring, er lagt til som to nye kapitler i VPOR for Vollebekk.

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
26.06.2015



Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør



Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør

1. SAMMENDRAG

1.1 Bakgrunn

Vollebekk har et stort potensiale for transformasjon fra dagens næringvirksomhet til blandet formål bolig - offentlig formål - forretning. Veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for Vollebekk er en oppfølgingsoppgave til Planprogram for Vollebekk. Planprogram for Vollebekk, datert 22.08.2014, revidert 29.09.2014, ble vedtatt av bystyret 10.06.2015. Det er Plan- og bygningsetatens innspill til Groruddalssatsingens områdeløft for Linderud - Økernbråten - Vollebekk i Bydel Bjerke. Konsekvensutredning og risiko-og sårbarhetsanalyse for Vollebekk, datert 18.05.2015, ble oversendt byråden til orientering 29.06.2015.

Planprogrammet gir anbefalinger for en fremtidig struktur for offentlige rom, arealbruk, uteoppholdsareal og tomteutnyttelse. Som vedlegg til planprogrammet ligger "Skisse til tenkt utvikling", som illustrerer hvordan Vollebekk kan utbygges basert på anbefalingene i planprogrammet. Denne skissen, kalt "hovedalternativet", viser hvordan man kan bygge 1 600 nye boliger på Vollebekk, og ligger til grunn for VPOR-arbeidet.

Visjonen for utviklingen er at Vollebekk skal utvikles til et tett og mangfoldig byområde med gode offentlige byrom, blandet arealbruk og en bymessig bebyggelse. Dagens nærings- og industriområde skal i fremtiden tilgjengeliggjøres og endre bruk.

1.2 Innhold i VPOR

VPOR viser et helhetlig grep for etablering av offentlige rom i planområdet. Hovedkartet illustrerer de planlagte overordnede- og lokale torg og møteplassene, bygater, viktige forbindelser, hovedsykkelvei og byggeområder. Tiltakskartet og tiltakslisten beskriver hvert nøkkelprosjekts størrelse, identitet/karakter, program/innhold, standard og materialbruk. Dette danner grunnlag for kostnadsberegninger. VPOR beskriver hvilke kvaliteter og dimensjoner de offentlige rommene bør ha. De enkelte tiltakene beskrives i kapittel 4. Tema som overvann, materialbruk og standard og gjennomføring beskrives i egne kapitler.



Illustrasjon av Vollebekk torg i planprogram for Vollebekk, PBE

1.2.1 Hovedgrep i planen

Hovedgrepet i planen er et sentralt nord-sørgående gangstrøk som forbinder "Grønn åre"-parken og boligområdet på Øvre Vollebekk med den nye skolegården, byområdet Nedre Vollebekk med det nye sentrale torget, og Vollebekk T-banestasjon. Dagens veier transformeres til bygater, og det etableres en ny tverrgående bygate som forbinder Brobekkveien og Lunden over Nedre Vollebekk. Bygaten kjennetegnes ved at den er spesielt godt tilrettelagt for fotgjengere og syklist, både langs kjørebanen og i overgangene. Gangstrøket og den nye tverrforbindelsen vil føre til en mer finmasket og bymessig struktur på Vollebekk. Eksisterende gangforbindelser fra områdene rundt skal videreføres gjennom det nye byområdet.



Det etableres nye torg med bymessig utforming. Handel plasseres hovedsakelig i tilknytning til torgene og langs gangstrøket for å aktivisere de viktigste offentlige rommene. "Grønn åre"-parken i dagens høyspenttrasé etableres med et aktivitetsspunkt i enden av gangstrøket. Skolegården blir med sin sentrale plassering et viktig møtested for beboerne på Vollebekk.

1.2.2 Materialbruk og standard

VPOR foreslår en materialbruk og standard for de offentlige rommene, hvor de viktigste rommene skal utarbeides med høy standard. Tabellen på side 47 utdyper kvalitetskravene til normal og høy standard i de enkelte prosjektene.

1.2.3 Prioriterte offentlige rom

Det sentrale gangstrøket, Vollebekk torg og bygatene er viktige nøkkelprosjekter i VPOR. Gangstrøkets forskjellige sekvenser er ulikt utformet og skaper et variert forløp. Det skal være tydelig offentlig tilgjengelig, også gjennom skolegården. På Øvre Vollebekk går gangstrøket gjennom et boligområde. På Nedre Vollebekk er det forskjellige funksjoner ut mot gangstrøket og det er viktig at fasadene er aktive og/eller åpne mot gangstrøket. Vollebekk torg blir det nye bytorget på Vollebekk og en sentral møteplass.

1.2.4 Bekkeåpning og prinsipper for overvannshåndtering

Vollebekkens historiske løp gikk i Lunden. I dag renner Vollebekken i kulvert på østsiden av veien. I VPOR anbefales gjenåpning av Vollebekken på vestsiden av Lunden, kombinert med håndtering av overvann fra planområdet. Det foreslås lokal og åpen overvannshåndtering. Vannet skal fordrøyes på den enkelte tomt før det slippes ut i Vollebekken.

1.2.5 Oppfølging og gjennomføring

VPOR for Vollebekk er retningsgivende for etablering av de offentlige rommene som skal transformeres fra næringsvirksomhet til blandet formål boliger - offentlige formål - forretning. Planen legges til grunn for forhandling av utbyggingsavtaler mellom utbygger og Oslo kommune, og brukes som underlag for behandling av plan- og byggesaker i området. Regulering av offentlige tiltak i området skjer som hovedregel ved at tiltakene eller deler av tiltakene tas med i private reguleringsplaner. For å sikre at viktige deler av nødvendig offentlig rom som per i dag ikke er i planprosess blir regulert, vil det være hensiktsmessig at kommunen går i gang med eget planarbeid, se side 62. Styring av offentlige tiltak i området

skjer ved å knytte rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene som følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere/utbyggere.

Bymiljøetaten har påtatt seg ansvaret som kommunal gjennomføringsorganisasjon på Vollebekk. Gjennomføringsansvaret tas inn som en utvidelse av den eksisterende gjennomføringsorganisasjonen på Ensjø. Som oppfølgingsoppgave til VPOR startet BYM i samarbeid med de andre etatene opp arbeidet med "Konseptvalgutredning (KVU) for Vollebekk - Hovedplan teknisk infrastruktur" høsten 2014. KVU for Vollebekk ble oversendt 07.07.2015 til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Som ytterligere oppfølgingsoppgave var egen plan for lokal overvannshåndtering opprinnelig anbefalt, men i arbeidet med KVU for teknisk infrastruktur har etatene kommet fram til at temaet blir tilfredsstillende ivaretatt blant annet i Vann- og avløpsetatens eget strategidokument for overvannshåndtering, se kapittel 7.4.2 og 7.4.3.

VPOR anbefaler at det jobbes videre med et helhetlig konsept for belysning i det sentrale gangstrøket.

2. BAKGRUNN

2.1 Bakgrunn for planarbeidet på Vollebekk

Vollebekk er del av områdeløftområdet Linderud - Økernbråten - Vollebekk i Bydel Bjerke. Vollebekkområdet har stort potensial for byutvikling. Pågående planarbeid i området er Statsråd Mathiesens vei 8-10, Lunden 25, Vollebekkveien 1 og Brobekkveien 52 - 64 (for utdypende beskrivelse av prosjektene i og omkring planområdet se vedtatt Planprogram for Vollebekk, datert 22.08.2014, revidert 29.09.2014).

Planprogram for Vollebekk gir anbefalinger for en fremtidig struktur for offentlige rom, arealbruk, uteoppholdsareal og overordnet grad av tomteutnyttelse, for å transformere Vollebekk fra nærings- og industriområde til et byområde med boliger. Hovedgrepet i den overordnede strukturen er et sentralt gangstrøk i en nord-sørgående akse som binder Vollebekk T-banestasjon sammen med aktivitetsparken "Grønn åre". Vedlagt planprogrammet er en skisse til tenkt utvikling, som illustrerer hvordan Vollebekk kan utbygges basert på anbefalinger i planprogrammet.

Planprogrammet beskriver temaer som inngår i Konsekvensutredning (KU) og risiko- og sårbarhetsanalyse for Vollebekk. Temaer er byutvikling og bystruktur, trafikkforhold, handelsanalyse, naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, sosial infrastruktur, teknisk infrastruktur og miljøforhold, barn og unges interesser og universell utforming.

Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse for Vollebekk, datert 18.05.2015, ble oversendt byråden til orientering 29.06.2015.

2.2 Om VPOR

VPOR konkretiserer ambisjoner, omfang og kvalitet på nødvendige offentlig rom (gater, torg og møteplasser) for å oppnå anbefalt bystruktur og byform i det nye byområdet Vollebekk. VPOR er retningsgivende for alle reguleringsplanforslag innefor planområdet. Anbefalingene i VPOR kostnadsberegnes. Dette danner grunnlag for utarbeidelse av utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og utbyggerne.

3. VISJON FOR VOLLEBEKK

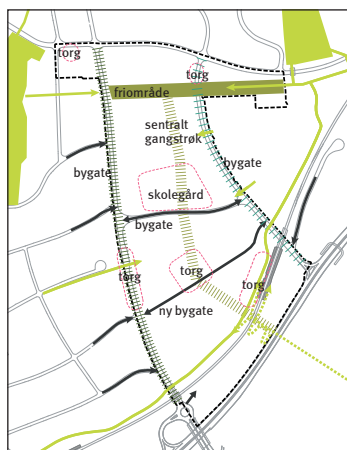
”Vollebekk skal utvikles til et tett og mangfoldig byområde med gode offentlige byrom, blandet arealbruk og en bymessig bebyggelse.”

3.1 Mål for utviklingen på Vollebekk

I vedtatt Planprogram for Vollebekk beskrives målene for utviklingen av området. Vollebekk skal utvikles til et tett og mangfoldig byområde med gode offentlige byrom, blandet arealbruk og en bymessig bebyggelse. Boligene skal være av høy kvalitet og variere i type og sammensetning. Forretninger, kafeer og annen publikumsrettet virksomhet skal henvende seg mot gater, gatetun og torg.

Utviklingen av Vollebekk skal bygge videre på områdets kvaliteter: utsikt over dalen, svært god kollektivtilgjengelighet og nærhet til viktige grøntområder og Marka. Dagens nærings- og lagerbygg skal erstattes av boliger, skole, barnehager, forretninger og kontor. Den nye bebyggelsen skal ha en bymessig struktur og tetthet, og det skal etableres offentlige byrom som forsterker forbindelsene gjennom området og skaper nye møteplasser. Et nytt sentralt gangstrøk skal forbinde Alna stasjon og Vollebekk T-banestasjon med de nye boligområdene, skolen og aktivitetsparken "Grønn åre". Brobekkveien og Lunden skal bli bygater.

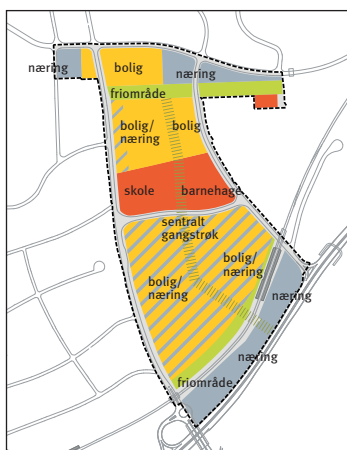
Området rundt Vollebekk T-banestasjon skal utvikles med høy tetthet. Ny bebyggelse og nye gangforbindelser skal bidra til å redusere barrierene som terrengforskjellene i området skaper i dag, og knytte stasjonsområdet bedre til resten av utviklingsområdet. Nærheten mellom T-banestasjonen, bussholdeplassen i Østre Aker vei og Alna togstasjon gjør området egnet til etablering av både boliger og arbeidsplassintensiv næring.



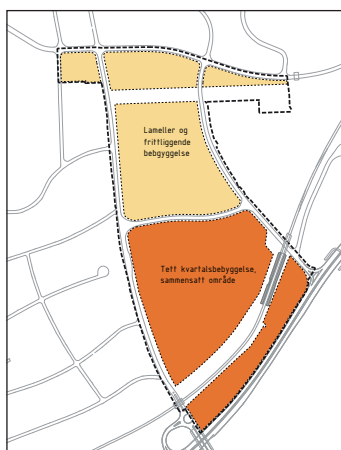
Anbefalt struktur for offentlige rom

3.2 Føringer for VPOR

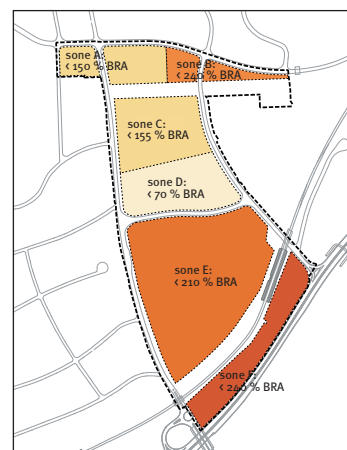
I vedtatt Panprogram for Vollebekk, datert 22.08.2014, revidert 29.09.2014, gis det anbefalinger for en struktur for offentlige rom, arealbruk, uteoppholdsareal og tomteutnyttelse (kapittel 3). Anbefalingene ligger til grunn for VPOR for Vollebekk.



Anbefalt arealbruk



Anbefalt uteoppholdsareal

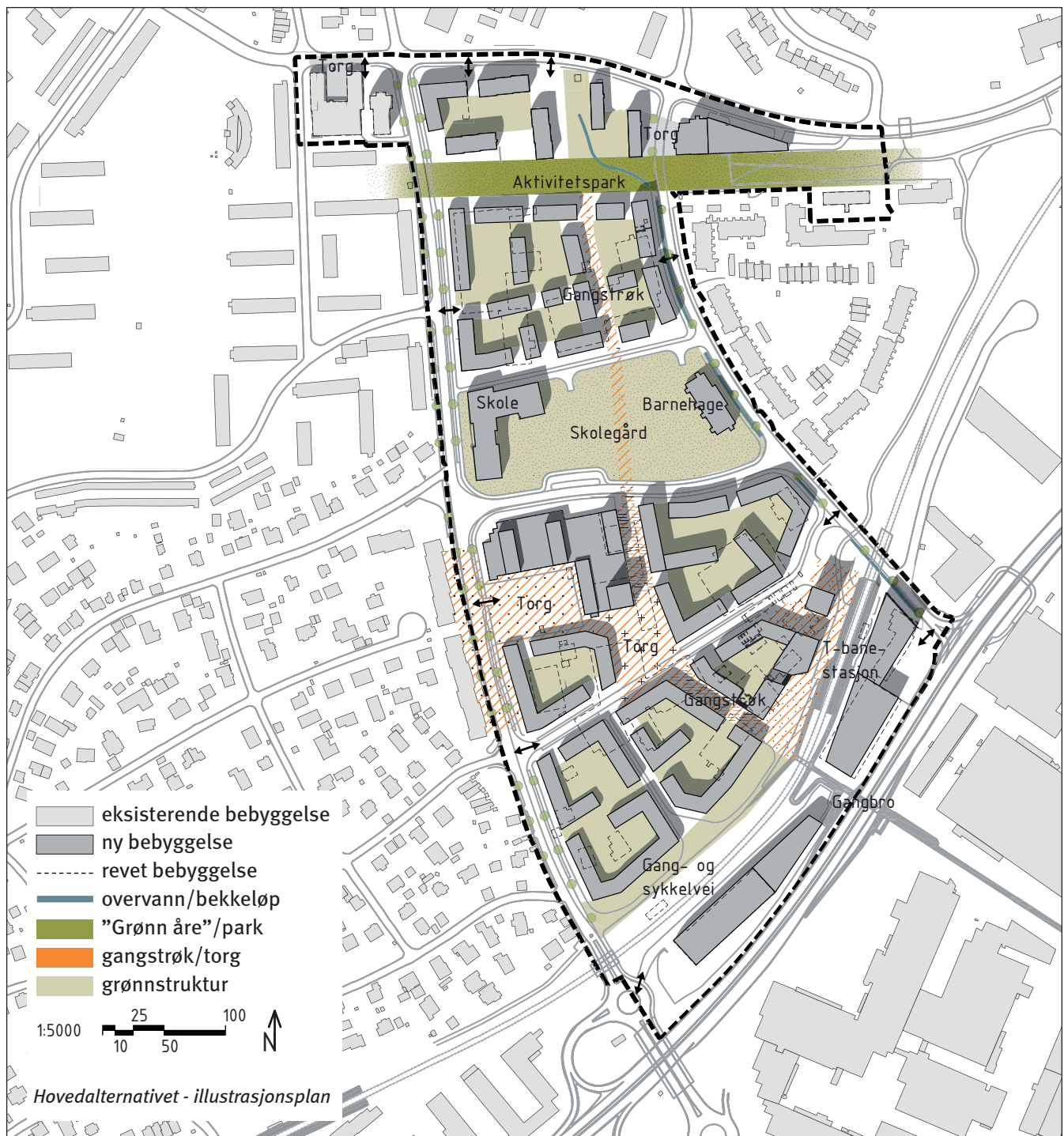


Anbefalt tomteutnyttelse

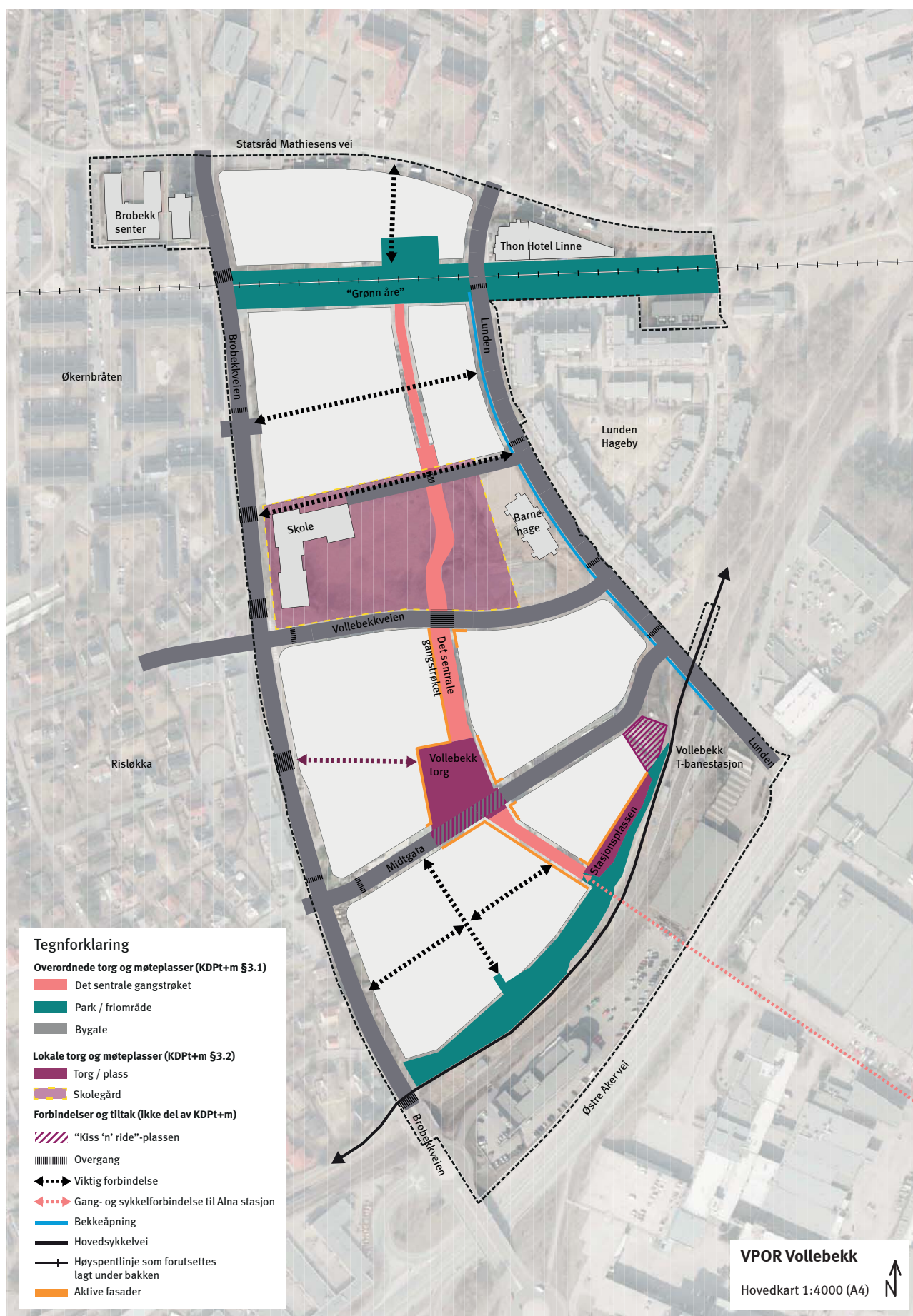
3.2.1 Skisse til tenkt utvikling

I vedlegget til vedtatt Planprogram for Vollebekk, datert 22.08.2014, revidert 29.09.2014; "Skisse til tenkt utvikling" er det vist et utbyggingsalternativ for Vollebekk som baserer seg på planprogrammets anbefalinger for struktur for offentlige rom, arealbruk, uteoppholdsareal og tomteutnyttelse. Skissen, kalt "hovedalternativet", er underlag for anbefalingene i VPOR.

Øvre Vollebekk er vist med en åpen blokkbebyggelse i 4 til 6 etasjer, mens Nedre Vollebekk har en større blanding av funksjoner (ca 80% bolig og 20% forretning og kontor) og en tettere kvartalsstruktur i 4 til 6 etasjer. Endelig utforming av bebyggelse og fordeling av funksjoner bestemmes i påfølgende detaljreguleringsplaner.



4. VEILEDENDE PLAN FOR DET OFFENTLIGE ROM FOR VOLLEBEKK



4.1 Plan for det offentlige rom

4.1.1 Hovedkart for VPOR for Vollebekk

Hovedkartet viser offentlige rom som bør etableres på Vollebekk. Tiltakene er sortert i kategoriene som brukes i Kommunedelplan for torg og møteplasser. I tillegg er bygater, trafikkeareal, viktige forbindelser og hovedsykkelvei markert.

4.1.2 Aktivisering av offentlig rom

Forretninger og andre publikumsrettede funksjoner skal bidra til å aktivisere de offentlige rommene. Det er spesielt viktig å skape aktivitet langs gangstrøket, rundt nye Vollebekk torg og mot Vollebekk T-banestasjon.

Illustrasjonen til høyre er basert på utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen for Vollebekk, og viser i hvilke bygg, og mot hvilke offentlige rom, plassering av forretninger og publikumsrettede funksjoner bør prioriteres.



4.1.3 Aktive fasader

Aktive fasader bidrar til å sikre aktivitet og liv i de viktigste offentlige rommene. Med aktive fasader menes førsteetasje med publikumsrettede funksjoner som butikker, serveringssteder etc. Bebyggelsens første etasje skal ha store vindusflater mot gaten, høy takhøyde, innvendig gulv på nivå med bygulvet og kort avstand mellom inngangsdørene.

I noen tilfeller kan det åpnes for at det i deler av fasaderekken midlertidig åpnes for andre funksjoner. Det er da viktig at utformingen av førsteetasjene ikke vanskeliggjør etablering av publikumsrettede virksomheter i fremtiden, ved at tilstrekkelig etasjehøyde sikres, og at første etasje ligger på samme nivå som gate/byrom.

I gangstrøket og langs gatene skal bebyggelsen ha inngang og henvendelse mot gaten for å aktivisere gaterommet og bidra til byliv og trygge gater.

Krav til omfang og utforming av de aktive fasadene sikres i reguleringsbestemmelsene.

4.2 Det sentrale gangstrøket

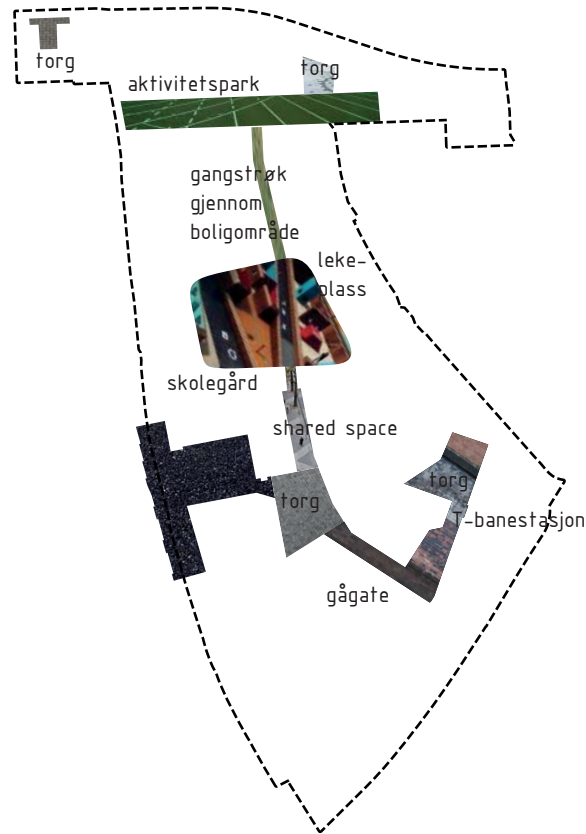
Den overordnede strukturen for offentlige rom på Vollebekk tar utgangspunkt i et sentralt nord-sør-gående gangstrøk som strekker seg fra T-banestasjonen opp til "Grønn åre".

Strøket forutsettes å bestå av ulike sekvenser av offentlige rom; gangveier, torg med aktive fasader, lekeplasser, skolegård og boliggate. Bevegelsesåren skal være en trygg forbindelse gjennom området, og samtidig være et oppholdssted og sosial møteplass for et bredt spekter av brukergrupper.

De ulike sekvensene får en variert utforming, men har elementer som går igjen og gjør at strøket oppfattes som et sammenhengende offentlig byrom. Over torgene og skolegården bør gangstrøket markeres på bakken på en underordnet måte, men det viktigste er at plassen er åpen og tydelig offentlig tilgjengelig.

Fotgjengere prioriteres, og gangstrøket forutsettes i hovedsak å være bilfritt. På Nedre Vollebekk kan prinsipper for såkalt "shared space" benyttes for utforming av gaten. Fotgjengere og syklistene må her gis høyest prioritet av trafikantene. Sykkelparkering etableres langs hele gangstrøket i tilknytning til innganger, møteplasser m.m.

I nord møter gangstrøket "Grønn åre". "Grønn åre" blir en langstrakt aktivitetspark som vil fungere som nærpark for det nye byområdet på Vollebekk. "Grønn åre" er en del av den overordnede grønnstrukturen som henger sammen med Bjerkedalen park og Marka. Det sentrale gangstrøket vil bidra til at de andre grøntområdene i bydelen blir lett tilgjengelige for de nye beboerne på Vollebekk.





1. CBS-kilen København, Danmark, Marianne Levinsen landskab, foto PBE
2. CBS-kilen, København, Danmark, Marianne Levinsen landskab, foto PBE
3. Pilestredet Park, Oslo
4. Søndre Boulevard, København, Danmark, SLA arkitekter
5. Søndre Boulevard, København, Danmark, SLA arkitekter
6. Brumleby, København, Danmark, foto Steen Krogh



STATSRÅD MATHIESENS VEI

BROBEKKVEIEN

LUNDEN

AA

B1

VOLLEBEKKVEIEN

BB

B2

MIDTGATA

B3

CC

ØSTRE AKER VEI

Det sentrale gangstrøket - illustrasjonsplan 1:4000

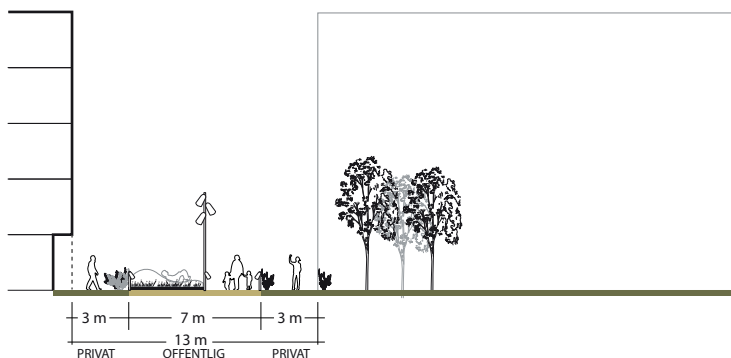
4.2.1 Ambisjoner for de ulike sekvensene

Det sentrale gangstrøket består av ulike sekvenser; aktivitetspunktet i "Grønn åre", skolegården, Vollebekk torg og Stasjonsplassen. Disse beskrives nærmere i egne kapitler. Sekvensene knyttes sammen av tre gatetun (B1-B3).

Gatetunet på Øvre Vollebekk (B1)

Avstanden mellom bygningene gjennom boligstrøket på Øvre Vollebekk bør være minimum 13 meter. Av dette forutsettes gangstrøket å ha en bredde på minimum 7 meter. Av de 7 meterne bør minimum 3 meter være gangareal og resten danne lommer med forskjellig programmering. Gangarealet slynger seg forbi lommene. Dette skaper variasjon og ulike soner for opphold og aktivitet. Utformingen av lommene sikrer naturlig avrenning for overvann.

Langs arealet som settes av til gangstrøk kan det legges forhager som er minimum 3 meter brede. Bebyggelsen kan trekkes inn i første etasje for å gjøre forhagen bredere, og for å skape en mer skjermet sone nærmest fasaden.



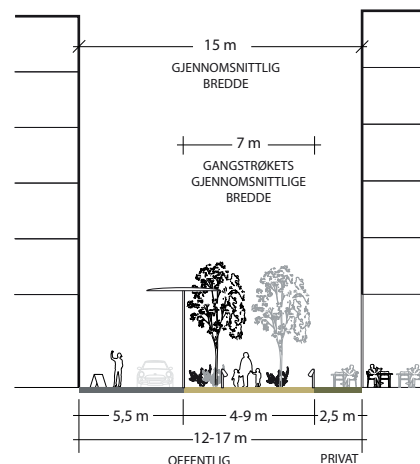
Gangstrøket - tverrsnitt Øvre Vollebekk 1:400 (AA)

Gatetunet mellom Vollebekkveien og Vollebekk torg (B2)

Mellom Vollebekkveien og Vollebekk torg kan bredden mellom bebyggelsen variere mellom 12 og 17 meter, med et gjennomsnitt på 15 meter. Sonen for gangstrøket skal i snitt være minimum 7 meter bred og utformes med beplantning og installasjoner/møbler som bidrar til å skape rom for opphold.

Langs bebyggelsen på vestsiden settes det av et 5,5 meter bredt sambruksareal hvor det er tillatt med varelevering og nødvendig kjøring til torget.

Langs bebyggelsen på østsiden kan sonen på 2,5 meter knyttes til aktiviteter i bebyggelsens førsteetasje. Der det er forretning/bevertning kan det være uteservering, og sonen kan materialmessig og programmessig utformes som en del av gangstrøket. Der det er bolig i første etasje kan det legges private forhager langs fasaden.



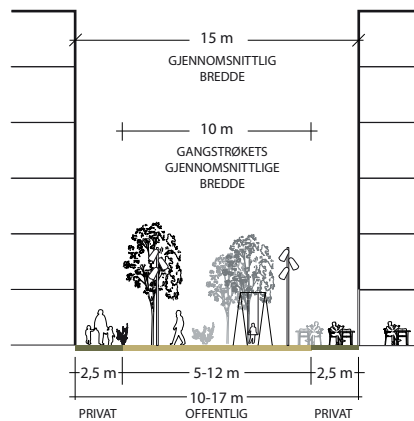
Gangstrøket - tverrsnitt Nedre Vollebekk 1:400 (BB)

Gatetunet mellom Midtgata og Stasjonsplassen (B3)

Mellom Midtgata og Stasjonsplassen kan bredden mellom bebyggelsen variere mellom 10 og 17 meter, med et gjennomsnitt på 15 meter.

Sonen for gangstrøket skal i snitt være minimum 10 meter bred og utformes med beplantning og installasjoner/møbler som bidrar til å skape rom for opphold. Gangstrøket forutsettes å være bilfritt, men kan utformes på en måte som gjør nødvendig kjøring (utrykningskjøretøy osv) mulig.

Langs bebyggelsen på hver side kan en sone på 2,5 meter knyttes til aktiviteter i bebyggelsens førsteetasje. Der det er forretning/bevertning kan det være uteservering, og sonen kan materialmessig og programmessig utformes som en del av gangstrøket. Der det er bolig i første etasje kan det legges private forhager langs fasaden.

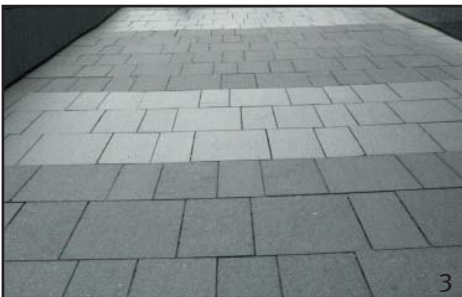


Gangstrøket - tverrsnitt Nedre Vollebekk 1:400 (CC)

4.2.2 Gjenkjennende element

Det skal utarbeides et helhetlig konsept for belysning som gjenkjennende element i det sentrale gangstrøket. Det skaper trygghet og kan gi en identitet til Vollebekk. Elementene kan variere fra sekvens til sekvens, men de må være en del av et overordnet konsept.

Se forøvrig kapittel 7.4.4 Belysningsprosjekt.



1. Prags Boulevard, Kristine Jensen arkitekter, foto Nicolaj Perjesi
2. Drammen, foto PBE
3. Fisketorvet, København, Danmark, foto PBE
4. Verdensparken, Furuset, Oslo, foto Marianne Gjörv
5. CBS-kilen, København, Danmark, Marianne Levinsen landskab
6. Verdensparken, Furuset, Oslo, foto Groruddalen.no





Gatene - illustrasjonsplan 1:4000

4.3 Gatene

Fra vei til gate!

Eksisterende og nye kjøreveier i Vollebekk-området endrer karakter fra vei til gate og utformes som bygater.

Bygaten kjennetegnes ved at den er spesielt godt tilrettelagt for fotgjengere og syklister og at trafikken holder lav fart. Bebyggelsen langs bygatene er plassert inntil og orientert mot gaten, ofte skulder ved skulder, for å gi lesbare byrom. Bebyggelsen har i størst mulig grad funksjoner i første etasje som henvender seg mot fortauet, som forretninger og kaféer. Der det er boliger bidrar private forhager til å aktivisere gaterommet.

Vegetasjon

Gatene plantes med trær, busker og blomster. Trær bidrar blant annet til å; visuelt redusere gatetverrsnittet, redusere trafikkhastigheten, bedre den estetiske opplevelsen av gaten og skape en skjermende og mykere overgang mellom gaten og tiliggende boliger.

VPOR viser prinsipper for planting av vegetasjon. Gatene er delt inn i soner med ulike konsepter for plantebruk, tilpasset gatens karakter. Der det ligger boliger i første etasje, er det spesielt viktig å plante trær, busker eller hekker, som bidrar til å skjerme boligene fra trafikken.

En detaljert landskapsplan utarbeides som en del av hovedplan for teknisk infrastruktur (oppfølging av VPOR). Plassering av infrastruktur under bakken må ses i sammenheng med trær. Hovedledningsnettets bør lokaliseres slik at foreslått plassering av trær kan sikres.

Dagens regulering

Refstadveien og Brobekkveien ble i 2011 regulert for miljøprioritert gjennomkjøring (MPG). Hensikten med reguleringsplanen var å legge til rette for en utforming av veiene som bidrar til dempet fart og et triveligere og tryggere lokalmiljø langs veien.

Planforslaget omfatter avkjørselssaneringer og etablering av nye adkomster. Brobekkveien er regulert med et tverrsnitt som har gang- og sykkelvei samlet på østsiden av veien, fysisk adskilt fra kjørebanelen med en grønrrabatt. Langs veien på vestsiden er det kun fortau.

Planen ble laget med utgangspunkt i Vollebekk som et nærings- og lagerområde. Planprogram for Vollebekk anbefaler at Brobekkveien utvikles til en bygate tilpasset Vollebekk som fremtidig boligby. Dette må følges opp i et eget reguleringsplanarbeid. Det vil også være behov for omregulering av Vollebekkveien og Lunden. Se forøvrig kapittel 7.4.1 Reguleringsplaner.

Sykkel

Brobekkveien er markert på kartet til hovedsykkelveinettet i Oslo som en del av forbindelsen fra Trondheimsveien til E6. Detaljerte løsninger for utforming av sykkelfeltet i gatetverrsnittet er vanskelig å bestemme i VPOR, på grunn av mangelen på en oppdatert plan for sykkelveinett i Oslo. Sykkelstrategi 2015-2025 bør legges til grunn for påfølgende reguleringsplaner.

I VPOR er det er valgt å vise opphøyde sykkelfelt på hver side av kjørebanelen. Syklisten skilles fysisk fra bilen og den gående ved nivåforskjell fra kjørebanelen til sykkelfeltet og videre til fortauet. Sykkelparkering etableres i tilknytning til innganger, møteplasser m.m.

4.3.1 Brobekkveien (A1)

Dagens situasjon

Brobekkveien har i dag en ÅDT på 9000 og fartsgrense på 50km/t. Veien er en viktig tverrforbindelse mellom Trondheimsveien og Østre Aker vei, og er preget av mye tungtrafikk.

Fremtidig trafikkmengde

Konsekvensutredningen for Vollebekk viser at Brobekkveien i 2030 vil ha en ÅDT på 11 000 ved skolen 15 400 ved rundkjøringen til Østre Aker vei, forutsatt at området er bygget ut i henhold til "hovedalternativet" i Planprogram for Vollebekk. Se kapittel 1.1.

Karakter og materialbruk

Brobekkveien gis en bymessig utforming med gang- og sykkelfelt på begge sider og beplantning. Farten er lav, slik at støy fra veien reduseres og opplevelsen av bygaten bedres. Maks hastighet ved skolen forutsettes å være 30km/t. Busser har stoppested i gaten. På grunn av høy ÅDT tilrettelegges det ikke for gateparkering. Der boliger ligger mot gaten skal det etableres forhager med bredde minimum 2,5 meter.

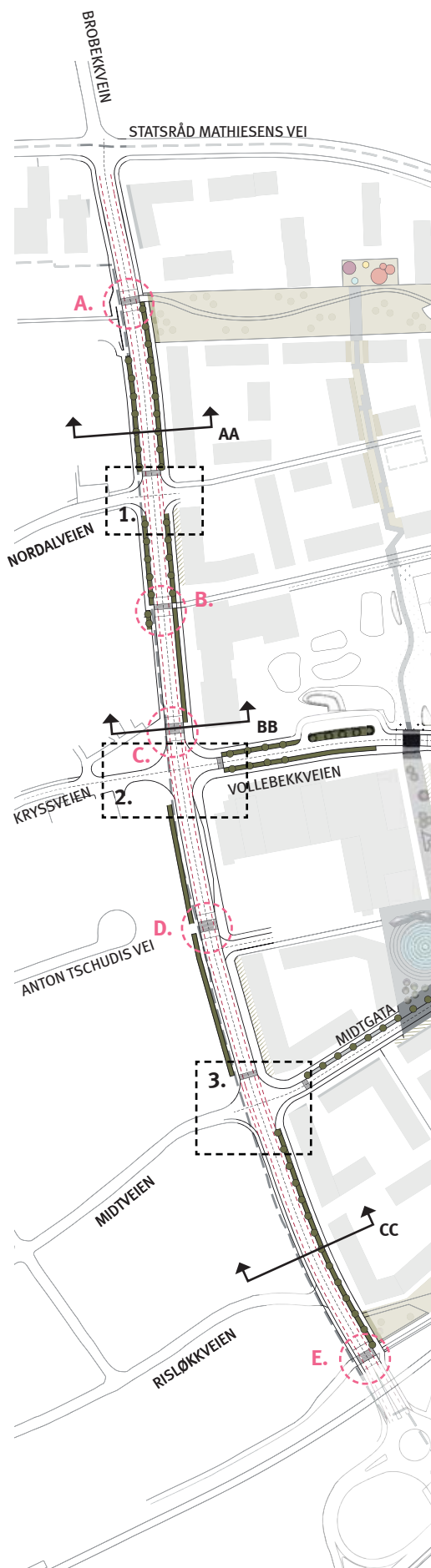
Brobekkveien plantes med trær og det etableres grønnpuffer med hekker eller blomster. Trær og hekker prioriteres der boligbebyggelse ligger mot veien, og på forplassen til skolen.

Bredere tverrsnitt

På grunn av ønsket om bymessig utforming, vil Brobekkveien få et bredere tverrsnitt enn dagens situasjon. Det nye tverrsnittet vil stedvis legge beslag på areal som i dag ikke er regulert til veiformål.

Kryss og avkjørsler

For å bidra til trafiksikkerhet i området bør Kryssveien ledes ut i Brobekkveien slik at den møter Vollebekkveien i et x-kryss (2.). Bredden på Vollebekkveien må strammes inn i krysset, slik at krysset får en bymessig utforming. Den nye Midtgata etableres som en forlengelse av Midtveien slik at det dannes et x-kryss i Brobekkveien (3.)



Brobekkveien - illustrasjonsplan 1:4000

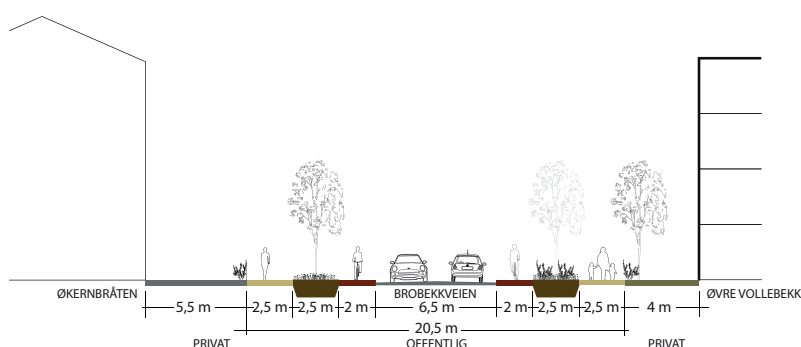
Overganger

Fotgjengerovergangen ved "Grønn åre" (A) opphøyes. I arbeid med reguleringsplan for Brobekkveien må det vurderes om det er behov for lysregulering.

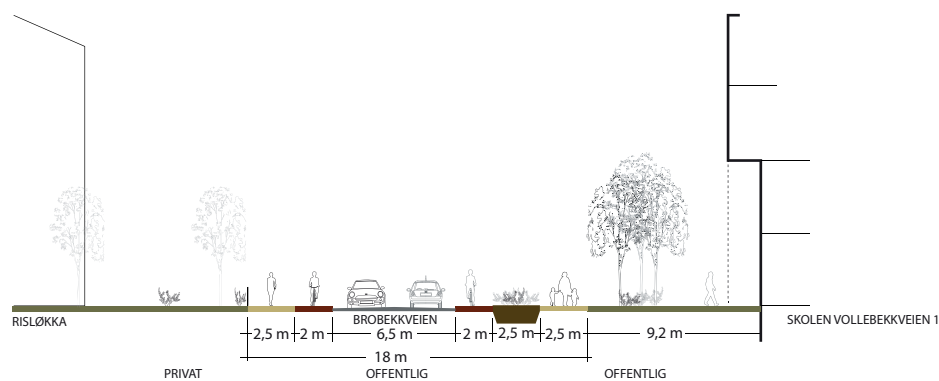
Det anbefales opphøyd fotgjengerovergang ved gangsti fra skolen (B) og ved krysset Brobekkveien x Vollebekkveien (C).

Opphøyd gangfelt uten lysregulering er erfaringsmessig den mest trafiksikre løsningen.

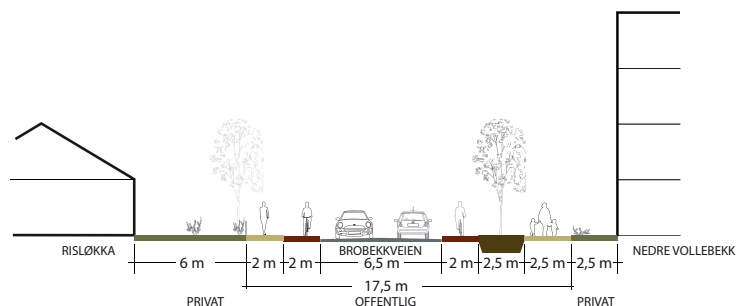
Eksisterende fotgjengerovergang ved Bjerke Nærmiljøsentral/MENY (D) opphøyes. Overgangen ved hovedsykkelveien (E) bør være 10 meter bred og opphøyd.



Brobekkveien - tverrsnitt Øvre Vollebekk 1:400 (AA)



Brobekkveien - tverrsnitt ved skolen 1:400 (BB)



Brobekkveien - tverrsnitt Nedre Vollebekk 1:400 (CC)

4.3.2 Lunden (A2)

Dagens situasjon

Lunden har i dag en ÅDT på 500 mellom Statsråd Mathiesens vei og Vollebekkveien, og 1000 mellom Vollebekkveien og Østre Aker vei. Fartsgrensen er 30km/t.

Fremtidig trafikkmengde

Konsekvensutredning for Vollebekk viser at Lunden i 2030 vil ha en ÅDT på 2800 på øvre del og 3500 på nedre del, forutsatt at området bygges ut i henhold til "hovedalternativet" i Planprogram for Vollebekk.

Karakter og materialbruk

Lunden utvikles til en "blågrønn bygate", hvor åpning av Vollebekken sammen med lokal overvannshåndtering, gjør vann til et element i gateutformingen. Første etasje i bebyggelsen langs gata henvender seg mot fortauet. Den grønne skråningen mot Lunden Hageby kan aktiveres med sittetrappor eller benker. Det legges ikke opp til parkering.

Gaten beplantes. Det anbefales en trerekke på østsiden av gaten, langs den gjenåpnede Vollebekken.

Bekkeåpning

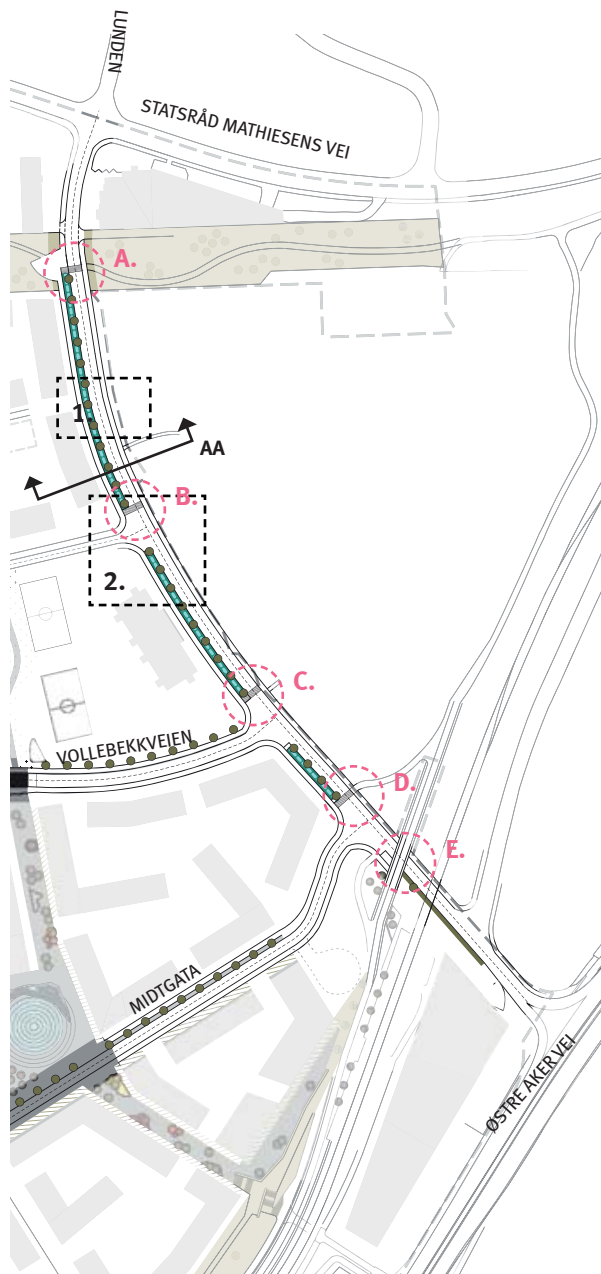
Vollebekken åpnes på østsiden av Lunden mellom "Grønn åre" og Østre Aker vei. Se kapittel 6.3 og 6.4 for detaljert beskrivelse av bekkeåpning og overvannshåndtering.

Kryss og avkjørsler

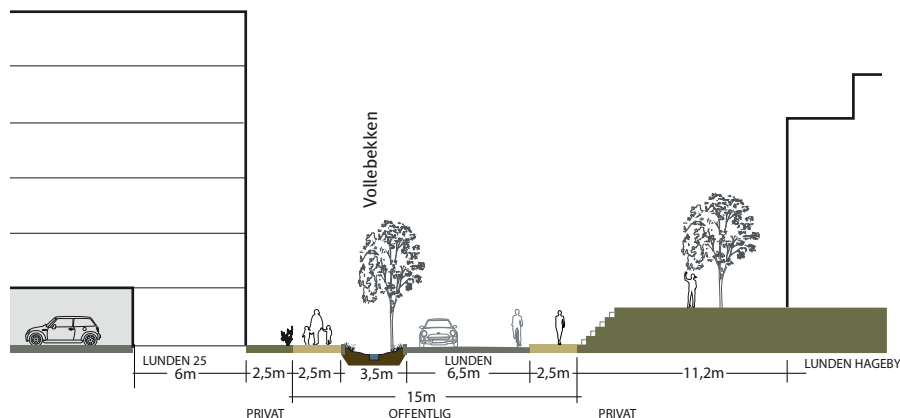
Avkjørsel til boligene i Lunden 25 (1) og skolen og barnehagen (2) i Vollebekkveien 1 skjer fra Lunden. Det må være tilstrekkelig avstand mellom avkjørslene til at de ikke kommer i konflikt med hverandre.

Overganger

"Grønn åre" (A) krysser Lunden i et opphøyd gangfelt. Øvrige fotgjengeroverganger (B, C og D) forutsettes å være i plan. Hovedsykkelveien legges på bro over Lunden (E).



Lunden - illustrasjonsplan 1:4000



Lunden - tverrsnitt Øvre Vollebekk 1:400 (AA)

4.3.3 Vollebekkveien (A3)

Dagens situasjon

Vollebekkveien har i dag en ÅDT på 500. Fartsgrensen er 50km/t. Vollebekkveien er i dag den eneste tverrforbindelsen gjennom planområdet.

Fremtidig trafikkmengde

Konsekvensutredning for Vollebekk viser at Vollebekkveien i 2030 vil ha en ÅDT på 1200, forutsatt at området bygges ut i henhold til "hovedalternativet" i Planprogram for Vollebekk.

Karakter og materialbruk

Kryssene mot Brobekkveien og Lunden strammes opp og gis en mer bymessig utforming. Fartsgrense forutsettes å være 30 km/t. Det legges ikke opp til parkering langs gaten.

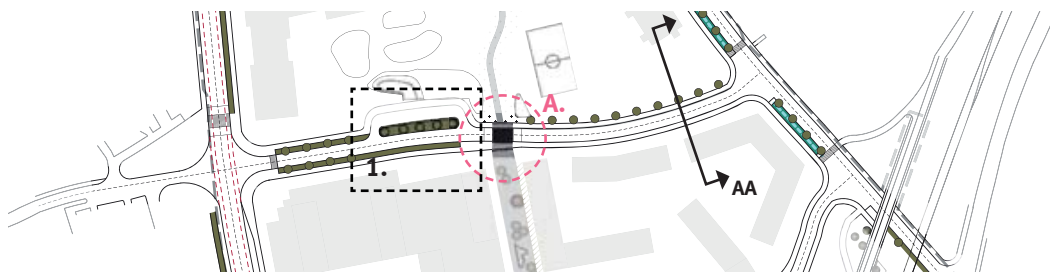
Det plantes en trerekke i fortauet på nordsiden av gaten som bidrar til å fordrøye vann på tvers av planområdet.

Kryss og avkjørsler

Skolen har en kiss'n'ride-lomme langs Vollebekkveien (1).

Overganger

Det sentrale gangstrøket krysser Vollebekkveien i et 10 meter bredt, opphøyd gangfelt (A).



Vollebekkveien - illustrasjonsplan 1:4000



Vollebekkveien - tverrsnitt ved barnehagen 1:400 (AA)

4.3.4 Midtgata

Dagens situasjon

Det er behov for flere tverrforbindelser gjennom planområdet. I Planprogram for Vollebekk anbefales det at det etableres en gate gjennom Nedre Vollebekk, som forbinder Brobekkveien og Lunden. Denne gaten foreslås som en forlengelse av Midtveien. Siden Vollebekk skal utvikles med bykvaliteter, bør navnet være Midtgata.

Fremtidig trafikkmengde

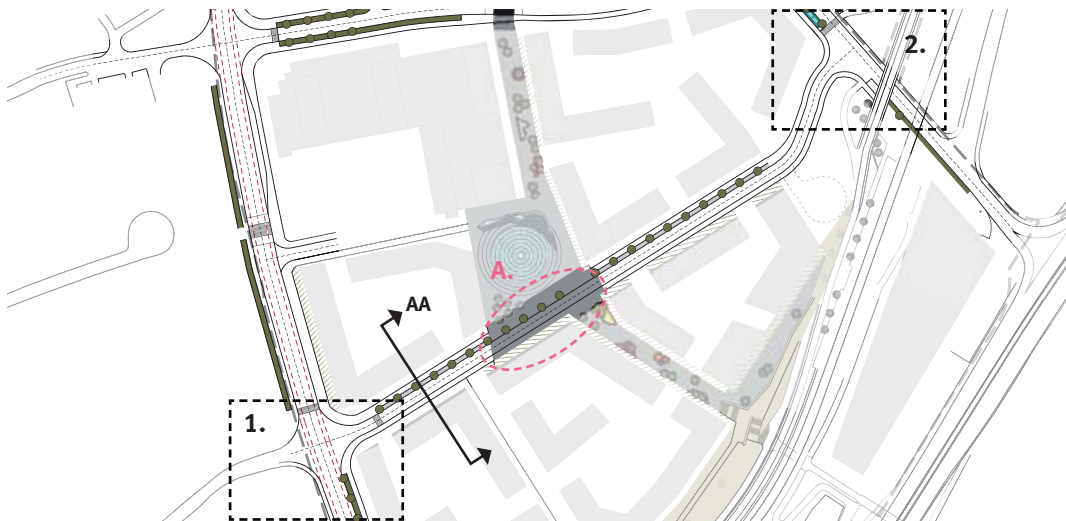
Konsekvensutredning for Vollebekk viser at Midtgata i 2030 vil ha en ÅDT på 700, forutsatt at området er bygget ut i henhold til "hovedalternativet" i Planprogram for Vollebekk.

Karakter og materialbruk

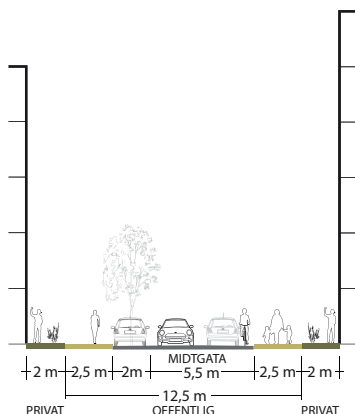
I Midtgata etableres en sone med ensidig kantparkering og trerekke. Der det er boliger i første etasje legges det forhager mot fortauet. Forhagene skal være minimum 2 meter brede. Der det er forretning og publikumsrettede funksjoner utvides fortauet fra 2,5 meter til 4,5 meter.

Overganger

Der Midtgata krysser Vollebekk torg (A) løftes gaten opp i plan med og integreres i torgutformingen (sambruksareal).

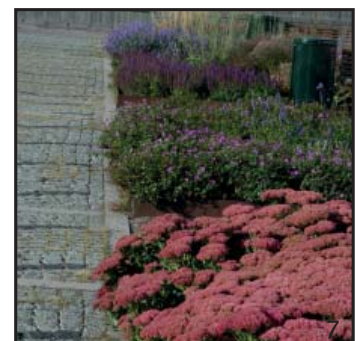


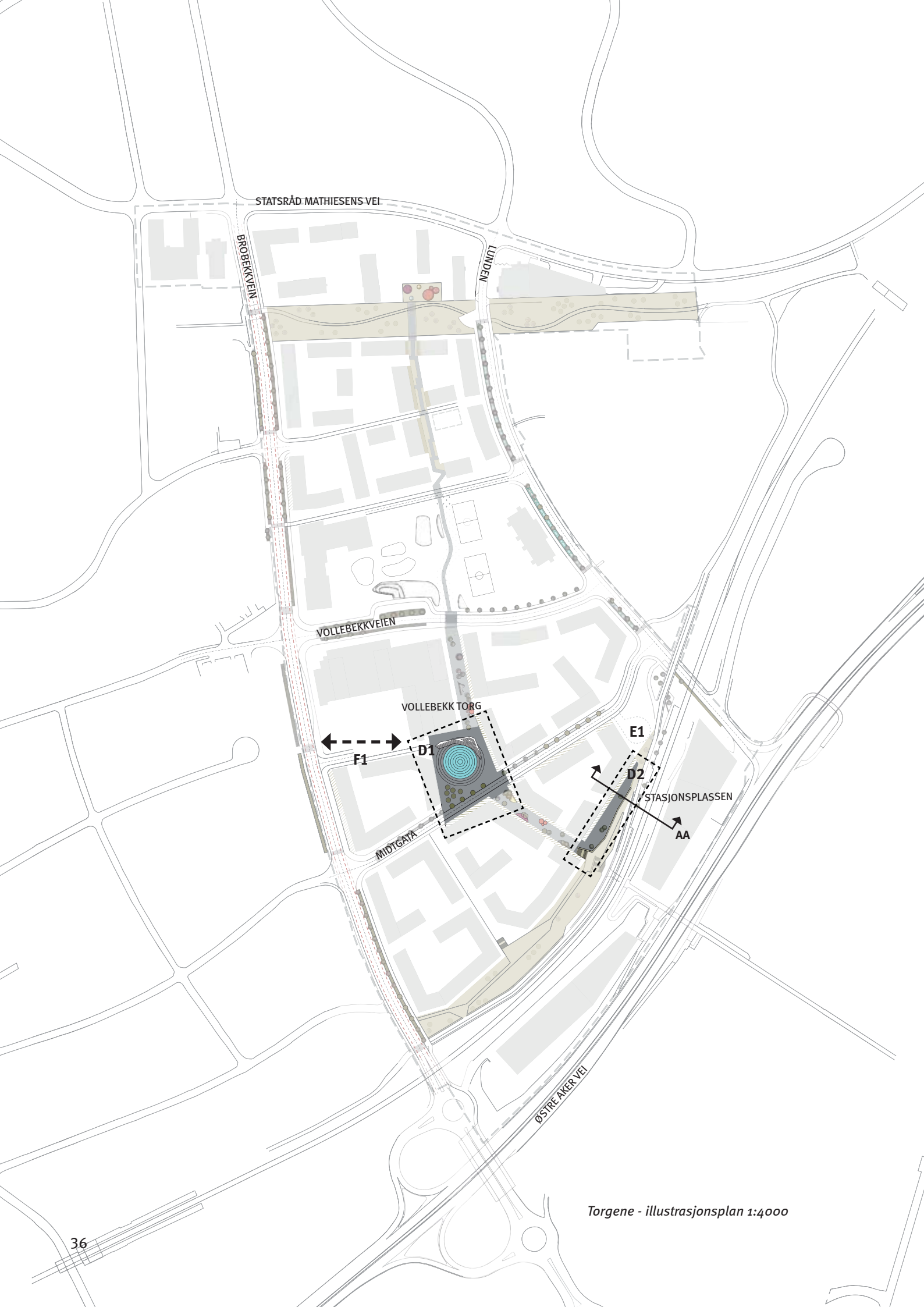
Midtgata - illustrasjonsplan 1:4000



Midtgata - typisk tverrsnitt 1:400 (AA)

1. Vester Voldgade, København, Danmark, Cobe arkitekter m.fl., foto Jens Dresling
2. Winnenden, Tyskland, Dreiseitl architekten, Landezine.com
3. Palmerstone north, New Zealand, foto G. Connolly
4. Schweigaardsgate, Oslo, foto PBE
5. Frederiksberg, Danmark, SLA arkitekter, foto landezine
6. Stora Varvsgate, Malmö, Sverige, foto Malmö stad
7. Malmö, Sverige, foto PBE
8. Bygdøy allé, Oslo, foto Wenche Talgø





STATSRÅD MATHIESENS VEI

BROBEKKVEIEN

LUNDEN

VOLLEBEKKVEIEN

VOLLEBEKK TORG

F1

D1

E1

D2

STASJONSPLASSEN

AA

MIDTGATA

ØSTRE AKER VEI

Torgene - illustrasjonsplan 1:4000

4.4 Torgene

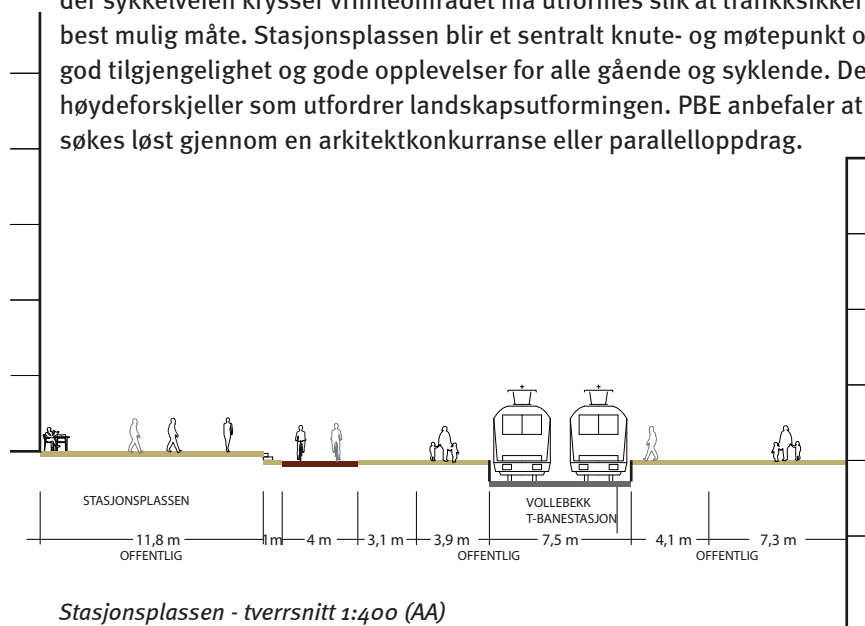
Det nye byområdets viktigste møteplass blir Vollebekk torg på Nedre Vollebekk på ca. 3300 m². I tillegg etableres det et torg ved T-banestasjonen, Stasjonsplassen på ca 940 m².

4.4.1 Vollebekk torg (D1)

Vollebekk torg er en del av det sentrale gangstrøket og Vollebekks sentrale torg. Torget har høy materialemessig standard. Det utformes som et multifunksjonelt torg som fungerer som en urban møteplass tilrettelagt for opphold. Torget trekkes over kjørefeltet til den nye Midtgata, til fasaden på sørsiden. Overvannshåndtering innpasses i utformingen, slik at vann blir et synlig element. Forretninger og andre publikumsrettede funksjoner vender ut mot torget. Det er viktig at det etableres en offentlig gangforbindelse mellom torget og boligområdet på Risløkka (F1), se punkt 4.4.3.

4.4.2 Stasjonsplassen (D2)

Langs bebyggelsen som vender ut mot Vollebekk T-banestasjon etableres det et langstrakt torg; Stasjonsplassen, som utformes slik at den gir rom for aktiviteter knyttet til funksjoner i bebyggelsens førsteetasje. Torget blir en forlengelse av det sentrale gangstrøket mot stasjonen. På nedsiden av torget ligger hovedsykkelveien, fortau og perrongene. Stasjonsplassen skal ha høy landskapsarkitektonisk og materialemessig standard. Området der sykkelveien krysser vrimleområdet må utformes slik at trafikksikkerheten ivaretas på best mulig måte. Stasjonsplassen blir et sentralt knute- og møtepunkt og må derfor sikres god tilgjengelighet og gode opplevelser for alle gående og syklende. Dette området har store høydeforskjeller som utfordrer landskapsutformingen. PBE anbefaler at utforming av torget søkes løst gjennom en arkitektkonkurranse eller parallelloppdrag.



4.4.3 Andre plasser og forbindelser

Mellom stasjonen og Midtgata etableres "kiss'n'ride-plassen" (E1), som hovedsakelig har trafikknyttige formål. Den består av en drop-off-soner til stasjonen og et område for varelevering. Det er mulighet for å etablere uteservering og midlertidige aktiviteter på plassen.

Det etableres en offentlig gangforbindelse/torg fra Vollebekk torg til Brobekkveien langs dagens parkeringsplass til Meny (F1). Forbindelsen/torget utformes med høy standard.

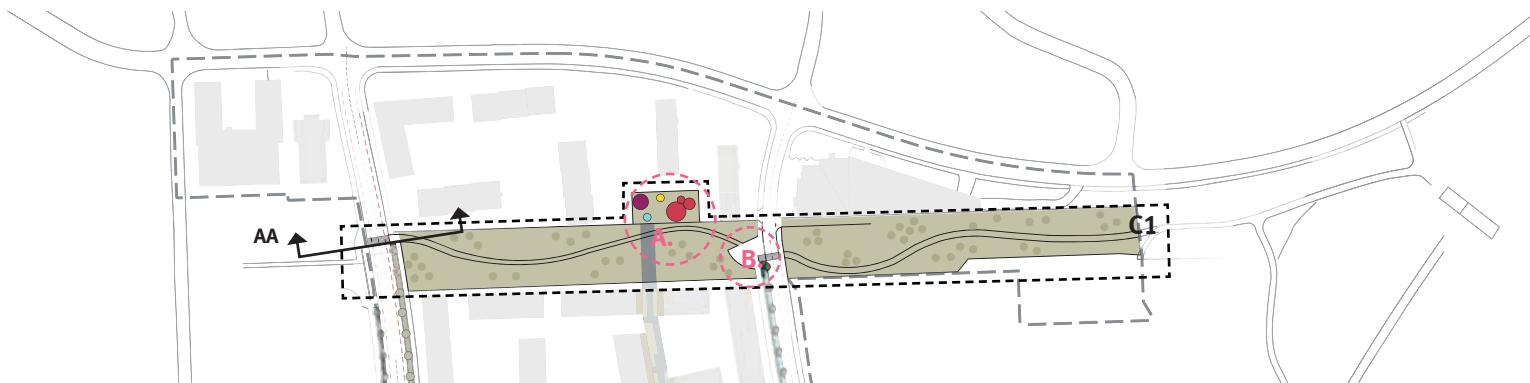
4.5 Parkene

4.5.1 "Grønn åre" (C1)

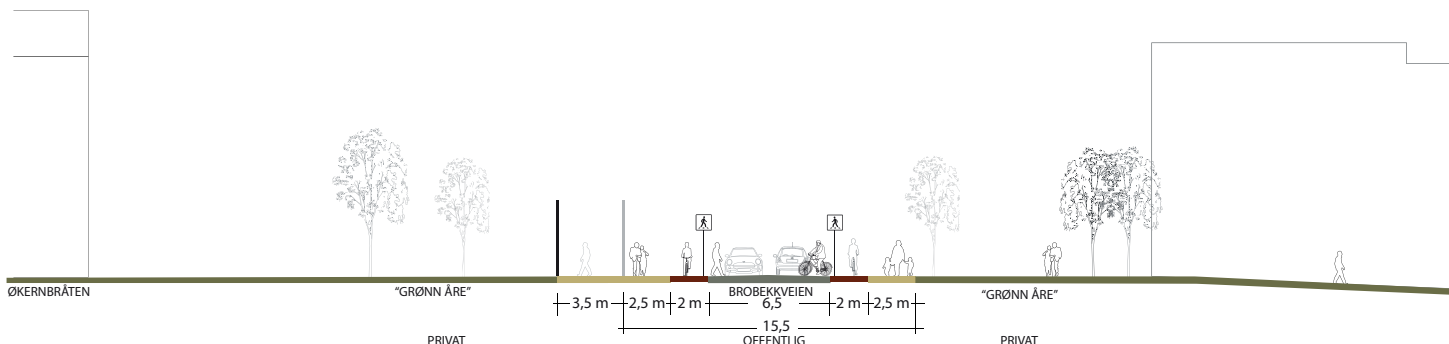
"Grønn åre" er et prosjekt i regi av Groruddalssatsingens områdeløft på Linderud-Økernbråten-Vollebekk. "Grønn åre" blir en fremtidig park der traséen for høyspentlinjen går i dag. Den skal forbinde parker, friområder, skoler og idrettsanlegg fra Bjerkedalen park i vest til Veitvetparken i øst. Parken består totalt av fem aktivitetspunkter som vil bli realisert uavhengig av hverandre. Ett av disse aktivitetspunktene ligger innenfor planområdet for Vollebekk.

Gjennom Vollebekområdet opparbeides "Grønn åre" (turvei D6) som grussti fra Bjerkedalen park til undergangen ved Statsråd Mathiesens vei. Friområdet skal plantes til med trær, hekker og gressplener. Der "Grønn åre" møter det sentrale gangstrøket, etableres et aktivitetspunkt (A). Aktivitetspunktet blir en møteplass som inviterer til fysisk aktivitet. "Grønn åre" krysser Brobekkveien og Lunden i opphøyde gangfelt. Ved Brobekkveien lages en sluse i støyskjermen ved Økernbråten borettslag. Ved Lunden bør det etableres en mindre møteplass (B) med benker på vestsiden av gaten. Plassen kan ses i sammenheng med torgdannelsen ved Thon Hotel Linne og åpningen av Vollebekken.

Parken opparbeides med høy landskapsarkitektonisk og materialemessig standard.



"Grønn åre" - illustrasjonsplan 1:4000



Brobekkveien - tverrsnitt der "Grønn åre" krysser Brobekkveien 1:400 (AA)

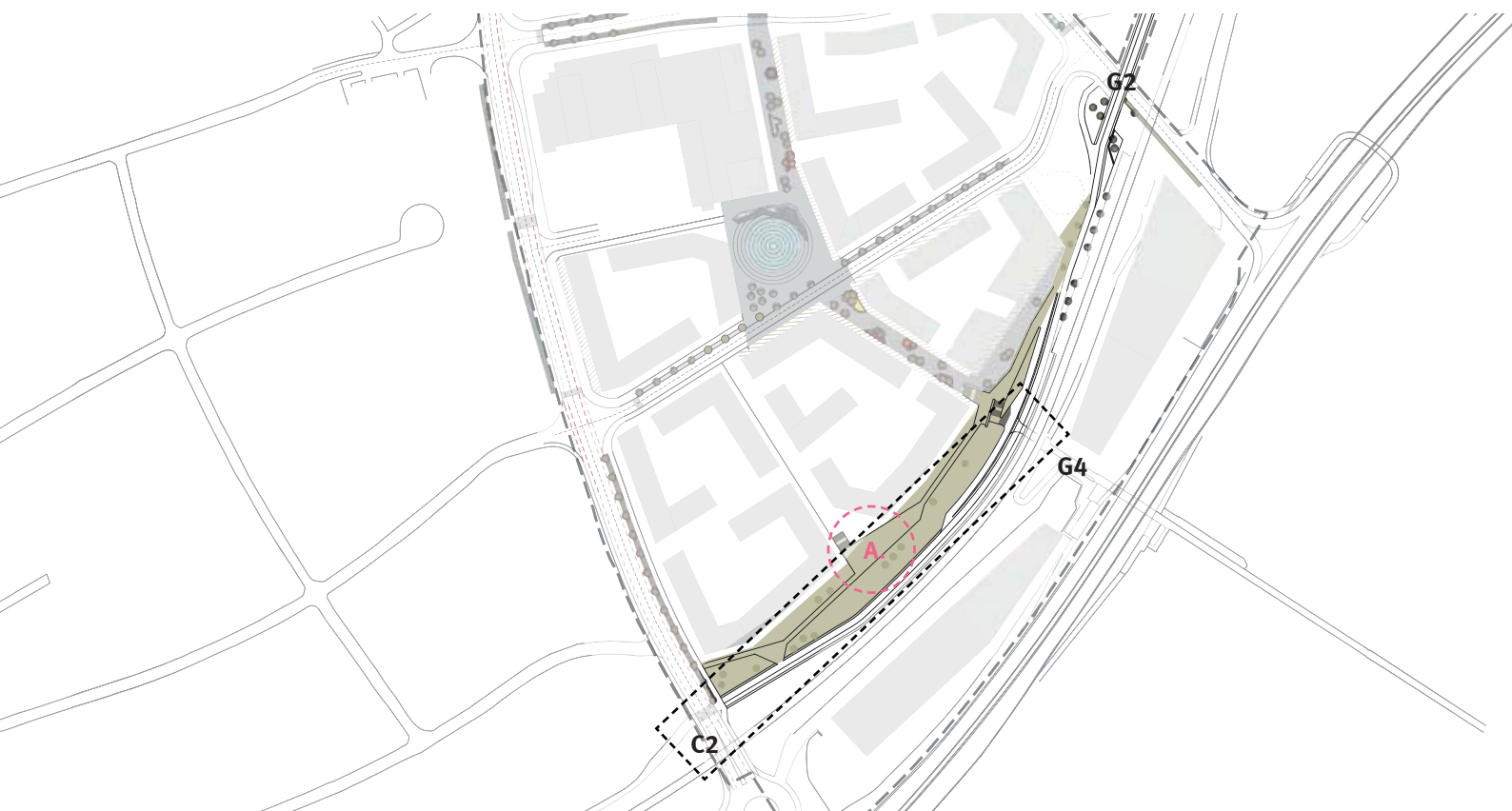
4.5.2 "Baneparken" (C2)

Turvei D3 ligger i dag i et regulert friområde på nordsiden av T-banelinjen. Området har potensial for å utvikles til en park med vegetasjon og møblering/installasjoner for opphold og aktivitet. Sammen med den nye bebyggelsen på Nedre Vollebekk vil "Baneparken" være Vollebekks fasade mot Groruddalen.

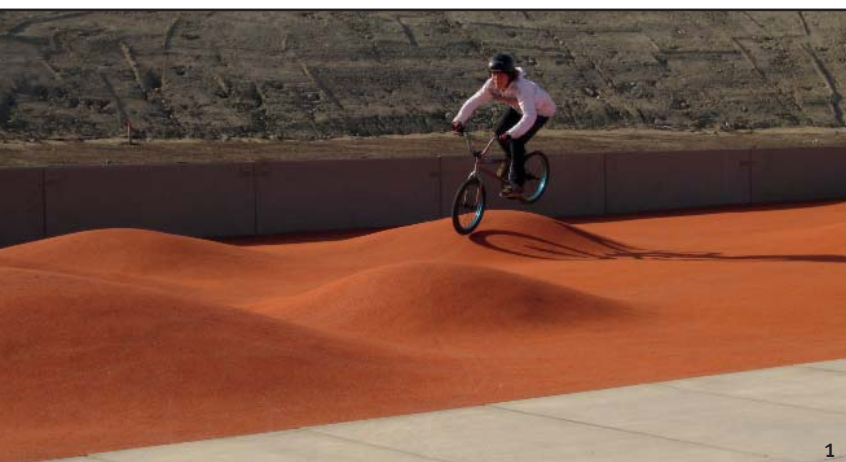
Turvei D3 er en del av hovedsykkelveinettet, som tilrettelegges for transportsykklister. Det er ønskelig på sikt å utvide dagens gang- og sykkelbane til sykkelvei med fortau (3+2 meter). Traséen legges så tett på T-banetraséen som mulig, for å gi plass til parkareal mellom sykkelveien og bebyggelsen. Dette fører til en forlengelse av undergang til Alna stasjon (G4) blir nødvendig. Det etableres en gang- og sykkelbro over Lunden (G2) som del av opparbeidelsen av sykkelvei med fortau.

Ved utforming av området må det tas hensyn til at det er støyutsatt. Det kan tilrettelegges spesielt for aktiviteter som retter seg spesielt mot de som bruker hovedsykkelveien, i hovedsak eldre barn, voksne og mosjonister, for eksempel aktiviteter knyttet til sykkel, joggning, parkour, skating, treningsapparater eller lignende.

Parken opparbeides med gjennomgående normal standard. Der den interne kjøreveien som betjener boligområdet mellom Midtgata og "Baneparken" møter parken (A), skal det etableres et oppholdssted med høy standard.



"Baneparken" - illustrasjonsplan 1:4000



1. Plug N play, København, Danmark, foto: Mint and Ginger
2. Rådhusplads, Solingen, Tyskland, Arkitekt: Atelier 2, Foto: Rainer Sachse
3. Charlotte Amundsens Plads, København, Danmark, Arkitekt og foto: 1:1 Landskab
4. Plug N play, København, Danmark, foto: Ditte Valente
5. Spielplatz Flämingstrasse, Berlin, Tyskland, Arkitekt og foto: Topotek 1
6. Darling Harbour, Sydney, Australia, foto: Judy
7. Piazza Nember, Jesolo Lido, Italia, Arkitekt og foto: Stradivarie
8. Teaterpladsen, Oslo

5. MATERIALBRUK, STANDARD OG TILTAKSLISTE

5.1 Karakter og materialbruk

Byrommenes karakter

Valg av materialebruk og standard er gjort med utgangspunkt i visjonen om at Vollebekk skal bli et tett og mangfoldig byområde. De offentlige rommene skal ha en bymessig karakter, med "harde flater" i kombinasjon med blågrønne innslag.

Det er ikke lagt føringer for at eksisterende nærings- og lagerbebyggelse på Vollebekk må beholdes. Det er likevel ønskelig at Vollebeks historie og karakter som næringsområde kan leses i de fremtidige byrommene. Ved å bruke resirkulert bygningsmasse, som betong og tegl, fra bebyggelsen som rives, kan man videreføre elementer av dagens material- og fargebruk i de nye omgivelsene.



Det sentrale gangstrøket, torgene, parkene og Midtgata forutsettes å ha materialmessig høy standard. De øvrige gatene har normal standard, men i enkelte soner, og ved enkelte overganger, har utførelsen høy standard.

Vegetasjon

Der det er hensiktsmessig beholdes eksisterende vegetasjon. Det anbefales treplanting langs hovedgatene, for å forsterke den bymessige karakteren og bedre den estetiske opplevelsen av gaten. I andre soner kan det istedenfor trær etableres grønne rabatter med busker eller gress. I det sentrale gangstrøket brukes vegetasjon for å skape soner for opphold.

Rikelig med vegetasjon er viktig for å bidra til å fordrøye overvann. På torg, plasser og parker bør en i størst mulig grad velge materialer som bidrar til å drenere vannet lokalt når det regner, og arealene bør utformes slik at nedbør kan samles i fordypninger hvor vannet enten kan stå over tid og infiltrere, eller bli ledet videre til flomvei.

Belysning

Belysningen i det sentrale gangstrøket forutsettes å være av høy standard. Det må utvikles et eget konsept for belysning som er felles for alle gangstrøkets ulike sekvenser, som binder sekvensene sammen. Belysningen kan brukes til å lede gående og syklende, og vil forsterke trygghetsfølelsen i området, også om vinteren.

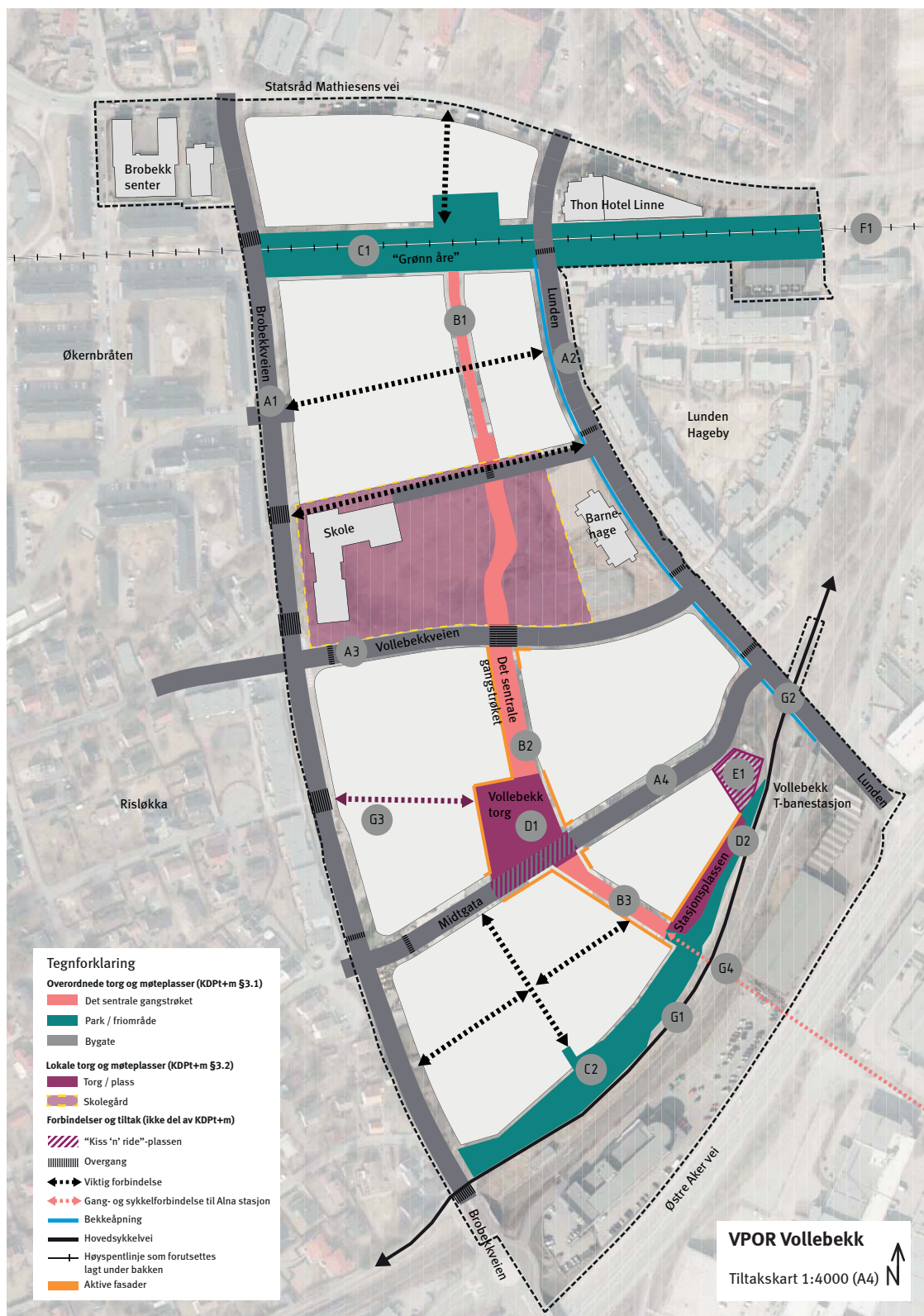
5.2 Differensiering av standard

Materialbruk i de offentlige rommene er delt inn i to kategorier: normal og høy standard. Det er utarbeidet en overordnet oversikt (neste side) som definerer hva som inngår i de nevnte begrepene. Oversikten baserer seg på definisjonene som ble brukt av Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten i kvalitetsprogrammet for Filipstad. Det er gjort mindre justeringer tilpasset situasjonen på Vollebekk.



 Normal standard
 Høy standard

	Normal standard:	Høy standard:
Gater	Fortau: Asfalt Kjørebane: Asfalt Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Ingen Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering (bekkeåpning der markert i VPOR) Universell utforming: Standard Overgangsfelt: Standard	Fortau: Naturstein, betong Kjørebane: Asfalt (annet dekke kan vurderes) Kantutforming: Design Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering (bekkeåpning der markert i VPOR) Universell utforming: Design Overgangsfelt: Bredt, opphøyd
Gatetun / Strøgsgater / Sambruksareal	Dekke: Betong, asfalt, gatestein, tegl Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes	Dekke: Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidekke, armert gress Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes
Torg / plasser	Dekke: Betong, asfalt, gatestein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Standard Programmering: Skal vurderes, ikke like omfattende som ved høy standard	Dekke: Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidekke Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Design Programmering: Gjennomtenkt og helhetlig programmering. Høy opplevelsesverdi (ref. "opplevelsesbarometeret" i KDP Torg og møteplasser)
Parker	Terreng/ landskapsforming: Kan vurderes Dekke: Grus, asfalt Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress etc Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Standard	Terreng/ landskapsforming: Skal vurderes Dekke: Naturstein, grus, tredekke, plasstøpt betong Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress, blomster/staudebed vurderes, årstidsvekster, høyt vedlikehold Møblement: Design Belysning: Design Kunst/ utsmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen, lokal overvannshåndtering Universell utforming: Design



5.3 Tiltaksliste og tiltakskart

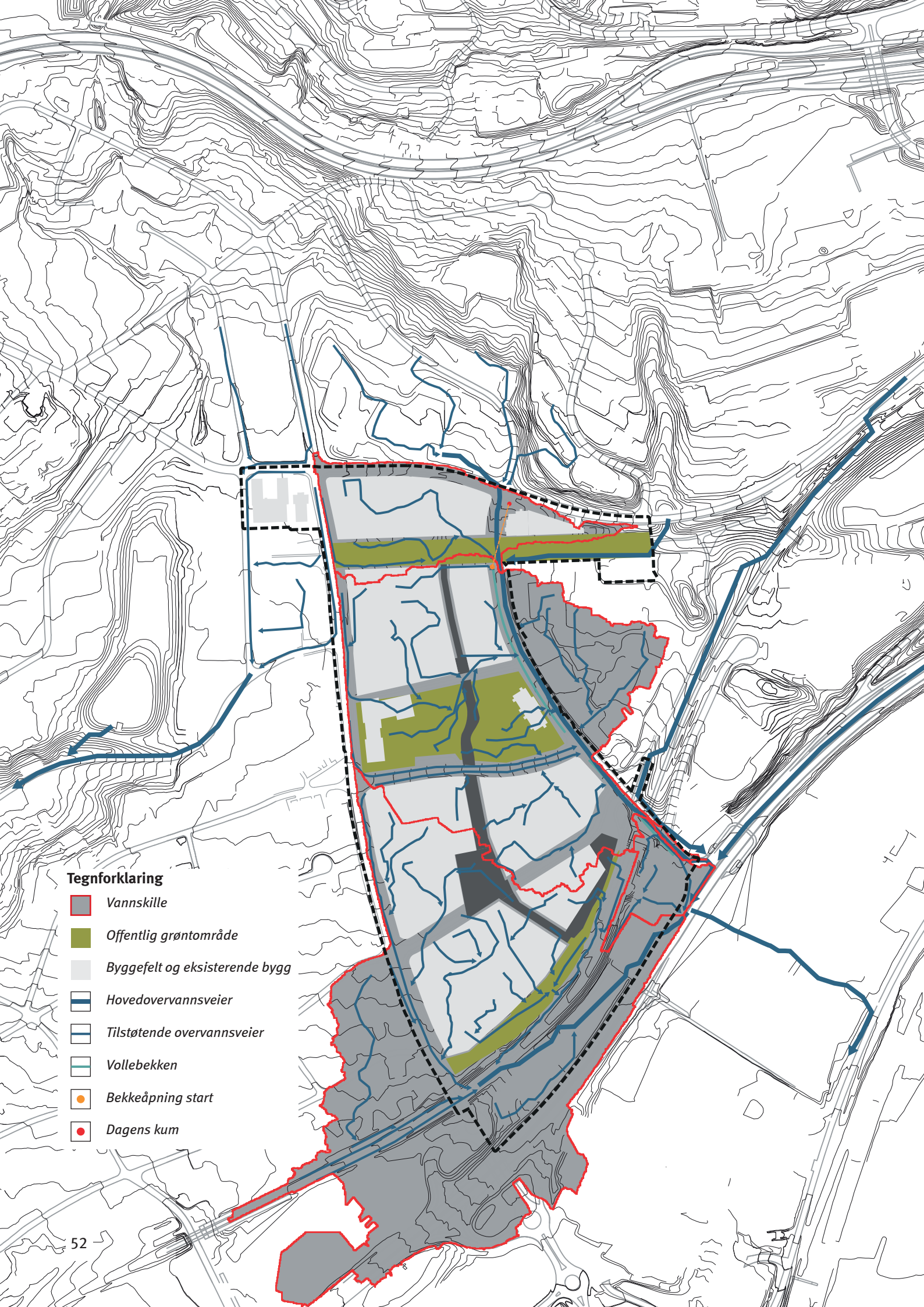
Tiltakslisten utgjør, sammen med tiltakskartet, underlaget for kostnadsberegningen. I tiltakslisten beskrives hvert nøkkelprosjekts størrelse, identitet/karakter, program/innhold, standard og materialbruk.

Hvert nøkkelprosjekt er gitt et nummer (bokstav+tall) som går igjen i tiltakskartet, tiltakslisten og illustrasjonene. Gatene er nummerert A1-A4, det sentrale gangstrøket B1-B3, parkene C1 og C2, torgene og plassene D1 og D2, "kiss 'n' ride"-plassen E1, infrastruktur G1-G4 og høyspentlinjen som forutsettes lagt under bakken F1.

VPOR TILTAK									
		Nr	Navn	Størrelse	Identitet/karakter	Program/innhold	Standard	Materialer	Beplantning
	Gate	A1	Brobekkveien	730 (560NS/170HS) m	Grågrønn bygate	Tosidig sykkelfelt, beplantning	Høy og normal	Asfalt, naturstein, betong	Trær, busker, stauder, blomster
	Gate	A2	Lunden	500 (440NS/60HS) m	Blågrønn bygate	Bekkeåpning, tosidig sykkelfelt, beplantning	Høy og normal	Asfalt, naturstein	Trær, busker
	Gate	A3	Vollebekkveien	330 (310NS/20HS) m	Grågrønn bygate	Beplantning	Normal	Asfalt, naturstein	Trær, busker
	Gate	A4	Midtgata	250 m	Grågrønn bygate	Kantparkering, beplantning	Høy	Asfalt, naturstein, betong	Trær, busker, stauder, blomster
	Det sentrale gangstrøket	B1	Gangstrøk gjennom Lunden 25	1040 m2	Bilfritt gangstrøk med oppholdssoner	Benker, beplantning, installasjoner	Høy	Kombinasjon av materialer; naturstein,	Trær, busker, stauder, blomster
	Det sentrale gangstrøket	B2	Gangstrøk nord for Vollebekk torg	1250* m2	Strøksgate/shared space	Varelevering, fortausaktiviteter, benker, beplantning, installasjoner	Høy	plasztøpt betong, tegl, metall, gummidette, armert gress	Trær, busker, stauder, blomster
	Det sentrale gangstrøket	B3	Gangstrøk sør for Vollebekk torg	725 m2	Bilfri strøksgate/gangstrøk med oppholdssoner	Fortausaktiviteter, benker, beplantning, installasjoner	Høy		Trær, busker, stauder, blomster
	Park	C1	Grønn åre	9200 m2	Turvei med aktivitetspunkter	Tursti, benker, beplantning, aktivitetspunkter (treningsapparater)	Høy	Naturstein, grus, tredekke, plasztøpt betong	Trær, busker, stauder, blomster, gress, årstidsvekster
	Park	C2	Baneparken	5000 m2	Turvei med aktiviteter	Tursti, benker, beplantning, aktivitetspunkter/installasjoner	Høy og normal		
	Torg / plass	D1	Vollebekk torg	3290 m2	Hovedtorg	Amfi, vannspeil, beplantning, uteservering, utsmykning/installasjoner	Høy	Kombinasjon av materialer; naturstein,	Trær, busker, stauder, blomster
	Torg / plass	D2	Stasjonsplassen	940 m2	Adkomsttorg til Vollebekk	Uteservering, benker, beplantning	Høy	plasztøpt betong, tegl, metall, gummidette	Trær, busker, stauder, blomster
	"Kiss 'n' ride"-plassen	E1	Drop-off ved stasjonsplassen	935 m2	Markedstorg / logistikk	Uteservering, varelevering, beplantning, temporære aktiviteter	Normal	Betong, asfalt, gatestein	Trær, busker
	Infrastruktur	G1	Hovedsykkelvei	375 m	Sykkelvei med ensidig fortau (3+2 meter)	Tursti, sykkelvei	Normal	Asfalt, kantstein	
	Infrastruktur	G2	Sykelbro, Lunden x hovedsykkelvei	60 m	Sykelbro over Lunden	Sykelbro som jevner ut terrengforskjeller langs turvei D3	Normal	Asfalt, betong	
	Infrastruktur	G3	Gangforbindelse/adkomst	90 m	Gangforbindelse mellom Brobekkveien og Vollebekk torg	Benker, beplantning	Høy	Naturstein, betong, gatestein, tegl	Trær, busker
	Infrastruktur	G4	Forlengelse av undergang til Alna stasjon	ca 7 m	Undergang under sykkelvei med fortau (G1)		Normal	Asfalt, betong	
	Infrastruktur	F1	Høyspentlinje	370 m	Høyspentlinje som skal legges under bakken	Høyspentlinje som skal legges under bakken	Normal		

* inkludert areal til varelevering

6. OVERVANNSHÅNDTERING



Tegnforklaring

-  Vannskille
-  Offentlig grøntområde
-  Byggefelt og eksisterende bygg
-  Hovedovervannsveier
-  Tilstøtende overvannsveier
-  Vollebekken
-  Bekkeåpning start
-  Dagens kum

6.1 Prinsipp for overvannshåndtering

Overvannshåndtering skal skje lokalt slik at vannets naturlige kretsløp ivaretas. Det er viktig å bevare mest mulig av det naturlige vegetasjons- og jorddekket samt store trær, for å ivareta dette hensynet. Detaljutformingen må sikre gode løsninger for lokal overvannshåndtering. I tillegg skal det etableres et åpent og overflatebasert system for å håndtere dette. Åpne overvannssystemer kan være grønne tak, regnbed/infiltrasjonssoner, grøfter, renner og kanaler. Det skal etableres områder som kan oversvømmes uten å skade eller skape problemer for viktige funksjoner i området. Dette for å redusere skadeomfanget ved store nedbørsmengder.

Overvannshåndteringen skal følge de prinsippene som er vedtatt i Oslos strategi for overvannshåndtering og nedfelt i Vann- og avløpsetatens veileder for håndtering av overvann.

6.2 Overvannshåndtering på Vollebekk

En hovedplan for teknisk infrastruktur med en detaljert landskapsplan skal utarbeides som oppfølging til VPOR, jf. kapittel 7.4.2 og 7.4.3. Planene skal være klare samtidig med søknad om tillatelse for første utbyggingstiltak.

6.2.1 Landskap og overvannshåndtering

Illustrasjonsplanen på motstående side, viser vannets naturlige bevegelsesretning og tilhørende vannskillen. Dreneringslinjene indikerer Brobekkveien som flomvei gjennom området og Lunden som flomvei for området. Vannet følger terrenget og på Vollebekk ledes det naturlig fra vest til øst, ned til Lunden. En åpning av Vollebekken i det historiske bekkeløpet langs Lunden vil kunne ta imot overvannet fra planområdet. Terrenget faller 14 meter fra Brobekkveien i vest til Lunden i øst, og vannet bør derfor fordrøyes mest mulig før det ankommer Vollebekken. Det bør etableres fordrøyning langs tverrforbindelsene i planområdet og på den enkelte tomt.

De geologiske grunnforholdene viser et tykt lag av hav- og fjordavsetninger. Disse avsetningene består hovedsakelig av silt og leire. Det antas derfor at det i utgangspunktet er dårlige infiltrasjonsmuligheter i området.

Bekkeåpningen i Lunden må dimensjoneres sammen med den øvrige infrastrukturen for overvannshåndtering slik at flom ikke fører til skade opp- eller nedstrøms. En mulighet for å håndtere flomvann kan være å utforme arealer for sykkelvei og fortau slik at disse kan oversvømmes ved flom.

6.2.2 Overvannshåndtering på hver enkelt eiendom

Overvannet skal håndteres lokalt på den enkelte tomt og fordrøyes før det ledes videre til felles kanaler og andre systemer for bortledning av overvann. Plassering og dimensjonering av anlegg for fordrøyning av vann må undersøkes for hvert enkelt tiltak, og løsninger for overvannshåndtering på egen tomt skal vises i reguleringsplanen og byggesaken. Det skal utarbeides prinsippløsninger knyttet til lokal overvannshåndtering og det vil bli stilt krav til mengder som fordrøyes på egen tomt. Prinsippløsningene skal samsvare med hovedplan for

teknisk infrastruktur inkludert detaljert landskapsplan.

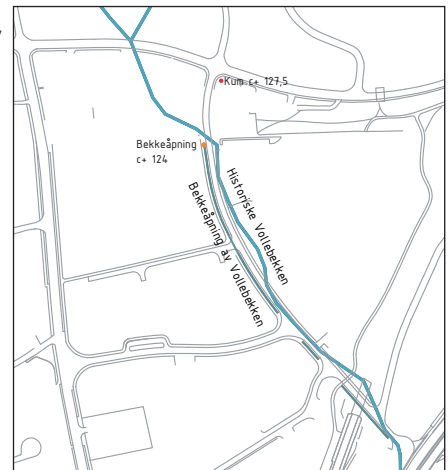
6.2.3 Utforming og muligheter ved overvannshåndtering

Overvannshåndtering skal utformes åpen og flerfunksjonell. Den kan kombineres med for eksempel ballbinge, lekeplass, regnbed, vanningsformål og lignende. Vannet fordrøyes på den enkeltes eiendom før det resterende vann ledes ned til den gjenåpnede Vollebekken og Alna, fortrinnsvis i åpne løsninger. Overvannsløsningene forutsettes å ha estetiske kvaliteter i våt og tørr tilstand. Utforming av parker, torg og lignende gjøres ved å bruke overvann som et viktig element. Overvann kan brukes til nedkjøling av bygninger og til toalettskyll. Overvann bør vurderes som en ressurs i planlegging av nye boligområder og kan bli en økonomisk gevinst.

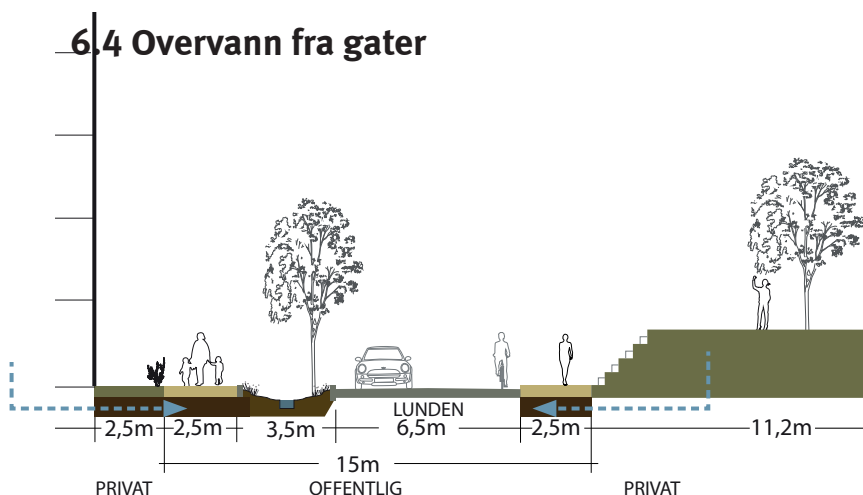
6.3 Bekkeåpning

Vollebekkens historiske løp gikk i Lunden. I dag renner Vollebekken i kulvert på østsiden av veien. I VPOR anbefales gjenåpning av Vollebekken på vestsiden av Lunden, kombinert med håndtering av overvannet i planområdet.

Vannføringen i bekken er målt til 7 l/s ved tørrvær, noe som gir en relativt lav vannføring. Beregning av vannmengde ved 10-års, 25-års og 100-års hendelse må utføres i hovedplan for teknisk infrastruktur. Det avsettes tilsammen 3,5 meter i tverrsnittet av Lunden til bekkeåpning samt rensing av overvann fra vei. Det kan også skje rensing av overvann under overflaten i tilgrensende areal så lenge det tilføres luft til undergrunden (se snitt). Krysningspunkt for fotgjengere og kjøretøy må utformes på en forsvarlig måte uten å hindre vannets bevegelse.



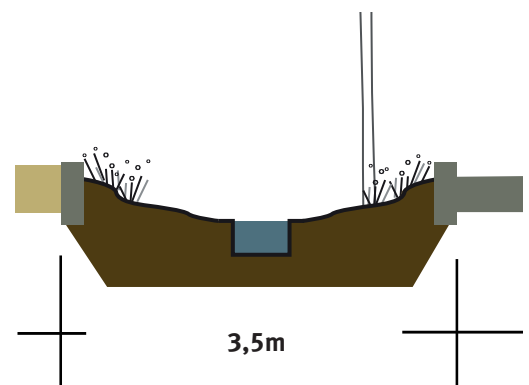
6.4 Overvann fra gater



Lunden med bekkeåpning - tverrsnitt Øvre Vollebekk 1:300

Tegnforklaring

	Privat hage		Gjenåpning av Vollebekken
	Renseløsning for veivann		Overvann fra naboeiendom
	Reserveareal for rensing		





1. Pilestredet park, Oslo, Alnaelva.no
2. Malmö, Sverige, foto PBE
3. Augustenborg, Malmö, foto Kerstine Fogh Harboe
4. Ensjøveien, Oslo, foto BYM
5. Bächle, Freiburg, Tyskland
6. Infiltrasjonssone mellom gate og fortau, Berlin, Tyskland, foto BYM
7. Permeabel overflate



Overvann fra gater er forurensset og må renses før det slippes videre. Det foreslås derfor at det brukes en renseløsning for veivann (brukt på Ensjø) langs Lunden. Der renses vannet i en beplantet grøft med sandfang før vannet ledes ut i bekken. Den plasseres på det laveste punktet i gatetverrsnittet. Grøften kan brukes til snøopplag om vinteren. På grunn av veisalt kan ikke selve grøften med renseløsning beplantes med trær, men det kan være trær i samme lengdesnitt.

Brobekkveien er den mest trafikkerte gaten og overvann herfra må også renses, for eksempel med lignende løsning som for Lunden. Langs mindre trafikkerte gater bør det anlegges grønne grøfter som overvannet kan drenere til. Grøfter kan fungere som fordrøyningsareal i tillegg til å rense vannet.

6.5 Vegetasjon

Vegetasjon som brukes sammen med håndtering av overvann må være hardfør og trives i fuktig og tidvis vått miljø. Plantebruken må ha en variert sammensetning som bidrar til å gi de ulike arealene muligheter for bruk og estetiske løft. Ved renseløsninger for veivann kan vegetasjon utsettes for mye veisalt i vinterhalvåret. Vegetasjonens hardførhet med hensyn til veisalt bør derfor vurderes.

6.6 Utfordringer

Utfordringene med lokal overvannshåndtering ligger i den stykkvise utbyggingen. Gjenåpningen av bekken vil eventuelt først etableres etter det første prosjektet med åpen overvannshåndtering står ferdig. Etappevise løsninger som er robuste nok til å stå for seg selv, vil være nødvendig.

7. GJENNOMFØRING

7.1 Grunnlag for videre utvikling

Vollebekk gjennomgår en transformasjon fra næringsvirksomhet til blandet formål, hovedsakelig boliger, offentlige formål, kontorer og forretning. Offentlige rom og offentlig infrastruktur må etableres og tilpasses disse formålene, i tillegg til at eksisterende infrastruktur trenger oppgradering. Grunneiere og utbyggere må påregne å bære kostnadene ved etablering av nye offentlige og allment tilgjengelige tiltak i forbindelse med utvikling av egne prosjekter, jf. det generelle forutsigbarhetsvedtaket inntatt i Kommuneplan 2008 for Oslo og i byrådets forslag til ny kommuneplan; "Kommuneplan 2015, Oslo mot 2030", avgitt 15.04.2015 til behandling i bystyret.

Oppgradering av eksisterende og etablering av offentlige tiltak forutsettes å skje i henhold til veiledende plan for det offentlige rom (VPOR). Tiltakene som fremgår av VPOR nedfelles i rekkefølgebestemmelser i de enkelte reguleringsplanene slik at de kan følges opp gjennom utbyggingsavtaler.

7.1.1 Forutsigbarhetsvedtak for Vollebekk

Forutsigbarhetsvedtak for Vollebekk ble fastsatt med hjemmel i plan- og bygningslovens § 17-3, i forbindelse med at Planprogram for Vollebekk ble vedtatt av bystyret 10.06.2015. Dette forutsigbarhetsvedtaket er en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplan 2008 for Oslo.

7.1.2 Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak

Hovedprinsippet for finansiering av offentlige tiltak beskrevet i VPOR er at grunneiere/utbyggere bærer kostnadene i forbindelse med etableringen. Dette forutsetter at tiltakene er nødvendige for gjennomføring av planvedtak og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jf. plan- og bygningslovens § 17-3. Tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørges (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger. Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale for de respektive reguleringsplaner.

Summen av tiltakene beskrevet i VPOR er vurdert som nødvendige for å kunne realisere ønsket bolig- og næringsutvikling på Vollebekk.

7.2 Planlegging og gjennomføring av offentlige tiltak

7.2.1 Regulering

Regulering av offentlige tiltak i området skjer som hovedregel ved at tiltakene eller deler av tiltakene tas med i private reguleringsplaner og gis en utforming som er i samsvar med VPOR og de planbestemmelser som vedtas av bystyret. I noen tilfeller kan det være nødvendig for kommunen å regulere inn et offentlig tiltak i egen plan fordi det er viktig å få en tidlig avgrensing mot private planer. I slike situasjoner er Bymiljøetaten (BYM), Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) eller Plan- og bygningsetaten (PBE) forslagsstiller for planen.

For å ivareta en hensiktsmessig gjennomføring, skal tiltakene i VPOR ha en fleksibilitet med tanke på endelig plassering og størrelse. Tiltakenes endelige plassering og størrelse avklares i forbindelse med detaljregulering.

7.2.2 Utforming av rekkefølgebestemmelser i detaljreguleringer

EBY utarbeider en gjennomføringsstrategi som forutsetter at alle tiltakene i VPOR knyttes til rekkefølgebestemmelser i de enkelte reguleringsplanene innenfor VPOR-området. BYM som gjennomføringsorganisasjon utarbeider planer for selve utbyggingen av de offentlige tiltakene. For å sikre en rasjonell og hensiktsmessig gjennomføring av VPOR skal EBY og BYM involveres tidlig i den interne kommunale drøftingen om hvilke tiltak det skal knyttes rekkefølgebestemmelser til i de ulike detaljreguleringene.

7.2.3 Prosjektering og bygging

Prosjektering og bygging av store offentlige tiltak vil skje i regi av BYM. I tilfeller hvor offentlige tiltak etter utbyggingsavtale skal leveres som realytelser av private utbyggere har BYM ansvaret for kravspesifikasjon, godkjenning av byggeplan og overtakelse av ferdig anlegg i samarbeid med berørte etater (Ensjømodellen). For øvrig gjelder reglene for godkjenning av tiltak i plan- og bygningsloven.

7.2.4 Gjennomføringsmodell

PBE er ansvarlig for å behandle detaljreguleringsplaner og godkjenne byggesaker innenfor planområdet. BYM har påtatt seg ansvaret som kommunal gjennomføringsorganisasjon på Vollebekk. Gjennomføringsansvaret tas inn som en utvidelse av den eksisterende gjennomføringsorganisasjonens mandat på Ensjø.

EBY er ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler. BYM vil bli involvert i forhandlingene. Tiltakshaveransvaret for offentlige tiltak avklares i utbyggingsavtalene. Som hovedregel skal offentlige rom overdras vederlagsfritt til Oslo kommune etter at tiltaket er gjennomført og godkjent av BYM.

7.3 Organisering av kommunens arbeid

7.3.1 Kommunal styrings- og samarbeidsgruppe

I utarbeidelsen av planprogram og VPOR for Vollebekk, har en kommunal samarbeidsgruppe bestående av Bydel Bjerke, BYM, EBY, PBE og Vann- og avløpsetaten (VAV) vært involvert i arbeidet. Andre kommunale virksomheter, som Undervisningsbygg Oslo KF, har vært trukket inn etter behov. For å koordinere kommunens innsats i gjennomføringsarbeidet videreføres og utvides samarbeidsgruppen. Gruppen ledes av EBY.

BYM har etablert en gjennomføringsorganisasjon for Hovinbyen, hvor Vollebekk inngår. Gjennomføringsorganisasjonen er byggherre for VPOR-tiltakene som skal bygges i offentlig regi. Det er også etablert en styringsgruppe for Hovinbyen på direktørnivå, hvor relevante etater for gjennomføring av tiltakene (PBE, BYM, EBY og VAV) deltar. Gruppen ledes av BYM.

7.3.2 Samarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere

Det er etablert et grunneiersamarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere på Vollebekk. Samarbeidet ledes av EBY. Kontakt, informasjon og samarbeid om gjennomføringen styres så langt det er hensiktsmessig gjennom gruppen. Grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utviklingen av området gjennom godt miljø- og kvalitetsarbeid.

Bydel Bjerke har hovedansvaret for informasjon og kommunikasjon mot befolkning og næringsliv i området om gjennomføringen.

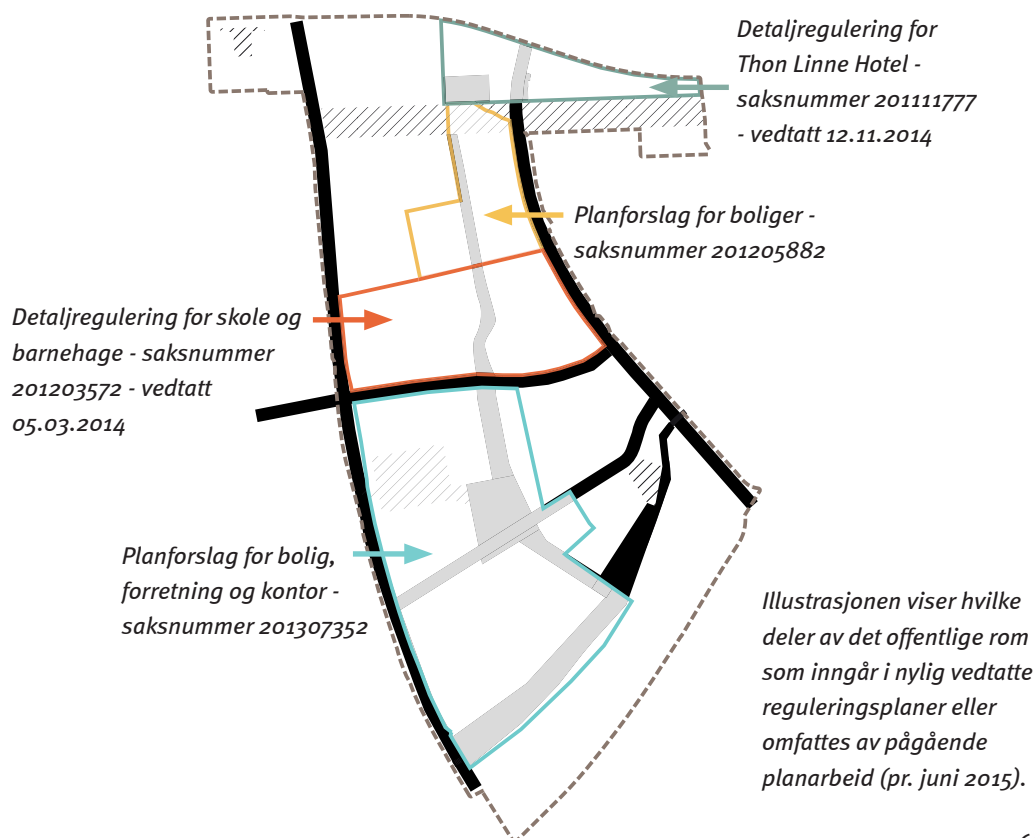
7.4 Oppfølgingsoppgaver

7.4.1 Reguleringsplaner

Store deler av det offentlige rom vil bli regulert gjennom private detaljreguleringsplaner. Det pågående private planarbeidet på Vollebekk dekker ca 60 % av planområdet for VPOR.

De offentlige rommene som er beskrevet i VPOR skal i hovedsak reguleres til offentlige formål, for at kommunen i større grad skal kunne avgjøre bruk, utforming og kvalitet i de viktigste offentlige rommene. Offentlige reguleringsformål gir også større fleksibilitet i gjennomføringen, da både private og kommunen kan være byggherre.

Traséen for gangstrøket over skolegården trenger ikke å reguleres som et eget formål, fordi skole er et offentlig formål i seg selv. Tiltakene som er foreslått for "Grønn åre" går inn under dagens regulering til friområde.



For å sikre at viktige deler av nødvendig offentlig rom som pr i dag ikke er i planprosess blir regulert, vil det være hensiktsmessig at kommunen går i gang med eget planarbeid. Følgende reguleringsplaner vil bli prioritert:

- Reguleringsplan for Brobekkveien (inkludert endring av krysset Vollebekkveien x Brobekkveien x Kryssveien)
- Reguleringsplan for Lunden (inkludert bekkeåpning)
- Reguleringsplan for Vollebekkveien

7.4.2 Hovedplan for teknisk infrastruktur

Etter modell fra arbeidet på Ensjø anbefales det at det lages en hovedplan for teknisk infrastruktur som beskriver løsninger for vann- og avløp, renovasjon, fjernvarme, elektriske anlegg og IKT/tele-anlegg. Hovedplanen for teknisk infrastruktur bør beskrive tekniske løsninger for vegetasjon i en detaljert landskapsplan, slik at det ses i sammenheng med plassering av infrastruktur under bakken. Arbeidet med "Konseptvalgutredning (KVU) for Vollebekk - Hovedplan teknisk infrastruktur" startet opp høsten 2014, ledet av BYM og ble oversendt 07.07.2015 til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

7.4.3 Plan for lokal overvannshåndtering

I tillegg til hovedplanen for teknisk infrastruktur, og i samsvar med denne, er det vurdert om det bør lages en egen plan for lokal overvannshåndtering for planområdet på Vollebekk. En slik plan skal vise detaljerte løsninger for overvannshåndtering, for å sikre teknisk standard og kvalitet, og legge til rette for gode helhetsløsninger. Den må beskrive i hvilken rekkefølge den overordnede infrastruktur for håndtering av overvann må bygges ut og hvilke midlertidige løsninger som kan implementeres før den overordnede strukturen er på plass. Egen plan for lokal overvannshåndtering var opprinnelig anbefalt, men i arbeidet med KVU for teknisk infrastruktur har etatene kommet fram til at temaet blir tilfredsstillende ivaretatt blant annet i Vann- og avløpsetatens eget strategidokument for overvannshåndtering, se kapittel 6.1. I utomhusplaner for hvert enkelt utbyggingsprosjekt skal det vises hvordan overvann håndteres innenfor rammene for lokal overvannshåndtering.

7.4.4 Belysningsprosjekt

VPOR anbefaler at det arbeides videre med et helhetlig konsept for belysning i det sentrale gangstrøket. Dette kan gjøres som en konkurranse/parallelloppdrag, eventuelt i samarbeid med grunneiere/utbyggere. Belysningskonseptet kan ha varierende utforming i de enkelte sekvensene av gangstrøket, men innordne seg det helhetlige konseptet.

Arbeidet ledes av BYM i samarbeid med PBE.

8. HØRINGSINNSPILL

8.1 Bemerkninger ved høring

Forslag til Veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for Vollebekk, datert 20.03.2014, lå ute til høring i perioden 31.03.2014 til 05.05.2014. Innkomne bemerkninger ligger som eget vedlegg.

8.1.1 Liste over bemerkninger ved høring

Det kom 16 bemerkninger til VPOR:

1. Bydel Bjerke/ BU Bjerke, 25.04.2014
2. Byantikvaren, 06.05.2014
3. Bymiljøetaten, 07.05.2014
4. Brann- og redningsetaten, 08.05.2014
5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 06.05.2014
6. Renovasjonsetaten, 06.05.2014
7. Undervisningsbygg, 12.05.2014
8. Vann- og avløpsetaten, 06.05.2014
9. Ruter AS, 06.05.2014
10. Statnett, 28.04.2014
11. Bjerke Storvel, 04.05.2014
12. Groruddalen Miljøforum, 05.05.2014
13. Linderud og Omegn Vel, 29.04.2014
14. Oslo Idrettskrets, 05.05.2014
15. Aspelin Ramm Eiendom AS, 08.05.2014
16. Østre Aker vei 70 AS, 07.05.2014

8.1.2 Sammendrag av bemerkningene og Plan- og bygningsetatens kommentarer

Under følger en oppsummering av bemerkningene. Bemerkningene kommenteres fortløpende.

1. Bydel Bjerke/ Bjerke BU, 25.04.2014

Bydelen mener det er et stort potensial for utvikling og transformasjon av Vollebekk, og at forslaget til VPOR beskriver en god og helhetlig offentlig-rom-struktur. De valgte grepene for blandet arealbruk og bymessig bebyggelse, vil kunne gjøre Vollebekk bli et mangfoldig byområde som utvikler bydelen i en god retning. Hovedgrepet med et sentralt gangstrøk gir en god orientering og tilknytning til den blågrønne strukturen. Det er viktig at gangstrøket og plassene oppleves som offentlige og blir møteplasser for beboerne. Vollebekkområdet trenger offentlige torg og plasser, og Bydelen mener at VPOR ivaretar dette godt. Publikumsrettede funksjoner må tilrettelegges på gateplan og torgene må dimensjoneres for å gi gode solforhold.

Bydelen mener at åpning av Vollebekken vil berike området, og at lokal overvannshåndtering er positivt. Skolegården blir en kvalitet for området. Bydelen mener skolegården må kunne brukes etter skoletid og oppleves som et naturlig sted for opphold.

I traséen for Turvei D3 arbeider Bydelen og Bymiljøetaten med prosjektet "Grønn åre", for å tilrettelegge for utendørsaktiviteter og skape gode forbindelser mellom bydelens delområder. Bydelen mener derfor at man må prioritere å legge høyspentledningen under bakken gjennom hele området.

Bydelen er opptatt av at veiene må bli trygge skoleveier med gode overganger. Det må også tilrettelegges for syklende. Å bruke begrepet "bygate" i stedet for vei er et godt grep, om det bringer med seg en utforming som gir lavere hastighet og gående større prioritet. Det er spesielt viktig at Brobekkveien utvikles til en bygate med trygg kryssing for skoleelever til Linderud skole.

Bjerke BU behandlet saken 24.04.14 og vedtok forslaget til vedtak i sin helhet. Uttalelsen suppleres med at det bør settes av tilstrekkelig areal til bussholdeplasser i Brobekkveien for å tilrettelegge for tverrgående bussforbindelser i Groruddalen.

PBEs kommentar: De offentlige rommene som er foreslått i VPOR skal som hovedregel reguleres til offentlige formål. Skolegården blir en viktig møteplass i det nye byområdet, og skolens uteområde planlegges for aktiviteter og opphold også etter skoletid. Utformingen av Brobekkveien og trafikksikkerhetstiltak for fotgjengere og syklistene vil bli fulgt opp i eget planarbeid. Etter høring har VPOR blitt supplert med beskrivelse og illustrasjoner av busstilbud og holdeplass i Brobekkveien (kapittel 4.3.1). Innspillet tas for øvrig til orientering.

2. Byantikvaren, 06.05.2014

Byantikvaren viser til tidligere uttalelser til Planprogram og Konsekvensutredning av 29.04.13 og 13.09.13 som redegjør for kulturminner i planområdet og tiliggende områder. Det vises til gjennomført kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE) på Linderud, Økernbråten og Vollebakk, som inneholder vurderinger av tålegrenser og handlingsrom knyttet til kommende utvikling. Byantikvaren mener Vollebekkområdet er egnet til transformasjon og har stor endringskapasitet. Byantikvaren har ingen ytterligere kommentarer til VPOR Vollebakk.

PBEs kommentar: Innspillet tas til orientering.

3. Bymiljøetaten, 07.05.2014

Bymiljøetaten (BYM) foreslår enkelte begrepsmessige og formale endringer i VPOR dokumentet. VPOR beskriver tiltak for ombygging av veier til gater. BYM har en generell bemerkning om at veier benevnes hierarkisk som hoved-, samle- og adkomstveier, og at gater benevnes som gjennomfarts-, fordelings- og lokalgater.

Planting av trær

Det er viktig at VPOR følges opp av en detaljert landskapsplan som del av hovedplan for teknisk infrastruktur. Vekstvilkårene for trær som foreslås plantet må vektlegges.

Sykkelløsning

VPORs foreslåtte opphøyde sykkelfelt (mellomnivå mellom fortau og kjørebane) i Brobekkveien og Lunden, omtales ikke i Sykkelhåndbok 233 og er ikke utprøvd i Oslo. BYM foreslår sykkelfelt i kjørebane som standard løsning. Sykkelfelt på opphøyde arealer vil kunne gi en juridisk gråsoner om sykling skjer i kjørebane eller på et "fortau for sykkel".

Brobekkveiens tverrsnitt

Omregulering av Brobekkveien til "gjennomfartsgate" med foreslått tverrsnitt medfører inngrep i private hager på veiens vestsida som er utenfor planområdet. Erfaringsmessig kan denne typen inngrep bli krevende. BYM foreslår at grønnskjærbeltene utvides til 2,5 m for å sikre tilstrekkelig jordvolum for vegetasjon og åpne fordryningsløsninger for overvann. Fortaubredden må være minimum 2,5 m. Sykkelfeltbredden kan reduseres til 1,5 m med skiltet hastighet til maks 50 km/t.

Lundens tverrsnitt og bekkeåpning

BYM har en del innspill til bredden på bekkeåpningen, og mener foreslått bekkeløp på 2 m erfaringsmessig er for smalt. Betongrennen vil kunne gi gjengroing, og BYM mener bekken bør få en mer naturlig utforming som også tilfører opplevelsesmessige kvaliteter til Lunden med 3,5 m sammenhengende blågrønt tverrsnitt. BYM mener at det alternative snittet for Lunden, som var vedlagt høringsforslaget, bør ligge til grunn.

BYM foreslår at sykkelfeltet i Lunden fjernes, og at det legges opp til sykling i blandet trafikk. Fordi forventet trafikk er liten (ÅDT 2800-3500) og fartsgrensen settes til 30 km/t, bortfaller krav til egne sykkelfelt. 2,5 m av arealet som er avsatt til sykkel bør inngå i grønnrabatten, og 0,5 m bør legges til kjørebanen slik at den blir totalt 6,5 m.

Vollebekkveien og Midtgata

For Vollebekkveien og Midtgata anbefales tilsvarende bredder som for grønnrabattene i Brobekkveien, for å gi gode nok vekstvilkår for vegetasjon.

Stasjonsplassen

BYM mener det er problematisk at "ekspress-sykkelveien" går gjennom torgets vrimleområde mellom perrongen og Stasjonsplassen. Trafikksikkerheten kan forbedres gjennom ulike tiltak, for eksempel markeringer i dekket på tvers av sykkelveien.

Materialbruk og standard

BYM registrerer at det er avvik fra standardskjemaet som BYMs driftsavdeling har godkjent, og poengterer at standarden som er definert i VPOR er bindende for Oslo kommune og utgangspunkt for videre plan- og prosjekteringsfaser. Det bør gjøres en gjennomgang av standardene som PBE og BYM definerer som forskjellige. BYM er bekymret for allerede stramme driftsbudsjetter, og er av den oppfatning at flott materialbruk ikke umiddelbart betyr at et tiltak blir mer brukt, eller gir mer til byen, enn et tiltak med normal standard.

PBEs kommentar: De opphøyde sykkelfeltene som er vist i de prinsipielle snittene for Brobekkveien er beholdt. I arbeidet med ny sykkelstrategi for Oslo kommune 2015-2025 vurderes løsninger med en annen standard enn de som er omtalt i dagens sykkelhåndbok. Det ses blant annet på behovet for sykkelfelt som er fysisk adskilt fra veibanen, for eksempel opphøyd.

Det er gjort mindre endringer i tverrprofilen for Brobekkveien, basert på innspillet. Bredden på sykkelfeltet er beholdt som i høringsutkastet, men 0,5 meter av fortauet er flyttet til grønnrabatten, slik at begge disse formålene nå er 2,5 meter. PBE mener at innspillet viser at den totale bredden på gaten er riktig, og at det har en fleksibilitet som gjør at man kan gjøre mindre justeringer og flytte på de ulike formålene internt i snittet. Endelig utforming av sykkelfelt og bredder må bestemmes i arbeidet med detaljreguleringsplan for Brobekkveien.

Brobekkveien vil kun gå inn på privat eiendom på øverste del (én hage, resten felles hage for borettslag).

Det alternativet snittet for Lunden som ble lagt ut på høring sammen med VPOR, er lagt inn som PBEs anbefaling. Mindre justeringer av breddene på de ulike formålene internt i snittet kan gjøres i arbeidet med reguleringsplanen for Lunden.

Bredden på grønnrabatten i Midtgata er beholdt 2 meter bred, for å holde den totalte bredden på gaten nede. I Vollebekkveien er bredden endret til 2,5 meter mellom Brobekkveien og kiss'n'ride-lommen til skolen.

Hovedsykkelveien forbi Stasjonsplassen ligger på et lavere nivå enn torgarealet. Konkrete løsninger for hvordan utformingen av området kan bidra til å øke trafikksikkerheten må vurderes i detaljprosjekteringen.

Innspillet tas før øvrig til orientering.

4. Brann- og redningsetaten, 08.05.2014

Brann- og redningsetaten (BRE) uttaler seg til VPOR utfra BREs muligheter til å utføre slokke- og redningsinnsats i bygningene. Det bør være kjørbare atkomst fram til alle angrepsveier, rundt alle bygninger og oppstillingsplass for biler og utstyr med fast dekke, jfr. BREs veileder.

Branner i parkeringskjellere har vært vanskelig å håndtere og spesielle tiltak for redning og slokkeinnsats må gjøres.

PBEs kommentar: Innspillet tas til orientering. Detaljerte løsninger for slokke- og redningsinnsats vil bli fulgt opp i de påfølgende detaljreguleringsplanene.

5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 06.05.2014

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) foreslår flere skrivetekniske og formale endringer i VPOR-dokumentet slik at de ulike VPOR for Vollebekk, Løren/Økern og Bryn kan fremstå mer likt. Spesielt gjelder det kapittel 7. Gjennomføring. I tillegg anbefales det å legge inn et avsnitt om overordnede planer og føringer, og et sitat fra samfunnsdelen i forslag til Kommuneplan 2013-2030.

EBY forutsetter at PBE har foretatt en planfaglig nødvendighetsvurdering av samtlige tiltak i VPOR, da VPOR er utgangspunkt for fastsettelse av rekkefølgebestemmelser og forhandling om utbyggingsavtaler iht PBL kap 17.

Reguleringsformål offentlig/privat

EBY understreker viktigheten av at Oslo kommune har en konsekvent og fast praksis ved regulering av arealer som skal være offentlig tilgjengelige, og mener at prioriterte offentlige rom og nøkkelprosjekter fortrinnsvis bør ha offentlig reguleringsformål. Det anbefales at VPOR omtaler temaet.

VPORs ambisjonsnivå og muligheter for gjennomføring

EBY har kostnadsberegnet utkast til VPOR, og mener at nivået på kostnadene er akseptabelt med hensyn til forutsigbarhetsvedtaket og forutsetningen om privat fullfinansiering av teknisk og blå-grønn infrastruktur. Utbyggingsbidraget er sammenlignbart med det bidraget utbyggerne betaler på Ensjø. Det pekes likevel på at planprogrammets utbyggingspotensial inneholder arealer som ikke kan/bør regnes med som reelle m² BRA mht. utbyggingsbidrag. Belastningen pr kvm vil derfor kunne øke. Samtidig er det en mulighet for at reguleringsplaner blir vedtatt med høyere utbyggingsareal enn planprogrammet foreslår.

VPOR synes å legge opp til offentlige tiltak med relativt stor andel høy kvalitet. I tillegg er nedgravingen av høyspentlinjen et tiltak som vanskelig kan fullfinansieres med private bidrag. Samlet kan dette resultere i at noen av tiltakene ikke realiseres. EBY mener det må gjøres en ny vurdering av omfang og kvalitet på tiltakene.

Vollebekk torg

EBY mener det er viktig å påse at bebyggelsen inntil Vollebekk torgs sørøstre hjørne gis en utforming som ikke isolerer det planlagte feltet E3 (i planprogrammet). Gode forbindelser må sikres mellom torget og feltet.

Sykelbro over Lunden

EBY ønsker avklaring på om sykkelbroen som er vist over Lunden er et nødvendig VPOR-tiltak og rekkefølgebestemmelse for utviklingen på Vollebekk. Alternativt er den en del av Oslo kommunes hovedsykkelveinett og må finansieres deretter.

PBEs kommentar: Kapittel 7. er oppdatert med EBYs innspill. VPOR for Vollebekk baserer seg på planprogrammet for Vollebekk, hvor overordnede planer og føringer er utførlig beskrevet.

PBE mener at planprogrammet og VPOR tilsvarende den etterspurte nødvendighetsvurderingen av tiltaket.

PBE er enige i EBYs prinsipielle holdning til at arealer som skal være offentlig tilgjengelige bør ha offentlig reguleringsformål. Dette er beskrevet i kapittel 7.2.2 og 7.4.1. i høringsutkastet, og utdypet i revidert VPOR.

PBE har gjort en ny vurdering av omfang og kvalitet på tiltakene, og gjort enkelte justeringer. Blant annet skal «Baneparken» utformes med normal standard med høy standard i enkelte punkt.

Sykkelbroen over Lunden er en del av den totale samferdselsløsningen til og gjennom Vollebekk. Nyten vil primært være for gående og syklist til/fra T-banestasjonen, eller til/fra områdene nord for broen. Den er ikke finansiert igjennom andre kilder, som gangbroen over Østre Aker vei er. Man kan se for seg en eventuell samfinansiering med offentlige midler.

Innspillet tas for øvrig til orientering.

6. Renovasjonsetaten, 06. 05. 2014

Renovasjonsetaten (REN) viser til tidligere høringsuttalelse til Planprogram for Vollebekk, datert 16.09.2013. REN mener at renovasjon må sees på som del av den tekniske infrastrukturen, og derfor bør nevnes i kapittel 7.4.2. I henhold til "Byøkologisk program 2011-2026", pkt. 4.2.1, skal returpunkt plasseres slik at minst 90 % av befolkningen har maks 300 m gangavstand til nærmeste returpunkt. REN mener VPOR bør ivareta dette.

PBEs kommentar: Renovasjon er lagt til som tema som skal omtales i arbeidet med teknisk hovedplan i kapittel 7.4.2. Detaljerte løsninger for renovasjon vil bli fulgt opp i de påfølgende detaljreguleringsplanene.

7. Undervisningsbygg, 12.05.2014

Undervisningsbygg (UBF) har detaljert utomhusplan for skoletomten på grunnlag av innspill fra PBE. I høringsutkastet til VPOR er det sentrale gangstrøket over skoletomten vist noe lenger øst enn det UBF har lagt til grunn og vil søke rammetillatelse på.

PBEs kommentar: UBF har fått oversendt oppdatert trasé for det sentrale gangstrøket, slik at videre prosjektering av skolens uteområde skjer i samsvar med VPOR.

8. Vann- og avløpsetaten, 06.05.2014

Vann- og avløpsetaten (VAV) kommenterer at det alternativet snittet for Lunden som ble lagt ut på høring sammen med VPOR, gir best forhold for gjenåpning av Vollebekken og overvannshåndtering. Hele planområdet bør ha åpen overvannshåndtering og bør sees i sammenheng. Ved lukket fordrøyning av overvann i Midtgata kan det bli vanskelig å få opp vannet i Lunden. VPOR behandler ikke temaet vann- og avløpsforsyning, utover at det skal utarbeides en teknisk hovedplan. VAV mener det er viktig at teknisk hovedplan utvikles raskt og ivaretar nødvendig infrastruktur og rom for planting av trær/vegetasjon i bakken.

PBEs kommentar: Det alternativet snittet for Lunden er lagt inn som prinsippsnitt for Lunden. Åpen overvannshåndtering er et mål for området, jfr. vedtatte strategi for overvannshåndtering for Oslo kommune. Bymiljøetaten har startet arbeidet med teknisk hovedplan.

9. Ruter As, 06.05.2014

Ruter savner en bredere omtale av kollektivtransportens rolle i området. Planen omtaler T-banens stasjon på Vollebekk noe. Andre kollektivtransportmuligheter, som tverrgående busslinjer i Groruddalen, omtales i liten grad. Det er bussbetjening i flere av de større veiene, men kun linje 60 fra Vippetangen til Tonsenhagen kjører hele driftsdøgnet. Ruter planlegger flere endringer i busstilbudet høsten 2014. Linje 58 gjøres om til en mer tverrgående linje fra Nydalen til Brobekk, og linje 67 langs Østre Aker vei blir nedlagt. I stedet får regionbuss 433 utvidet driftstid på strekningen Økern – Lillestrøm med trasé langs Østre Aker vei.

Ruter mener at busstraseer og holdeplasser i området bør være del av områdets VPOR, ved at det legges opp til optimale traseer, uten fartsdempende tiltak. Veibredder, beliggenhet og utforming av holdeplasser er det sentrale. Det vises til Statens vegvesens regler om valg av

holdeplasstype og avsetting av areal til lehus.

PBEs kommentar: Bussbetjeningen i området er et viktig supplement til T-banen, og det skal tilrettelegges for holdeplasser for tverrgående busslinjer i Brobekkveien. Dette er tydeliggjort i kapittel 4.3.1. VPOR viser fartsdempende tiltak i form av opphøyde gangfelt i Brobekkveien ved blant annet skolen og den kryssende turveien og hovedsykkelveien. PBE mener det er et viktig prinsipp at myke trafikanter prioriteres i det nye byområdet. VPOR er en prinsipplan, og detaljer for utformingen av Brobekkveien vil derfor bli avklart i eget reguleringsplanarbeid.

10. Statnett, 28.04.2014

Statnett meddeler at de ikke har merknader til høringsutkastet fordi forslaget ikke berører Statnetts eksisterende ledninger, planlagte ledninger eller stasjoner i området.

PBEs kommentar: Innspillet tas til orientering.

11. Bjerke Storvel, 04.05.2014

Bjerke Storvel synes planen er god. De er tilfreds med at Lunden og Brobekkveien får fartsgrense på 30 km/t og at opphøyde fotgjengerfelt prioriteres i begge veiene. Det synes bra med parkeringsforbud i Lunden og Vollebekkveien. Dette er tiltak som haster av hensyn til skolebarns ulike kryssningsområder. Storvelet mener at vikepliktskiltene ved påkjøringsveiene til Brobekkveien bør fjernes for å redusere farten, slik det var før. Storvelet ønsker at Lunden stenges for ut-/innkjøring fra Østre Aker vei. Det nevnes at det for dagens boliger med innkjøring til garasjeanlegg fra Lunden, kan være behov for midlertidig parkering i Lunden i forbindelse med feiing/vasking av garasjeanleggene. Det kan bli et problem i fremtiden med mange nye boliger.

PBEs kommentar: Når Brobekkveien skal opparbeides til en bygate, kan det være aktuelt å fjerne vikepliktskilt i kryssene. Detaljer for utformingen av Brobekkveien og Lunden vil bli avklart i eget planarbeid. Planprogrammet for Vollebekk og VPOR tar utgangspunkt i at dagens av- og påkjøring til/fra Østre Aker vei og Lunden beholdes som i dag. Det vil bidra til å fordele trafikkbelastningen i området, og gjør at næringseiendommene i Hans Møller Gassmannsvei 3 og Østre Aker vei 64 og 68 kan beholde adkomsten til sine eiendommer som i dag. Innspillet tas for øvrig til orientering.

12. Groruddalen Miljøforum, 05.05.2014

Miljøforumet bygger ofte sine uttalelser på synspunkter fra lokale vel, og viser her til Linderud og Omegn vel sin grundige høringsuttalelse. Groruddalen Miljøforum slutter seg i sin helhet til denne uttalelsen.

PBEs kommentar: Innspillet tas til orientering.

13. Linderud og Omegn Vel, 29.04.2014

Linderud og Omegn vel mener planen er et godt utgangspunkt for videre planlegging og utbygging på Vollebekk. Det er viktig at den sees i sammenheng med konsekvensene av alle planene for Hovinbyen, spesielt med tanke på fremtidig trafikk. Velet er opptatt av at det må tas gode grep for å regulere trafikken i området.

Velet er positive til å utvikle Brobekkveien og Lunden til bygater, og mener at reguleringsplanen for miljøprioritert gjennomkjøring i Refstadveien og Brobekkveien (saksnr. 200807991) må oppheves. Velet ønsker at fartsgrensen settes til 30 km/t for hele gatestrekket, og at det etableres flere opphøyde gangfelt. De tar til orde for forbud mot gjennomkjøring av tungtrafikk fra avkjøringen fra Østre Aker vei til Bjerkekrysset. Antatt trafikkøkning fra ÅDT 9000 til ÅDT 11 000 synes ikke avskrekkende, men tiltak for å dempe trafikken, ved for eksempel å ikke legge til rette for maksimal trafikkflyt i krysset Brobekkveien x Østre Aker vei og Refstadveien x Trondheimsveien, synes å være nødvendig.

Velet forstår ikke hvorfor dagens av- og påkjøring til/fra Østre Aker vei og Lunden beholdes som i dag, samtidig som det foreslås torg på tvers av Lunden ved Thon Hotel Linne. Dette synes som "en blanding av to motstridende hensyn».

Velet liker spesielt godt den gjennomgående forbindelsen fra "Grønn åre" til Alna togstasjon, med etablering av flere torg og lekeplasser. De er også positive til at det legges opp til parkering under bakken.

Velet er innforstått med at det skal bygges tett og bymessig, spesielt på Nedre Vollebekk, men de synes det er vanskelig å få et godt bilde av hvor høye bygningene blir, og understreker viktigheten av å få nok lys og luft inn i området. De forventer at de romlige forholdene skal bli bedre på Vollebekk enn det er blitt på tilsvarende nye boligområder på Grønland, Nydalen, Løren og dels på Ensjo. Det vises for øvrig til velets uttalelser til Lunden 25 og Statsråd Mathiesens vei 8-12 om reduksjon av byggehøyder.

Velet støtter gjenåpning av Vollebekken og åpen overvannshåndtering, men understreker at det må gjøres fullverdige tiltak for å sikre gode avløp. Linderud og Omegn Vel ser fram til å delta i det videre arbeidet.

PBEs kommentar: Brobekkveien skal reguleres på nytt, noe som innebærer at gjeldende regulering vil bli opphevet. Torget foran Thon Hotel Linne skal fungere som en forplass for hotellet. Fordi dette opparbeides som en del av hotellprosjektet, ligger det ikke inne i VPOR som eget tiltak, og er således ikke en del av VPOR. Innspillet tas for øvrig til orientering.

14. Oslo Idrettskrets, 05.05.2014

Idrettskretsen er opptatt av at anlegg og områder for idrett og fysisk aktivitet er tema når byen planlegges. Idrettsanlegg er del av nødvendig sosial infrastruktur i utredninger for nye boligområder. Idrettsanlegg har også betydning som møteplasser i lokalsamfunnet. Planarbeidet for Vollebekk burde ivareta barn og unges interesser ved å sikre arealer for idrettsanlegg i nærmiljøet. Vollebekk skole får ikke egen idrettshall og resultatet blir en utilfredsstillende anleggsdekning for kommende beboere. Derfor blir det viktig med en effektiv utforming og utnyttelse av skolens utearealer. Dette synes ivareta i forslaget til VPOR. Ved å sikre plass til et åpent ballfelt med kunstgress, minimum 25 x 50 m, sikres muligheten for at barn og unge kan bruke anlegget til organisert idrett, samtidig som feltet kan islegges om vinteren. Dette anlegget vil bli attraktivt for skolens bruk og egenorganisert aktivitet/ idrett.

PBEs kommentar: Undervisningsbygg planlegger en grusbane på 20 x 40m som kan vannes og brukes som skøytebane om vinteren. Ellers legges det opp til friidrettsaktiviteter og nærmiljøaktiviteter.

15. Aspelin Ramm Eiendom AS, 08.05.2014

Aspelin Ramm Eiendom (ARE) sitt planarbeid utgjør 1/3 del av utbyggingsområdet på Vollebekk. ARE slutter opp om PBEs visjon for utviklingen, og mener at den sammenfaller med den overordnede innfallsvinkelen til deres eget planarbeid. Utviklingen av Vollebekk vil gå over mange år. På enkelte eiendommer er det ikke satt i gang omregulering, derfor vil deler av dagens bebyggelse bli stående lenge etter at de første byggeprosjektene er tatt i bruk. ARE mener at den lange tidshorisonten for utbyggingen burde vært behandlet i VPOR som en utfordring.

Hovedplankart

ARE viser et alternativt forslag til hovedplankart som delvis samsvarer med PBEs kart. Det understrekes at ARE sin byromstruktur skiller mer konsekvent mellom gatenett for biltrafikk og byrom for fotgjengere. Endringene som forslås i hovedplankartet hevdes å være mer konsekvent i forhold til KDP for torg og møteplasser (KDP 17) og visjonen om "bymessig transformasjon". ARE forslår at overordnede torg og møteplasser (KDP 17 §3.1) bør begrenses til fire elementer; det sentrale gangstrøket, de to nye torgene Vollebekk torg og

Stasjonsplassen, de etablerte øst-vestgående parkdragene i nord og sør og Brobekkveien som «strøksgate». Lokale torg og møteplasser (KDP 17 §3.2) foreslås å begrenses til tre elementer; Vollebekkveien og Lunden som offentlige bygater, skolegården som lokal møteplass og Midtgata i sør og "Skolegata" nord for skolekvartalet som gatetun.

ARE mener at det ikke bør legges inn krav om aktive fasader langs det sentrale gangstrøket utover Vollebekk torg og gatehjørner mot Vollebekkveien og selve T-banetorget. De mener at nettet av indre forbindelser i utbyggingsområdet må utvides.

Det sentrale gangstrøket

Det sentrale gangstrøket inngår i AREs prosjekt som en aktivitetsalmenning. I VPORs beskrivelse av ambisjonene for de ulike sekvensene, mener ARE det er en umotivert forskjell i ambisjonene for Øvre og Nedre Vollebekk. Utformingen av gangstrøket på Øvre Vollebekk beskrives intensjonsmessig (eks. "Avstanden mellom bygningene... bør være 13 m"), mens Nedre Vollebeks utformingsangivelser er beskrevet som krav (eks. "Mellom Vollebekkveien og Vollebekk torg er bredden mellom bebyggelsen 17 m"). ARE ønsker at VPOR formuleres veiledende for hele planområdet og ikke med absolutte breddekrav, for å gi rom for et mer dynamisk romforløp med varierende bredder, og sikre en tett og intim byatmosfære med hovedfokus på gangtrafikk. ARE anbefaler at utformingsretningslinjene for Øvre Vollebekk legges til grunn for hele gangstrøket, med en anbefalt bredde mellom bygningene på 13 m. I AREs prosjekt utvikles det løsninger for gangstrøket med en varierende bredde mellom 12 og 17 m. ARE mener også at avsnittet om aktive fasader er formulert overbestemmende («Aktive fasader skal ha publikumsrettede funksjoner i første etasje osv...»), og mener det bør formuleres mer intensjonsmessig.

ARE er likeledes opptatt av at ambisjonsnivået for gatene holdes overordnet, for ikke å overbestemme løsningene i overgangen mellom offentlige og halvprivate arealer i utviklingsprosjektene. De synes det er uklart hva som skal inngå i den beskrevne landskapsplanen, og mener det kun er de overordnede landskapsplanforholdene som kan behandles som en del av den tekniske hovedplanen, og at utformingen av en detaljert landskapsplan må ses i sammenheng med de enkelte byggeprosjektene.

Brobekkveien

ARE mener tverrprofilen som er vist for Brobekkveien bryter om intensjonene om god, bymessig utforming, og mener at forhagesonen på 4 m er støyutsatt og har liten bruksverdi. ARE foreslår å redusere forhagearealet til 2-2,5 m, og øke de skjermede utearealene inne i kvartalene med 1,5-2 m. I AREs planarbeid er vedtatt reguleringsplan for Brobekkveien lagt til grunn, men fordelingen i tverrprofilen er justert. ARE ser ikke behovet for en breddeøkning, slik VPOR skisserer. Holdeplass for buss, sør for Vollebekkveien, gis plass ved breddeutvidelse av kjørebanelen med 2 m.

Midtgata

ARE er også uenige i utformingen av Midtgata, og mener den bør være en lokalgate med oppholdsfunksjoner, med begrensede muligheter for gjennomkjøring. ARE mener at VPORs anbefalte bredde bør reduseres fra 18,5 m til 15 m, for å unngå «et signal om gjennomkjøring». I AREs snitt er bredden på kjørebanelen redusert med 0,5 m, og alle private forhager og fortau redusert med 1 m. Til sammen utgjør dette differansen på 3,5 m.

Materialbruk og standard

Differensieringen i normal og høy standard som vises i VPOR synes unødig detaljert. Erfaringsmessig virker designhåndbøker best når de er forankret i spesifikke utviklingsprosjekter. Det bør vurderes å utarbeide en overordnet designhåndbok for Vollebekk som utvikles parallelt med de første, store utbyggingsprosjektene.

Overvannshåndtering

ARE er enige i prinsippet om bekkeåpning, grønne tak, lokal fordrøyning og åpne vannsystemer. De ser fra utviklingen av en prinsipløsning for overvann i sitt prosjekt, at det

ikke er rom for å basere overvannsløsninger på åpne systemer for fordrøyning inne i den tette bebyggelsen, men at dette må løses i nedgravde magasin.

Gjennomføring

ARE er uenig i at de offentlige rommene skal reguleres til offentlige formål, og mener at offentlige rom, foruten Brobekkveien, Vollebekkveien, Lunden, hovedsykkelveien og overordnede grøntområder, bør kunne reguleres til fellesområder med sikret offentlig tilgjengelighet.

ARE mener at den foreslåtte gjennomføringsmodellen med kommunal gjennomføringsorganisasjon kan være en god modell for de delene av Vollebekk som har en oppdelt eierstruktur. For de store utbyggingsprosjektene, som deres eget, mener de det er en bedre løsning at utbyggingsavtalen hovedsakelig baseres på realytelser med privat byggherreansvar.

PBEs kommentar: Det er gjort mindre justeringer i hovedkartet for at kategoriene bedre skal samsvare med KDP for torg og møteplasser (KDP 17). Bygatene er definert som overordnede torg og møteplasser, mens torgene og skolegården er definert som lokale torg og møteplasser.

Beskrivelsene av krav til aktive fasader langs det sentrale gangstrøket er endret slik at det fremstår mer intensjonsmessig.

ARE påpeker en forskjell i ambisjonene for Øvre og Nedre Vollebekk. Beskrivelsene i VPOR er endret slik at det gjennomgående er mer intensjonsmessig beskrevet. PBE mener øvre og nedre del har ulik karakter, fordi øvre del er et rent boligområde, mens nedre del har en større blanding av funksjoner, og dermed er mer offentlig.

Landskapsplanen skal utarbeides som en del av hovedplanen for teknisk infrastruktur, og ha særlig fokus på forholdet mellom infrastruktur under bakken og plassering av trær og annen vegetasjon. Hensikten er å sikre areal for etablering av for eksempel allébeplantning på et tidlig tidspunkt i planleggingen.

AREs forslag til tverrsnitt for Brobekkveien viser ensidig sykkel- og gangvei på Brobekkveiens østside og ensidig grønnrabatt i samsvar med dagens regulering for Brobekkveien (miljøprioritert gjennomkjøring). Den foreslåtte fasaden langs Brobekkveiens østside er vist med utkragede balkonger som er 2,5-3 m dype. PBE mener at denne løsningen gir en visuelt usymmetrisk og ubalansert tverrprofil som forholder seg til Brobekkveiens vestside (Risløkka) på en lite tilfredsstillende måte. PBE mener at en symmetrisk tverrprofil med tosidig sykkelfelt og fortau på begge sider av veien bygger opp om ambisjonen om å utvikle Brobekkveien til en bygate.

PBE har kommet ARE i møte og redusert bredden på forhagene langs nedre del av Brobekkveien fra 4 til minimum 2,5 m, for å øke utearealet inne i kvartalet.

Holdeplass for buss i Brobekkveien er lagt inn i beskrivelse og illustrasjoner. Endelig plassering av holdeplassen må avklares i arbeidet med detaljregulering for Brobekkveien.

PBE mener at Midtgata skal være en gate med blandet trafikk, åpen for gjennomkjøring, men utformet på fotgjengerens premisser. PBE er opptatt av å fordele trafikken i Vollebekområdet, og mener det er uheldig å samle all tverrgående trafikk i Vollebekkveien forbi Vollebekk skole. I revidert VPOR er Midtgata foreslått med en bredde på 16,5 m som gjør det mulig å lage forhager på 2 m foran boligene, ha 2,5 m brede fortau og et eget felt for kantparkering. PBE mener at ikke bredden alene, men også utformingen av gaten, har noe å si for å hindre «signal om gjennomkjøring» og bidra til lav fart. For eksempel beskriver VPOR at Midtgata, der den krysser Vollebekk

torg, kan løftes opp i plan med og integreres i torgutformingen (sambruksareal). Det kan bidra til å redusere inntrykket av den som en gjennomfartsvei.

Det er pr i dag ingen konkrete planer for utarbeidelse av overordnet designhåndbok for Vollebekk, men Plan- og bygningsetaten er åpen for at det kan utarbeides av forslagsstillere parallelt med de første, store utbyggingsprosjektene.

Oslo kommune har vedtatt en strategi for overvannshåndtering som sier at overvann skal håndteres ved hjelp av åpne og lokale løsninger slik at det møter klimautfordringene, ivaretar miljøet og bruker vannet som ressurs i bybildet. Også private utbyggere skal bidra til dette og må sette av plass til å ta vare på overvannet på egen tomt når de planlegger utbygging i sine områder. Dette er presisert i kapittel 6.

PBE mener prinsipielt at de offentlige rommene som er beskrevet i VPOR for Vollebekk skal reguleres til offentlige formål. Dette er presisert i kapittel 7.4.1.

Tiltakshaveransvaret vil være en del av utbyggingsforhandlingene. EBY er ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler.

Innspillet tas for øvrig til orientering.

16. Østre Aker vei 70 AS, 07.05.2014

Østre Aker vei 70 AS er eier av eiendommen Hans Møller Gassmanns vei 3, tidligere Østre Aker vei 70. Eiendommen leies i sin helhet ut til Motor Forum Management AS. En Opel-forretning skal flytte inn 01.12.2014. Eiendommen har tilhold for omlag 50 årsverk. Eiendommen genererer en turproduksjon på 310 kjt/døgn, inkludert personbiler, semi-trailere og container transport.

Adkomst til eiendommen er ved avkjøring fra Østre Aker vei nordfra og fra Brobekkveien gjennom Vollebekkveien og Lunden fra sør. Kun gjennom Lunden er det atkomst til Hans Møller Gassmanns vei. De ber om at det utredes akseptable atkomstløsninger for næringsvirksomhetene i Hans Møller Gassmanns vei og Østre Aker vei 64 og 68.

PBEs kommentar: Planprogrammet for Vollebekk og VPOR tar utgangspunkt i at dagens av- og påkjøring til/fra Østre Aker vei og Lunden beholdes som i dag. Det gjør at næringseiendommene i Hans Møller Gassmannsvei 3 og Østre Aker vei 64 og 68 kan beholde adkomsten til sine eiendommer som i dag. Innspillet tas for øvrig til orientering.

9. ENDRINGER ETTER HØRING

9.1 Endringer etter høring

9.1.1 Oversikt

Kap.*	Side*	Endring
4.1	20	HOVEDKART: justert avgrensning på skolegården og vist trasé for bekkeåpning. Oppdatert tegnforklaringen og endret sorteringen i kategoriene til kommunedelplanen for torg og møteplasser.
4.1.1	21	Samlet omtale av aktivisering av offentlige rom og aktive fasader (flyttet 3.3.2** og 4.2.3** til 4.1.2* og 4.1.3*).
4.2.1	25	GANGSTRØKET (tverrsnitt BB og CC): definert minimumsbredden og gjennomsnittsbredden (for at bredden mellom bebyggelsen skal kunne variere).
4.2.3	26	Justert beskrivelsen av aktive fasader så den er mer intensjonsmessig.
4.3	29	Fjernet beskrivelse av sykkelfelt i Lunden.
4.3.1	30/31	BROBEKKVEIEN: Beskrevet og illustrert holdeplass for buss. Justert tverrsnitt: redusert bredde på fortau, økt bredde på grønnrabatt, redusert bredde på forhager.
4.3.2 og 6.3	32/54	LUNDEN: Økt bredde for bekkeåpning (som i det alternative snittet for Lunden som fulgte høringsutkastet). Fjernet sykkelfelt.
4.3.3	33	VOLLEBEKKVEIEN: Endret tverrsnitt: økt bredde på grønnrabatt (mellom Brobekkveien og overgangen (A)), fjernet trær i fortau mellom overgangen (A) og Lunden, redusert bredde på forhager.
4.3.4	34	MIDTGATA: Justert tverrsnitt: redusert bredde på fortau og forhager.
4.4.2	37	STASJONSPLASSEN: Lagt inn forslag til trafikksikkerhetstiltak over stasjonsplassen (jfr. bemerkning fra BYM datert 07.05.2014).
4.5.2	39	BANEPARKEN: Endret standard fra høy til normal, med høy standard i enkelte punkt. Lagt til treningsapparater til opplistingen av aktiviteter i nest siste avsnitt (jfr. bemerkning fra BYM datert 07.05.2014).
4.6	41	Oppdatert tekst og illustrasjon med status på reguleringssakene.
5.2	46	Justert illustrasjon av standard: endring i Baneparken, Lunden ved Thon Hotel Linne og deler av Midtgata (mellom T-banestasjonen og Lunden)
5.3	49	Oppdatert tiltaksliste og tiltakskart.
6.2	53	Presisert tekst om overvannshåndtering jfr. innspill fra VAV (e-post 17.11.2014).
7	59/60	Oppdatert kapittel om gjennomføring jfr. bemerkning fra EBY datert 06.05.2014.
7.4.1	61	Oppdatert status på pågående planer
7.4.2	62	Lagt til at teknisk hovedplan skal omtale renovasjon, jfr. bemerkning fra REN datert 06.05.2014.
8.1	65	Lagt inn sammendrag av bemerkninger etter høring og PBEs kommentarer.
9.1	77	Lagt inn oversikt over endringer av VPOR etter høring.

Tekst og illustrasjoner er oppdatert i henhold til endringene som er beskrevet over.

*sidetall/kapittel i "Vollebekk - Veiledende plan for det offentlige rom - Forslag til politisk behandling 26.06.2015"

**sidetall/kapittel i "Vollebekk - Veiledende plan for det offentlige rom - Høringsutkast 20.03.2014"

9.1.2 Andre endringer

Kap.	Side	Endringer/ Oppdateringer
1.2.5 7.4.2	10 62	Hovedplan teknisk infrastruktur; "Konseptvalgutredning (KVU) for Vollebekk - Hovedplan teknisk infrastruktur" ble oversendt 07.07.2015 til Byrådsavdeling for miljø og samferdsel.
1.2.5 7.4.3	10 62	Plan for lokal overvannshåndtering; Plan for lokal overvannshåndtering var opprinnelig anbefalt, men i arbeidet med KVU for teknisk infrastruktur har etatene kommet fram til at temaet blir tilfredsstillende ivaretatt blant annet gjennom Vann- og avløpsetatens startegidokument for overvannshåndtering.
	5, 8, 13, 37, 53, 56, 59	Justering av tekst og presiseringer.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 23 49 10 00

Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.pbe.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Saksnummer: 201310481

