

DEL 2 – MER OM SAKEN

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn og viktige rammebetingelser	1
1.1	Forutsetninger for økt utnytting.....	2
1.2	Utbyggingsavtaler sikrer kommunens samfunnsbygging.....	3
1.5	Plandokumenter	6
2	Medvirkning i planprosessen	7
3	Beskrivelse av planen	7
4	Høring og offentlig ettersyn	12
5	Tilleggsnotat	12
6	Endringer etter høring og offentlig ettersyn.....	13
6.1	Kart.....	13
6.2	Bestemmelser	14
6.3	Planbeskrivelse	16
6.4	Illustrasjoner	17
6.5	Miljøprogram	18
7	Viktige konsekvenser av planen	18
7.1	ROS- Risiko og sårbarhetsanalyse.....	18
7.2	Konsekvenser for kapasitet på transport og kollektivnett	19
7.3	Konsekvenser naturområder og overordnet grønnstruktur	20
7.4	Konsekvenser for grønne strukturer (parker) og uteområder	20
7.5	Konsekvenser av økt handel	21
8	Rådmannens vurdering og anbefaling	22

1 BAKGRUNN OG VIKTIGE RAMMEBETINGELSER

Det er 20 år siden siste fly lettet fra Fornebu høsten 1998. Planene for utviklingen av Fornebu den gangen la til grunn et samfunn med ca. 15 000 innbyggere og ca. 15 000 arbeidsplasser. Status ved inngangen til 2018 er at det er bygd ca. 2 600 boliger og det er etablert rundt 25 000 arbeidsplasser.

Siden kommunedelplan 2 for Fornebu (KDP 2) ble vedtatt i 1999 har den årlige befolkningsveksten i Bærum nesten fordoblet seg. Prognosene for Oslo og Akershus antyder en vekst fra 1,2 millioner innbyggere til 1,5 millioner i 2030 og kanskje 1,8 millioner innbyggere i 2060. Fornebu er et av Osloregionens (og dermed Norges) større enkeltstående byutviklingsprosjekter.

Et av kommunens hovedmål er å sikre en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban. Kommuneplanens arealdel vektlegger en mer urban utbygging i knutepunktene. I Bærum er potensialet for å lykkes med en god, urban utvikling klart størst i Sandvika, på Lysaker og ikke minst på Fornebu. De utfordringene kommunen og regionen står overfor, gjør det nødvendig å foreta en gjennomgang av 1999-forutsetningene om en planramme på 6 300 boliger. Fornebu er, i likhet med store deler av Bærum, innvevd i storbyregionens felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Sammen med Lysakerbyen og aksene langs E18 vestover, utgjør Fornebu en av Østlandets sterkeste næringskorridorer.

«Fornebu 2017 - 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel» (KDP3) skal ivareta både lokale, kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og redegjøre for viktige mål og strategier på Fornebu. KDP3 legger til rette for en bærekraftig, grønn og urban utvikling av Fornebu i henhold til kommunens arealstrategi og kommunens *Klimastrategi 2030* som har satt som mål at Fornebu skal være etablert som nullutslippsområde i 2027.

Ambisjonene for fornebusamfunnet er høye. Det skal være et attraktivt sted å leve, bo og arbeide. Lokalsamfunnet skal være ettertraktet for besøkende, beboere og næringsliv, i konkurranse med andre byutviklingsområder i Osloregionen.

Fornebuerklæringen, vedtatt 12. mai 2006 sier:

- Fornebu skal inspirere mennesker til å få frem det beste i seg selv og hverandre, og være så full av mangfoldig aktivitet at alle kan bidra.
- På Fornebu skal vi ha mot til å vise at vi bryr oss. Den unike naturen og dyrelivet skal være til glede både i dag og i morgen.
- Fornebu skal bli et møtested mellom ny kunnskap og gammel klokskap, og et godt samfunn fordi menneskene her lever, tenker, tror og elsker forskjellig.

1.1 Forutsetninger for økt utnyttning

Rådmannen legger til grunn følgende forutsetninger for å kunne gjennomføre økt utnyttning:

- Fornebusambanen må være sikret finansiering og gjennomføring
- Vestre lenke (tilkobling fra E18 i vest til Fornebu) må være sikret finansiering og gjennomføring
- Det må være inngått avtaler om bidrag til sosial infrastruktur for boliger utover fase 1 i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets samtykkevedtak
- Fremtidens utbygging av Fornebu må fornye og oppdatere forutsetningene om høye energi- og klimaambisjonene som lå til grunn for KDP2. Fornebu skal bli et forbyggeområde for klimaklok byutvikling
- Fornebu har kvaliteter som tåles å dele med flere. Videre utbygging må sikre en variasjon i tilbud av boliger både i pris, størrelse og boligtype. Det må fortsatt sikres en betydelig andel av boliger med boligsosial profil
- Ved å definere deler av område som Byen, vil Fornebu kunne tilby til et flerfunksjonelt og mer bymessig samfunn i tillegg til mer parkmessige områder

1.2 Utbyggingsavtaler sikrer kommunens samfunnsbygging

Kommunen og OBOS har framforhandlet et utkast til ny utbyggingsavtale som sikrer medfinansiering fra grunneierne til kommunens utbygging av skole, barnehager, helse og kultur.

Avtaleforslaget vil danne grunnlag for tilsvarende forhandlinger med de øvrige grunneierne på Fornebu. Avtalen skal legges ut på høring og forutsettes vedtatt i etterkant av vedtaket av KDP 3.

Rådmannen viser til KMDs samtykke som var knyttet til den samfunnsmessige betydningen av en økt utbygging på Fornebu for å kunne gi et økt utbud av boliger nær kollektivknutepunkt. Dette for å bidra til løsning av utfordringene i storbyregionen. Grunneierne stiller som vilkår for å inngå avtaler at boligaltet blir ca. 11 000.

Kommunedelplan 2 for Fornebu ble vedtatt i 1999 og stedfestet i 2000. Nåværende avtale om fremskyndingsbidrag kom på plass i 2003. Fram til i dag er det på Fornebu investert ca. 1,3 mrd. kroner i skoler, barnehager, idrett, sosial, helse og kultur. 2003-avtalen vil gi kommunen et bidrag på ca. 660 mill. kroner. Korrigert for at bidraget fra utbyggere skjer senere enn kommunens investeringer utgjør bidraget ca. 41% av utgiftene til sosial infrastruktur. 2003-avtalen har også gitt kommunen tilgang til nødvendige arealer til skoler mv. til en gunstig pris, samt både tomter (felt S 8.1 og S 8.3) og andel av overskudd ved salg av 806 boliger - begge deler virkemidler til realisering av en bedre boligsosialprofil enn markedet ellers ville ha gitt. Fremskyndingsbidrag i 2003-avtalen var knyttet til fase 1 dvs. opp til 25600 boliger. Fase 1 er nå snart ferdigstilt. Det er av den grunn nødvendig med en ny avtale.

Ved behandling av lovregulering av utbyggingsavtaler, vedtok Stortinget i 2005 et forbud mot å inngå avtaler om bidrag til sosial infrastruktur. Kommunen var derfor i utgangspunktet forhindret fra å fornye avtalen. I samforståelse med Obos søkte kommunen i 2015 Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om samtykke til å videreføre/inngå nye avtale. KMD ga september 2015 slikt samtykke til at kommunen og OBOS kunne forhandle om ny avtale innenfor KDP2/3 området. I 2018 er samtykket også utvidet til de andre boligaktørene på Fornebu. KMDs samtykke er gitt under klare forutsetninger om frivillighet, forutsigbarhet og forholdsmessighet. I dette ligger at avtaler skal inngås uten tvang, bygge på at utbyggenes bidrag må stå i forhold til både deres omfang av utbygging og kommunens eget bidrag, og at utbyggerne vet hva avtalen gir dem av forpliktelser og utbyggingsmuligheter over tid.

Bærum kommune og Fornebu er det eneste området i landet som har fått slik samtykke til å inngå avtaler om sosial infrastruktur. Departementet grunnga dette både med at byutvikling på Fornebu hadde stor samfunnsmessig betydning, at byutvikling på en slik halvøy i liten grad kunne bygge på eksisterende strukturer dvs. at det meste av skoler mv. må bygges fra grunnen av og er direkte et produkt av behov den nye boligbyggingen i området utløser.

Den august 2017 ble det varslet oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale mellom Bærum kommune og Obos. Det foreligger nå et anbefalt avtaleutkast. En ny avtale med OBOS vil utgjøre rammen for tilsvarende avtaler med øvrige utbyggere.

Til grunn for avtalen ligger et grundig arbeid med oversikt over hva som må bygges av sosial infrastruktur gitt ca. 11 000 boliger. Ut i fra befolkningsprognoser anslås behov for elevplasser, barnehageplasser, idrettsanlegg og andre nødvendige funksjoner for å betjene en kommende befolkning på ca. 25 000 innbyggere. Anslag viser at det er behov å investere for ca. 5,9 mrd. kr. i årene fremover (investeringsbehov på Fornebu inkl. mva og fratrukket statlige tilskudd).

Utgangspunktet for forhandlingene med utbyggerne er at de skal bidra med 50% av investeringene (eskl. mva. og tilskudd) knyttet til det behov det er for sosial infrastruktur som følger av boligbygging innenfor KDP3. Kostnadsanslagene som er lagt til grunn i beregningen av fremskyndingsbidraget tilsier et samlet bidrag fra utbyggerne på totalt ca. 2,3 mrd. kr. Noe som tilsvarer et fremskyndingsbidrag pr. kvm. bolig på kr 2 786,-. Fremskyndingsbidraget i 2003-avtalen, som skal innbetales for boligene i fase 1, er nå på 2 728 kr. pr. kvm. (pr. november 2018). Hvis bolig-tallet blir mindre enn 11 000 vil bidraget pr. kvm. gå noe opp. Det er i avtalen bygget inn justeringsmekanismer som sikrer en rekalkulering av bidragene etter hhv 1/3 og 2/3 av gjenstående utbyggingsvolum (knyttet til endret behov for plasser og kostnader pr. plass for områdene skole, barnehage og eldreomsorg). Dette skal sikre at bidraget i sum skal utgjøre ca. 50 % av det kommunale investeringsbehovet.

Avtalen regulerer også kommunens tilgang til arealer for offentlige formål s.k. »røde arealer» som overdras til en pris godt under markedspris. Området rundt tårnet (felt 8.2) er et slik område som det er planlagt skole, bibliotek mm . Området eies av Obos som overtok det fra Oslo kommune i 2015. På område står bygningene til Gamle Fornebu. Rådmannen legger opp til at kommunen også kjøper bygningsmassen ved Tårnet etter egen kjøpsavtale. Det legges opp til at kommunen kjøper bygningsmassen slik den er («as is») og overtar også de leieforhold om er der. Kommunen vil vurdere om det er aktuelt å overta aksjeselskapet slik at videre drift vil skje gjennom et kommunalt AS. Å oppløse ASet har en del skattemessige ulemper. Uansett valg av fremtidig organisasjons og driftsform legger rådmannen opp til å videreføre og videreutvikle den kultur- og historiske tradisjon som Gamle Fornebu representerer. Det er viktig at utvikling her ikke alene skal være kommunens ansvar, men at det er aktuelt å knytte til seg samarbeidsparter og leietakere som kan vitalisere og utvikle profilen ytterligere. Gitt bygningsmassen tekniske tilstand må det også påregnes vedlikeholdskostnader utover hva leieinntektene innenfor denne kulturelle rammen kan forventes å gi på kortere sikt. KDP 3 fastsetter at det skal lages en felles plan for Tårnet og delområdene rundt (feltene 8.1 til 8.4) . Det legges til grunn at den bevaringsverdige bebyggelsen opprettholdes. Områdereguleringen bør videre gi rammer for innhold og videre utvikling av området.

Våren 2018 la rådmannen frem langsiktig drifts- og investeringsplan - LDIP 2019-2038. Planen viser at kommunen står overfor store investeringer i skoler, helse- og sosialbygg, idrettsbygg mm i årene fremover. I LDIP er det innkalkulert både en høy utbygging på Fornebu og inntektseffekten av fremskyndingsbidrag.

Hvis det blir mindre utbygging på Fornebu og tilsvarende utbygging flyttes til andre deler av kommunen, vil dette medføre en doblet belastning. Dette utfra at kommunen må bygge tilsvarende skolekapasitet i andre deler av kommunen, uten der å få mulighet til fremskyndingsbidrag og heller ikke tilgang på allerede sikrede tomter til en redusert pris. I alle andre områder enn Fornebu må kommunen dekke slike investeringer 100 % over skatteseddelen og kjøpe tomter i et presset marked.

1.3 Byvekstavtaler

Bærum kommune er invitert til byvekstforhandlinger sammen med Akershus fylkeskommune og kommunene Oslo, Opegaard og Skedsmo. Byvekstavtaler er et av Regjeringens viktigste virkemiddel for å nå mål om å ta persontransportveksten i byområdene med kollektivtrafikk, sykling og gåing (nullvekstmålet for personbiltrafikken). I potten ligger 66,4 mrd. kr som de ni største byområdene kan forhandle om. Bymiljøavtalene kan grovt sett betegnes som avtale om finansiering og drift av store samferdselstiltak der staten yter betydelig bidrag. Byvekstavtalene for vår region er knyttet til avtale som vil sikre statlig medfinansiering av Fornebubanen med ca 50% av 13,8 mrd kroner.

Det er en intensjon om at byvekstavtaler skal kunne inngås før sommeren 2019. Byvekstavtalen vil være grunnlaget for at staten vil bidra med 50% av banefinansiering. Det er forventet at staten som «motytelse» for bidrag til bane, vil kreve at kommuner vil gjøre forpliktende vedtak om økt utbygging langs banen samt legger opp til en utbyggingsmønster som bygger opp under nullvekstmålsettingene. Rådmannen anser at begge disse to vilkårene vil være oppfylt gjennom vedtak av KDP 3.

Den nasjonale målsettingen er at byvekstavtaler mellom staten, regionale myndigheter og kommunene vil gi en mer effektiv transport og en bedre utnyttelse av arealet. Avtalene skal gi et økonomisk insentiv for å sikre at veksten i persontransporten i byområder tas med kollektiv, sykkel og gange. Som en del av en byvekstavtale må partene forplikte seg til å føre en arealpolitikk som bygger opp under investeringene i transportsystemet i tråd med vedtatt regional areal- og transportplan.

Nullvekstmålet omfatter persontransport med personbil og måles som kjørte kilometer og betegnes som trafikkarbeid. Fokus er hvor langt det kjøres og ikke antall bilturer. Personreiser med personbil slik som reiser til og fra jobb, tjenestereiser, fritidsreiser, handel og service og andre private formål inngår. Nullvekstmålet knyttes til avgrensede geografiske områder. Det er viktig å være klar over forskjellen på nullvekstmålet for persontrafikk og nullutslippsmålet for klimagasser (CO₂). I nullutslippsmålet inngår overgang til el- og hydrogenbiler som viktige virkemidler. I nullvekstmålet regnes nullutslippskjøretøy (el og hydrogenbiler) som ordinære kjøretøy og utskifting til slike kjøretøy bidrar ikke til å nå nullvekstmålet.

Bærum kommune har tidligere sluttet seg til det nasjonale nullvekstmålet for persontrafikken. Kommunens Klimastrategi 2030 omfatter målsetting både om å redusere klimagassutslipp knyttet til personbilparken og redusere andelen personreiser som skjer med bil. Målsettingene er fulgt opp med tiltak i klimastrategien. Kommunens gjeldene arealstrategi bygger også opp under realisering av nullvekstmålet med å legge til rette for boligvekst i knutepunktene der det er lettere å velg bort bilen. Fornebubanen vil også gi områdene på Lysaker og Fornebu en unik mulighet til å legge til rette for omfattende boligvekst uten tilsvarende vekst i personbiltrafikk.

Byvekstavtalene kan derfor gi kommunen god hjelp i arbeidet med å nå sine egne klimamål. Fra kommunens side vil det også være en målsetting om at Fornebubane kommer på plass, men også at øvrig kollektivtilbud blir bedre og at kommune, stat og fylke samarbeider om fysiske tiltak som kan fremme sykkel og gange i tillegg til bedre kollektivtilbud.

Rådmannen anser at framlagte forslag til KDP 3 Fornebu er et klart uttrykk for kommunens vilje til å følge opp intensjonene i byvekstavtalen, ettersom planen både legger opp til økt fortetting rundt kommende t-banestasjoner og gjennom ambisiøse mobilitetsmål, legges grunnlag for å kunne nå nullvekstmålet.

1.4 Fornebubanen

Realisering av Fornebubanen er en klar forutsetning for videre utbygging på Fornebu. Kort status er at banetraséen er ferdig regulert både på Bærumsiden og Oslosiden. Oslo og Akershus har sammen opprettet Fornebubaneetaten i Oslo kommune som står for prosjektering. Forprosjektet er så godt som ferdig og skal underlegges en kvalitetssikring (KS2). Dette som grunnlag for endelig vedtak av baneløsning og finansiering hhv i Oslo bystyre, Akershus fylkesting og Stortinget som forventes å skjedd sent 2019.

Banen fra Majorstua til Fornebu er beregnet til ca. kr. 13,8 mrd. (2018). Finansiering er ikke endelig fastsatt. Nasjonal transportplan/ byvekstavtaler legger opp til 50 % statlig del, mens det øvrige må dekkes inn av Oslopakke 3, tidligere og nye grunneierbidrag. Oslopakke 3-avtalen fra 25.01.2017

forutsetter et grunneierbidrag på kr. 3 mrd., der ca. kr. 460 mill. innhentes i Oslo og ca. kr. 500 mill. allerede er innbetalt fra tidligere tomtsalg på Fornebu. Resterende sum - 2.040 mill. forutsettes å komme som grunneierbidrag fra Akershusiden. Grunneierbidraget skal sikres gjennom betingede avtaler om bidrag. Noe forenklet er det avtaler mellom Akershus fylkeskommune og utbyggere om at såfremt Bærum kommune vedtar revidert kommunedelplan for Fornebu som gir et økt utbyggingsvolum utover rammene i KDP 2 (1999), så vil utbyggerne betale et banebidrag til Akershus fylkeskommune regnet ut pr. kvadratmeter ekstra gulvareal, etter nærmere avtaler.

Bidrag til bane er knyttet til merutnyttelsen utover KDP 2-rammen på 6300 boliger. Ca. 11 000 boliger gir en merutnyttelse på 4 700 boliger. Hvis planrammen blir 10 000 boliger er merutnyttelsen 3700 boliger, eller ca. 25 % færre boliger å dele banebidrag på. Rådmannen oppfatter at med en planramme på ca. 11 000 boliger, er det stor sannsynlighet for at partene blir enig om en avtale som kan sikre banens totale finansiering.

Grunneierne har stilt som forutsetning for sitt økonomiske bidrag at boligrammen i KDP 3 blir ca. 11 000 boliger.

Bestemmelsene § 4.1 til KDP 3 setter krav om at Fornebubanen må være bygget eller sikret bygget før videre utbygging kan finne sted. Inntil endelig finansiering av banen er kommet på plass, vil kommunen åpne for å kunne vurdere søknad dispensasjon fra kravet om at banen må være sikret for mindre delutbygginger. Det legges til grunn for å vurdere en dispensasjonssøknad at utbygger har inngått en bindende avtale med Akershus fylkeskommune om et grunneierbidrag for sin utbygging.

1.5 Plandokumenter

KDP 3 gir rammer for videre utvikling av Fornebu de neste 20 år og er en stor og kompleks plan. Kommunedelplanen er mer detaljert enn en vanlig kommunedelplan, i likhet med KDP 2. For å forstå helheten, er det en forutsetning at saksfremlegget leses i sammenheng med *Planbeskrivelsen* (jp.ID. 18/245847, dok.4231116) og *Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer* (jp.ID. 18/245931, dok.4231279).

KDP3 består av følgende plandokumenter:

- *Plankart* (jp.ID 18/245833, dok.4231093)
- *Bestemmelser og retningslinjer* (jp.ID 18/245830, dok.4231087)
- *Planbeskrivelse* (jp.ID 18/245847, dok.4231116)
- *Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur* (jp.ID 18/245861, dok.4231164)
- *Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer* (jp.ID 18/245931, dok.4231279)
- *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport* (jp.ID 18/18291, dok.3875957)
- *Notat - Kommunedelplan 3 Fornebu – høring av endringer og tillegg iht. formannskapsvedtak 21/3-18 (FSK - 045/18) - rådmannens kommentarer* (jp.ID 18/252154, dok 4241427)
- *Notat tilleggshøring* (jp.ID 18/77297, dok.3965582)
- *Tilleggsutredning trafikk* (jp.ID 18/245864, dok.4231170)
- *Notat MUA og høyder* (jp.ID 18/245882, dok.4231202)
- *Notat – tilleggsvurdering buss på Forneburingen* (jp.ID 18/83674, dok.3976515)
- *Støyutredning* (jp.ID 18/18295, dok.3875960)
- *Luftutredning* (jp.ID 18/18301, dok.3875969)
- *ROS-analyse* (jp.ID 18/18305, dok.3875978)
- *Miljøprogram* (jp.ID 18/245897, dok.4231270)

2 MEDVIRKNING I PLANPROSESSEN

Kommunedelplan 3 har vært gjenstand for omfattende medvirkning med innbyggere, grunneiere og andre aktører gjennom flere faser av planprosessen, helt fra Fornebu ble vedtatt som hovedutbyggingsretning i kommuneplanens arealdel i 2013.

Kommunestyret vedtok 27.april 2016 at det skulle igangsettes revisjon av kommunedelplan 2 for Fornebu med tanke på økt utnyttelse. I samme møte vedtok Kommunestyret sak 037/16 Fornebu – status for utvikling av Fornebusamfunnet. Frem til dette kommunestyrevedtaket ble det avholdt to folkemøter på Fornebu i tillegg til utarbeidelsen av en planfaglig rapport.

Det ble i 2016 også gjennomført barnetråkkregistrering:

- Storøya skole, 5. og 6. trinn, mai 2016
- Snarøya skole, 7. klasse, april 2016
- Lysaker skole, 7. klasse, april 2016

Forslag til planprogram ble behandlet av Formannskapet 21.juni 2016 og ble lagt ut på høring i perioden 11. august – 30. september 2016. Samtidig med dette ble det varslet oppstart av planarbeidet. Det kom inn 30 merknader til planprogrammet/ varsel om oppstart.

Planprogrammet ble noe bearbeidet på bakgrunn av merknadsinnspill og endelig vedtatt i november 2016.

Forslaget til kommunedelplan 3 lå ute til høring fra 14.april 2018 til 26.mai 2018.

Høringen ble kunngjort i Aftenposten og Budstikka. Det ble også sendt brev eller mail til offentlige instanser, vel og foreninger med varsel om høringen.

Det har også vært avholdt flere møter med naboer/organisasjoner/vel/utbyggere/offentlige instanser etter anmodning, både før, i og etter høringsperioden.

Det ble opprettet en egen side på Bærum kommunes hjemmesider med informasjon om høringen. 23.april 2018 ble det holdt et åpent møte på Scandic hotell Fornebu. Det kom mellom 800-1000 innbyggere.

Det kom inn 94 merknader totalt, fra offentlige instanser, grunneiere/utbyggere, organisasjoner og foreninger, velforeninger og private. Til 2.gangs behandling er kommunedelplanen betydelig optimalisert på grunnlag av merknadsinnspillene.

For ytterligere beskrivelse av medvirkning i planprosessen, se kap 3 Planprosessen/medvirkning i *Planbeskrivelse (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*.

For ytterligere beskrivelse av høringen og innkomne merknader, se kap. 6 i dette saksfremlegget, samt *Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer (jp.ID 18/245931, dok.4231279)*.

3 BESKRIVELSE AV PLANEN

Fornebu er utpekt som prioritert utbyggingsområde i Bærum kommunes arealstrategi fra 2013.

Kommunestyret vedtok i 2016 at gjeldende kommunedelplan 2 (KDP2) for Fornebu skulle revideres med hensikt å øke utnyttelsen og tilrettelegge for en bymessig utvikling.

Hensikt

Revidert kommunedelplan, «Fornebu 2017 - 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel» (KDP3) har til hensikt å legge til rette for en bymessig utvikling på Fornebu. Fremtidig utbygging må i enda større grad være bærekraftig med hensyn til arealbruk, klima, transport og bevaring av naturverdier.

KDP3 skal gi rammer for videre utvikling av Fornebu og være et overordnet styringsverktøy for kommende planprosesser på Fornebu.

I tillegg til forslag til kommunedelplan vil rådmannen fremme en egen sak om strategi for samfunnsutvikling som vil drøfte videre utvikling av Fornebusamfunnet.

KDP3 har perspektiv mot 2035, og arealutviklingen skal følge kommunens visjon - «*Sammen skaper vi fremtiden: mangfold – raushet – bærekraft*» og hovedmål om en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban.

Historikk

Fornebu har en mangfoldig historie. Forvandlingen av Fornebu fra å være et landbruksområde, til hovedflyplass fram til 1998, for så å bli transformert til et framtidsrettet bolig- og næringsområde, var, og er fortsatt ett av Norges største og mest ambisiøse utviklingsprosjekter.

Stedet

Den relativt korte avstanden til Oslo sentrum og Sandvika gjør at Fornebu har en attraktiv plassering både regionalt og lokalt. 1/3 av antall boliger innenfor rammene av KDP2 er i dag bygd ut. Det bor 7 500 mennesker (inkl. Snarøya) i området, mens vel 25 000 har arbeidsplassen sin her. I 2030 vil det være ca. 25 000 bosatte og ca. 30 000 arbeidsplasser på Fornebu.

Med etablering av Fornebusbanen vil Fornebu få et godt og tilgjengelig kollektivsystem. Det er et stort potensial for å øke andelen som reiser kollektivt, går eller sykler. Tettere bebyggelse nær knutepunkt og kortere avstander til hverdagsfunksjoner vil kunne føre til at flere velger andre transportalternativer enn bilen.

Byplangrep

Planforslaget deler Fornebu inn i tre områder med ulik karakter; område A «Byen» er den tette byen langs t-banen hvor tilbudet av handel, næring, kultur og aktiviteter er størst. Område C «Landet», er de mer rolige boligområdene lengst fra t-banen. Midt mellom disse ligger område B «Parken», og omkranser Nansenparken, den sentrale parken på Fornebu.

Planforslaget legger opp til at stasjonene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu vil få en viktig rolle i den framtidige bystrukturen. Stasjonene utvikles til tre steder med sentrumsfunksjoner – alle tre med hver sin identitet. Her kan innbyggerne dekke sine hverdagsbehov lokalt (innen ca. 5 min gangavstand), noe som vil redusere behovet for bilkjøring på Fornebu. Kompakte steder med sentrumsfunksjoner er også en forutsetning for byliv og at menneskene som bruker byen klarer å fylle byrommene. Fornebu sør, inkludert kjøpesenteret Fornebu S, vil fortsatt være et tyngdepunkt for handel. Flytårnet er allerede etablert som en kulturell møteplass på Fornebu og vil med

sentrumsfunksjoner utvikles til stedet med sterkest karakter av kulturmiljø og kulturtilbud. Fornebuporten vil fremstå som tyngdepunktet for næring, sammen med sentrumsfunksjoner for nærmiljøet. Fornebu som helhet utgjør et områdesenter i Bærum kommune iht. §16 Senterstruktur i Kommuneplanens arealdel 2017-2035.

Ved videre utbygging av Fornebu skal det settes fokus på menneskelig skala ved utforming av bygg, møteplasser og infrastruktur. Iht. *Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur (jp.ID 18/245861, dok.4231164)* skal det etableres et nettverk av gater og forbindelser som sikrer god mobilitet for gående og syklende, ikke bare i parken som i dag, men også innenfor byggeområdene. Utadrettede fasader med publikumsfunksjoner skal sikre at første etasje ut mot gater og byrom har liv og aktiviteter. Mer aktivitet i gatene og færre biler skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå, slik at menneskene prioriteres høyere enn bilene.

Eksisterende byrom og møteplasser ved Fornebuporten, Festplassen i Nansenparken, Flytårnet, kjøpesenteret Fornebu S, Sjøflyhavna og Telenor skal videreutvikles og få sentrale roller i ny byromsstruktur. Planen foreslår også å tilføre to nye større byrom ved t-banestasjonene Flytårnet og Fornebu, samt en offentlig sjøfront ved Sjøflyhavna. I tillegg skal Fornebu ha et nettverk av lokale plasser, nærmiljøparker og allmenninger, som kan ha mer lokale nedslagsfelt og som lokaliseres innad i hvert byggefelt.

Fremtidig bebyggelse på Fornebu skal være variert i arkitektonisk utforming, materialbruk og farger. Materialer og detaljer som benyttes på Fornebu skal ha høy visuell, økologisk, bruksmessig, håndverksmessig og vedlikeholdsmessig kvalitet.

Planforslaget åpner for en større grad av funksjonsblanding på Fornebu. Økt funksjonsblanding er vesentlig for bymessighet og vil kunne sikre en variert brukergruppe gjennom døgnet og bidrar til godt byliv og trygghet. Som nye områder for funksjonsblanding foreslås sentrumsområdene Fornebu Sør, Fornebuporten og Flytårnet. Det åpnes også for noe funksjonsblanding i næringsbeltet Fornebu øst.

Nye offentlige funksjoner som skoler og bibliotek lokaliseres basert på avstand til t-banen og andre funksjoner med potensiell synergieffekt. Disse funksjonene bør også utformes slik at de bidrar til å generere byliv i sentrumsområdene.

Klimaklok utvikling

Bærum kommune har gjort vedtak om å være en klimaklok kommune. I kommunens Klimastrategi 2030 er et av hovedmålene at Fornebu i 2027 skal være etablert som et nullutslippsområde.

Planforslagets viktigste grep for en klimaklok utvikling på Fornebu, som også er i tråd med Bærum kommunes klimastrategi, er hovedgrepene for arealbruk og transport. KDP3 bygger på forutsetningen om at både Fornebubanen og E18, med tilkoblingsveien Vestre lenke, må være på plass før mesteparten av ny utbygging kan tillates.

Fornebu skal være et innovasjonsområde/ laboratorium for utprøving av nye løsninger innen grønn mobilitet, energi og bygg.

Grønnstruktur

Fornebu har i dag store friområder, naturvernområder og Nansenparken, med brede tilhørende parkkorridorer. Plangrepet viderefører, sikrer og styrker de grønne verdiene. Det skal formes nye byrom for opphold, grønne lunger og gode forbindelser gjennom området for gående og syklende. Parken beholder dagens utstrekning, men flere av parkkorridorene skal videreutvikles og kunne gi forskjellige parkattraksjoner. Dette kan øke bruksverdien av parkene og avlaste naturvernområdene. Gatene på Fornebu skal fortsatt ha karakter av å være grønne alléer med tosidig treplanting.

I boligområdene inndeles grønnstrukturen i felles og private uteareal, samt grønne forbindelseslinjer gjennom områdene. Planforslaget inneholder bestemmelser og retningslinjer som skal gi gode uteareal. Uterommene skal fungere som grøntareal og være så godt beplantet at det grønne preger hovedinntrykket fra leilighetene. Trær, gress og blomster skal dominere framfor harde overflater, noe som også er gunstig for overvannshåndtering. Planen stiller krav om sol på uteareal, og dette påvirker byggehøyde og avstand til nabobebyggelse.

En kombinasjon av intensive og ekstensive grønne tak med variert vegetasjon er viktig for økt bynatur og opplevelse og tilrettelegging for fuglelivet. Takflater gir også muligheter til dyrkning og miljøvennlige energiløsninger som solcellepanel mv.

Fra vei til gate

Hovedveiene Snarøyveien og Widerøeveien på Fornebu er bygd ut fra 90-tallets veiutforming, med brede veiareal, planskilte løsninger og god kapasitet. Veien er en barriere mellom bebyggelsen på hver side. For å skape en attraktiv og bærekraftig bystruktur på Fornebu må hovedveiene utvikles til bymessige gater som vektlegger samspill mellom bebyggelse og gate, og gaterommet som et variert og mangfoldig byrom med blandet trafikk. Snarøyveien foreslås endret fra vei til en bygate med redusert tverrsnitt, kollektivfelt, kjørefelt, sykkelvei, fortau og gatetrær. T-banens stasjoner på Flytårnet og Fornebu skal ha god kobling mot bygaten og øvrig bystruktur. Bebyggelsen langs Snarøyveien foreslås med utadrettede fasader ut mot gaten og adkomster og adresser direkte fra gaten. Dette vil også sikre en høyere prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport i gaten. Flere vil dermed bruke banen og veksten i personbiltrafikken begrenses. Dette bygger oppunder samfunnsinvesteringen av Fornebubanen.

Grønn mobilitet

Fornebubanen skal være ryggraden i kollektivbetjeningen av Fornebu. Det er vedtatt utbygging av t-banelinje fra Fornebu via Lysaker og Skøyen til Majorstua. Det planlegges for tre t-banestasjoner på Fornebu. Realisering av Fornebubanen er organisert som et felles prosjekt mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gjennom Fornebuetaten i Oslo kommune. Oppstart av bygging kan skje i 2019 og da med åpning høsten 2025.

Planens hovedgrep med høyest utnyttelse nærmest banen og en senterstruktur med tre steder med sentrumsfunksjoner tilknyttet de tre t-banestasjonene skal bygge opp under dette. Områdene lengst unna banen skal betjenes av buss langs Forneburingens vestre del. Forneburingen «deles» i to. For vestre del av ringen opprettholdes to kjørefelt som i dagens situasjon, men kjørebanebredden utvides slik at to busser kan møtes. Fartsgrensen bør settes til 40 km/t. Østre del av Forneburingen vil i større grad bli en lokalgate som kan stenges for gjennomkjøring. Det må etableres en tilfredsstillende kobling for buss mellom Forneburingen vest og Snarøyveien sør.

Vestre Lenke vil gi Fornebu en ny hovedvei inn i området. Dette vil også bidra til å endre trafikkmønsteret fra slik det er på Fornebu i dag.

Flatt landskap, korte avstander og et allerede robust gang- og sykkelveinett gjør Fornebu ideell for sykling og som forbilde for klimavennlig byutvikling. Fornebu kan bli det første området i Bærum til å nå målet om sykkelandel på 20% i 2030 iht. Bærum kommunes forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinett 2018 - 2030. I planforslaget videreføres eksisterende sykkelveinett i felles trasé med gående i parken og grøntkorridorene. Nye, separate sykkelveier etableres ved siden av fortauet langs hovedgatene Snarøyveien og Forneburingen vest og langs østkysten av Fornebu. Forneburingen øst blir sykkelgate med redusert hastighet og begrenset adgang for biler.

Mangfold og variasjon

For å skape bærekraftige og stabile bomiljøer over tid, er det nødvendig at alle delområdene på Fornebu skal inneholde en variasjon av boliger for mennesker med tilpasset forskjellige livsstiler. Med stor variasjon i boligtyper og boligstørrelser kan man oppnå et mer variert arkitektonisk uttrykk, samt få en mer variert beboersammensetning innenfor hvert boligområde.

Næringsliv

Planforslaget foreslår at arbeidsplassintensive næringer lokaliseres nært kollektivknutepunkt i tråd med overordnet/samordnet areal- og transportplanlegging. Fornebu må sørge for å være konkurransedyktig og bygge opp under et attraktivt og levedyktig næringsliv som kan sikre arbeidsplasser - også i fremtiden. Nye etableringer skal styrke og supplere eksisterende næringslokaler og dempe trenden der hovedkontorene er lokalisert i egne bygg og separate områder, som ikke er integrert i øvrig bebyggelse på Fornebu. Nye næringsarealer skal være fleksible bygningsstrukturer som er integrert i byens kvartalsstruktur og henvende seg til offentlige gater og byrom.

Offentlige investeringer

Utviklingen av Fornebu fordrer store kommunale investeringer i teknisk og sosial infrastruktur. Denasjonale rammene for kommuneøkonomien gir kommunene dekning for løpende driftsutgifter knyttet til en økende befolkning, men avhjelper ikke behovet for investering som ofte kommer i

forkant av tilflyttingen. Rådmannens forslag til Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan 2019-2038 (*LDIP – Jp.ID 18/25470*) legger til grunn et plantall for utbygging på 11 000 boliger. Bærum kommune har fått godkjenning til å forhandle om fremskyndingsbidrag med utbygger på Fornebu for utbyggingen av sosial infrastruktur for fase 2. Dette som en konsekvens av Kommunal- og moderniseringsdepartementets samtykke til å fravike reglene i plan- og bygningsloven kapittel 17 i vedtak datert 28.10.15. Dette vil bedre kommunens økonomiske bæreevne når det gjelder å kunne øke boligtalet fra om lag 6 300 boliger til om lag 11 000 boliger. Dette underbygger Fornebu som prioritert utbyggingsområde.

For ytterligere detaljer, se *kap. 5.2.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen i Planbeskrivelsen (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*.

Kunst i det offentlige rom

Fornebu har fått internasjonal anerkjennelse for sin satsing på arkitektur og kunst. Det er et mål at

offentlige uterom og anlegg skal ha kunstnerisk utsmykning eller være opparbeidet med kunstnerisk medvirkning i formgivning av anleggene.

4 HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Forslaget til kommunedelplan 3 lå ute til høring fra 14.april 2018 til 26.mai 2018.

Det er kommet inn 94 merknader totalt, fra offentlige instanser, grunneiere/utbyggere, organisasjoner og foreninger, velforeninger og private. Merknader mottatt etter høringsfristen er også kommentert.

Rådmannen har mottatt positive merknader på byplangrepet i KDP3 fra flere viktige offentlige instanser, blant annet Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Det kom også noen merknader som inneholder ønsker om endringer i planen som avviker vesentlig fra planens overordnede byplangrep. Med overordnet byplangrep menes de viktigste disposisjonene, prinsippene og føringene i plankartet, planbestemmelsene og planbeskrivelsen som skal styre den bymessige utviklingen på Fornebu slik at planens overordnede målsettinger kan oppnås.

Statens vegvesen fremmet innsigelse til høringsforslaget. Innsigelsen omhandler kapasitet på Widerøeveien og Snarøyveiens nordre del. Til 2.gangs behandling er innsigelsen løst i samråd med Statens vegvesen.

Gjennomgående temaer i merknadene er:

- Overordnet byplangrep
- Bymessig arealutnyttelse, herunder boligantall og utnyttelsesgrad, høyder, MUA, romlighetskrav, høyhus, boliger i næringsområdene, sosial-, teknisk- og grønn infrastruktur.
- Strategi for etappevis utbygging
- Rekkefølgekrav
- Tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange, herunder trafiksikkerhet
- Snarøyveien og hovedgatesystem
- Forneburingen
- Rolfsbuktveien
- Utvikling av området ved Sjøflyhavna
- Handel og næringsutvikling
- Nærmiljø, kultur og folkehelse, herunder kirke/livssynsnytralt seremonibyg
- Grønnstruktur

Temaene er grundig kommentert i merknadsdokumentet, i tillegg er alle innkomne merknader kommentert enkeltvis.

For ytterligere detaljer vises det til *Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer (jp.ID 18/245931, dok.4231279)*.

5 TILLEGGSNOTAT

Til politisk 1. gangs behandling av Kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3), vedtok formannskapet flere tilleggsvedtak som skulle følge rådmannens innstilling til KDP3 i høringen. Rådmannen

utarbeidet et tilleggsnotat som inneholdt forslag og drøftinger til de enkelte vedtakene, se *Notat tillegghøring (jp.ID 18/77297, dok.3965582)* som fulgte høringen.

Tilleggsvedtakene er kommentert av rådmannen i et eget dokument, se *Notat - Kommunedelplan 3 Fornebu – høring av endringer og tillegg iht. formannskapsvedtak 21/3-18 (FSK - 045/18) - rådmannens kommentarer (jp.ID 18/252154, dok.4241427)*.

6 ENDRINGER ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Plandokumentene er bearbeidet etter høringsperioden. Dette er gjort på grunnlag av innkomne merknader, innsigelse fra Statens Vegvesen og faglig, juridisk og språklig kvalitetssikring internt. Det er bestilt tilleggsnotater fra konsulentene for å vurdere enkelte merknader og vurdere forslag til endringer.

Rådmannen vurderer totalt sett at endringene ikke er vesentlige i forhold til i høringsutgaven, endringene handler i større grad om optimalisering. Videre følger en oppsummering av de mest sentrale endringene i de enkelte plandokumentene. For ytterligere detaljer vedrørende endringer, vises det til *Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer (jp.ID 18/245931, dok.4231279)*, *Planbeskrivelse (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*, *Bestemmelser (jp.ID 18/245830, dok.4231087)* og *Plankart (jp.ID 18/245833, dok.4231093)*.

6.1 Kart

Plankartet er bearbeidet på følgende områder:

- Plangrensen er justert i nord for å samsvare med plangrensen til E18, ved Vestre lenke, med unntak av i nordre hjørne av verneverdig bebyggelse ved Flytårnet. Her er bebyggelsen gitt arealformål tjenesteyting i tråd med resten av bebyggelsen ved Flytårnet, og H 570_6 Bevaring kulturmiljø er trukket helt ut over bygningene.
- Avviksområde støy mot Oksenøyveien
- Endring/justering av arealformål og feltnavn for felt B 1.3, nå navngitt S 1.3_B
- Justert plangrense med krav om felles plan H 810_3 (Fornebuporten), slik at området nå også tar med felt KBA 1.3
- Justert grense for byggeforbud rundt veg, bane og flyplass H 130_1 (ved Fornebuporten) slik at grensen er i tråd med vedtatt reguleringsplan og går helt ut til plangrensen i nord.
- Justering av Widerøeveien, lagt inn gjeldende regulering for Widerøeveien, dvs. utvidet veiformål
- Justert plangrense med hensynssone krav om felles plan H 810_2 (Flytårnet), slik at området nå tar med hele felt o_V3
- Justerte eiendomsgrenser mellom felt B 7.4_A, felt B 7.4_B og felt B 7.4_C (Holtekilen)
- Justert feltinndeling i Fornebu sør til S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A og S 4.4_B
- GP 13 (Fornebu sør bystreng) er endret fra nåværende grønnstruktur-park til fremtidig grønnstruktur-park
- GG 3 er endret fra fremtidig grønnstruktur til nåværende grønnstruktur
- Noe utvidelse av bestemmelsesområde i sjø, # 5 (Sjøflyhavna)
- Ny feltinndeling av Snarøyveien
- Justert feltgrense for o_V1 og o_V2 på Forneburingen
- Endret feltnavn på felt B 13 i høringsutgaven da dette var en feil, nytt feltnavn er B 8.9

- I sjøområdene er det lagt inn flere naturvernområder etter kvalitetssikring mot gjeldende reguleringsplaner
- GP1 (Festplassen) er gitt hensynssone landskap
- Store deler av N 2.1 B (Fornebu gård og Fornebubukta) er gitt hensynssone landskap i tillegg til hensynssone kulturmiljø
- Endret feltgrense mellom N 2.1_A og N 2.1_B (SAS-hotellet og Fornebu gård)
- Hensynssone kulturmiljø er utvidet ved Sjøflyhavna til å inkludere vaktbuen
- Utvidet felt GP21 (Holtekilen) slik at hele bekkedraget i reguleringsplan for E18 ligger innenfor dette feltet
- Det er lagt inn bestemmelsesområde #6 som sikrer anleggsområde i reguleringsplan for E18 og at området ikke kan igangsettes før E18-korridoren er ferdig utbygd. Tegnforklaringen er justert fra «rekkefølgekrav» til «krav vedrørende utbygging mot Vestre lenke»
- Felt GG4 (Lilløya) er endret til Naturområde GN 15
- Hensynssone H570_5 hadde ikke feltnavn, feltet har nå feltnavn B 7.5 (Øvergård bolig 1 og 2)
- Feltnavn for felt B 6 og O 6 er justert til B 6.0 og O 6.0 (Storøya)
- Del av felt GG1 (Rolfsbukta) er endret til grønstruktur-naturområde med feltnavn (GN 16) iht. gjeldende regulering
- Det er lagt inn hensynssone landskap H550_12 på felt N 3.2 (Telenor)
- Feltnavn for feltene O 8.6/8.7 er justert til felt O 8.6/8.7_A og felt O 8.6/8.7_B (Nansenparken barnehage)
- Kvalitetssikring av alle feltnavn førte til ny konsekvent skrivemåte, eksempelvis fra B 7.4 A til B 7.4_A osv
- Kvalitetssikring av tegnforklaringen

Ut over dette er det utført små tilpasninger og justeringer basert på intern kvalitetssikring. I tillegg er den delen av E 18 planen som består av Vestre lenke, lagt inn som bakgrunn i plankartet.

6.2 Bestemmelser

Kommunedelplanens bestemmelser og retningslinjer er bearbeidet etter høringen på bakgrunn av endringer i plankart og planbeskrivelse, språklig korrektur, planjuridisk kvalitetssikring og innkomne merknader. Nummerering av paragrafene fra og med § 14, er endret. Det er i hovedsak rekkefølgekrav, utbyggingsetapper, bestemmelsene om gatenett, samferdselsanlegg og krav til uteoppholdsareal som er endret.

Innsigelsen fra vegvesenet

For å imøtekomme innsigelsen fra Statens vegvesen er det tydeliggjort at reguleringsplanen for E18 fra Ramstadsletta til Lysaker gjelder (§2.1), byggefelt langs Vestre lenke forskyves til senere faser for å ivareta behovet for anleggsområdet langs veien. Dette har medført endringer på foreslått utbyggingsrekkefølge i § 4.5 og tilføyelse av bestemmelsene under § 41 Bestemmelsesområder (§ 41.3)

Bestemmelsene som omhandler del av eksisterende del av Vestre lenke (Widerøeveien) og Snarøyveien fra søndre rundkjøring ved Telenor Arena til E18 er endret slik at disse veiene beholder dagens kapasitet på kjøreveier, men likevel skal ha karakter av å være en bygate.

Justert plangrense for KDP 3 mot planavgrensning av områdereguleringen E18 korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelser, har medført justeringer av størrelser på felt langs «vestre lenke» og dermed endring av utnyttelse (maks BRA) for berørte felt (§35.1)

Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene i § 4.1 foreslås endret for å tydeliggjøre krav til opparbeidelse av samferdselsanlegg og Forneubanen. I følge rekkefølgekravet i § 4.1 skal bane være etablert eller sikret, før det kan bygges noe mer på Fornebu. Dette innebærer at det ikke kan gis rammetillatelse til utbygging (uten dispensasjon) før banen er sikret. Ved søknad om dispensasjon fra rekkefølgekravet i § 4.1 vedrørende bane, skal Akershus Fylkeskommune uttale seg til søknaden. Det legges til grunn for en dispensasjonsvurdering at det foreligger en bindende avtale mellom utbygger og Akershus fylkeskommune om bidrag til banefinansiering.

§ 4.2 som var et forslag til presisering av rekkefølgebestemmelsene i § 4.1 vedrørende Forneubanen, er tatt ut av bestemmelsene ettersom forholdet er sikret gjennom § 4.1.

På bakgrunn av merknadsinnspill og innsigelsen fra Statens vegvesen sørøst (SVRØ) har rådmannen funnet det hensiktsmessig å dele opp Snarøyveien i flere felt (5) og knytte krav om opparbeidelse av delfeltene til tiliggende felt langs Snarøyveien.

Utnyttelse, høyder og MUA

Rådmannen holder fast ved utnyttelsen som ble foreslått til 1.gangs behandling av KDP3, men det er gjort noen tomtejusteringer som gir utslag på maks BRA for enkelte felt. Dette gjelder for feltene B 7.4_A, B 7.4_B (begge to ved Holtekilen), KBA 7.1 og B 7.2 (ved Oksenøen bruk) og felt B 1.1 og S 1.3_B (langs vestre lenke). Som følge av feltjusteringer av felt B 7.4_A, B og C, reduseres 12 613 m² BRA bolig på felt B 7.4_A og B 7.4_B. Utbyggingsvolumet beholdes i reserve av rådmannen og kan fordeles på fremtidige prosjekter som viser fremragende kvaliteter i form av særlig høye ambisjoner innen miljø, arkitektur og landskapsutforming. Utbyggingsvolumet skal fortrinnsvis fordeles innenfor område A «Byen».

Krav til minste uteoppholdsareal (MUA) i § 13 er omarbeidet etter høringen på bakgrunn av innkomne merknader. Arealkravet til MUA for område A «Byen» er noe redusert.

Utnyttelsestabellen i bestemmelse § 35 Grad av utnytting, er oppdatert etter endring av plankart og ved innarbeiding av forslaget som lå i notat tillegghøring ved 1.gangsbehandling ved Fornebu Sør (felt S 4.3_A og B, og felt S 4.4_A og B).

Rådmannen har endret anvisning av gjennomsnittlig etasje høyde i tabellen § 35.1 og gjort høydeanvisningen veiledende. Endelige byggehøyder vil bli fastlagt i kommende reguleringsplaner og der fastsatt som kotehøyder. Rådmannen understreker at i kommende vurdering av byggehøyder skal det vektlegges variasjon i høyder innen samme felt, tilpasse høyder til allerede etablert naboskap, bevaringsverdig bygningsmiljø og parkdragene. Byggehøyder skal uansett tilpasses slik at den samlede grad av utnytting som er fastsatt i planen, ikke overskrides. For å sikre tilstrekkelig mulighet til å oppnå variasjon innad i hvert felt, er gjennomsnittlig etasjeangivelsen økt med 1 etg for de fleste områdene i forhold til høringsutgaven. Utnyttelsesgrad (BRA) er ikke endret.

Arkitektonisk kvalitet og byforming

Til bestemmelsene om arkitektonisk kvalitet og byforming (§§ 7 -8) er det lagt til retningslinjer om krav til arkitektkonkurranser og om bruk av midlertidige tiltak til å skape byliv og prøve ut områdets potensiale.

Under krav om felles planlegging for flere eiendommer (§ 40.1) er det lagt inn et «bør» krav om utarbeidelse av en veileder for by- og bokvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av felles plan, som gir retningslinjer for tema som bla. bomiljø, estetikk, byforming, utforming av bebyggelse og de viktigste elementene i offentlige uterom

6.3 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er bearbeidet og oppdatert etter høringen for å samsvare med endringer gjort i bestemmelser, plankart, illustrasjoner og øvrige dokument. Planbeskrivelsen er også gjennomgått språklig korrektur for å gi et klarere språk, tydeliggjøre budskapet og rette skrivefeil o.l. Det er lagt inn suppleringer/presiseringer for ulike planelementer der det har framkommet i høringen at disse har blitt misforstått slik de er omtalt i høringsutkastet, for eksempel gjelder dette Rolsbuktsveien. Flere tolket planforslaget i høringen dithen at denne veien skulle stenges iht. KDP3. Dette er ikke tilfelle og er nå forklart bedre.

I hovedsak er det gjort endringer i følgende kapitler:

Kap. 4.4 Gater og mobilitet

Kapittelet er oppdatert slik at tekst og illustrasjoner samsvarer med endringer som gjort for å imøtekomme innsigelsen fra Statens vegvesen. Dette inkluderer prinsippsnitt for en ny gatetype – «hovedgate2+3 felt» (skal samsvare med endret forslag til snitt for Snarøyveien nord) i kap.4.4.2 og nye (og mer utfyllende) beskrivelser og illustrasjoner for utvikling av Snarøyveien og Widerøeveien.

Det er videre supplert med nye avsnitt som omhandler Oksenøyveien og Rolsbuktsveien.

Kap. 4.5.1 Utnyttelse, høyder og MUA

På bakgrunn av offentlig høyhusdebatt i etterkant av høringen, har rådmannen sett behov for å utdype vurderinger og prinsipper som er lagt til grunn for temaet høyder og høyhus. Dette inkluderer en utfyllende beskrivelse av hensikten med å benytte gjennomsnittshøyder og beregning av dette (iht. innspill fra faglige rådgivere i Norconsult), samt forklaring av hva som legges i begrepet høyhus og tydeliggjøring av at alle eventuelle høyhus forutsettes nærmere vurdert og avklart gjennom egne reguleringsplanprosesser etter plan- og bygningsloven.

Endringer i bestemmelsene vedr. krav til minste uteoppholdsareal (MUA) og utnyttelse og veiledende høyder er også innarbeidet.

Kap. 4.18.1 Strategi for etappevis utvikling

Rådmannen så at hovedtanken i strategien om etappevis utvikling ikke kom klart nok fram i høringsutkastet fordi etappeinndelingen ble for detaljert. Rådmannen mener at den viktigste hensikten med strategien er å sikre en utvikling i tråd med overordnet byplangrep og planens målsettinger. Forutsetningen om at Fornebu skal ha god kollektivbetjening med en t-bane, og at område A «Byen» skal utvikles innenfra og ut i tre steder med sentrumsfunksjoner omkring

stasjonene har aller størst betydning for ønsket utvikling. I tillegg er det spesielt viktig å få etablert god busstilrettelegging langs Forneburingen vest, og etappevis transformasjon av Snarøyveien fra vei til bygate. Transformasjon av Snarøyveien henger sammen med utvikling av byggeområdene nærmest veien.

I nytt forslag til etappevis utbygging beholdes tidlig prioritering av byggefeltene inntil allerede utviklede felt som i dag dekker sine hverdagsfunksjoner i kjøpesenteret Fornebu S. Dette gjør at et helhetlig nærmiljø kan ferdigstilles og skjermes mot senere byggetrinn. Samtidig legges det opp til en parallell utvikling av alle de stedene med sentrumsfunksjoner rundt stasjonene. Det er ikke i samme grad fokus på boligbygg knyttet til utbyggingsetapper.

For å imøtekomme Statens vegvesens innsigelse forskyves byggefelt langs Vestre Lenke til senere faser som følge av anleggsavhengighet til E18 prosjektet.

Kap. 5.1.2 Kapasitet på transport og kollektivnett

Det er lagt inn et nytt avsnitt som omtaler vurderinger i tilleggsutredningen for trafikk som ble utarbeidet av Norconsult i oktober 2018. Utredningen hadde til hensikt å vurdere konsekvenser av planendringer ved Snarøyveien nord som følge av innsigelse fra Statens vegvesen til høringsforslaget.

6.4 Illustrasjoner

Noen illustrasjoner er bearbeidet og oppdatert etter høringen, for å samsvare med endringene som er gjort i plandokumentene.

Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur:

- Det er lagt inn flere aktive og viktige fasader i området Fornebuporten.
- Det er lagt inn aktive fasader i Kulturgaten på Flytårnet.
- Oksenøyveien er justert fra lokalgate til hovedgate.
- Lilløya naturhus er lagt inn som målpunkt.
- Rolfsbuktveien er endret slik at den ikke er stippet, men vises som hel linje. Avklaringer rundt gatens funksjon må komme i neste planfase.
- Det er lagt inn nærmiljøpark (tidligere omtalt som strøkslekeplass) på felter med mer enn 500 boliger.
- Det er lagt inn flere forbindelser/interngater på tvers av felt B 7.4_A og B 7.4_B, O 1.1_A, Fornebuporten og gjennom felt GP 8 og KBA 3.1.
- Allmenning fra Fornebuporten til Teleplan-området er forlenget.
- Fjernet forbindelse for gang/sykkel mellom Holtekilen og Strand.
- Område sørøst for Telenor-bygget har fått skravur *Grønne parker og rom*.

Kategorisering gatestruktur

- Hovedgatene er endret fra en til tre ulike typer snitt.
- Fjernet forbindelse for gang/sykkel mellom Holtekilen og Strand.
- Oksenøyveien er justert fra lokalgate til hovedgate.
- Rolfsbuktveien – endret slik at den nå ikke er stippet, vises som hel linje, avklaringer rundt gatens funksjon må komme i neste planfase.

Illustrasjon som viser planavgrensning (Planbeskrivelsens pkt. 1.3 Planavgrensning).

- Endret planavgrensning slik at den følger reguleringsplan for E18, ved Vestre lenke.

Kart over eiendomsforhold (Planbeskrivelsens pkt. 2.7 Eiendomsforhold).

- Noen oppdateringer av eiere
- Endret planavgrensning slik at den følger reguleringsplan for E18, ved Vestre lenke.
- Felt B 7.4_C er skilt ut som eget felt med eksisterende bebyggelse.
- Noen fargejusteringer i illustrasjonen.
- Alle felt uavhengig av formål der Bærum kommune er grunneier har fått lik farge.

- Supplement til prinsippsnitt for gatetype Hovedgate 2+3 felt o_V4 (Planbeskrivelsens pkt 4.4.2 Gatenett).
- Justert plantegning for prinsipp for transformasjon av bygater (Planbeskrivelsens pkt 4.4.3 Snarøyveien og Widerøeveien, Delstrekninger og etappevis utvikling).

6.5 Miljøprogram

Miljøprogrammet har vært gjennom en intern kvalitetessikring etter høring. Miljøprogrammet er i tillegg gjennomgått av FME ZEN –The Research Centre on Zero Emission Neighbourhoods in Smart Cities. Bærum kommune er partner i senteret som gjennom forskning skal utvikle løsninger for framtidens bygninger og byområder, løsninger som bidrar til at nullutslippssamfunnet kan realiseres. Hovedfokus til ZEN er hovedsakelig å få vridt transportbehovet bort fra bil og over på gange/sykkel/kollektiv. For å oppnå dette trengs en plan for transport, men vel så viktig en plan for utvikling av de sosiale sonene i et område. ZEN berømmer Bærum kommune for en god og ambisiøs plan som legger et godt grunnlag for en miljøvennlig utvikling for Fornebu.

Mål og tiltak til de ulike temaene, arealstrategi, mobilitet, energi, blågrønn struktur og ressursbruk, er spisset og noe omformulert for å gi en mer logisk sammenheng mellom mål og tiltak.

7 VIKTIGE KONSEKVENSER AV PLANEN

Med utgangspunkt i forslag til kommunedelplan 3 for Fornebu, er det gjennomført en sårbarhetsanalyse som skal etterkomme plan- og bygningslovens krav, jf. § 4-3. Planforslaget omfattes også av KU-forskriften, og det er utarbeidet rapporter for tema Trafikale konsekvenser, tema Grønnstruktur, utearealer (MUA) og naturområder og for tema Handel iht. planprogrammet, se *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport (jp.ID 18/18291, dok.3875957)*.

7.1 ROS- Risiko og sårbarhetsanalyse

Hensikten med analysen er å vurdere sårbarhet knyttet til planområdet som omfattes av KDP3.

Den overordnede sårbarhetsvurderingen på kommunedelplannivå vurderer planområdet til moderat sårbart. Dette betyr imidlertid ikke at området ikke kan utvikles videre, men at det må gjennomføres

mer detaljerte ROS-analyser og iverksettes risiko- og sårbarhetsreducerende tiltak i forbindelse med de kommende område- og detaljreguleringer.

For ytterligere detaljer, se kap 5 *Virkninger av planforslaget i Planbeskrivelsen* (jp.ID 18/245847, dok.4231116) og *ROS-analysen* (jp.ID 18/18305, dok.3875978).

7.2 Konsekvenser for kapasitet på transport og kollektivnett

Kommunedelplanen legger til grunn at trafikkbildet vil og må være endret i løpet av de neste 10-15 år, særlig som følge av nasjonale og internasjonale klimaforpliktelser. Fornebubanen og Vestre lenke vil være på plass ca 2025. Det er mye som tyder på at vi som samfunn står overfor store endringer i reisemiddel valg. Flere vil kunne velge å ikke ha egen bil ettersom det vil være gode kollektivtilbud og bilpool/bildelings ordninger.

Kollektivtilbudet på Fornebu blir betydelig forbedret når Fornebubanen åpner. Det vil likevel være viktig å opprettholde et godt busstilbud for å betjene markedet/de gruppene som t-banen ikke kommer til å dekke. Dette gjelder vestre del av Fornebulandet, Snarøya og reiser mellom Fornebu og det øvrige Bærum.

Kommunen har sluttet seg til målsetting om nullvekst i personbiltrafikken . Dette kommer bl.a til bli satt ytterligere på dagsorden ifm byveksttalen. Staten forventes så stille krav om at kommune gjennom sin arealplanlegging legger opp til både økt fortetting langs banen og at det settes inn virkemidler for å endre reisevanene slik at bilbruken kommer ned på et nivå som den er i tett utbygde urbane områder. Dette vil gjøre at antall genererte bilturer på Fornebu ved full utbygging kunne bli omtrent på dagens nivå og slik være et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet.

Trafikkberegningen viser at det er liten forskjell mellom trafikkvirkningene av 10 000 eller 11 000 boliger, ettersom trafikkeffekten først vil oppstå helt mot slutten av Fornebu utbyggingen i tid. På det tidspunktet forutsetter rådmannen at både generell samfunnsutvikling, kommunens klimamål (klimaklok) og de spesielle miljø og kollektiv tiltak på Fornebu har gitt den virkning at både nullvekst- og nullutslippsmål er nådd.

Trafikale konsekvenser av KDP3 oppsummeres til dårligere fremkommelighet for bil, men bedre forhold for kollektivtrafikk, gående og syklende.

For ytterligere detaljer, se *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport* (jp.ID 18/18291, dok.3875957) og kap 5 *Virkninger av planforslaget i Planbeskrivelse* (jp.ID 18/245847, dok.4231116).

Tilleggsutredning trafikk - oktober 2018

Etter høringen er det utarbeidet en tilleggsutredning for trafikk som hadde til hensikt å vurdere konsekvenser av planendringer ved Snarøyveien nord som følge av innsigelsen fra Statens vegvesen til høringsforslaget.

Statens vegvesen fremmet i brev datert 25.05.2018 innsigelse til forslaget til kommunedelplan 3 for Fornebu. Innsigelsen gjaldt reduksjon av veiareal og nedbygging av eksisterende del av Vestre lenke frem til søndre rundkjøring ved Telenor arena (dagens Widerøevei) og Snarøyveien fra samme rundkjøring til E18.

Bakgrunnen for innsigelsen er delvis at Vestre lenke og Snarøyveien nord for kryss med Widerøeveien skal fungere som gjennomkjøringsrute dersom E18 må stenges mellom Stabekklokket og Lysaker. Statens vegvesen er også bekymret for at fotgjengerkryssinger i plan vil hindre fremkommeligheten for buss og bil. Bærum kommune valgte å imøtekomme Statens vegvesens ønske om å opprettholde 2+3 kjørefelt i Snarøyveien nord for Widerøeveien. Totalt sett vurderte Norconsult AS at det reviderte planforslaget vil medføre noe bedre forhold for biltrafikken og noe dårligere forhold for gående, syklist og kollektivtrafikk. Konsekvensene vurderes imidlertid ikke å være så store at det påvirker planens gjennomførbarhet trafikalt sett.

For ytterligere detaljer, se *Tilleggsutredning trafikk (jp.ID 18/245864, dok.4231170)*.

7.3 Konsekvenser naturområder og overordnet grønnstruktur

En økning i boligantallet fra vel 6 300 til ca. 11 000 boliger vil øke presset på naturområdene. Hvordan økningen vil påvirke naturområdene og hvilke konsekvenser det vil ha avhenger av hvilke tiltak som iverksettes. En rekke avbøtende tiltak kan ha positiv effekt på naturområdene. Det forutsetter imidlertid konkret oppfølging, for eksempel i form av bestemmelser, avtaler, samarbeid og økonomisk innsats.

Kommunedelplanen beskriver mer konkret hvordan bl.a. Nansenparken skal viderutvikles som park og de forskjellige parkarmene skal oppgraderes og bl.a. gies forskjellig uttrykk og innhold – alt innenfor rammen av å bevare parkuttrykket. Gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtalene skal utbyggere av tilgrensende utbyggingfelt bidra til denne kvalitetshevingen. Nansenparken er ikke kommunal eid, og driftes av Fornebu driftsorganisasjon med bidrag fra boligeierne på Fornebu. Dagens modell forutsettes videreført men slik at alle boliger skal bidra til driften av parkene.

De største verdiene knyttet til naturmangfold er i naturreservatene og tilstøtende områder. Disse arealene skal skjermes for utbygging. Påvirkningen vil være av indirekte art, i form av økt aktivitet/besøk. Det blir med stor sannsynlighet økt ferdsel i, og ved naturreservatene. Høyere bruksintensitet vil kunne påvirke dyre- og fuglelivet. Husdyr som katter og hunder kan potensielt gjøre stor skade på fuglemiljøet, og denne trusselen øker sannsynligvis med økt boligantall. De reelle konsekvensene vil være mye avhengig av hvilke avbøtende tiltak som iverksettes, se *kap. 4.14.3 Naturmangfold i Planbeskrivelsen (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*. Presset på naturområdene kan reduseres ved å øke kapasiteten og kvaliteten i grønnstrukturen. Her vil påvirkningen fra en økt befolkning være av mer direkte art. Arealbehovet øker og bruken av grønnstruktur og utearealer vil bli mer intensiv. Det vil igjen kunne føre til økt press på randsonene langs naturområdene. Det er grunn til å tro at belastningen på strandsonene blir større; badeplasser, tilrettelegging for seilspport, kajakk, fisking osv. Det bør søkes å unngå den slags tilrettelegging ved de viktigste naturområdene, spesielt i/ved naturreservatene.

For ytterligere detaljer, se *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport (jp.ID 18/18291, dok.3875957)* og *kap 5 Virkninger av planforslaget i Planbeskrivelse (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*.

7.4 Konsekvenser for grønnstrukturer (parker) og uteområder

Fellesarealene har kapasitet til å takle en større utbygging enn hva KDP2 i sin tid la opp til. I rekkefølgebestemmelsene er det stilt krav om at grøntkorridorene må få en kvalitetsheving knyttet

til regulering og utbygging av tilgrensende utbyggingsfelt. Det anbefales å følge opp de kvalitetskrav og anbefalinger som er gitt i konsekvensutredningen.

Gatebredder må kvalitetssikres slik at etablert grønnstruktur med gatetrær kan opprettholdes, og videreutvikles i nye gater. Det er viktig at kvalitetene knyttet til grøntkorridorer og tilhørende planskilte kryssinger med rampesystemer ivaretas og forsterkes.

Hovedprinsipp med at overordnede sykkelveiløsninger føres gjennom grønne korridorer bør bevares som et hovedprinsipp, og dette bør videreutvikles sammen med styrking og kvalitetsheving av grøntstrukturen.

Prinsipp om overflatebaserte overvannsløsninger inn mot grønne korridorer og mot Nansenparken bør videreutvikles og forsterkes. Det må utarbeides en helhetlig plan som et styringsdokument for et slikt overflatebasert overvannssystem, på samme måte som at det etableres hovedplaner for VA-ledninger. Det må stilles krav til utbyggerne at det skal etableres overflatebaserte overvannsløsninger (renner og fordrøyning) for både veier, plasser, grøntarealer og takvann, og at dette skal føres åpent ut i grøntdragene.

Det er viktig å styrke grøntstrukturen og urbane torg og møteplasser for å kunne tåle det økte behovet, og tåle den økte slitasjen som ca. 10 000 ekstra Fornebubeboere vil kunne gi.

Tilleggsvurdering MUA og høyder- oktober 2018

MUA-kravet for de enkelte boligene, er for område A «Byen» - foreslått redusert fra 35 til 30 m² MUA per 100 m² BRA boligareal. I tillegg er det tilført en endring om at deler av MUA kan være privat uteoppholdsareal for den enkelte bolig. Konsekvensen av disse endringen er at det kan gi noen færre felles takterrasser og at det vil være større fleksibilitet i fordelingen mellom felles og privat uteareal. Krav om direkte sollys er ikke endret.

Arealkravet for MUA for område B « Parken » og område C «Landet» er ikke endret, men det er gjort noen justeringer av fordelingen mellom privat og felles uteoppholdsareal og spesifisert at solkravet gjelder felles uteoppholdsareal på bakken.

For ytterligere detaljer, se *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport (jp.ID 18/18291, dok.3875957)* og kap 5 *Virkinger av planforslaget i Planbeskrivelse (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*. Se også *Notat MUA og høyder (jp.ID 18/245882, dok.4231202)*.

7.5 Konsekvenser av økt handel

Osloregionen og Bærum har opplevd sterk befolkningsvekst de senere årene. Befolkningsvekst og forbruksvekst har ført til økt etterspørsel etter varer og tjenester. Ferdig utbygget Fornebu og tilstøtende områder vil samlet kunne få ca. 30 000 bosatte. Dette tilsvarer en samlet etterspørsel innen detaljhandel på i størrelsesorden 2,5 mrd. og ca. 60 000 m² handelsarealer. Det er per i dag etablert ca. 30 000 m² til handel, service og bevertning i planområdet, hvorav ca. 24 000 m² på kjøpesenteret Fornebu S. Det vurderes å være stort behov for nye arealer til handel, service/tjenester og andre sentrumsfunksjoner på Fornebu i fremtiden. Antakelig vil en større andel av arealbehovet omfatte tjenester og en mindre andel arealer til tradisjonell butikkhandel sammenlignet med dagens situasjon.

Ferdig utbygget Fornebu og tilstøtende områder gir grunnlag for etablering av flere nye sentre.

I Regional plan for Oslo og Akershus (vedtatt 2015) ble 10 000 innbyggere definert som kritisk masse for at et knutepunkt skal kunne utvikle en viss bredde i handel og servicetilbudet. Ut fra disse anbefalingen vil befolkningsgrunnlaget på Fornebu og tilstøtende områder gi grunnlag for 3 steder med et variert handels- og servicetilbud, tilsvarende definisjonen av områdesentre i utkast til kommuneplan. Kjøpesenteret Fornebu S er allerede etablert som kjøpesenter med et bredt tilbud. Nærhet til Sandvika, Oslo og andre handelssteder med et regionalt nedslagsfelt gjør at det vurderes at det ikke er grunnlag for å etablere flere kjøpesentre på Fornebu, men at det heller bør etableres nye områder med sentrumsfunksjoner som dimensjoneres etter det lokale kundegrunnlaget.

Den foreslåtte senterstrukturen med tre steder med sentrumsfunksjoner knyttet opp mot t-banestasjonene vil både være attraktiv for handelsnæringen og samtidig bygge opp om en klimavennlig utvikling der gående, syklende og kollektivtransporten prioriteres foran bilen.

Sentrumutvikling knyttet opp mot t-banestasjonene vil bidra til et større lokalt kundegrunnlag for handelsnæringen (flere boliger og arbeidsplasser i gangavstand).

De mange reisende med t-banen gjør at arealene omkring t-banestasjonene vil være attraktive for handelsnæringen som gjerne ønsker å lokalisere seg der kundene allerede er. Utvikling av et sentrumsmiljø hvor butikkhandel kan kombineres med andre sentrumsfunksjoner og opplevelseskvaliteter i form av attraktive møteplasser og byrom, vil kunne gi detaljhandelen økt konkurransekraft, sammenlignet med eksterne kjøpesentre som vil kunne oppleve større konkurranse fra netthandelen.

For ytterligere detaljer, se *Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport (jp.ID 18/18291, dok.3875957)* og kap 5 *Virkninger av planforslaget i Planbeskrivelse (jp.ID 18/245847, dok.4231116)*.

8 RÅDMANNENS VURDERING OG ANBEFALING

Bymessig og klimaklok utvikling

KDP 3 skal legge til rette for en bærekraftig, grønn og urban utvikling av Fornebu i tråd med kommunens arealstrategi og klimaklok strategien. Et av kommunens hovedmål er å sikre en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban. Fornebu skal utvikles bymessig noe som innebærer økt tetthet, funksjonsblanding, tilgjengelighet og gode byrom. Men bymessig intensitet, eller selve bylivet, skapes av menneskelig aktivitet. Mennesker vil ofte være der hvor andre mennesker er og ønskes det et godt byliv må det være nok folk og nok funksjoner. Dersom byer planlegges for en kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkt og med levende og attraktive bysentrum, vil gåing, sykling og kollektivreiser bli mer attraktivt. Flere mennesker som ferdes og oppholder seg i byen bidrar til å skape byliv, og det er derfor en viktig sammenheng mellom tilrettelegging for grønn mobilitet og byliv. Forskning viser også at folk er villige til å gå lengre i attraktive byområder. Flere folk utendørs har også en kriminalforebyggende effekt.

Samtidig er nærheten til fjorden, generøse parkarealer og et unikt naturmiljø en særlig kvalitet ved Fornebu, som gir andre opplevelser enn i en by. Rådmannen mener denne dualismen representerer en fantastisk mulighet; at Fornebu blir både by, park og land - både grønn og urban.

Hovedkonseptet i høringsutkastet er i tråd med klimaklok utvikling, ved å knytte arealbruk og transport tett sammen og dermed tilrettelegge for grønn mobilitet. Fornebu blir mer kompakt. Når flere kan bo, jobbe og utføre nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter lokalt reduseres behovet for transport. Dette åpner for et mer «kortreist liv» og frigjør tid for den enkelte. Forneubanen gir de sentrale områdene på Fornebu svært god kollektivdekning, og potensialet for å få folk til å bruke banen er ekstra stort her. Det er høye ambisjoner om å gjøre Fornebu til et nullutslippsområde og til en arena for innovative og bærekraftige løsninger. Rådmannen påpeker at offentlige og private utbyggere, næringsliv, organisasjoner og innbyggere må alle ta ansvar og en aktiv rolle i det grønne skiftet på vei til nullutslippssamfunnet.

Rådmannen ønsker at det skal være ekstra høye ambisjoner for god medvirkning og dialog med innbyggere og andre aktører i fremtidige planprosesser. Det vises til Fornebu 2035 – strategi for utvikling av fornebusamfunnet.

Det må tas høyde for nok tid til dette i prosessene slik at medvirkningen er reell.

Overordnet byplangrep

Det overordnede byplangrepet forutsetter å utvikle tre ulike områdekarakterer, område A «Byen», område B «Parken» og område C «Landet». «Byen» er den tette byen langs t-banen hvor tilbudet av handel, næring, kultur og aktiviteter er størst. Deretter avtrappes intensiteten og aktiviteten mot vest, ned mot «Landet», som er de mer rolige boligområdene lengst fra t-banen. Midt mellom disse ligger «Parken», som omkranser Nansenparken. Dette gjør Fornebu til et variert sted med rom for et mangfold av typologier og tilbud for en bred befolkning i forskjellige livsfaser. Innenfor område A «Byen», legger KDP3 opp til tre ulike steder i tilknytning til de tre t-banestasjonene; Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu, alle med sentrumsfunksjoner. I dette ligger bymessig utvikling, offentlige torg og møteplasser, boliger, arbeidsplasser, kommunale tjenester, handel, kultur og fritid mv. Rådmannen fremhever at hvert av stedene på Fornebu skal utvikles med hver sin identitet.

Gate-, park- og byromsstruktur

Noe av det som kjennetegner en by er nettverket av gater og forbindelser. Ved å bevege seg fra et sted til et annet, så er det gjerne flere valgmuligheter. Man kan velge en ny rute for å gjøre et ærend på veien, man kan gå feil uten å måtte gå tilbake eller kanskje heller velge en helt annen rute. Dette nettverket blir viktig i et mer bymessig Fornebu. Fornebu skal ha en sammenhengende og finasket gate, park- og byromsstruktur som kobler sammen overordnede strukturer og lokalområder. Gater, plasser, torg og parker skal ha ulikt innhold og funksjon, og deles inn i et hierarki som tilbyr varierte opplevelser og møteplasser. Gangstier og sykkelveier er allerede godt tilrettelagt i parkområdene, men det mangler gode bymessige forbindelser med aktive førsteetasjer, byliv og opplevelser på veien.

For å kunne lage en sammenhengende og bymessig struktur på Fornebu bør Snarøyveien transformeres til en bygate, og Forneburingen og Snarøyveien må kobles sammen i en tydelig hovedgatestruktur. Utvikling fra vei til gate vil redusere dagens barriereeffekter og i større grad vektlegge gaten som et attraktivt byrom, der fotgjengere og syklistene har førsteprioritet. Ved å innskrenke gatetverrsnittet, vil ny bebyggelse i større grad kunne henvende seg mot gaten, avstanden på tvers blir kortere og farten lavere.

Forneburingen vest tilrettelegges for toveis busstrafikk, for å gi Fornebulandet vest god kollektivdekning og gi Fornebu god busskobling mot øvrige Bærum. Erfaring fra selvkjørende busser sommeren 2018 viser at bussene ikke kan håndtere kompliserte trafikkbilder, at teknologien må videreutvikles for å kunne bli en del av et velfungerende mobilitetssystem og at brukerne i stor grad ikke ville benyttet tilbudet med mindre det er en betjent løsning.

Rådmannen er tydelig på at transformering av Snarøyveiens søndre del, tilrettelegging for god kollektivdekning og utvikling av et finmasket nett, underbygger en bærekraftig bystruktur som fremmer byliv, prioritet for gående, syklende og kollektivreisende. Rådmannen presiserer at det både i Klimaforliket og Bærum kommunes klimastrategi, byvekstavtalen og regional plan for Oslo og Akershus er det forutsatt at vekst i personbiltrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Sykling og gange gir også betydelige helsegevinster til samfunnet. Bærum kommune er part i byvekstavtalene mellom stat, fylke og kommuner. Hensikten med byvekstavtalene er å legge til rette for et godt samarbeid mellom aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil.

Arealutnyttelse og boligall

Ved bymessig arealutnyttelse er det ulike parametere som spiller på lag, som bl.a. utnyttelse, høyder, arkitektonisk variasjon, utforming av 1.etasjer, uteareal, landskap og omgivelser. Det er viktigere å styre høyder, tetthet, og arkitektonisk kvalitet på bebyggelse, uteareal, parker og byrom enn å fokusere på eksakt boligall. Samtidig fremhever rådmannen at det er avgjørende med nok boliger for å sikre tilstrekkelig med folk og funksjoner. Rådmannen holder derfor fast på en anbefaling på ca. 11 000 boliger. Med utvikling iht. KDP3 vil Fornebu i framtiden ha ca. 25 000 innbyggere, noe som tilsvarer en mellomstor norsk by. Bymessig intensitet, eller selve bylivet, skapes av menneskelig aktivitet. Mennesker vil ofte være der hvor andre mennesker er, og for å skape et godt byliv må det være nok folk og nok funksjoner.

Etappevis utvikling

Rådmannen presiserer at utbyggingen vil være avhengig av at t-bane og nødvendig teknisk og sosial infrastruktur er på plass. Utbyggingsrekkefølge må videre vurderes opp i mot byplangrepet og ønsket bymessig utvikling, dette gjelder spesielt ift. utvikling av de tre stedene omkring t-banestasjonene og behovet for å transformere Snarøyveien til en bygate. Det er viktig å starte med en god mobilitetsstruktur, og deretter etablerer man sosiale strukturer og bolig/næringslivsstrukturer. Byutviklingen skal skje innenfra og ut med utgangspunkt i t-banestasjonene. Gamle Fornebu lufthavn ved Flytårnet er allerede etablert som kulturarena og møteplass, og rådmannen understreker at tilføring av nye funksjoner vil styrke området og gi lokalmiljøet helt nødvendige tilbud som bibliotek, kulturtilbud, ungdomstilbud mv. Stedet er også sentralt for identiteten til Fornebu. Fornebuporten er allerede tilrettelagt for atkomsten til t-banen, men det er behov for å koble stedet mot øvrige deler av Fornebu med et mer bymessig og finmasket nettverk av byrom og forbindelser. Fornebu sør vil bli sentral for regionale attraksjoner og et viktig nærområde for beboere i område.

I påvente av byutvikling på Fornebu blir det viktig å åpne for midlertidige tiltak som blant annet kan skape byliv underveis, skape lokalt engasjement eller teste ut et byroms potensiale. Utvikling av en strategi for temporære byrom kan være et godt hjelpemiddel for kommunen i prosessen med å stimulere til utprøving av midlertidige tiltak.

Arkitektur og kvalitet

KDP3 stiller høye krav til estetikk i utforming av ny bebyggelse, parker og byrom. Ny bebyggelse skal utformes med nåtidens formspråk og skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Variert arkitektur hva gjelder utforming, typologi, materialbruk og farger vil skape attraktive og stimulerende omgivelser, og gi de ulike områdene identitet. Bygninger og de offentlige rommene må tilpasses i skala, høyde og tetthet slik at omgivelsene blir gode å oppholde seg i. Utbyggingsområdene på Fornebu er store. For å sikre målet om høy arkitektonisk kvalitet bør det benyttes arkitektkonkurranser (eller tilsvarende) for å få presentert ulike innfallsvinklinger og løsninger i utformingen av et felt. Det bør benyttes forskjellige arkitektkontorer/ landskapsarkitektkontorer og entreprenører ved utbyggingen.

Det er flere veiledere og retningslinjer som gjelder kun for Fornebu. Flere av disse foreslås erstattet av KDP3, mens enkelte kan videreføres. Det bør vurderes å revidere estetiske retningslinjer, bomiljøveilederen eller innarbeide disse i en veileder for by- og bokvaliteter på et senere tidspunkt.

Grønnstruktur og naturområder

Rådmannen mener Fornebus landskapstrekk og blågrønne struktur er svært viktig for både det biologiske mangfoldet og overvannshåndtering, men også folkehelse, friluftsliv og rekreasjon. Fornebus kystsone er allment tilgjengelig og et populært rekreasjonsområde for hele kommunen og deler av regionen. En av de største kvalitetene på Fornebu er nærheten til sjøen, naturområdene, Nansenparken og det grønne preget generelt. Denne kvaliteten skal ivaretas, videreutvikles og styrkes. Flere boliger skaper større press på grøntarealer og friområder, samtidig er naturvernområdene særlig sårbare for økt belastning og må ivaretas. KDP3 tilrettelegger for at deler av eksisterende parker og naturområder skal videreutvikles for økt bruk for å dempe aktiviteten og belastningen på mer sårbare områder. Rådmannen anbefaler at KDP3 følges opp med en helhetlig landskapsplan for å se videreutvikling av grøntområdene i sammenheng. Dette er sentralt for å oppnå variasjon av innhold, men med en helhetlig utforming. Plan for overflatebaserte overvannsløsninger inn mot parkkorridorene og Nansenparken bør også utarbeides.

Rådmannen reduserer noe i arealkravet til MUA i område A «Byen», men reduserer ikke kvalitetskravene.

Rådmannens konklusjon og anbefaling

«Fornebu 2017 - 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel» (KDP3) er i tråd med overordnede føringer og tidligere vedtak i prosessen og anbefales slik den foreligger. KDP3 har til hensikt å legge til rette for en bymessig utvikling på Fornebu. KDP3 har perspektiv mot 2035, og arealutviklingen skal følge kommunens visjon - «*Sammen skaper vi fremtiden: mangfold – raushet – bærekraft*» og hovedmål om en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban. Plangrepet er sammensatt av flere nye konsept på flere nivå som er gjensidig avhengig av hverandre for å nå målet om en balansert samfunnsutvikling.

I forslag til KDP3 Fornebu anbefaler rådmannen en bolig- eller planramme på 11 000 boliger. Dette gjør det mulig å realisere plangrepet med inndeling i tre områder. Det er «Byen» med høyest utnyttelse og størst tilbud av handel, næring, kultur og aktiviteter, «Parken» med noe mindre utnyttelse og lokalisering inntil Nansenparken, og «Landet» med lavest utnyttelse og rene boligområder. Planen tilrettelegger for en bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport. I tråd med dette legges det opp til sentrumsfunksjoner i tilknytning til de tre T-banestasjonene: Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu.

Dette plangrepet, mener rådmannen, vil gi gode rammer for innbyggere i forskjellige livsfaser, med ulike livsstiler og preferanser. I et langsiktig perspektiv vil plangrepet få også betydning for kommunen fordi det sikrer en bedre demografisk balanse som kan påvirke arbeidskraftbehov, skatteinngang m.m.

Rådmannen understreker at kommunens vedtak om bolig- og planramme for Fornebu henger nøye sammen med muligheten for gunstige utbyggingsavtaler til sosial infrastruktur, skoler, barnehager m.m. og er en nødvendig forutsetning for at Akershus fylkeskommune oppnår avtaler om grunneierbidrag for utbygging av Fornebubanen.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.