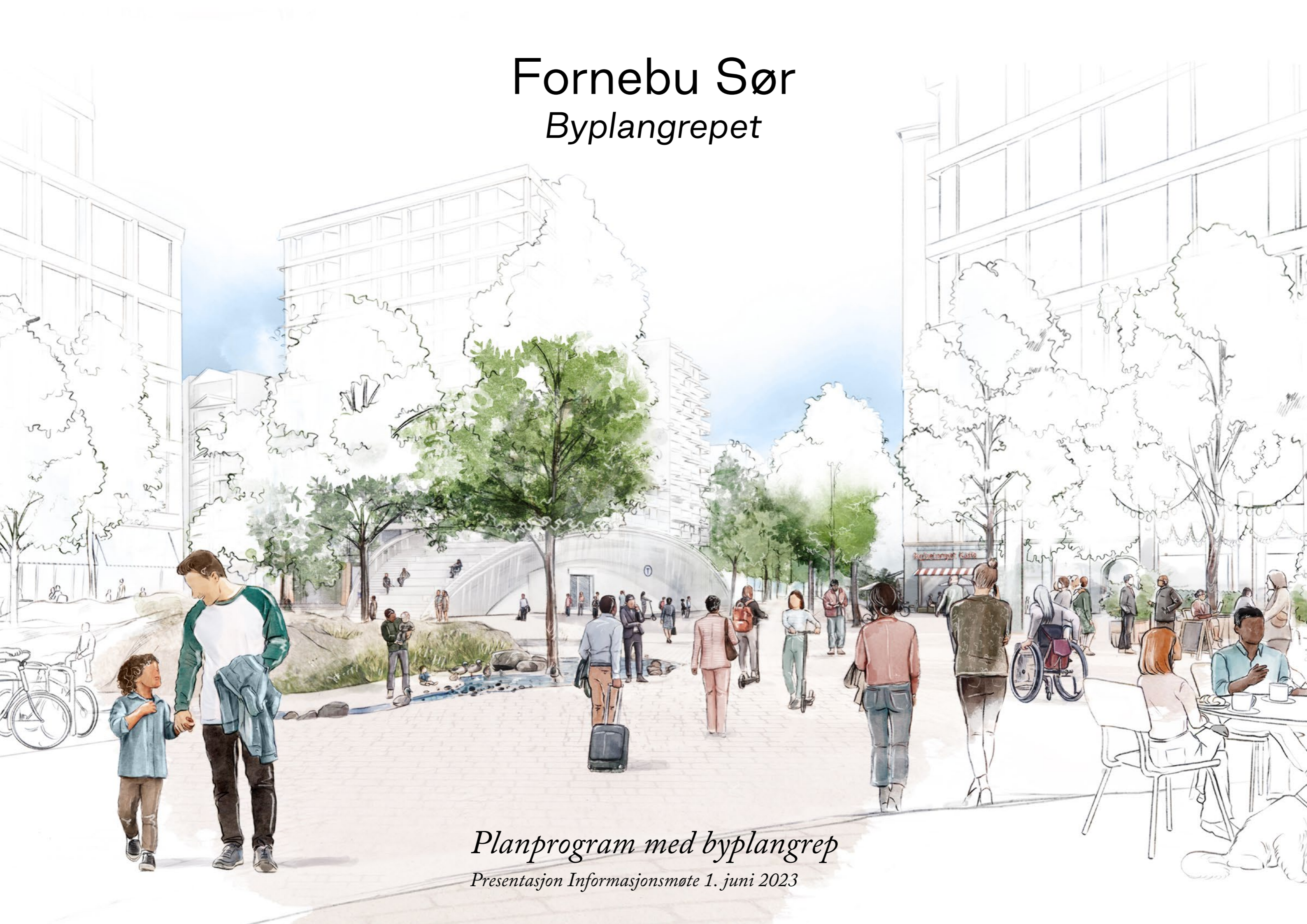


Fornebu Sør

Byplangrepet



Planprogram med byplangrep

Presentasjon Informasjonsmøte 1. juni 2023

Å bygge en by

Straks 400 år siden Christian IVs hanske
Straks 4 år siden KDP3 ble vedtatt



Hva sier KDP3?

Fornebu Sør skal bli et sentrumsområde og et regionalt målpunkt



Hva sier KDP3?

De harde fakta



**OVER 200.000
KVM BOLIG**



**FLERE TUSEN
ARBEIDSPLASSE**



**BARNEHAGER FOR 240
BARN**



**KULTURTILBUD OG
FLERBRUKSHUS MED
SERMONIROM**



**HANDEL OG SERVERING I
FØRSTEETASJER MOT VIKTIGE
BYROM**



1 STOR ALLMENNIG



3 LOKALPLASSER



NÆRMILJØPARK



EN STØRRE TRAFØ



**OVERVANN,
BEPLANTNING OG TRÆR**



**BUSSHOLDEPLASSER
OG HVILEAREAL**

Stedlige forutsetninger



Fornebu Sør + Kvadraturen i Oslo sentrum

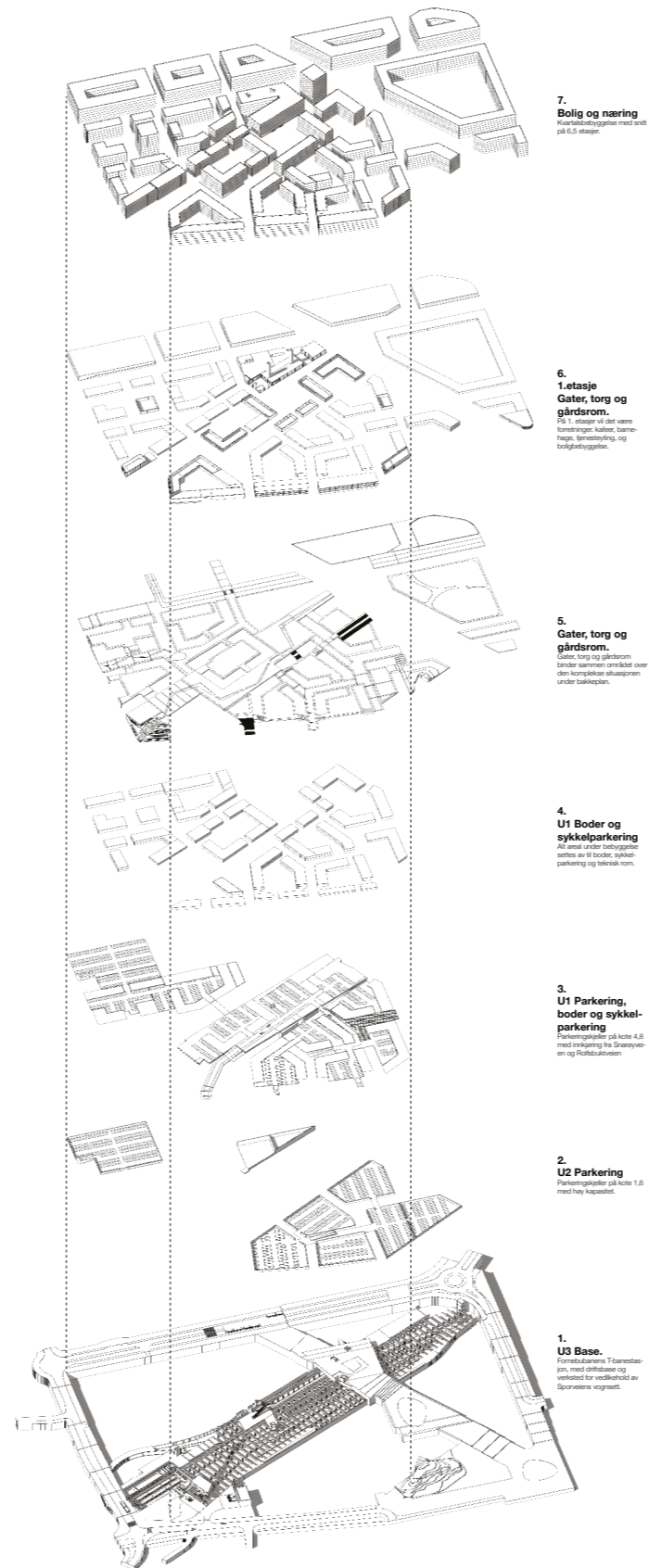


Fornebu Sør + Fornebubanen



Fornebu Sør

Norges mest komplekse byutviklingsprosjekt?



Hva sier befolkningen? Fra medvirkningen



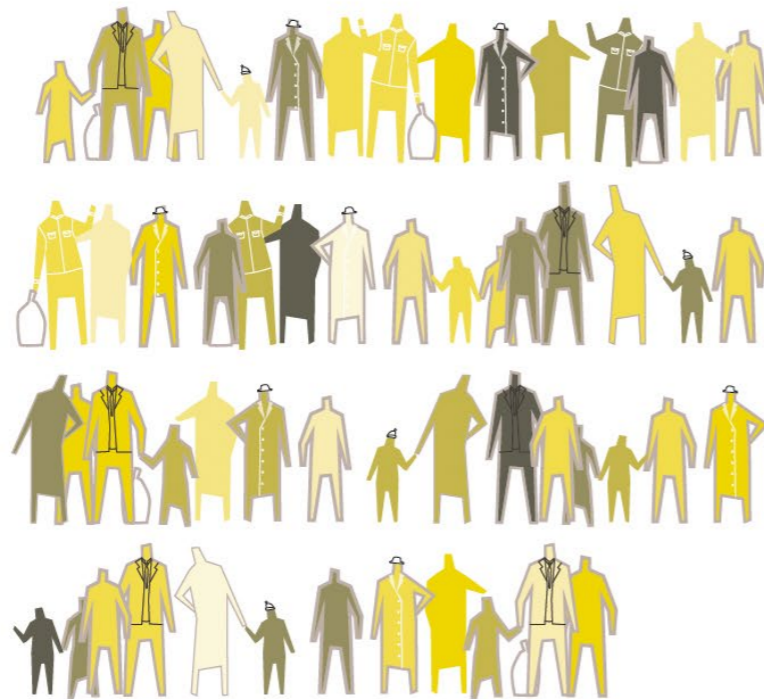
FORNEBU I DAG



FORNEBU 2027

Vi kjenner ikke enda alle som skal flytte inn her

Nye mennesker med andre behov?



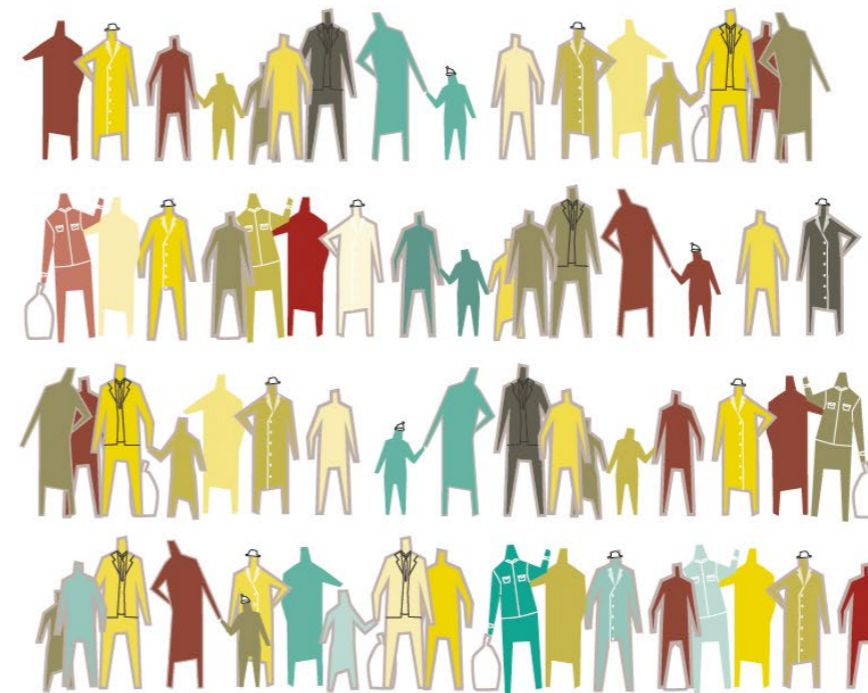
Framtidens beboere (21000)



De som bor på Snarøya (3600)



De som bor på Fornebu (4200)



De som bor på Fornebu
OG de som bor på Snarøya (25000 - 30000)

Hva mener vi?

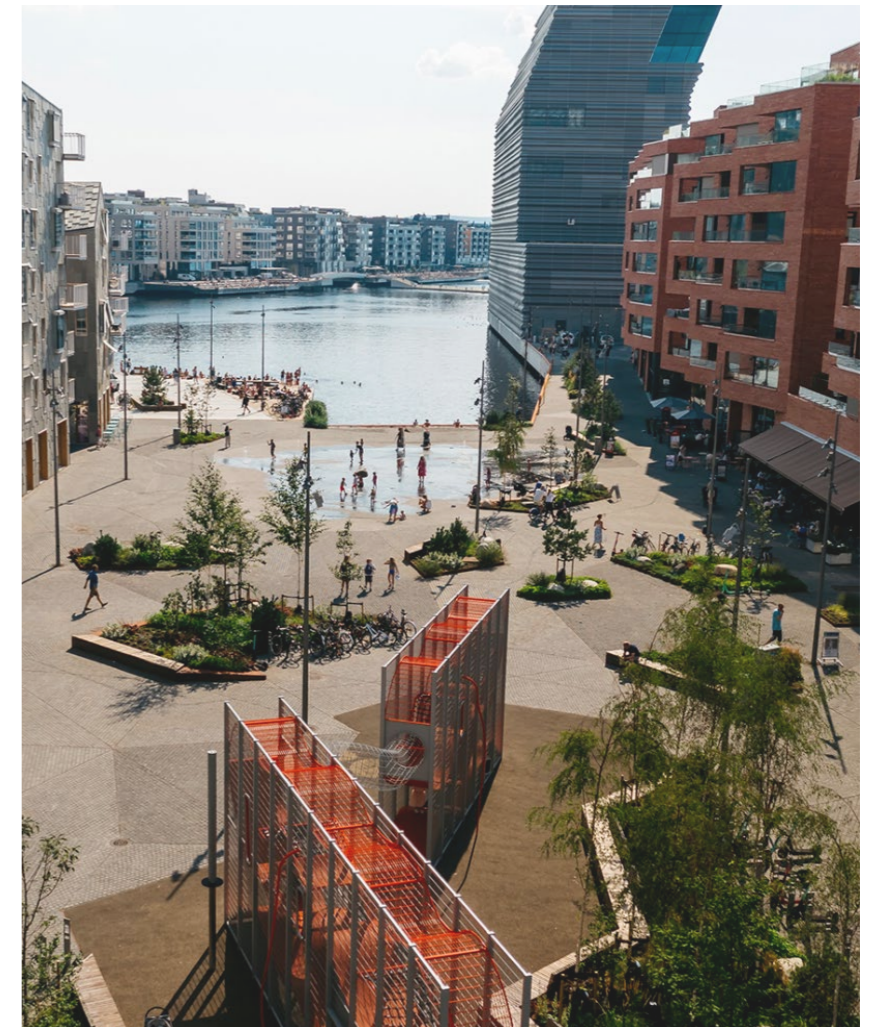
Er det Jessheim?



Eller Nydalen / Storo?



Bjørsvika?



Nærhetsbyen

Tar utgangspunkt i menneskers hverdagsopplevelser



Nærhetsbyen – klimastrategi

Følger Bærum kommunes klimamål



Landskap og sted



Kompakt bebyggelse



Miljøvennlig mobilitet



Livet mellom husene



Mangfold av tilbud



Det skal være lett å leve miljøvennlig på Fornebu Sør!

Overordnet byplangrep

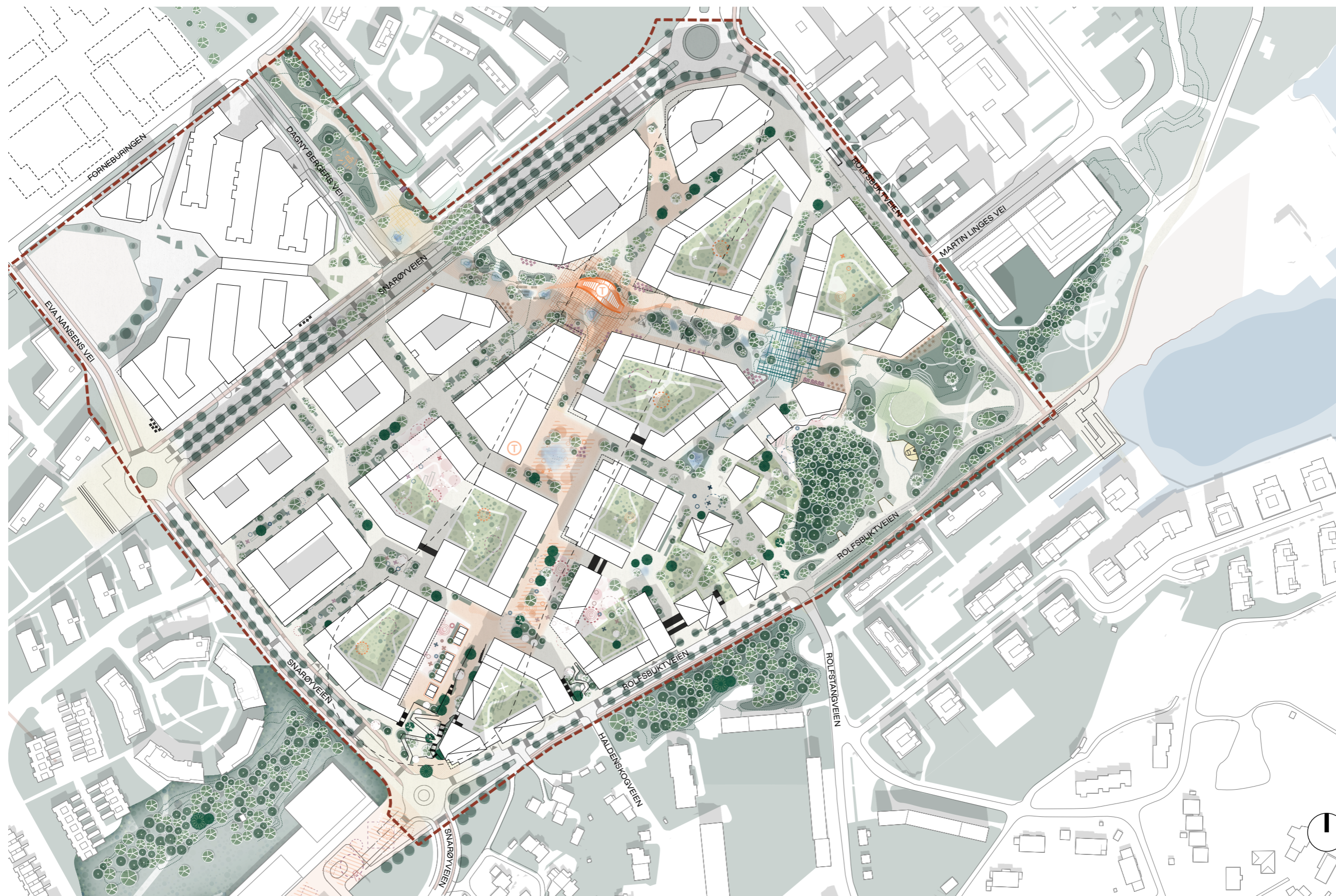
Fornebu Sør skal bli by!



Fornebu Sør
Planprogram med byplangrep
De viktigste veivalgene

Fornebu Sør

Et bysentrum ved fjorden

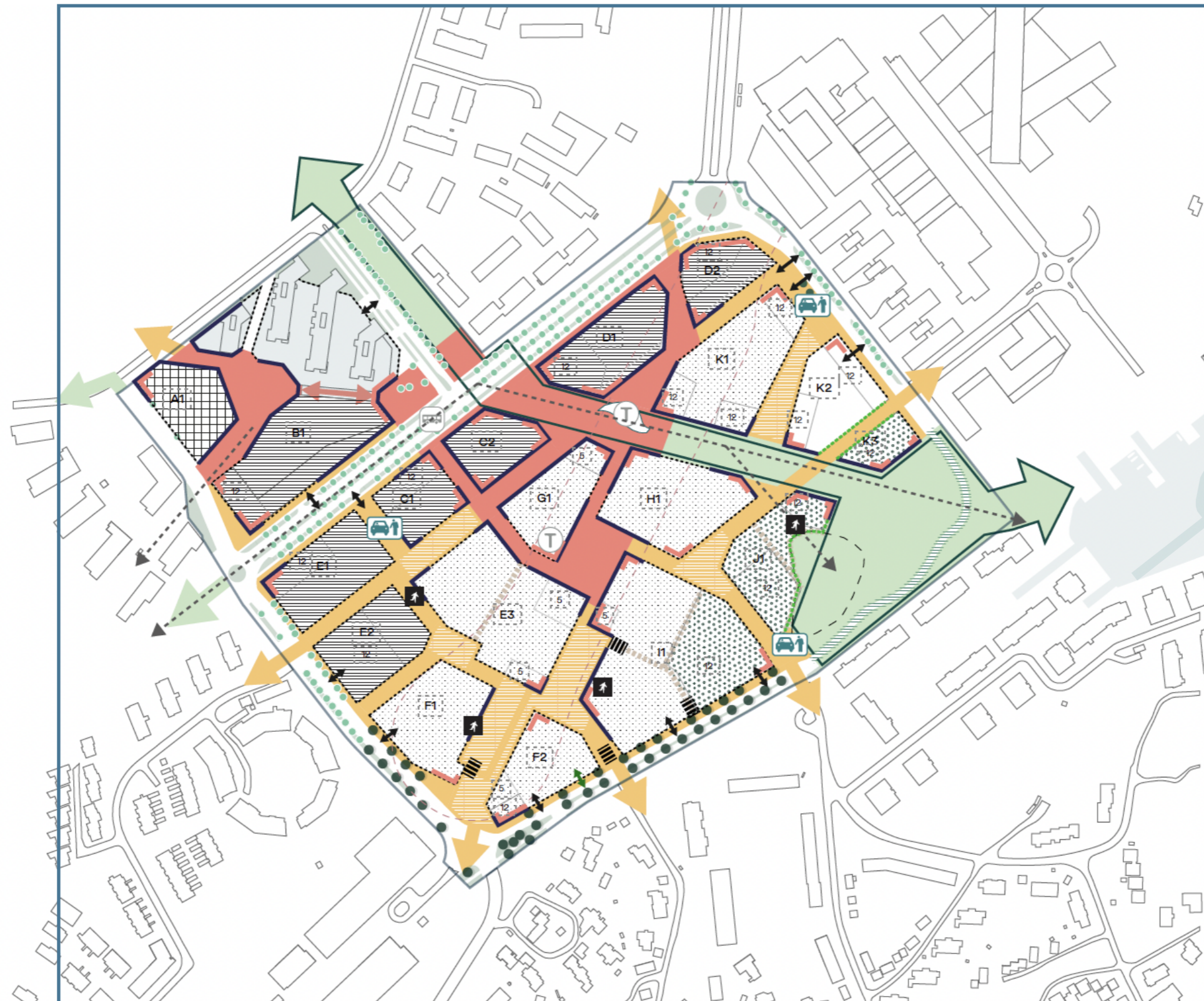


Utkast

Byplangrepet

Temakart 1 Byplangrepet

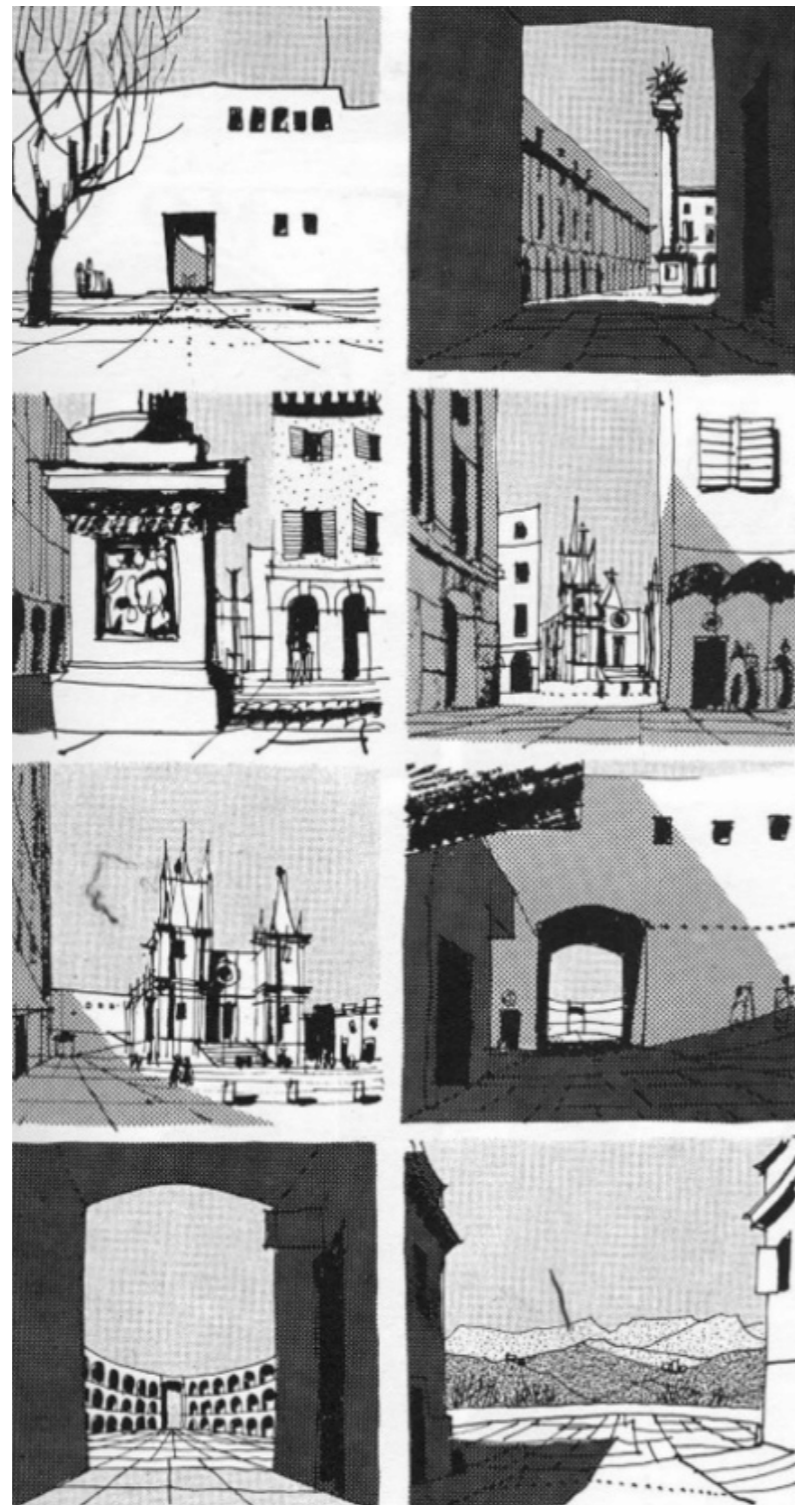
Bysentrum ved T-banen



- Bykjernen
– et urbant tyngdepunkt med kollektivtransport, aktive førsteetasjer og sentrale byrom
- Allmenningen inkludert Reisetorget og Fornebu S – Regional rolle
- En sammenhengende gate, park- og byromsstruktur
- Viktige overganger til omgivelsene, god tilgjengelighet til banen for naboområdene

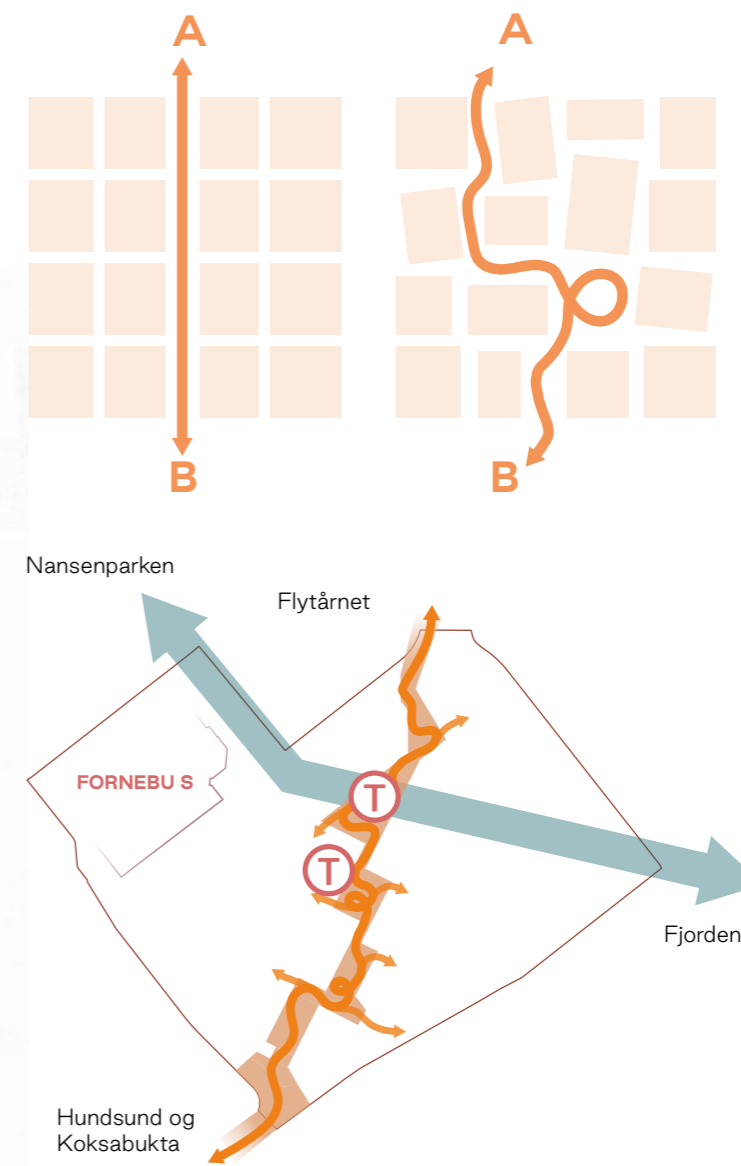
Dramaturgi i bevegelsene

Sekvenser av byrom gir en variert romlig opplevelse



"Revelations – as you are drawn through narrow dark openings that limit your vision into the large bright open spaces beyond"

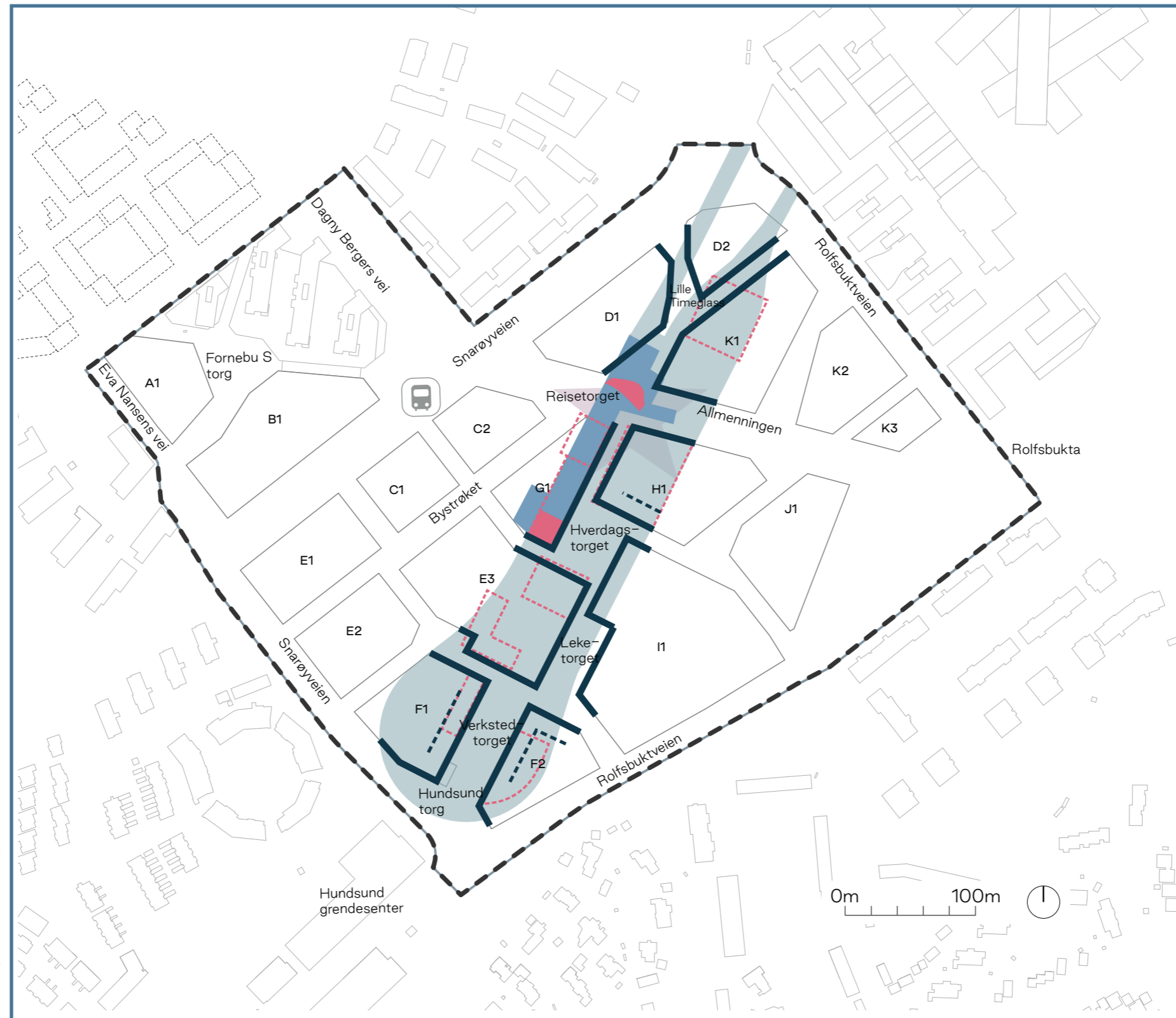
Gordon Cullen,
"Townscape" 1966



Kontrast til eksisterende byrom

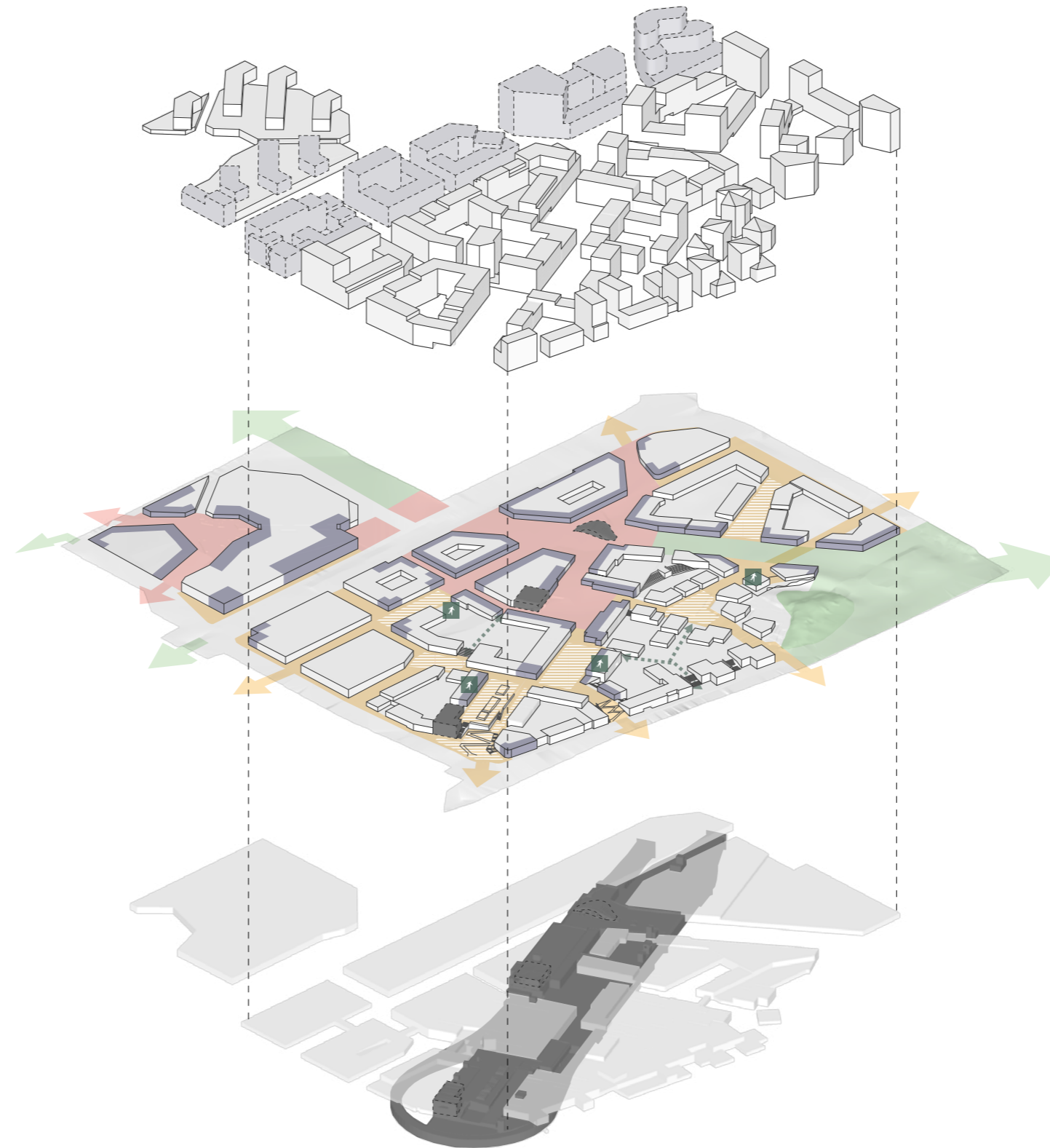
Temakart 5 Fasader over banen

Koordinerte konstruksjoner over og under bakken



- For å redusere CO₂-utslipp og kostnader er alle store byrom plassert over banen
- Det er fremdeles en pågående koordineringsprosess, men det er lagt ned en stor koordineringsinnsats mellom grunneierne og banen

3D Byplangrep

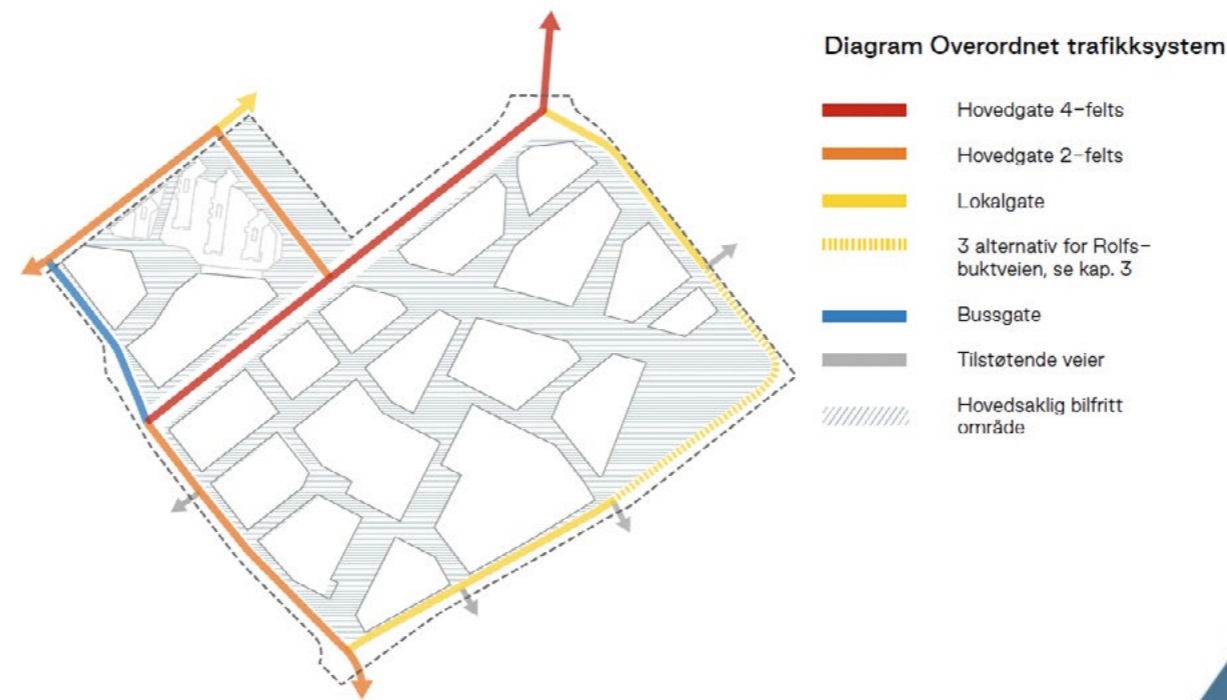
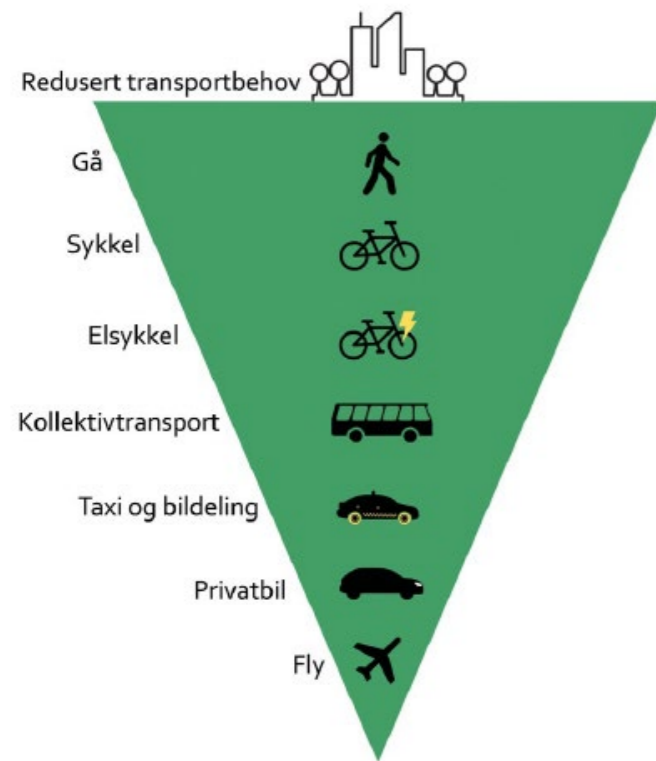


- Bygulv og byggefelt settes i denne planen
- Viser alt over og under terreng som må koordineres
- Bebyggelsen innenfor byggefelt videreutvikles i detaljreguleringer
- Endelig utstrekning av kjellerne settes i detaljregulering

Mobilitet

Bilfritt bysentrum

Hele området ligger innenfor 500 m fra T-banen



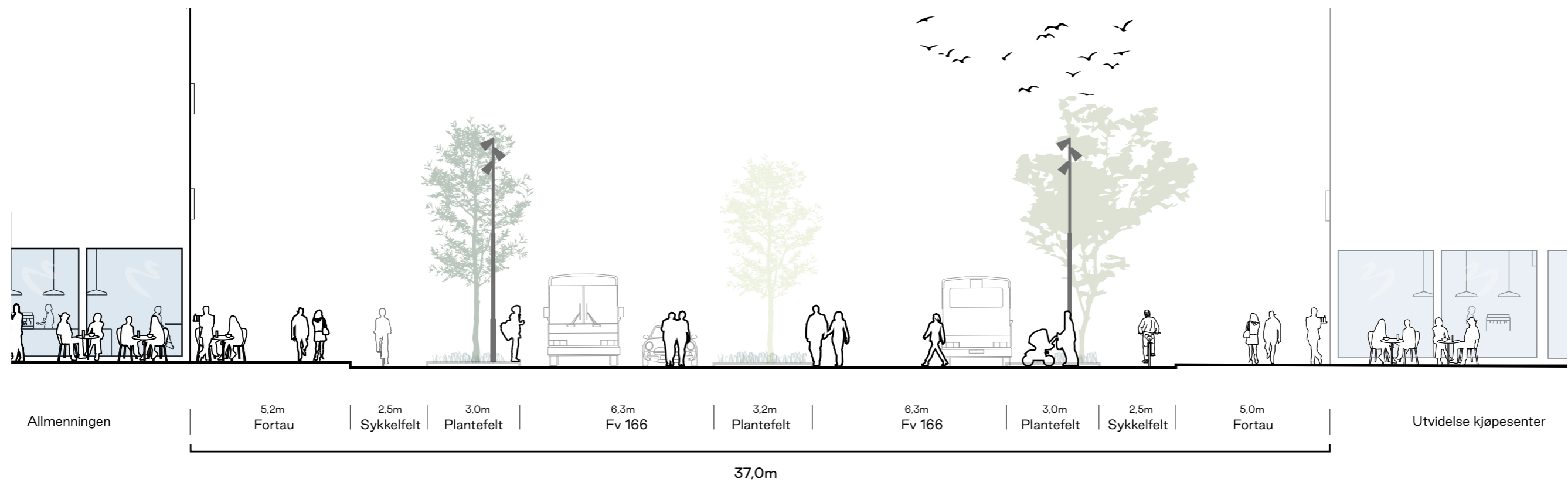
Prioriterer gående
– i tråd med Bærum kommunes
trafikkpyramide

Det overordnede trafikksystemet er
i tråd med KDP3

Alfonzo`s “walking needs”
Der det er trivelig å gå – der går det mange
mennesker.

Snarøyveien

*Rause fortau, aktivitet i førsteetasjer og grønne trær
i tråd med KDP3*



Eksempel på bygater



Snarøyveien

Rause fortau, aktivitet i førsteetasjer og grønne trær



Reisetorget



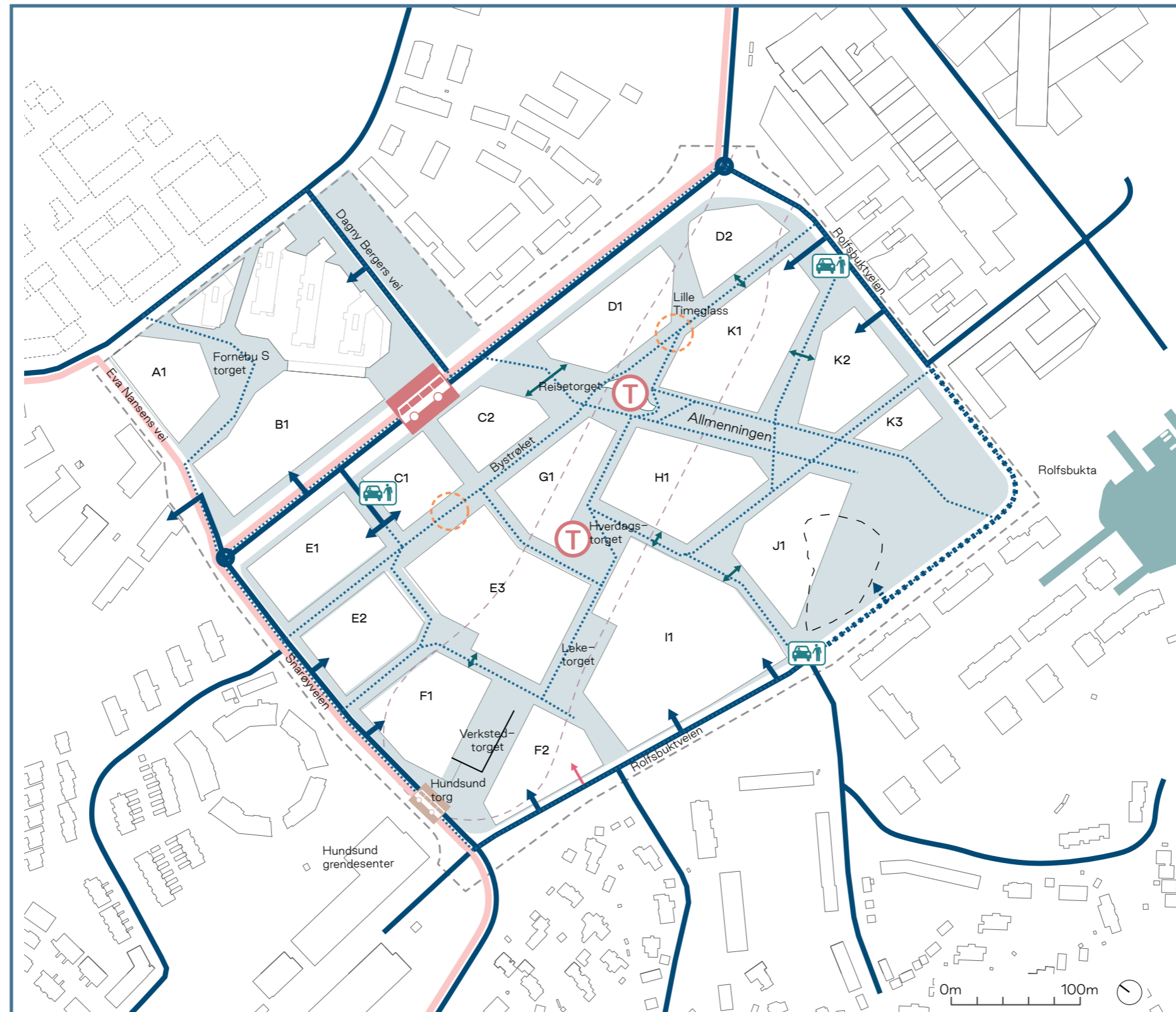
Bilfritt bysentrum

Har vist seg å fungere



Temakart 2 Mobilitet

Prioritert for fotgjengere og byliv

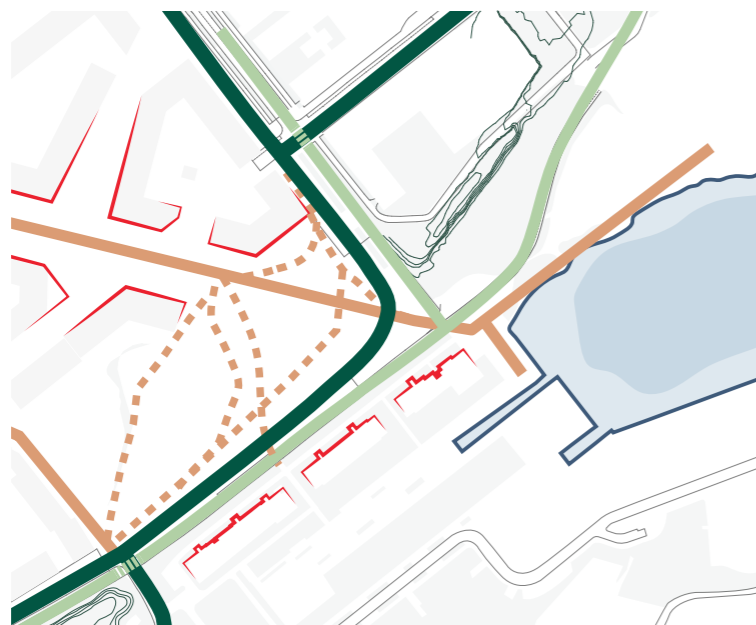


- Prioritert god tilgjengelighet til buss og bane – fotgjengere først
- Kort vei mellom busstopp og stasjonsopp ganger
- Kiss n` ride
- Parkering under terreng – kjører inn til parkering fra gatene rundt

- Bilkjøring i gate
- 3 Alternativ Rolfsbuktveien, se kap. 3
- Busstrase (antatt)
- Nødkjøring
- Hovedsaklig bilfritt område
- Perimetersikring
- 🚶🚗 Kiss and ride – allment tilgjengelig
- ➔ Avkjørsel kjeller (ikke eksakt plassering)
- ↔ Mulige kulvert (ikke eksakt plassering)
- ➔ Avkjørsel Trafo
- ➔ Avkjørsel logistikk (Fornebubanen, renovasjon, noe varelevering)
- ✓ Nivåforskjell basen til Fornebubanen
- 🚏 Kantstopp for buss mot Hundsund. Endelig lokalisering i detaljregulering #11

Hva er beste løsning for Rolfsbuktveien?

God overgang mellom Fornebu Sør og Rolfsbukta







Alternativ 1 er dagens utforming av Rolfsbuktveien



Alternativ 2 er full stengning, men mulighet for å holde åpent for buss/nødkjøring når nødvendig.

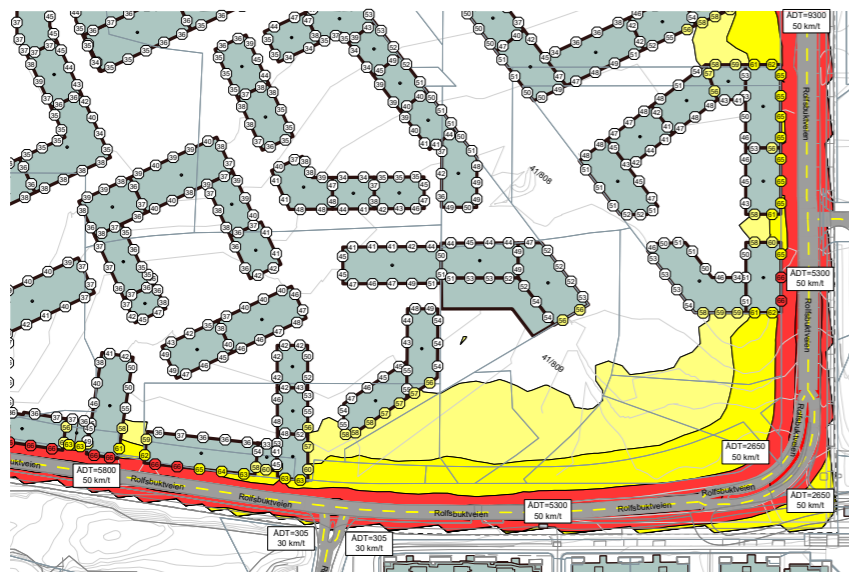


Alternativ 3 er kjøring på fotgjengernes premisser over byrom/trafikkreduserende tiltak.

-  Gang- og sykkelvei
-  Kjøring
-  Gangforbindelser – viktig
-  Gangforbindelser

Hva er beste løsning for Rolfsbukta veien?

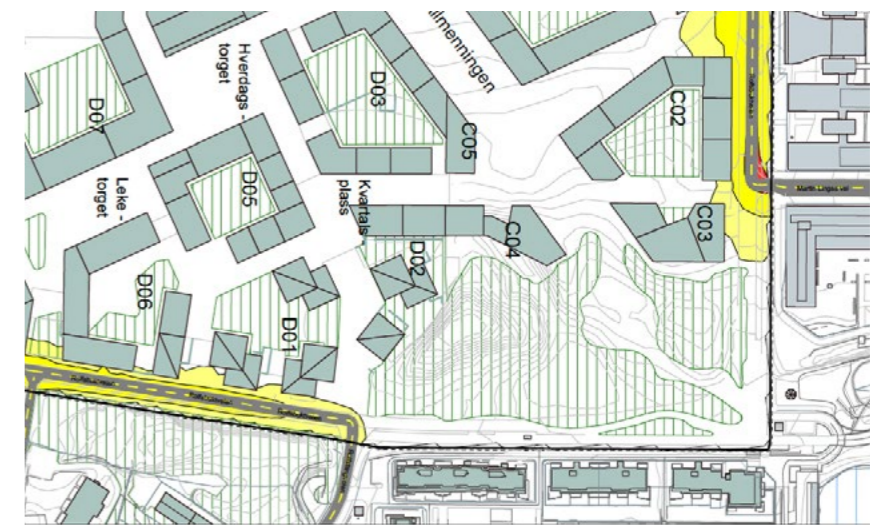
Ulik utforming av vei og fartsgrense påvirker støyforhold



*Gjennomkjøring som i dag,
fartsgrense 50,
anslått høy ÅDT*



*Gjennomkjøring som i dag,
fartsgrense 40,
lavere anslått ÅDT*



*Alternativ 2 og 3 gir samme
utslag for støy*

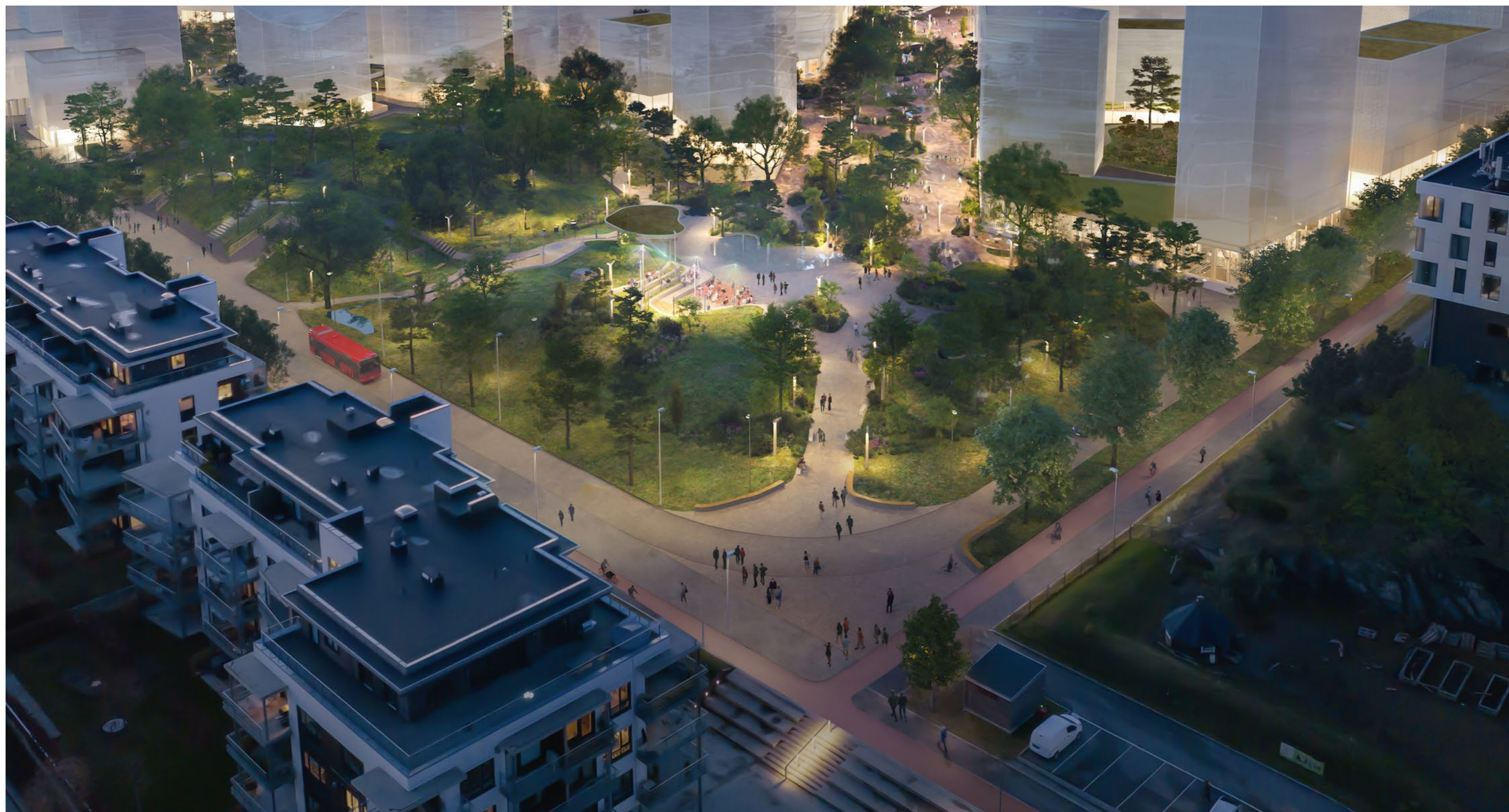
Alternativ 1

Dagens veiutforming



Alternativ 2

Stengt vei



Alternativ 3

Gatetun – gjennom park



Parkering

2 alternativ

Alternativ 1 Parkering iht. KDP3

Grunnkravet fra KDP3 justeres til en maksnorm 1 per 100 kvm BRA bolig.

- *En maksnorm som gir området mer fleksibilitet over tid og innenfor området*
- *Behov for parkering kan endre seg over tid.*

Alternativ 2 Parkering justert i tråd med kommunens nullutslipps- og mobilitetsmål

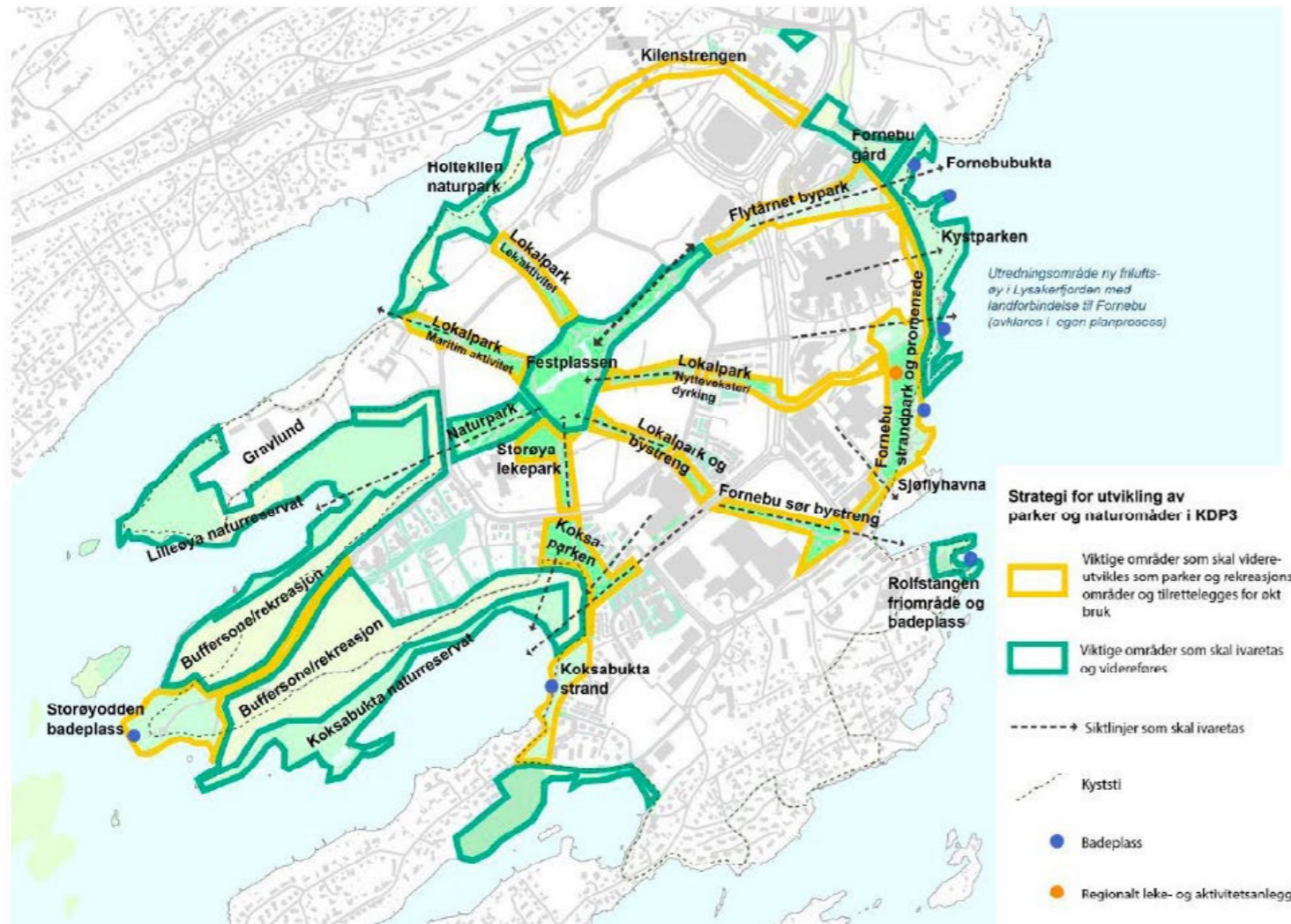
Maks 0,4 per 100m² BRA Bolig og 0,25 per 100 m² BRA handel

- *Dette har en positiv effekt for klima (CO₂-utslippet av bygging reduseres)*
- *Det vil stimulere til å bruke gang og sykkel i større grad, noe det ligger godt til rette for på Fornebu.*
- *Det generelle trafikkallet (ÅDT) på Fornebu vil reduseres noe.*
- *Parkering er et av kommunens viktigste virkemiddel for å nå mobilitetsmål i klimastrategien (Multiconsult, sept. 2022)*

Landskap, bynatur og vannveier

Del av Fornebulandskapet

Kobler sammen overordnet landskap



Strategi for utvikling av parker og naturområder (KDP3):
 – omtaler den grønne armen på Fornebu Sør som bystrengen (illustrasjoner er hentet fra KDP3).



Overordnet konsept med tre soner:
 1. Flatere parti
 2. Urbant landskap over basen til banen
 3. Overgang til Fornebulandskapet

Eksisterende kolle og naturverdier blir del av kollelandskap i parken

Flere naturverdier integreres i parken



Bytrær prioriteres

Trenger plass til røtter



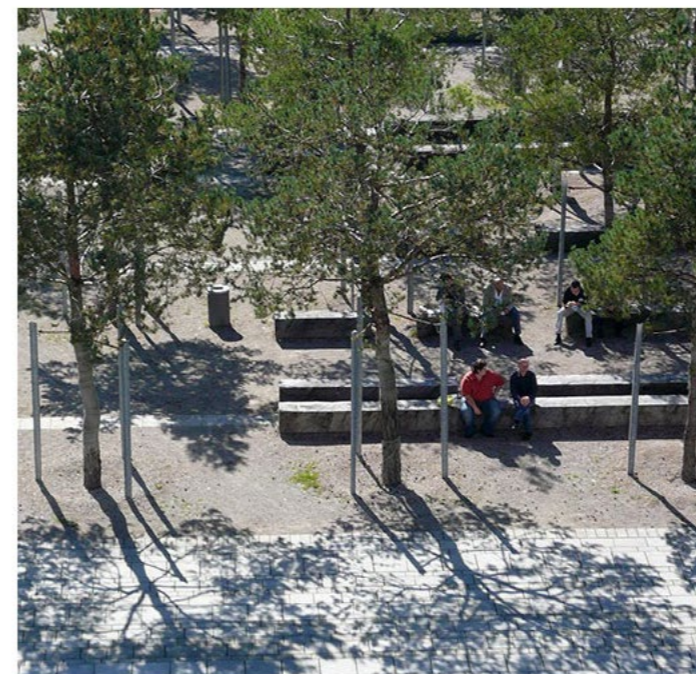
*Fraxinus excelsior (Ask) og Pinus silvestris (furu),
landskapsdesign av Studio Vulkan, Zurich*



Overvannshåndtering i Deichman gate, Oslo



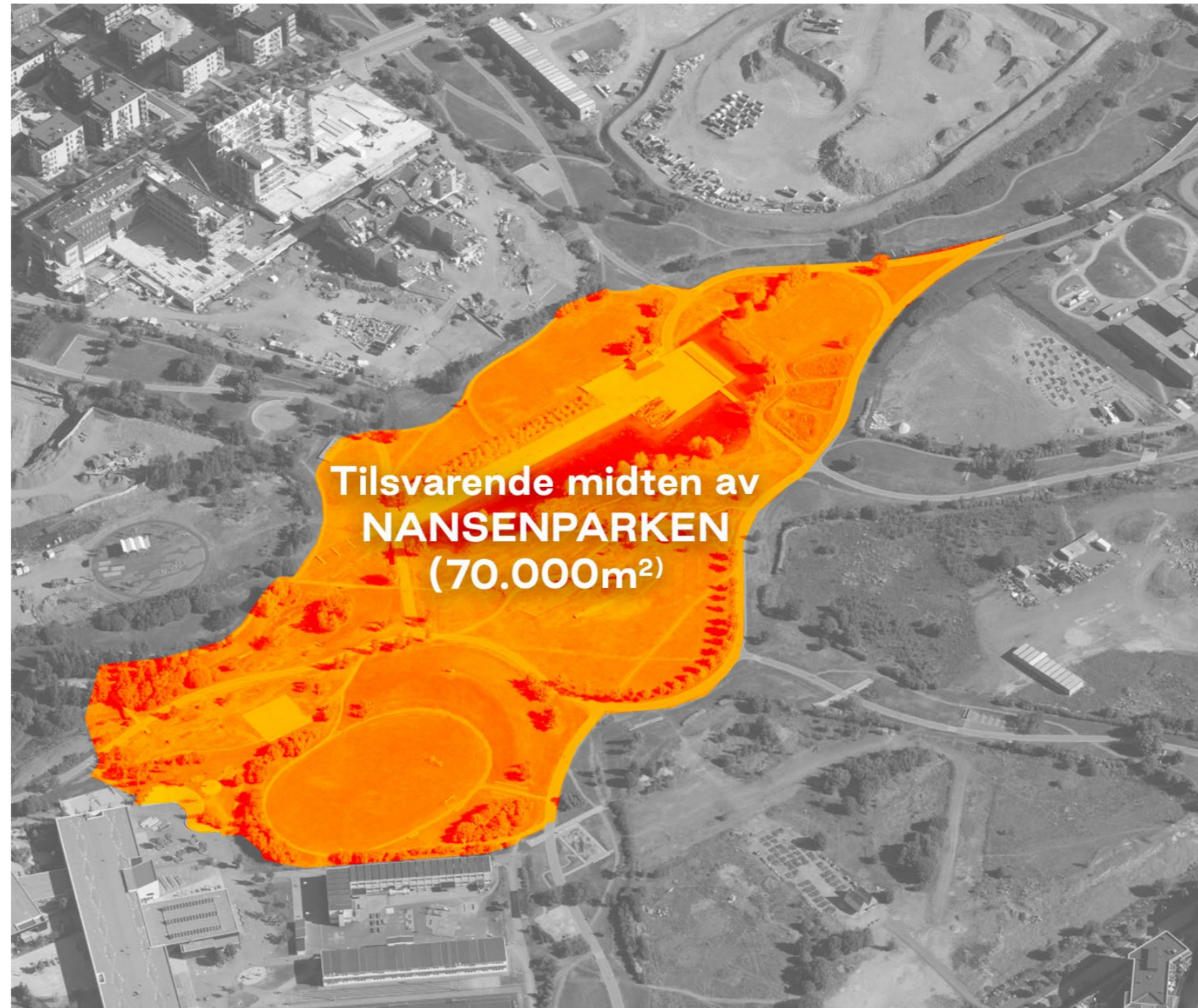
Overvannshåndtering i grøntrabatt i bygater



*Pinus silvestris (furu)
landskapsdesign av Valentien + Valentien*

- Godt lokalklima
- Bidrar til opplevd skal
- Grønt, uten å bruke opp alt bygulvet

*Mer enn bare nye bygg
70 tusen km² byrom, gatetun og parker*



*Mer enn bare nye bygg
70 tusen km² = 15 x Stasjonsallmenningen*



Trær i by må tenkes på tidlig



Temakart 3 : Blå og grønne kvaliteter

I et urbant tyngdepunkt

- Skal oppleves som en grønn by
- Store trær skal prioriteres
- I landskaps-utformingen skal det benyttes stedsegne arter, vegetasjon skal ha flere sjkt og et variert artsmangfold inkludert arter som tiltrekker seg pollinerende insekter.
- Eksisterende kolle bevarer og inkluderes i kollelandskap i parken

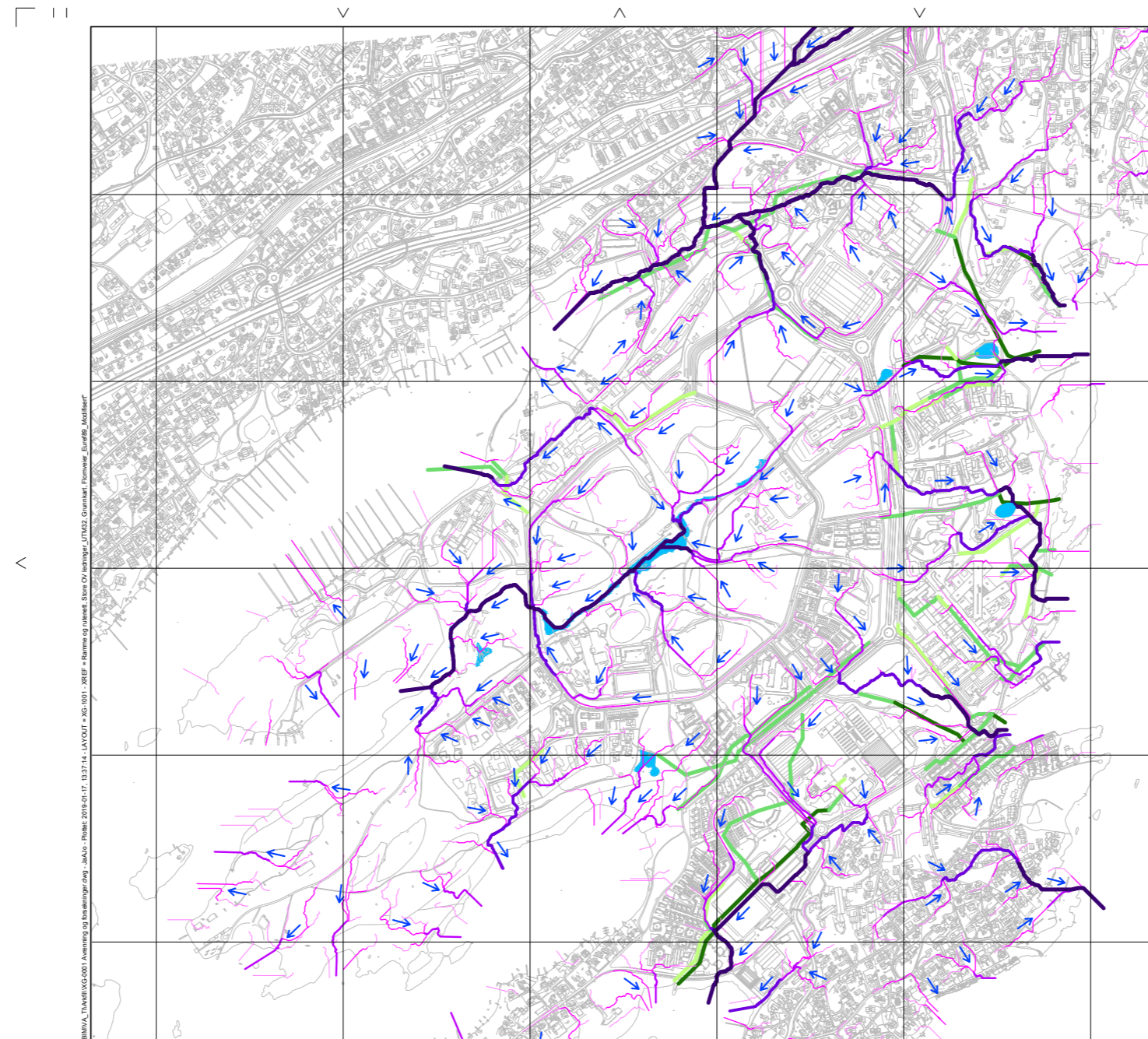


- Natur
- Grønne byrom
- Urbant byrom med grønne elementer
- Grønne og aktive soner (gatetun/Allmenningen)
- Grønne bygater
- Rølsbuktsveiens kryssing av Allmenningen – 3 alternativ, se kap. 3
- Gårdsrom
- Siktlinje
- Eksisterende trær (3.10.21)
- Fremtidig beplantning langs veier
- Prioritering av trær
- Midlertidig planteskole
- Kolle med naturverdier (Hensynsone H550_6)
- Område hvor naturverdier fra Snarøyveien 63 kan integreres i fremtidig kollelandskap
- Naturverdier med svært stor verdi (Fra rapport: Kokså transformatorstasjon – Naturmangfold, dato 20.6.2022, Norconsult)
- Naturverdier med middels verdi (Fra rapport: Kokså transformatorstasjon – Naturmangfold, dato 20.6.2022, Norconsult)
- Trafo Elvia – under terreng

Flom og overvann

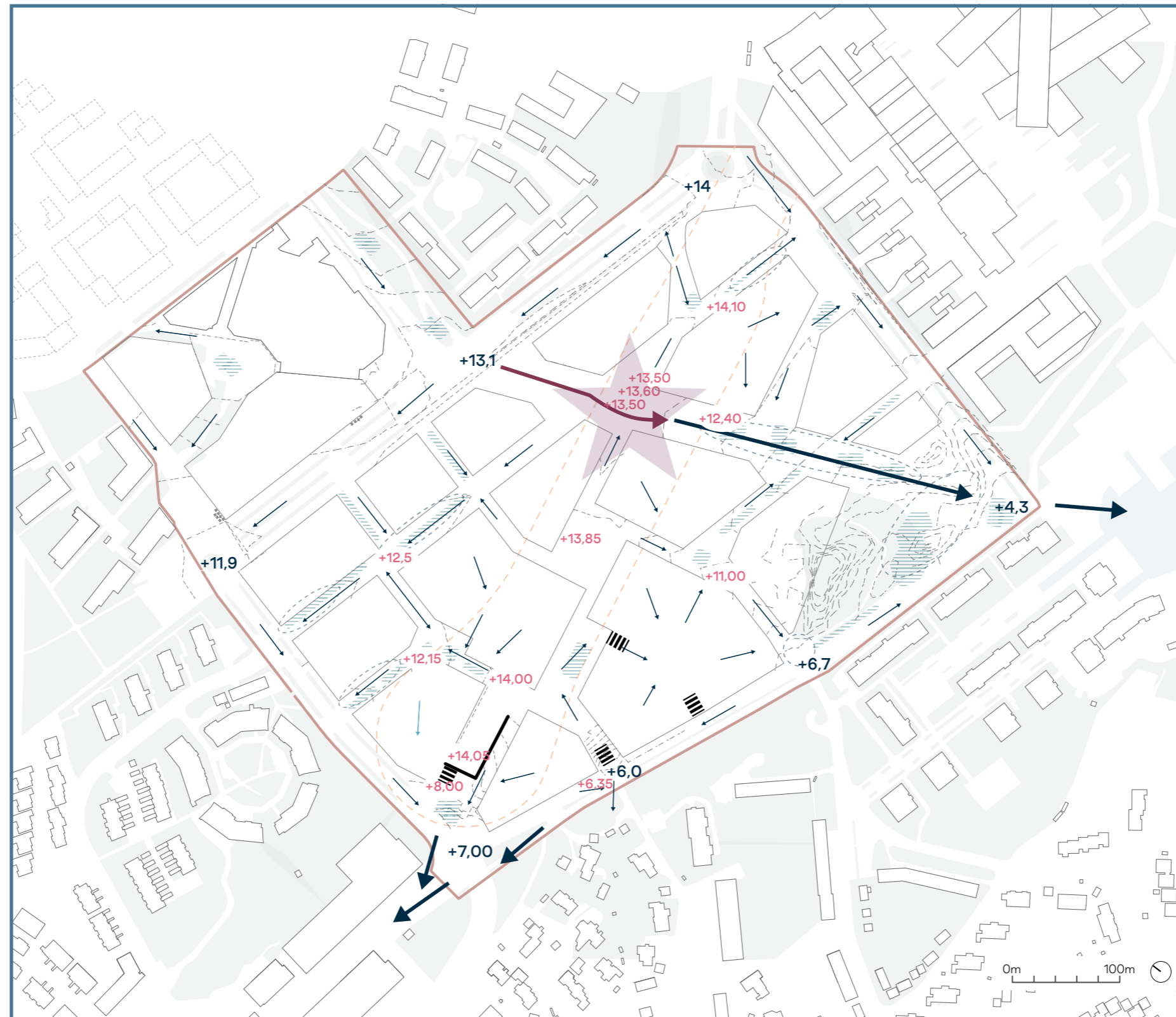
Overvann

Naturlig landskap endres av banen



Temakart 4 Overvann og terreng

Koordinet over og under bakken (nesten)



- Leder vann til overordnede flomveier
- Kritiske høyder ifht banen
- Oppgang A plasseres i eksisterende flomvei. Her er flom forbi oppgang A ikke løst
- Grunneierne i Fornebu sør har påpekt at de mener at flomvei forbi oppgang A må løses permanent av Fornebubanen. De mener at det er for stor risiko og ansvar å overlate dette til andre parter.

- ← Flomvei
 - ← Flomveitfordring forbi stasjonsoppgang A
 - ← Avrenningsretning
 - Mulig åpen overvannshåndtering
 - Eksempler på mulig overvannsmagasin under terreng (om nødvendig)
 - +0.0 Kritiske høyder pga Fornebubanen eller underliggende infrastruktur/konstruksjoner (fra Overvannsplanen)
 - - - Faste høyder tilliggende vei
 - ★ Koter - veiledende
- Høyder i dette området er ikke løst. Det må tilrettelegges for Flom forbi oppgang A enten ved å senke oppgangen eller andre vikrmidler.

Bystruktur, byrom og kantsoner

Temakart 6 Aktive førsteetasjer

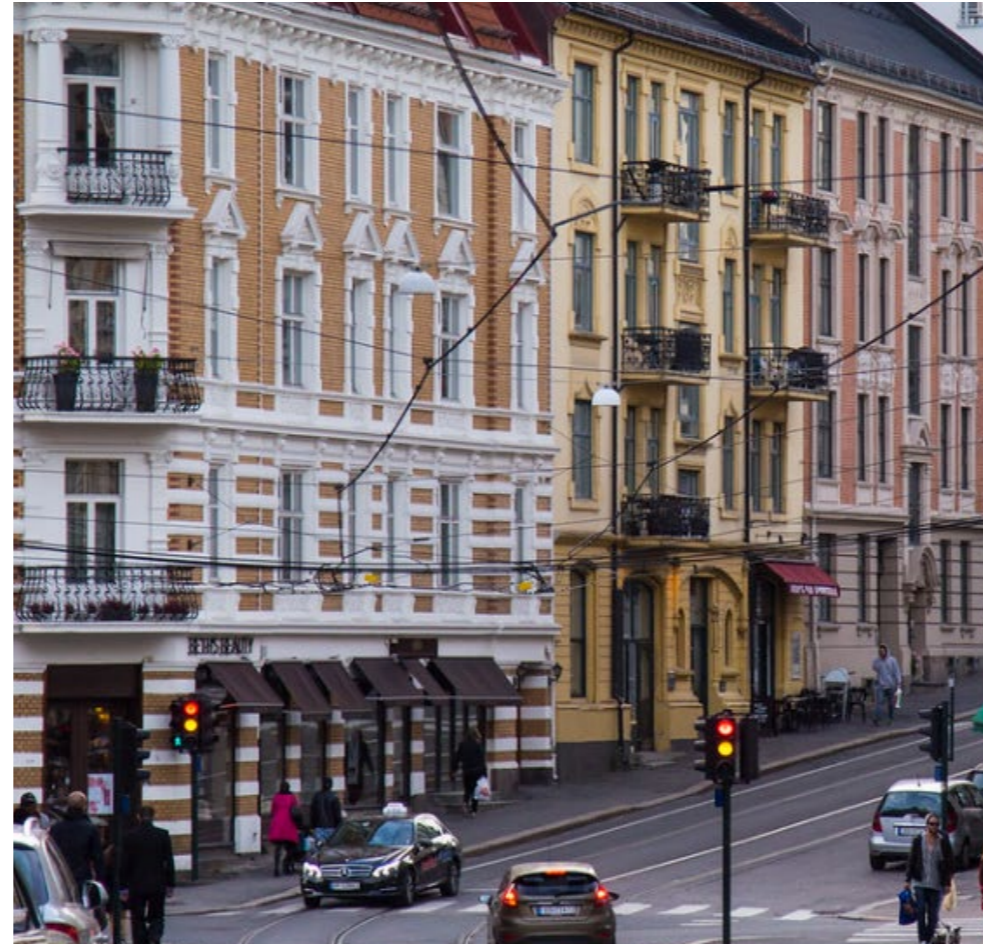
Butikker, cafeer og fellesfunksjoner i førsteetasjer



- Aktive førsteetasjer (handel, servering, hovedinnganger, tjenesteyting og barnehage) – (tilsvarende aktive fasader i KDP3)
- Førsteetasjer med nabolagsfunksjoner (veiledende plassering)
- - -** Byvegger – fasader mot det helhetlige bygulvet / offentlige rom i bystrukturen
- - -** Bykanter / overgang privat til offentlig rom. Langs kollen må utforming underbygge parken og inkludere en tilstrekkelig bred gangforbindelse på min. 2 m

- En helhetlig byromsstruktur som består av byrom i ulike størrelser med ulike roller og funksjoner.
- Plassene og torgene tar utgangspunkt i kjente størrelser fra velfungerende byrom, og kvartalene har bakgårder tilsvarende størrelser man ser på Sørenga i Oslo.
- Aktive fasader i bykjernen og på viktige hjørner
- Fellesfunksjoner i førsteetasjer mot byrom

Eksempler på aktive førsteetasjer



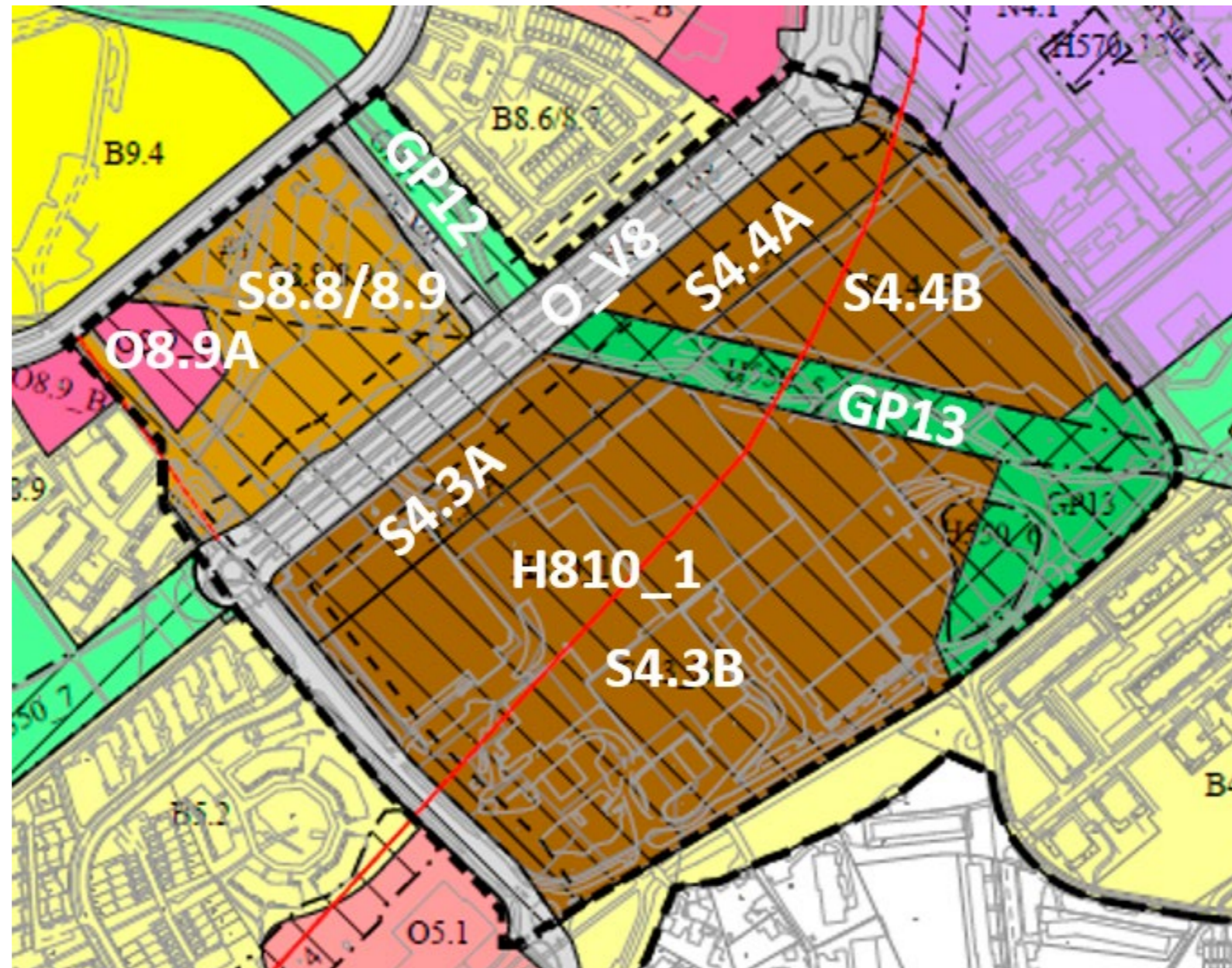
Overgang til Hundsvund



Arealbruk

Arealbruk i tråd med KDP3

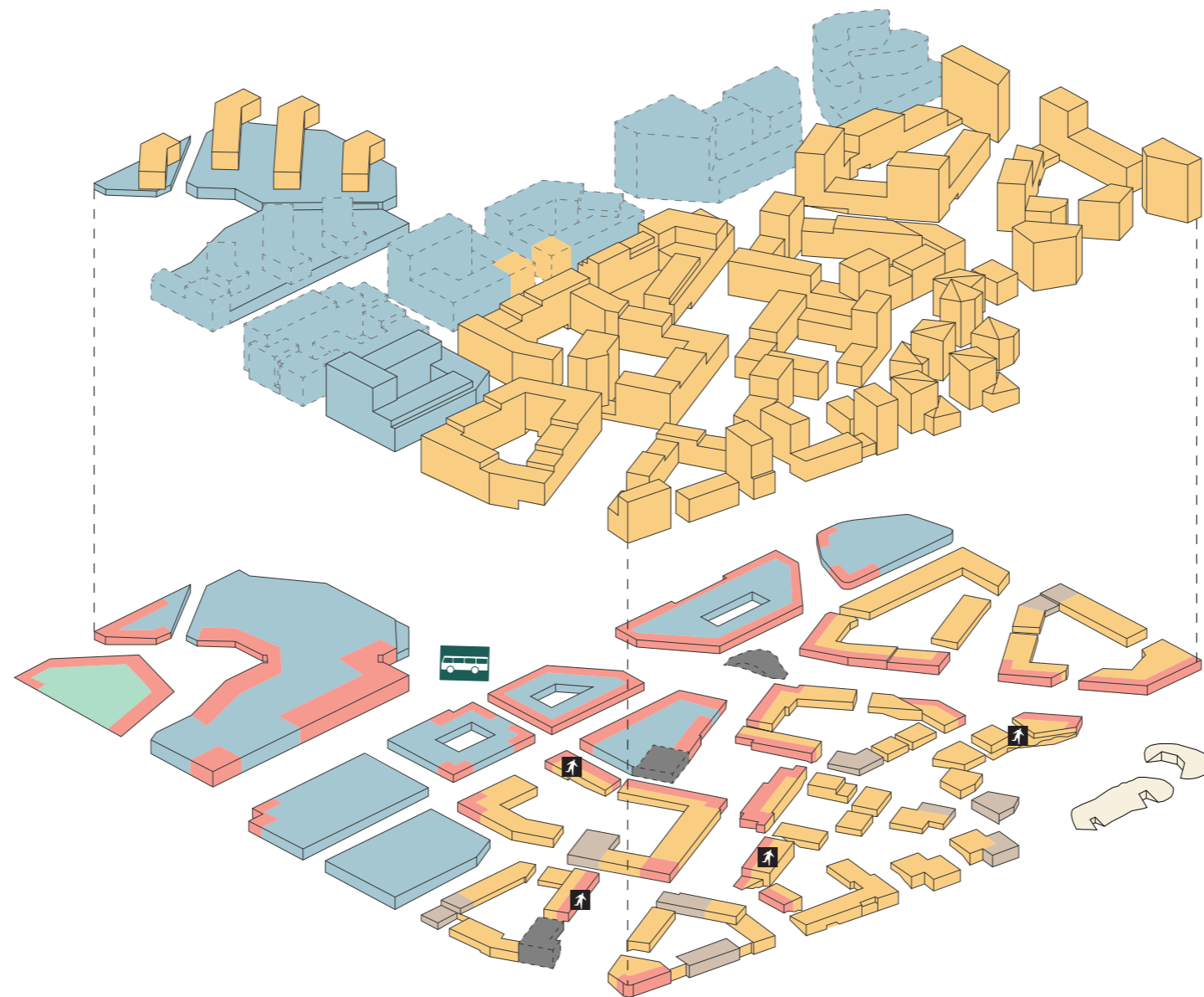
Sentrumsformål





- Arealbruk iht. KDP3 med sentrumsformål med høy utnyttelse,
- Ca. 312 000 m²
- Gjennomsnittlig antall etasjer 7 (§.35.1).
- Antas å romme mellom 7 – 9000 arbeidsplasser og boliger for rundt 4.500 beboere.
- BRA er satt i KDP3 for alle felt untatt felt S4.3A og S4.4A, der utnyttelse settes i detaljreguleringer

Temakart 7 Arealbruk

Bysentrum med boliger og arbeidsplasser

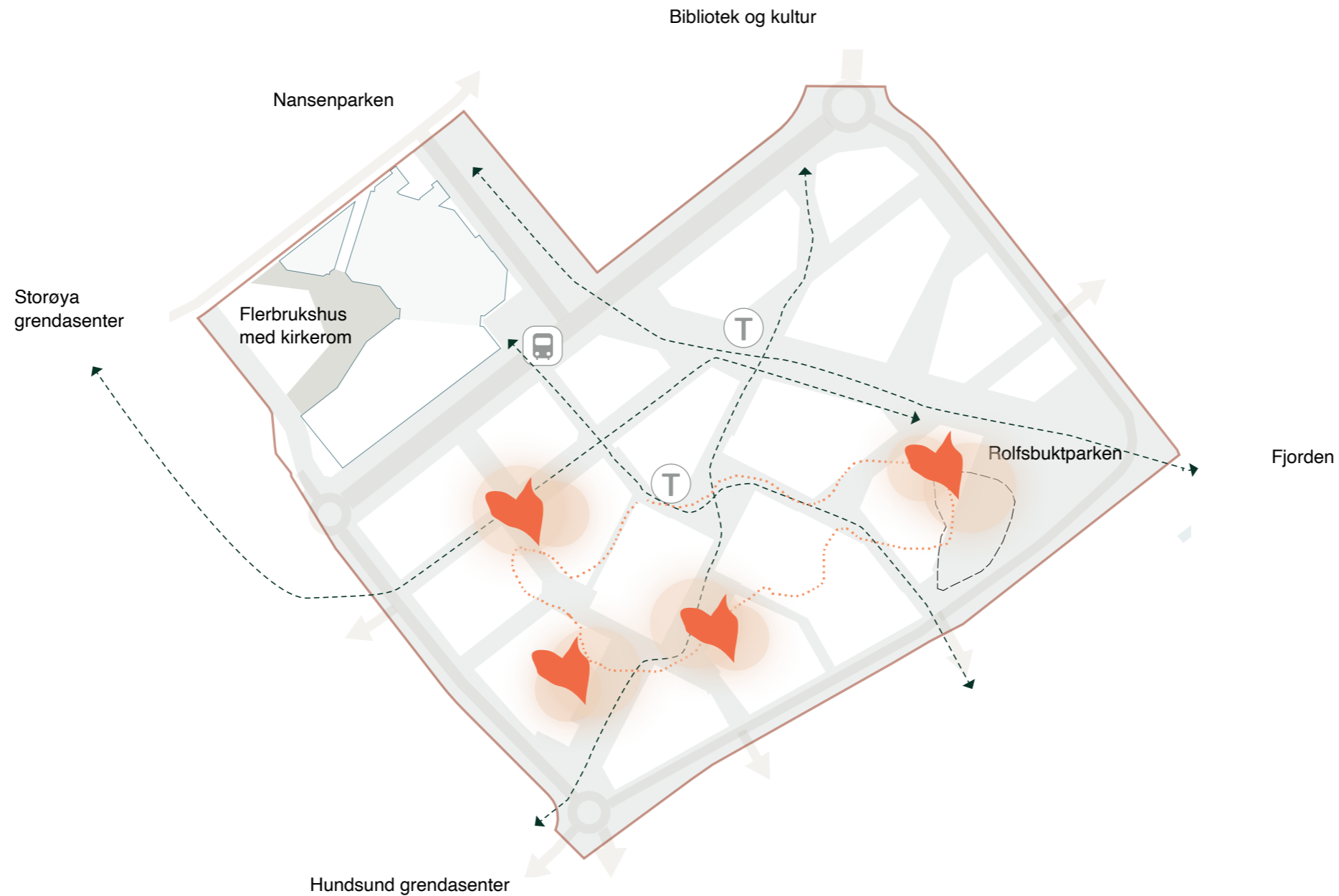
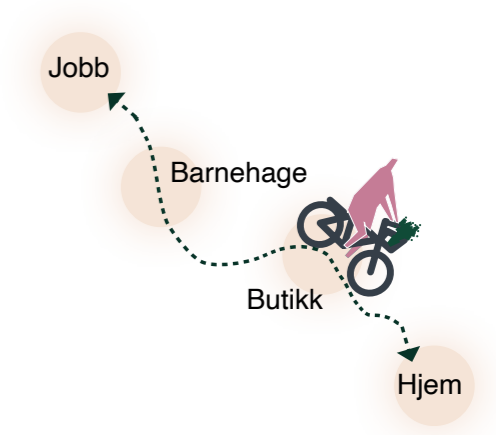


-  Sentrumsformål (bolig, forretning, tjenesteyting inkl. kulturinstitusjoner, kontor, hotell/overnatting, bevertning og annen næring/arealbruk som støtter opp om området som bysentrum)
-  Sentrumsformål (forretning, tjenesteyting inkl. kulturinstitusjoner, kontor, hotell/overnatting, bevertning og annen næring/arealbruk som støtter opp om området som bysentrum)
-  Arealbruk samme som over. I tillegg påpekes at utforming og utnyttelse skal avklares i egen planprosess (detaljregulering) i tråd med KDP3.
-  Aktive førsteetasjer (er beskrevet i kap. 2.5 og temakart 6)
-  Førsteetasjer med nabolagsfunksjoner (veilednede plassering, er beskrevet i kap. 2.5 og temakart 6)
-  Flerbrukshus med kirkerom
-  Fornebubanen
-  Trafo
-  Barnehager (er beskrevet i kap. 2.9)

- En konsentrert bykjerne hvor handel og utadvendte tjenestetilbud samles tett på hovedbuss- holdeplassen og T-baneoppgangene
- Fornebu Senter har i dag en sentral rolle på Fornebu. Senteret gis mulighet for utvidelse mot Snarøyveien med åpne førsteetasjer.
- Det er et offentlig program (flerbrukshus med kirkerom) i utkanten av planområdet

Barn er en del av bylivet

Samlingssteder i hverdagen



- Enkel hverdag med korte avstander
- Oppfyller krav fra KDP3
- Deles i mindre enheter
- Bilfri tilgang på en mengde parker og lekesteder

Leketorget

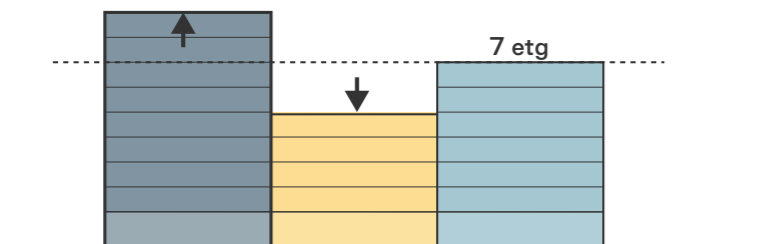


Fordeling av høyder

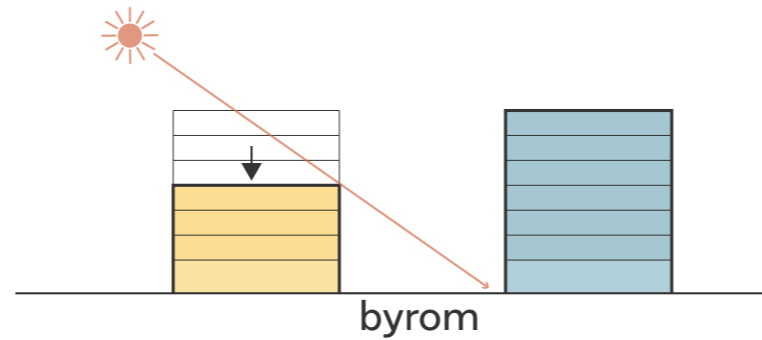
Hovedprinsipper for fordeling av høyde

Gjennomsnitt 7 etg. (KDP3)

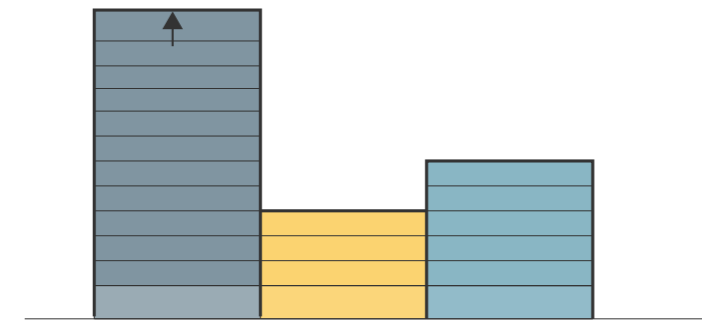
Gjennomsnitt cirka syv etasjer



Bebyggelsen trappes ned mot viktige byrom

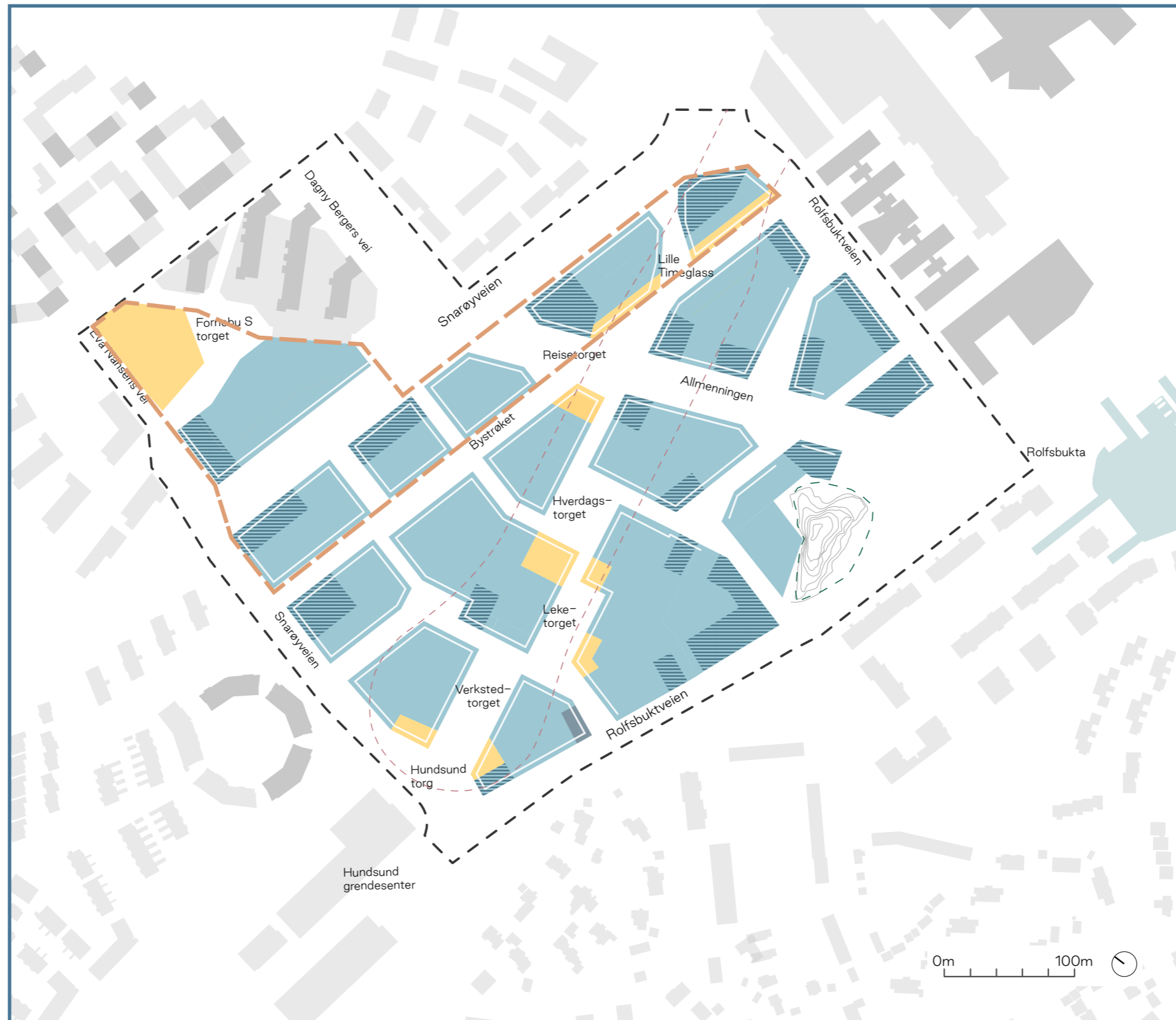


Viktige steder kan markeres med høyere bygg.



Temakart 9 Veiledende høyder

Gjennomsnitt 7 etg. (KDP3)



- I tråd med KDP3
- Gjennomsnitt 7 etg
- Ser hele området som en helhet, selv om endelige høyder settes i detaljregulering

Hverdagstorget (oppgang B)



Eksempler høyder



Østermalm, Stockholm,
7 høye etasjer



Kings Cross
12 etasjer



Munch Brygge
7 etasjer

Lokalklima

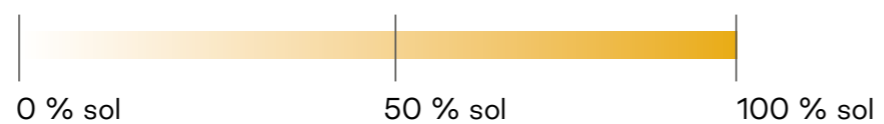
Solforhold



- Skygger ikke på eksisterende bebyggelse
- Prioriterer lavere høyder der det gir bedre solforhold på byrom

Temakart 10: Sol i byrom

Illustrasjon sol i byrom 1. mai klokken 11.00-16.00 kombinert

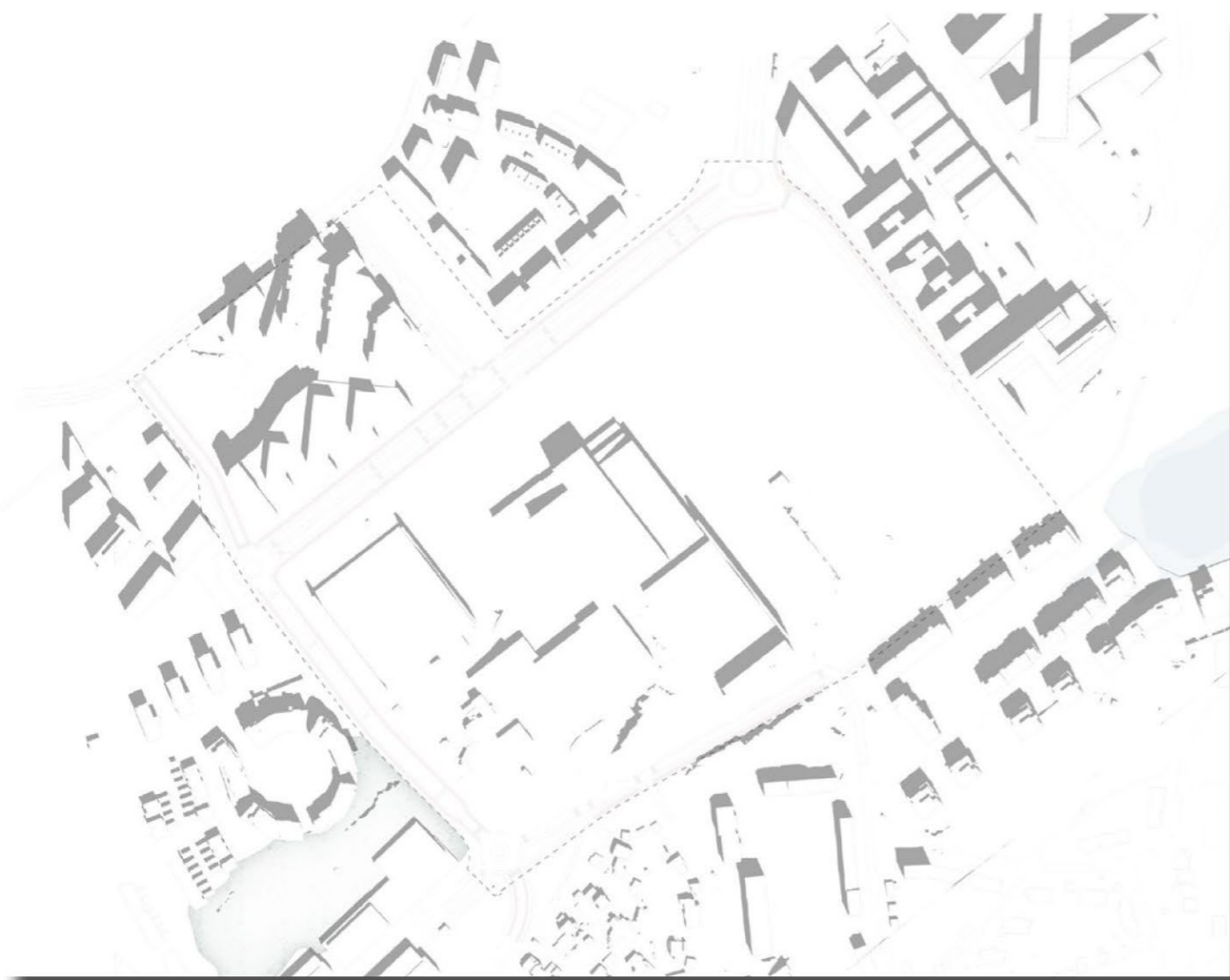


○ Solrike hjørner

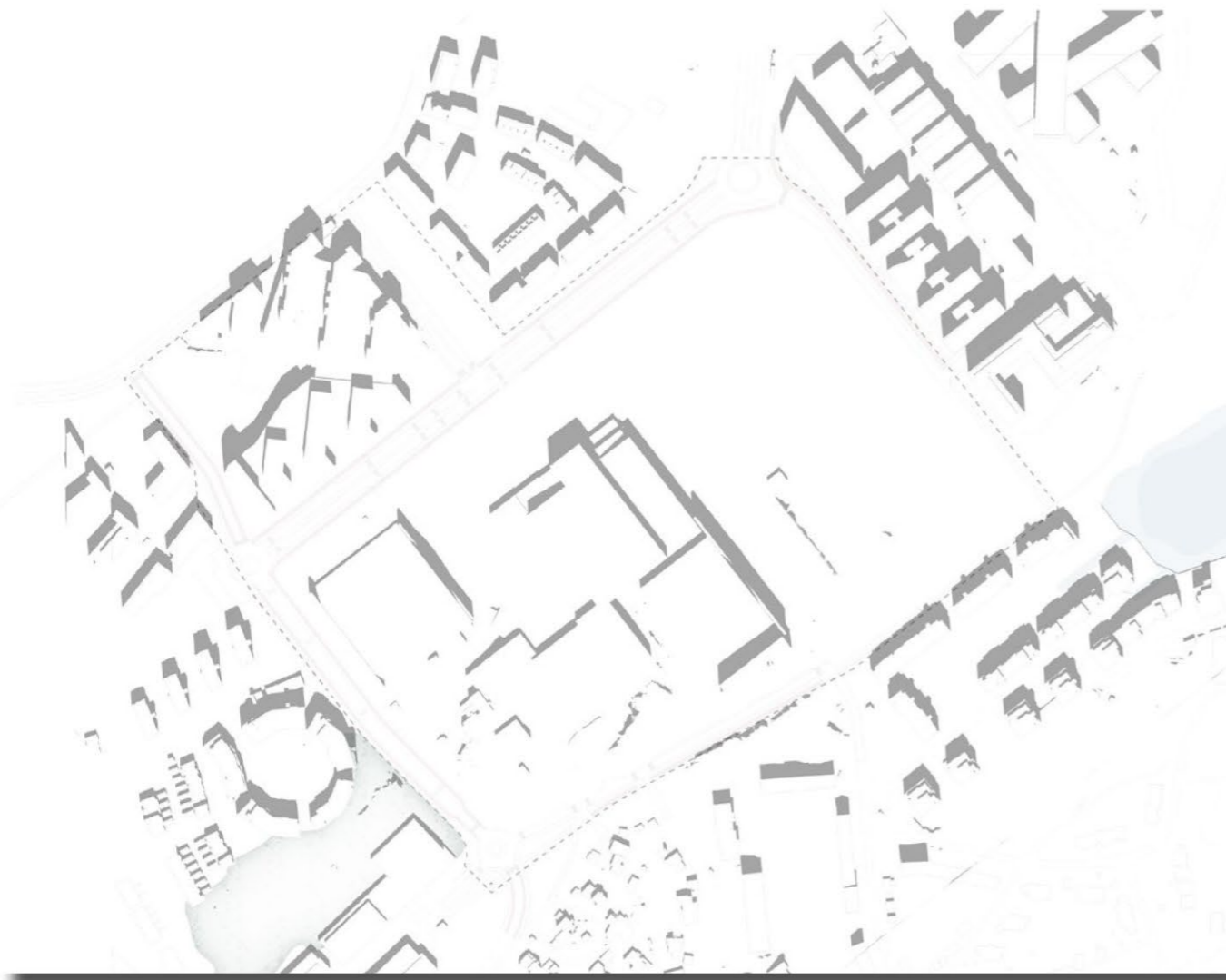
1. Mai kl 11



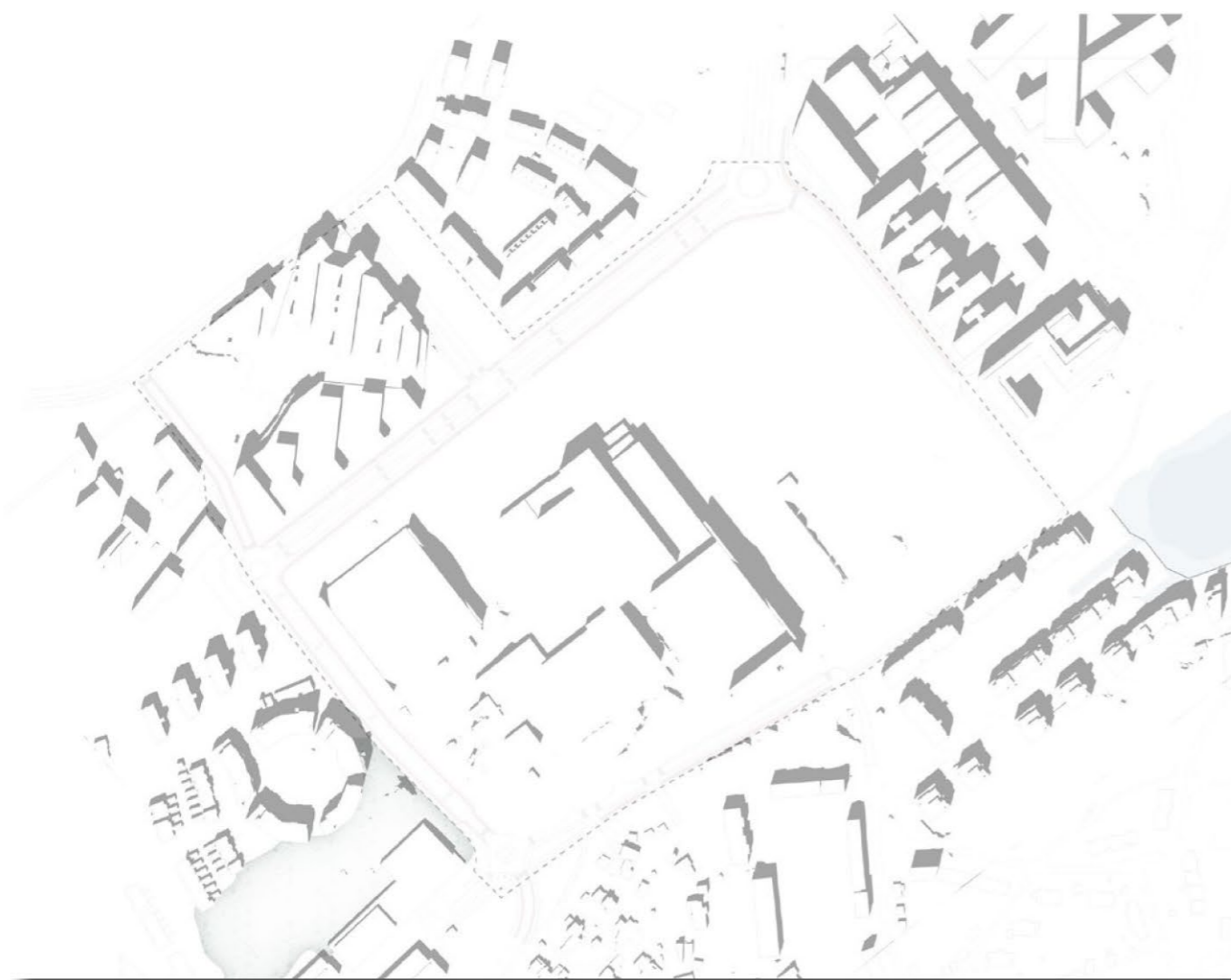
1. Mai kl 12



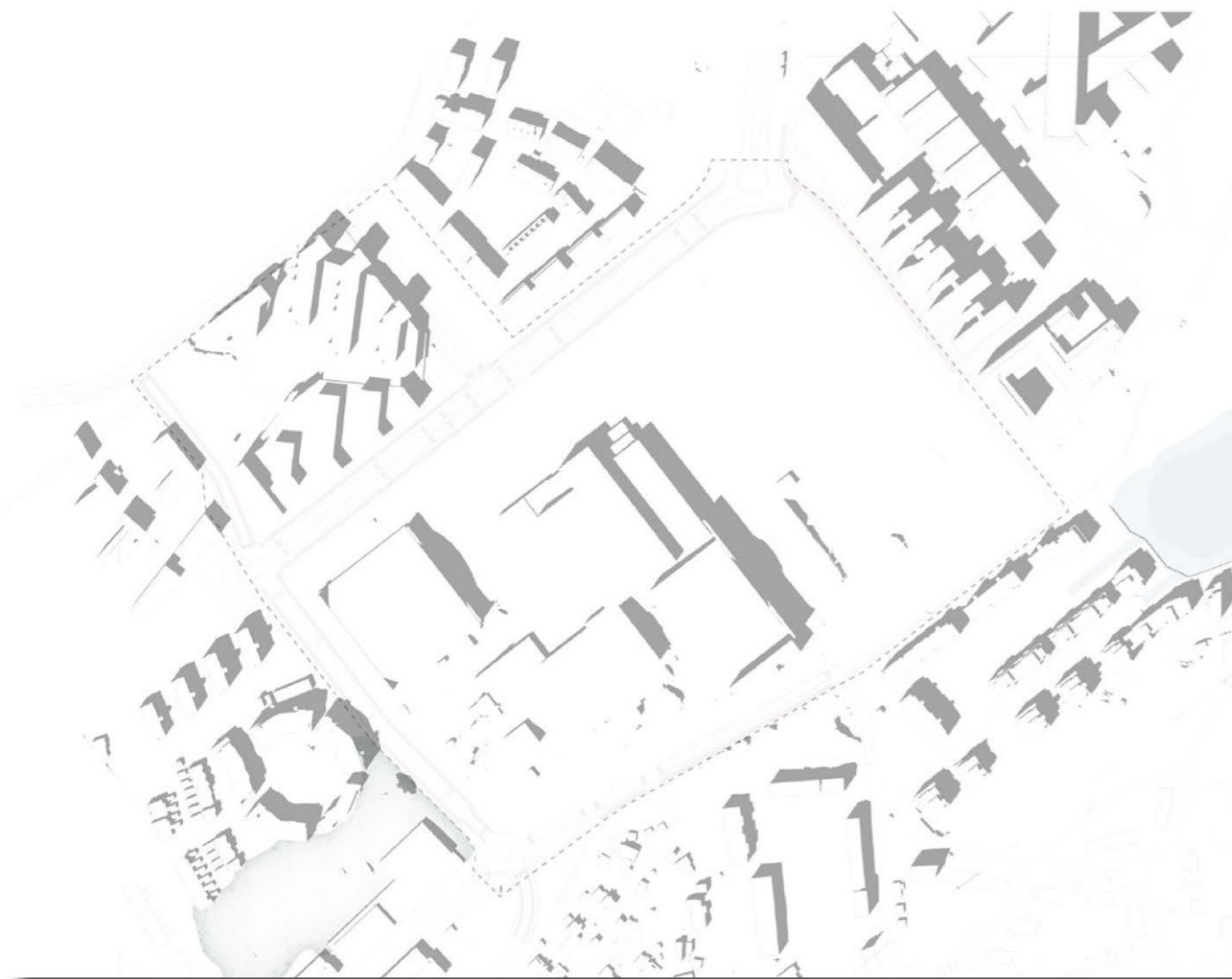
1. Mai kl 13



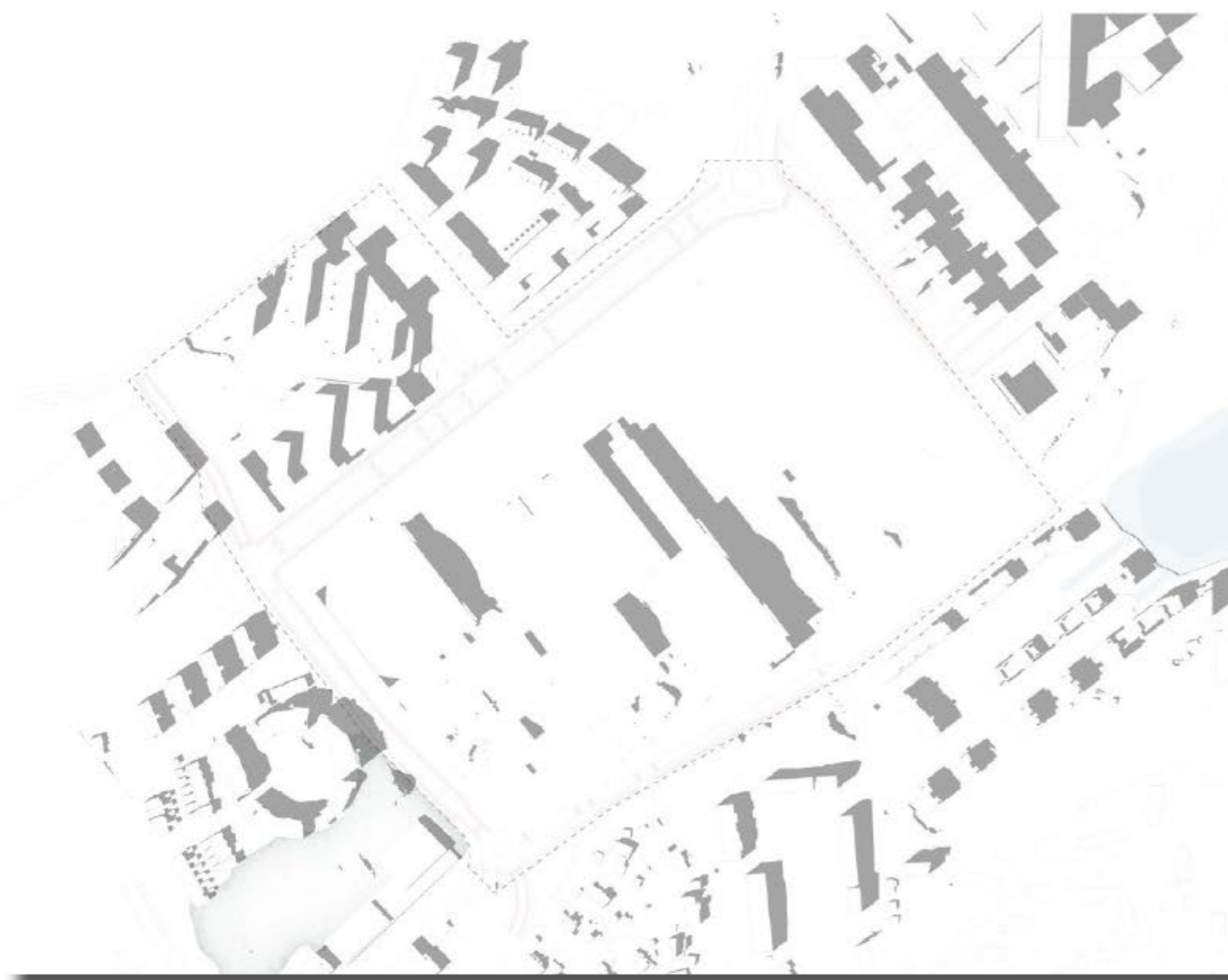
1. Mai kl 14



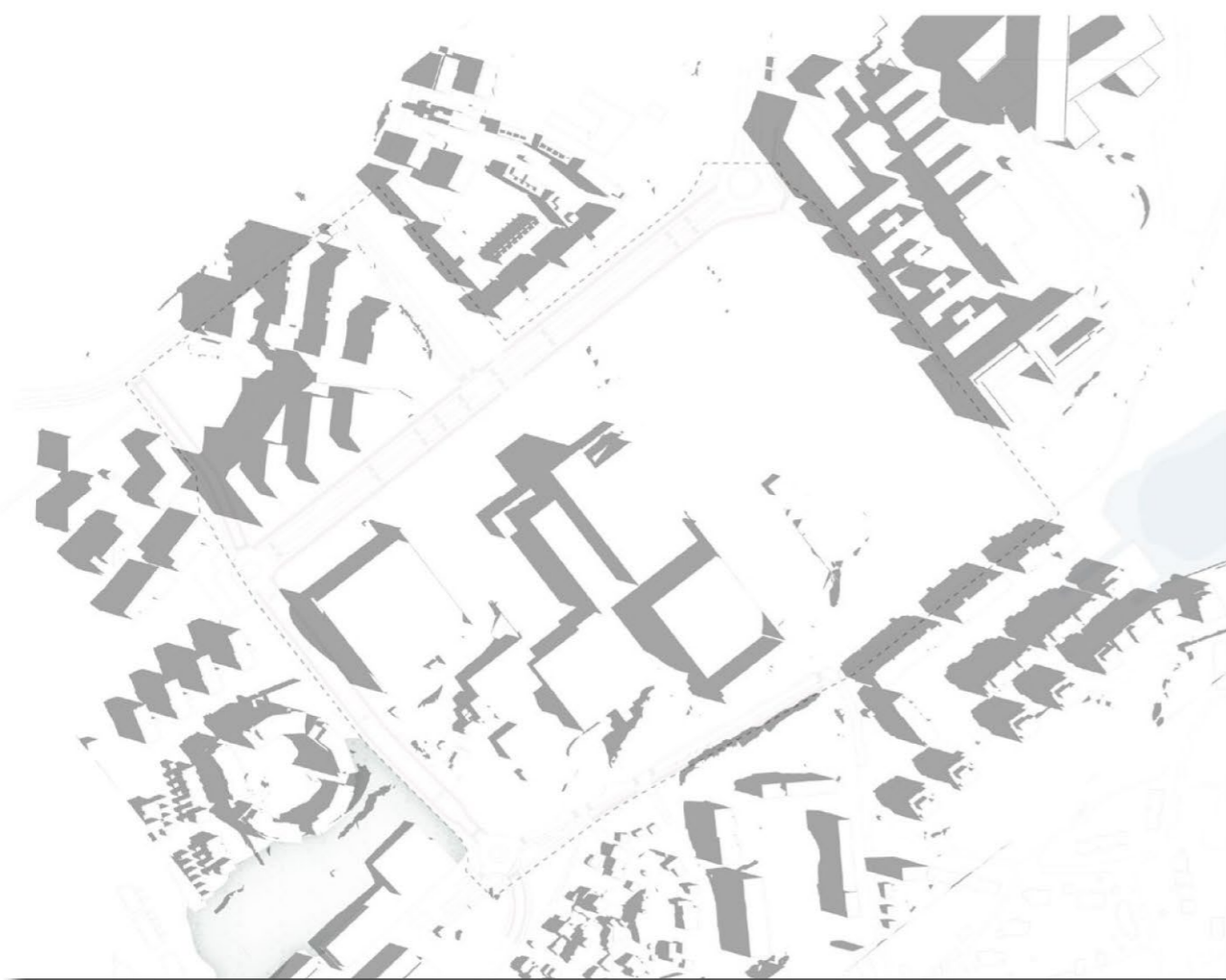
1. Mai kl 15



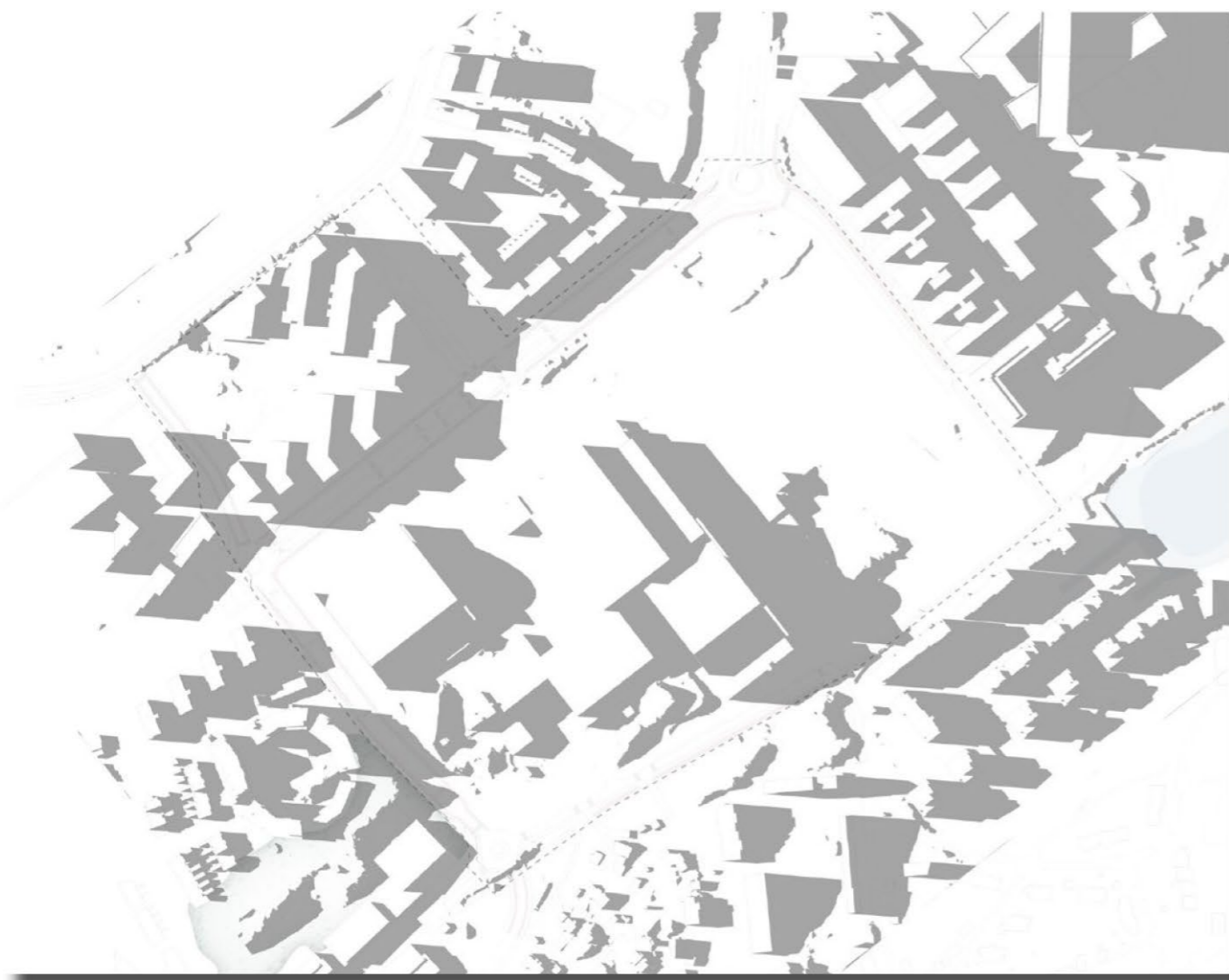
1. Mai kl 16



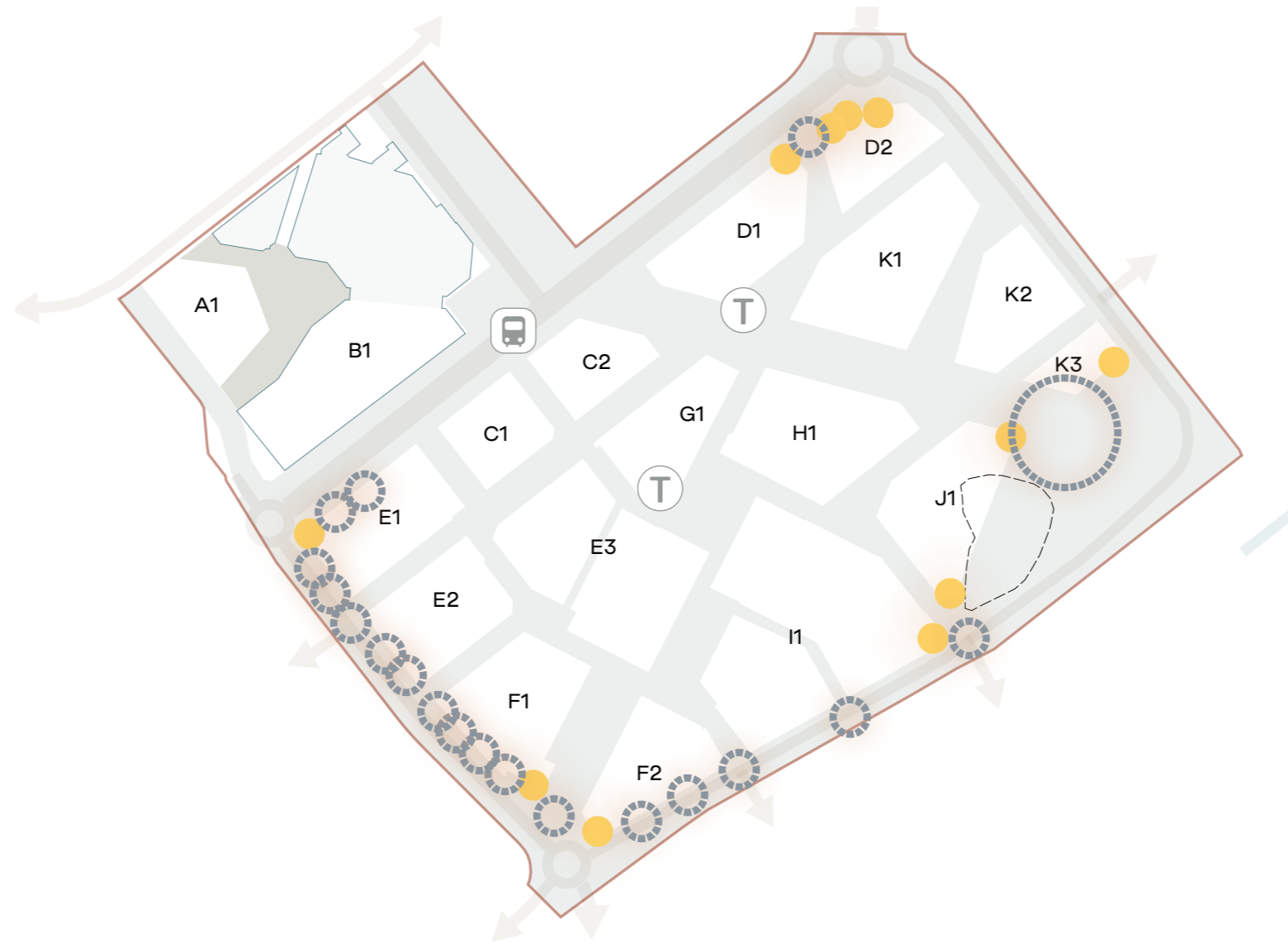
1. Mai kl 9



1. Mai kl 19



Vind



- Det er utført vindberegninger på overordnet nivå som viser at de viktigste byrommene er skjermet fra vind.
- Noen områder, som vist i diagrammet, må vies ekstra oppmerksomhet i detaljregulering.

Diagram Vind

- Hjørner som skal vurderes med tanke på vindeffekt i byrom
- Byrom der tiltak som beplantning/trerekker e.l. må vurderes med tanke på vind

Kvalitetsprogram for Allmenningen

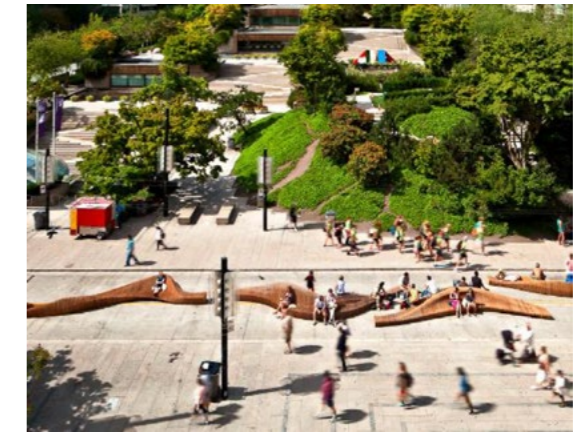
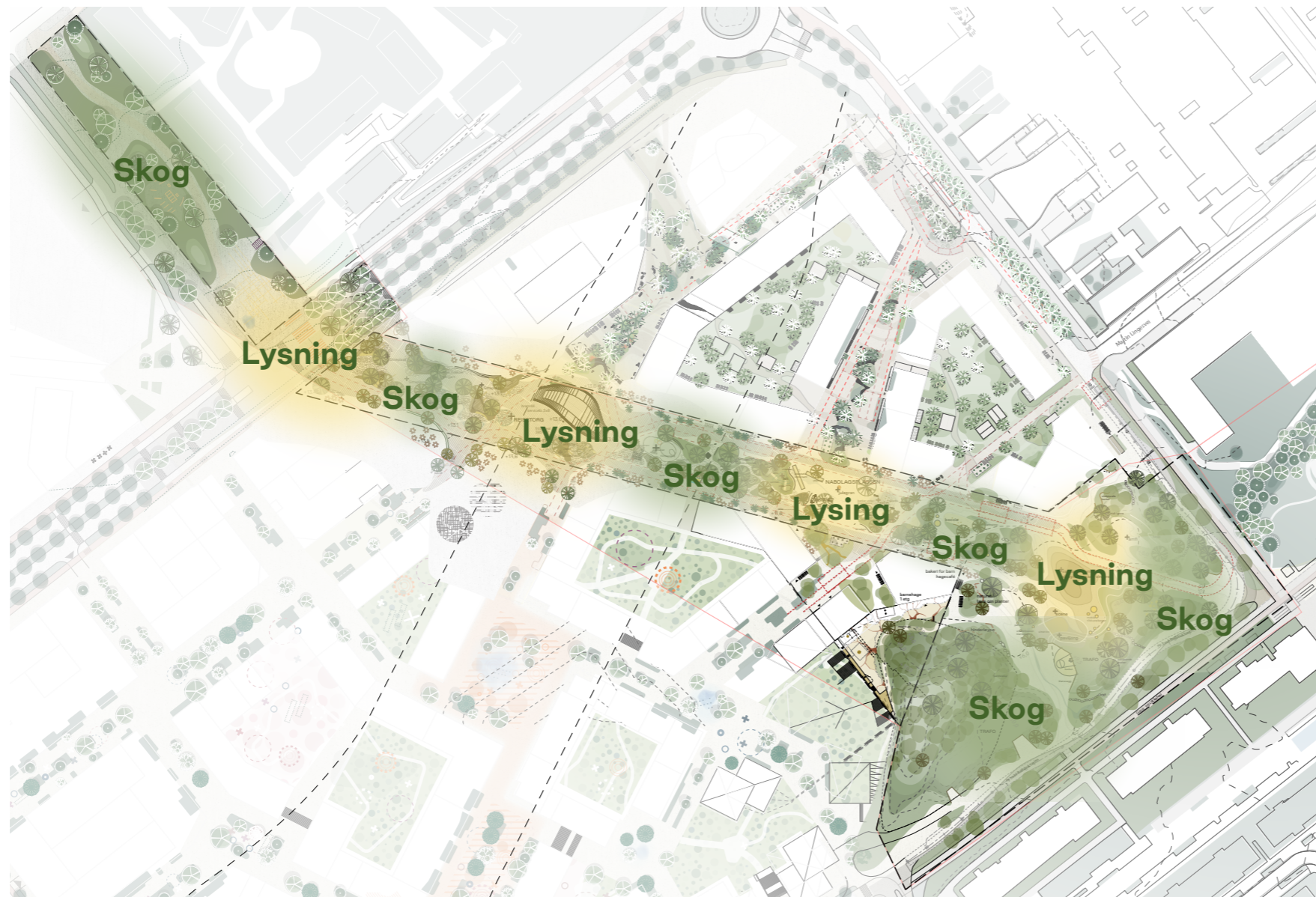
Allmenningen på Fornebu Sør

Det regionale og det lokale



Et grønt og urbant byrom i høy kvalitet

Med ulike rolige og aktive soner



Hva bør allmenningen bli for Fornebu?

Ungdom fra Hundsund ungdomsskole



"Vi har nok idrett og aktiviteter. Et uformelt sted å henge hadde vært bra. Et sted å slappe av etter å ha vært på Hundsund og gjort noe aktivt."

Ikke bare standard benker, men for eksempel solstoler og sittegrupper."



Hva bør allmenningen bli for Fornebu

Mange forskjellige oppholdssoner

"Vi må ha mye trær, busker, gress og planter hvor pinnsvin og andre dyr, fugler og insekter kan være."



"Jeg ønsker å kunne gå i høye hæler!"



"Et uformelt sted å henge hadde vært bra. Et sted å slappe av etter å ha vært på Hundsvand og gjort noe aktivt. Ikke bare standard benker, men for eksempel solstoler og sittegrupper."



"Fasiliteter på gaten der både barn, unge, voksne og eldre kan oppholde seg. Se på folk fra en gatekafe. Kanskje er det barn som leker trygt på den ene siden og eldre som spiller bocca på den andre."



○ Sittesteder (vises inngående på neste side)

● Midlertidig program

○ Ungdom sitt byrom

○ Kontakt med vannet

○ Lek

"En naturlig scene og amfi til bruk under Fornbudagene og Fornebuløpet"



"Vannelementer siden Fornebu er så tett på vannet – vannelementene bør kunne tilby lek og moro for barn."



"Som pensjonist ønsker jeg meg mange, små sittegrupper med benker rundt et bord. Mye mer sosialt enn benker på rekke. Og bruk gjerne spreke farger på dem!"



Vandring ned Allmenningen

Reisetorget



Allmenningen på Fornebu Sør

Det regionale og det lokale



Vandring ned Allmenningen

Plass til lek, vann og trær – i midten



Vandring ned Allmenningen

lokale møteplasser



Et grønt Fornebu Sør

Stor, ny park mot Rolfsbukta



Arkitekturveiledner

Hvordan skape en moderne by basert på varige arkitektoniske prinsipper

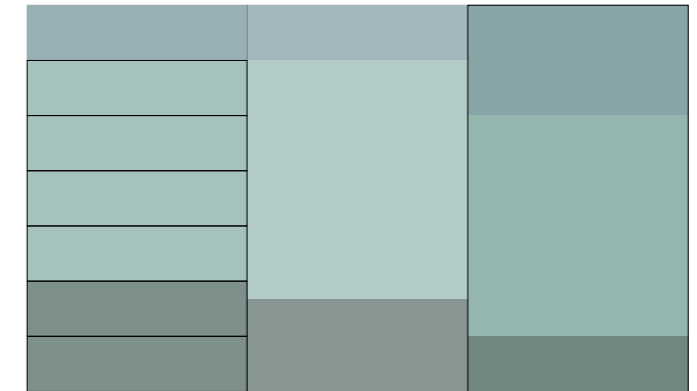
Arkitekturveileder for Fornebu Sør



- Planforslaget vil sikre at man utarbeider en ny by etter prinsipper inspirert av vellykkede bysentrum.
- Prinsippene i Arkitekturveilederen fokuserer på bygningenes gatefasader, for å sikre at man får attraktive omgivelser i det offentlige rom.
- Mål:
 1. Skape en helhetlig by
 2. Menneskelig opplevelse av skala
 3. En opplevelsesrik by

Fasader

Opplevelse av skala



PRINSIPP TREDEDELING AV FASADEN

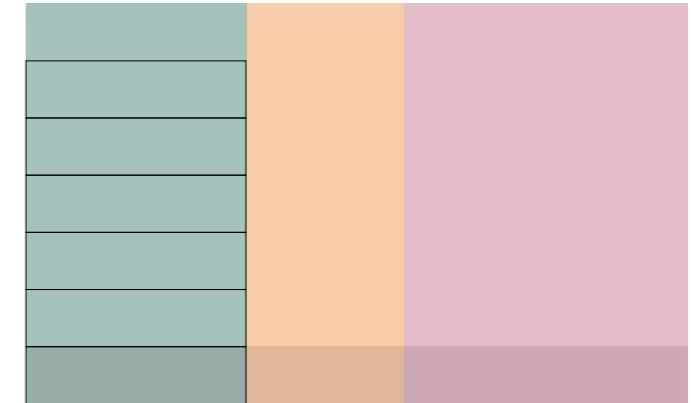
- Et prinsipp fra klassisk arkitektur er en tredeling av fasaden med en sokkel, midtparti og topp.
- Det bryter fasaden ned i mindre partier, og reduserer fasaden fra å være en stor ensartet flate.
- Førsteetasje er viktigst for menneskets oppfattelse av rommet

Fasader

Opplevelse av skala



Vertikaldeling med farger og detaljer
Mosseveien, Oslo



PRINSIPP VERTIKALDELING

- Dette prinsippet er tenkt brukt på volumene på Fornebu Sør for bryte ned volumene
- En variasjon og rikdom av opplevelser forkorter mentale avstander og gir glede

Fasader

Innganger – del av fasadekomposisjonen



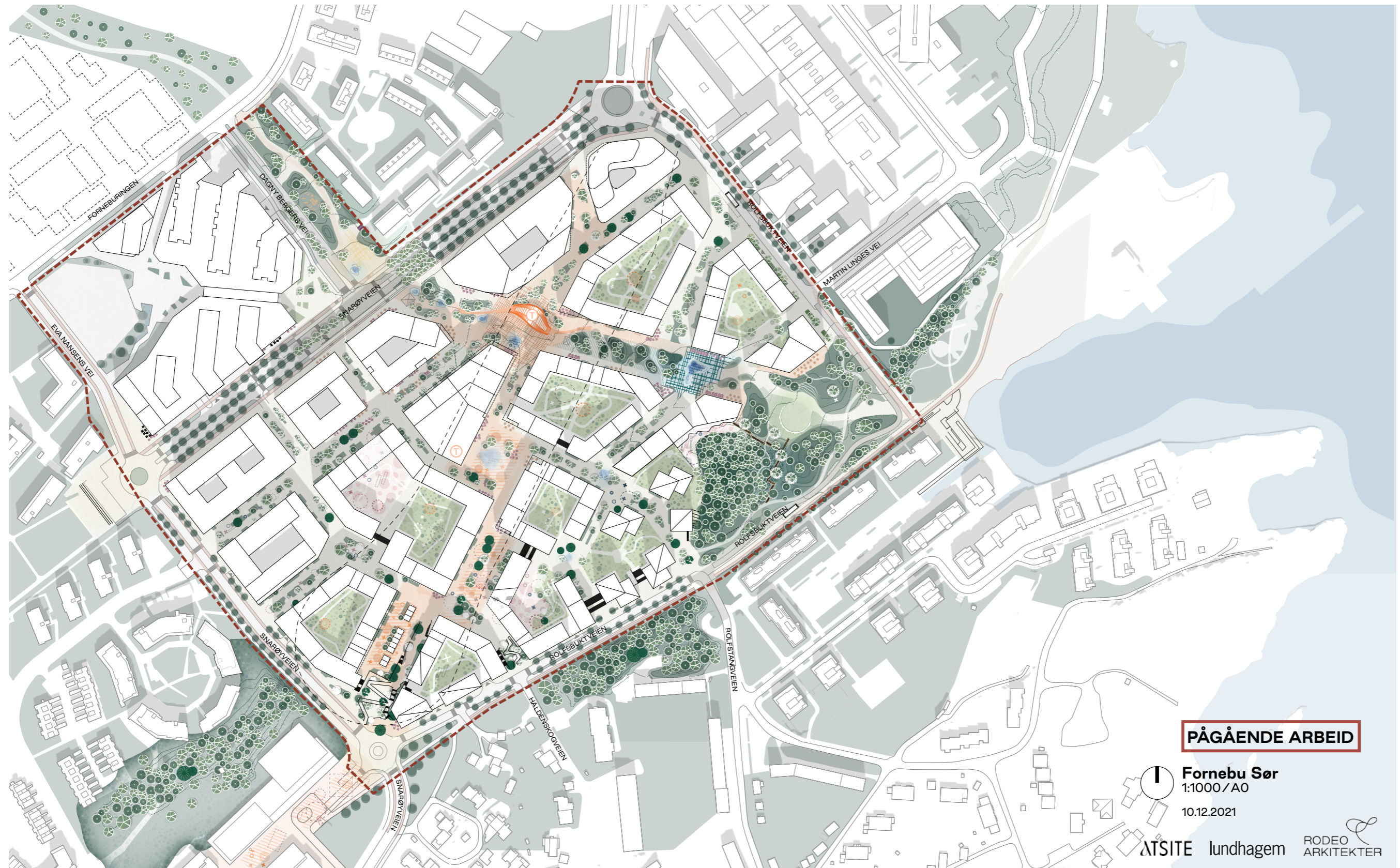
- Markering av inngangsparti for orientering og som en del av fasadens helhetlige komposisjon
- Et materialskifte e.l. ved inngangspartiet aksentuerer inngangen, øker følelsen av menneskelig skala, og bruk av tre gir gjerne gode assosiasjoner.
- Alle inngangspartier skal være lyse, trygge og med gode vinduer,

Opplevelsen fra bakkeplan



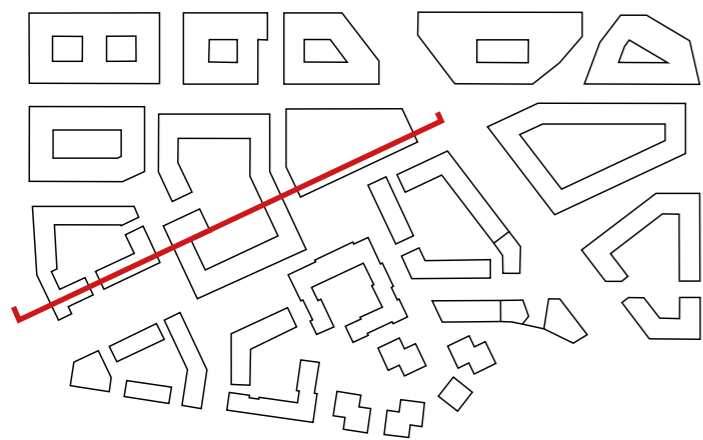
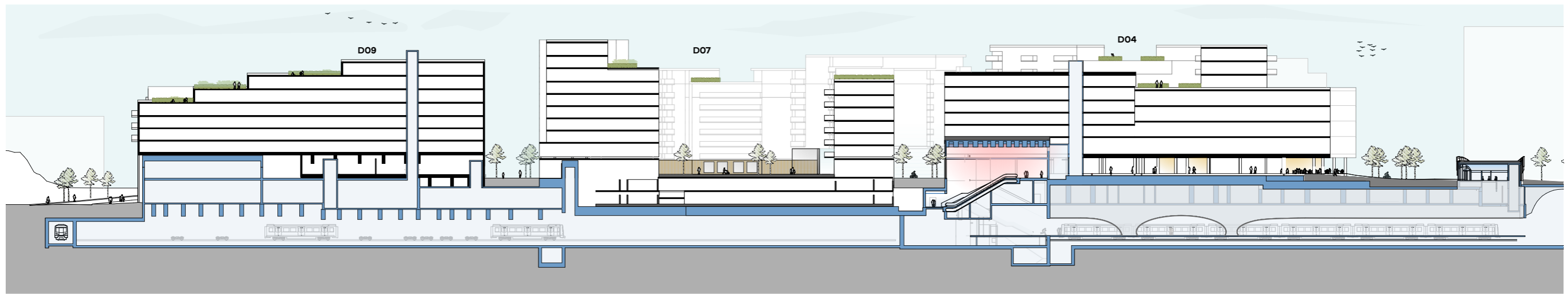
En overordnet strategisk plan

En balanse mellom å sikre kvaliteter nå og gi handlingsrom i fremtidige detaljreguleringer



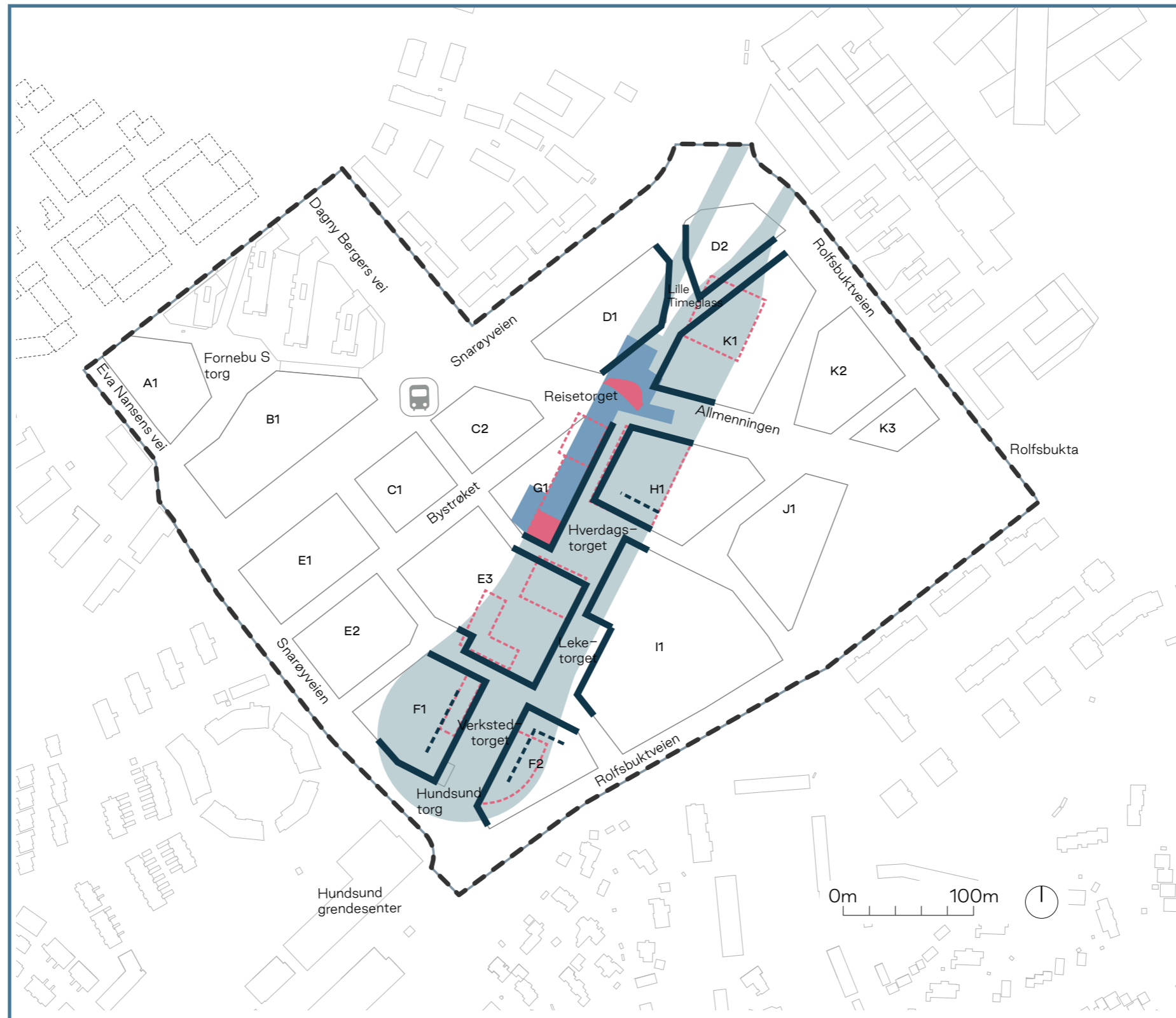
Å bygge over Fornebubanen

Mange brikker er tilnærmet "støpt i betong"

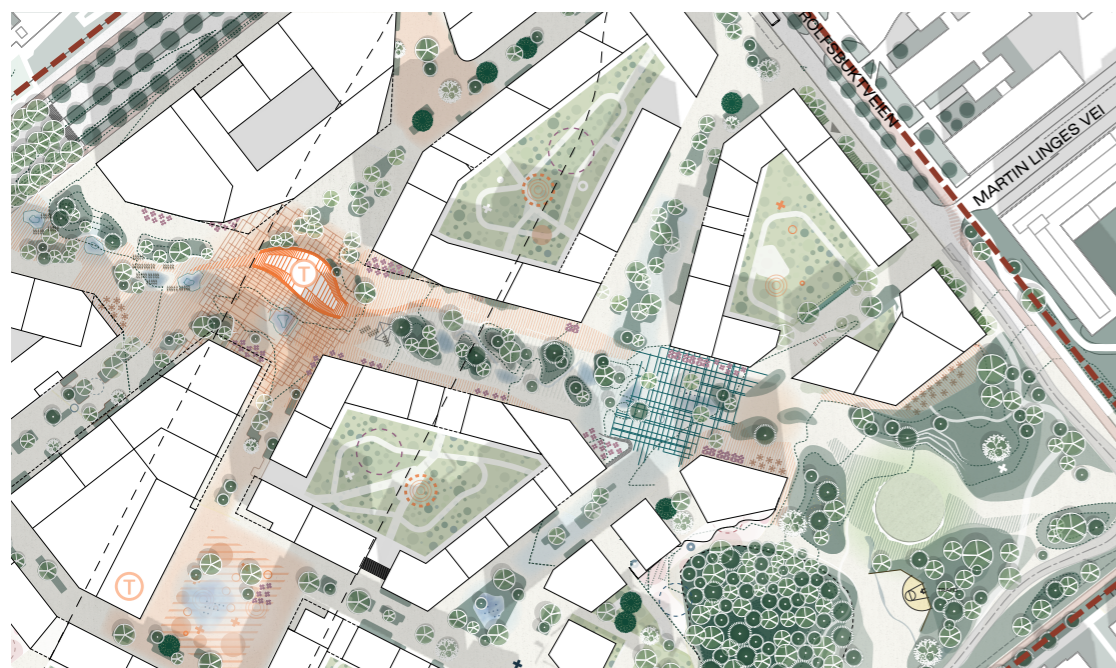


Å bygge over Fornebubanen

Mange brikker er tilnærmet "støpt i betong"



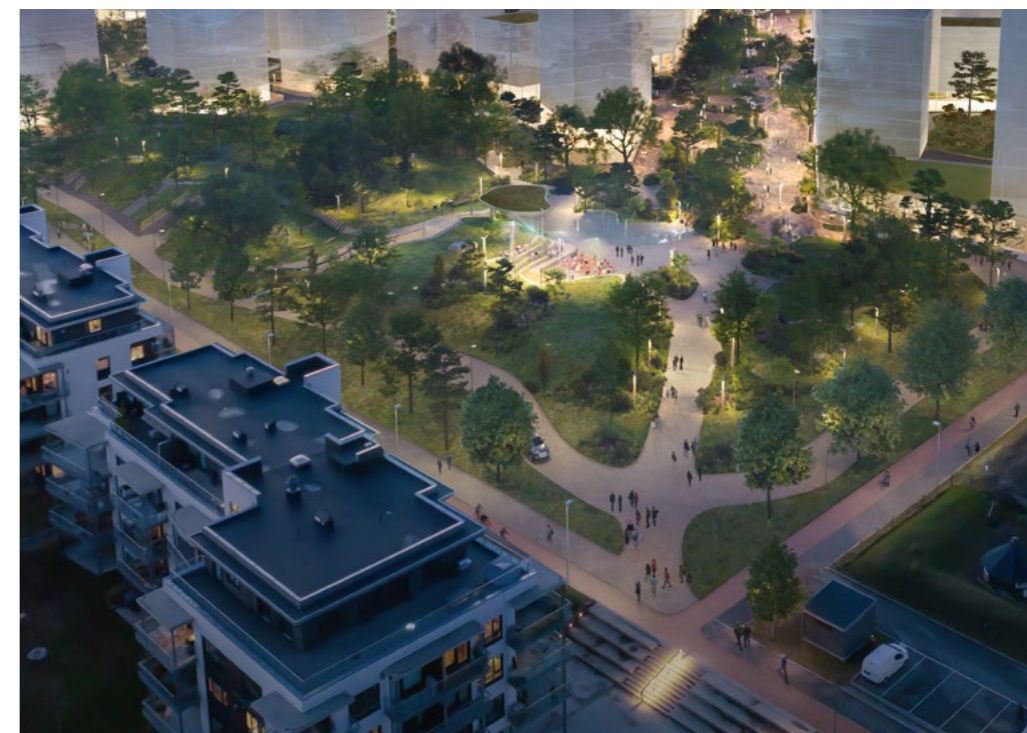
Fokus i høringen



*Utforming av
Allmenningen*



Arkitekturveilederen



*Alternativer for
Rolfsbuktveien*

Og tilbake til
kommunen!