

Vedlegg til politisk sak J Post ID 18/16946

Kommunedelplan 3 Fornebu **PLANBESKRIVELSE**



28.2.2018
Bærum kommune

FORORD

Fantastiske Fornebu

Fornebu har en fantastisk beliggenhet på en sør-vestvendt halvøy ut i Oslofjorden, med nærhet til sjøen på tre sider, en raus park i sentrum og flere viktige naturområder. Sammen med kunst og kulturminner, gode møteplasser og kort vei til Oslo/Sandvika, gjør dette at området har alle forutsetninger for å bygge gode boligområder og skape byliv. I tillegg kan Fornebu skilte med et livskraftig næringsliv og planene om Fornebubanen ligger klar.

I Bærum kommunes arealstrategi fra 2017 er Fornebu utpekt som prioritert utbyggingsområde. Kommunestyret vedtok i april 2016 at gjeldende kommunedelplan 2 for Fornebu skulle revideres med hensikt å øke utnyttelsen.

Bærum kommune har gjort vedtak om å være en klimaklok kommune. I august 2017 la kommunen fram forslag til Klimastrategi 2030 med tilhørende handlingsplan, med hovedtemaene mobilitet, bygg og ressursbruk. Som et av hovedmålene i strategien er det satt at innen 2027 skal Fornebu være etablert som et nullutslippsområde. Planlegging, bygging og tilrettelegging på Fornebu skal det være enkelt å gjøre klimakloke valg både som enkelt personer og som samfunn. I begrepet « etablert som utslippsområde» ligger målsetting om at vi på Fornebu kan vise frem « state of the art» løsninger som peker frem mot nullutslippssamfunnet, mer enn at Fornebu isolert sett skal ha er nullutslippsregnskap i 2027.

Revidert kommunedelplan, «Fornebu 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel», heretter KDP3 har til hensikt å legge til rette for en bymessig utvikling på Fornebu.

Forslag til kommunedelplan 3 behandles etter reglene i Plan – og bygningsloven. Planforslaget følges derfor av mange dokumenter som loven pålegger skal utarbeides. De viktigste er:

- Plankart med bestemmelser – som gir juridiske bindende regler for vern og utbygging
- Planbeskrivelsen (dette dokumentet) som gir bakgrunn for og redegjør for planforslaget
- Konsekvensutredning (tema iht. planprogram) med fokus på virkninger av planen spesielt overfor transport, grønnstruktur, handel og forholdet bolig/næring
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Arthur Wøhni
kommunaldirektør samfunn

Jannike Hovland
kommunalsjef plan, miljø og kultur

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Hensikten med planen	1
1.2	Om kommunedelplan 2	4
1.3	Planavgrensning	5
2	Planområdet	6
2.1	Historikk	6
2.2	Stedet	6
2.3	Stedsidentitet	6
2.4	Eksisterende forhold, utfordringer og fortrinn	8
2.5	Teknisk infrastruktur	25
2.6	Fareområder og forurensing	25
2.7	Eiendomsforhold	26
2.8	Fornebusamfunnet	27
3	Planprosessen/medvirkning	29
4	Beskrivelse av planforslaget	30
4.1	Fornebu – bymessig og klimaklok	30
4.2	Overordnet byplangrep	32
4.3	Nettverk av byrom, gater og forbindelser	40
4.4	Gater og mobilitet	49
4.5	Arkitektur og utnyttelse	64
4.6	Boligbebyggelse	76
4.7	Flerfunksjonell by	79
4.8	Offentlige funksjoner	80
4.9	Næring og handel	83
4.10	Innovative pilotprosjekter	86
4.11	Helsefremmende byutvikling	87
4.12	Kunst og kultur	88
4.13	Kulturminner og kulturmiljøer	89
4.14	Landskap og blågrønn struktur	94
4.15	Miljø	106
4.16	Teknisk hovedplan	107
4.17	Stedsnavn	108

4.18	Rekkefølge	109
4.19	Plankart og bestemmelser	115
5	Virkninger av planforslaget	116
5.1	Konsekvensutredning	116
5.2	Andre virkninger av planforslaget	121
6	Føringer i planarbeidet	131
6.1	Nasjonale føringer	131
6.2	Regionale føringer	132
6.3	Kommunale føringer	134
6.4	Gjeldende lokalt regelverk og veiledere for Fornebu	138
6.5	Planer under arbeid	139

SAMMENDRAG

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.

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 alle kommende områdereguleringer og detaljreguleringer på Fornebu.

I tillegg til forslag til kommunedelplanen vil rådmannen fremme en egen sak om strategi for samfunnutvikling 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

Fornebulandet har en mangfoldig historie. Forvandlingen av Fornebuhalvøya 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 Fornebuområdet 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. Ved ferdig utbygd plan vil det være 25 000 bosatte og 30 000 arbeidsplasser på Fornebu.

Med etablering av Fornebubanen vil Fornebu få et godt og tilgjengelig kollektivsystem.

Det er stort potensial for å øke andelen som reiser kollektivt, går eller sykler på Fornebu. Tettere bebyggelse nær knutepunkt, kortere avstander til hverdagsfunksjoner ved f.eks at skoler og barnehager spres i planområdet slik at de aller fleste kan nå disse til fots og et bedre kollektivtilbud vil kunne føre til at flere velger andre transportalternativer enn bilen.

Byplangrep

Planforslaget deler Fornebu inn i tre soner med ulike områdekarakterer; «**Byen**» som er den tette byen langs T-banen hvor tilbudet av handel, næring, kultur og aktiviteter er størst. «**Landet**», som er de mer rolige boligområdene lengst fra T-banen. Midt mellom disse ligger «**Parken**», som omkranser Nansenparken, det grønne hjertet på Fornebu.

Planforslaget legger opp til **lokalsenterfunksjon i tilknytning til alle de tre T-banestasjonene**. På Fornebu forventes det at stasjonene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu Sør vil få en viktig rolle i den framtidige bystrukturen, slik vil det ikke være ett sentrum, men tre sentre - alle med hver sin identitet.

Ved utbygging av nye Fornebu skal det settes fokus på menneskelig skala ved dimensjonering og utforming av bygg, møteplasser og infrastruktur. Det skal lages 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. Åpne 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 på bakkeplan.

De allerede eksisterende byrom og møteplasser ved Fornebuporten, Festplassen i Nansenparken, Flytårnet, Fornebu S (kjøpesenteret), 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 Sør, samt en offentlig sjøfront ved Sjøflyhavna. I tillegg skal Fornebu ha et nettverk av lokale plasser og allmenninger, som kan ha mer lokale nedslagsfelt og lokaliseres innad i hvert byggefelt.

Fremtidig bebyggelse på Fornebu må i enda sterkere grad gjenspeile variert arkitektur hva gjelder arkitektonisk utforming, materialbruk og farger. Materialer og detaljer som benyttes på Fornebu skal være preget av høy visuell, økologisk, bruksmessig, håndverksmessig og vedlikeholdsmessig kvalitet.

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

Planforslaget åpner for en større grad av funksjonsblanding på Fornebu, ved å bruke offentlige formål og kulturminner til å skape variasjon, i tillegg til næring/kontor, handel, bevertning og bolig. Økt funksjonsblanding vil kunne sikre en variert brukergruppe gjennom døgnet og bidrar til godt byliv og trygghet. Som nye områder for funksjonsblanding foreslås Fornebu Sør, næringsbeltet Fornebu øst, Fornebuporten og Flytårnet sentrumsområde.

Nye offentlige funksjoner som skoler og bibliotek bør lokaliseres strategisk og spres innenfor en naturlig avgrensning, basert på avstand til T-banen og andre funksjoner med potensiell synergieffekt. Disse funksjoner bør også utformes slik at de bidrar til å skape byliv i sentrumsområdene.

Klimaklok utvikling

Bærum kommune har gjort vedtak om å være en klimaklok kommune. I kommunens forslag (2017) til Klimastrategi 2030 er et av hovedmålene at Fornebu innen 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 hovedtyngden av ny boligutbygging kan tillates.

Grønnstruktur

Fornebu har allerede store friområder, naturvernområder og Nansenparken som er en stor sentralpark, med brede grøntdragarmer. Plangrepet legger opp til å videreføre, sikre og

styrke 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 parkarmene skal videreutvikles og kunne gis forskjellige parkattraksjoner. Dette for å øke bruksverdien av parkene, for derigjennom å 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 gir bestemmelser som sikrer gode uteareal på bakkeplan og tilstrekkelig sollys på disse. Uterommene bør fungere som grøntareal og være så godt beplantet at det grønne preger hovedinntrykket fra leilighetene.

Trær, gress og blomster bør dominere framfor harde overflater, noe som også er gunstig for overvannshåndtering. Tilstrekkelig solinnfall på utearealer bør sikres gjennom godt vurdert lokalisering av uteareal og lavere etasjetall mot sydvest. Bygningenes høyde bør tilpasses gatebredden og avstand til nabobebyggelsen for å sikre gode solforhold på private forhager og balkonger/terrasser.

Fra vei til gate

Hovedveiene Snarøyveien og Widerøeveien på Fornebu er bygd ut fra 90-tallets veiutforming, med brede veier, planskilte løsninger og god kapasitet. Veien danner en barriere mellom bebyggelsen på hver side. For å skape en attraktiv og bærekraftig bystruktur på Fornebu bør hovedveiene utvikles til bymessige gater som vektlegger samspill mellom bebyggelse og gate, og gaterommet som et variert og mangfoldig byrom med blandet trafikk. Snarøyveien bør endres fra 4-felts vei til en bygate med kollektivfelt, kjørefelt, sykkelvei, fortau og gatetrær. T-banens stasjonsatkomster på Flytårnet og Fornebu sør 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, og bygger dermed oppunder samfunnsinvesteringen av Fornebubanen, slik at flere vil bruke banen og dermed begrense vekst i personbiltrafikken.

Grønn mobilitet

Med etablering av Vestre Lenke vil Fornebu få en ny hovedvei inn i området. Det vil være behov for bussforbindelse på Forneburingen for å betjene denne delen av Fornebu med et tilfredsstillende kollektivtilbud. 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 settes til 40 km/t. Østre del av Forneburingen vil i større grad bli en lokalgate som kan stenges for gjennomkjøring.

Flatt landskap, korte avstander og et allerede robust gang- og sykkelnett gjør Fornebu ideell for sykling og som forbilde for klimavennlig byutvikling. Fornebu bør være det første området i Bærum til å nå målet om sykkelandel på 7 % i 2025/ 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 hovedveiene 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 forskjellige livsstiler. Med stor variasjon i boligtyper og boligstørrelser kan man oppnå et mer variert arkitektonisk uttrykk, samt få en mer variert beboersammensetning og befolkning med mangfold innenfor hvert boligområde. Variasjon i bebyggelses- og boligtyper skal sikre at det blir plass til forskjellige familietyper, boformer, livssituasjoner, livsstiler og aldersgrupper på Fornebu.

Næringsliv

Planforslaget legger opp til 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. Fremtidig etableringer skal styrke og supplere eksisterende næringslokaler og dempe trenden der hovedkontorene er lokalisert i egne bygg og separate områder som ikke er integrert med øvrig bebyggelse på Fornebu. Nye næringsarealer skal være fleksible bygningsstrukturer som er integrert i byens kvartalsstruktur og henvende seg til offentlige gater og byrom.

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

1 Innledning

Forvandlingen av Fornebuhalvøya fra hovedflyplass til framtidsrettet bolig- og næringsområde var, og er fortsatt, ett av Norges største og mest ambisiøse utviklingsprosjekter.

I dag er 1/3 av antall boliger innenfor rammene i kommunedelplan 2 (KDP2) for Fornebu fra 1999 bygd ut, noe som tilsier at det bor vel 7 500 mennesker (inkl. Snarøya) i området i dag. Likeså er Fornebu blitt et tyngdepunkt for næringsbedrifter, spesielt innenfor teknologifeltet, med i alt ca. 25 000 arbeidsplasser.

Ny kommunedelplan for Fornebu, KDP3, skal gi rammer for videre utvikling av Fornebu de neste 20 år og være et overordnet styringsverktøy for alle kommende områdereguleringer og detaljreguleringer på Fornebu. Planen vil også være et utgangspunkt for fremforhandling av grunneierbidrag til sosial og teknisk infrastruktur og bidrag til ny T-bane, Fornebubanen.

KDP3 skal ivareta både lokale, kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og redegjøre for viktige mål og strategier 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.

I forslag til Klimastrategi 2030 er det satt som mål at Fornebu skal være etablert som nullutslippsområde innen 2027.

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.

KDP3 består av to deler; en arealdel og en samfunnsdel om Fornebusamfunnet. Planen skal være førende for de valg og prioriteringer som må foretas underveis.

Planforslaget er utarbeidet av Bærum kommune med Norconsult AS som konsulent.

1.1 Hensikten med planen

Kommunedelplan 3 for Fornebu, KDP3, skal legge til rette for en bærekraftig, grønn og urban utvikling av Fornebu i henhold til kommunens areal- og klimastrategi.

I hovedsak videreføres plangrepet og prinsippet om arealfordelingen mellom grøntområder og utbyggingsområder som vist i kommunedelplan 2.

Planen tilrettelegger for:

- Bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport.
- Lett orienterbar bystruktur med et nettverk av forbindelser og en sammenhengende struktur av byrom, parker og naturområder.
- Gode boligområder og variasjon av boliger for mennesker i forskjellige livsfaser, familiesituasjoner og med ulike behov og livsstiler.
- Styrke et attraktivt næringsliv og kompetansemiljø ved å tilrettelegge for økt næringsaktivitet og variasjon i næringsbebyggelsen.
- Beskyttelse og styrking av naturmangfoldet og viktige landskapsverdier. Videreutvikling av parkområder for økt bruksverdi med et mangfold av opplevelser, aktiviteter, attraksjoner og gode oppholdsarealer.

- Rammebetingelser som kan bidra til at Fornebu er et nullutslippsområde i 2027, og gjør Fornebu til arena for piloter og innovasjon av bærekraftige løsninger
- Inndeling av Fornebu i tre ulike områdekarakterer:
 - «Byen»
 - «Parken»
 - «Landet»
- En senterstruktur basert på at Fornebu samlet utgjør et områdesenter, med senterfunksjoner fordelt på Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør
- I «byen», tilrettelegge for levende byområder med fokus på attraktive byrom og funksjonsblandet bebyggelse med publikumsrettede funksjoner på gateplan.
- Videreutvikling av veier til bymessige gater som vektlegger samspill mellom bebyggelse og gate. Utvikle gaterommet som et variert og mangfoldig byrom med blandet trafikk og prioritering av myke trafikanter.
- Arkitektur med høy arkitektonisk kvalitet, utformet med variasjon i uttrykk, høyder og bebyggelsesstruktur som bidrar til gode og opplevelserike omgivelser.
- Styrking av stedsidentitet og stedskarakterer gjennom bevaring og bruk av kultur- og krigsminner, samt aktiv og strategisk bruk av offentlige funksjoner for å skape god byutvikling og varierte opplevelser.



Byrom i Rolfsbuka



Flytårnet og Nansenparken



Arrangement Vårt Fornebu (Foto: Paal Alme)



Fornebubukta



Fornebu i dag (Foto: Åsmund Tynning)

1.2 Om kommunedelplan 2

Bærum kommune KDP1 (1996) og KDP2 (1999)

Kommunedelplan for etterbruk av Fornebu er utarbeidet i to trinn. Kommunedelplan 1 vedtatt av Bærum kommunestyret i 1996 og kommunedelplan 2 vedtatt i 1999 som definerer en mer detaljert utforming av plan for etterbruken.

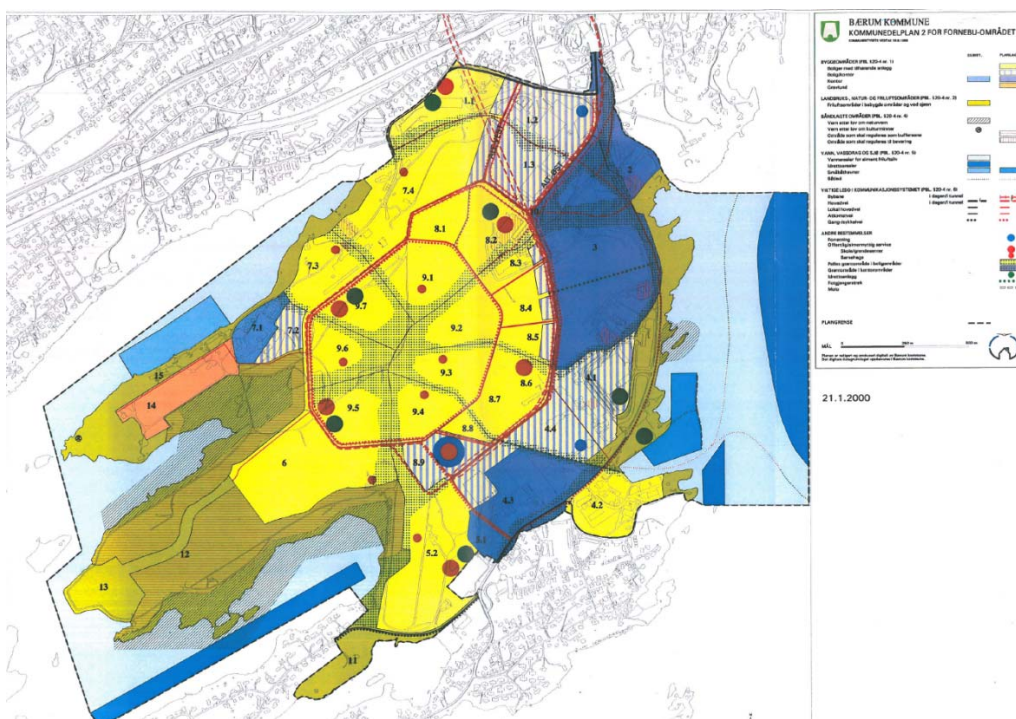
KDP2 la til grunn et samfunn med ca. 15 000 innbyggere og ca. 15 000 arbeidsplasser. I departementets stadfesting av planen i 2000 forutsatte de at det minimum skulle være 6000 boliger. Optimistiske prognoser tilsa at Fornebu kanskje var ferdig utbygd rundt 2018.

Kommunedelplan 2 fastlegger hovedgrepet i planutformingen med grøntområder, byggeområder, naturreservat med buffersone og trafikksystem. Planen inneholder detaljert områdeinndeling med fastleggelse av arealbruk, utnyttelse, byggehøyder og forslag til boligtyper og planen viser hovedprinsipper for utforming av vei- og kollektivsystem. Kommunedelplanen inneholder en vurdering av utbyggingsøkonomi til opprydning, vei, vann, avløp, grønnstruktur og

evt. anlegg for grønnstruktur. Planen belyser behov for etappevis utbygging av sosial infrastruktur og gjennomgår forutsetninger for helhetlig gjennomføring av utbyggingen.

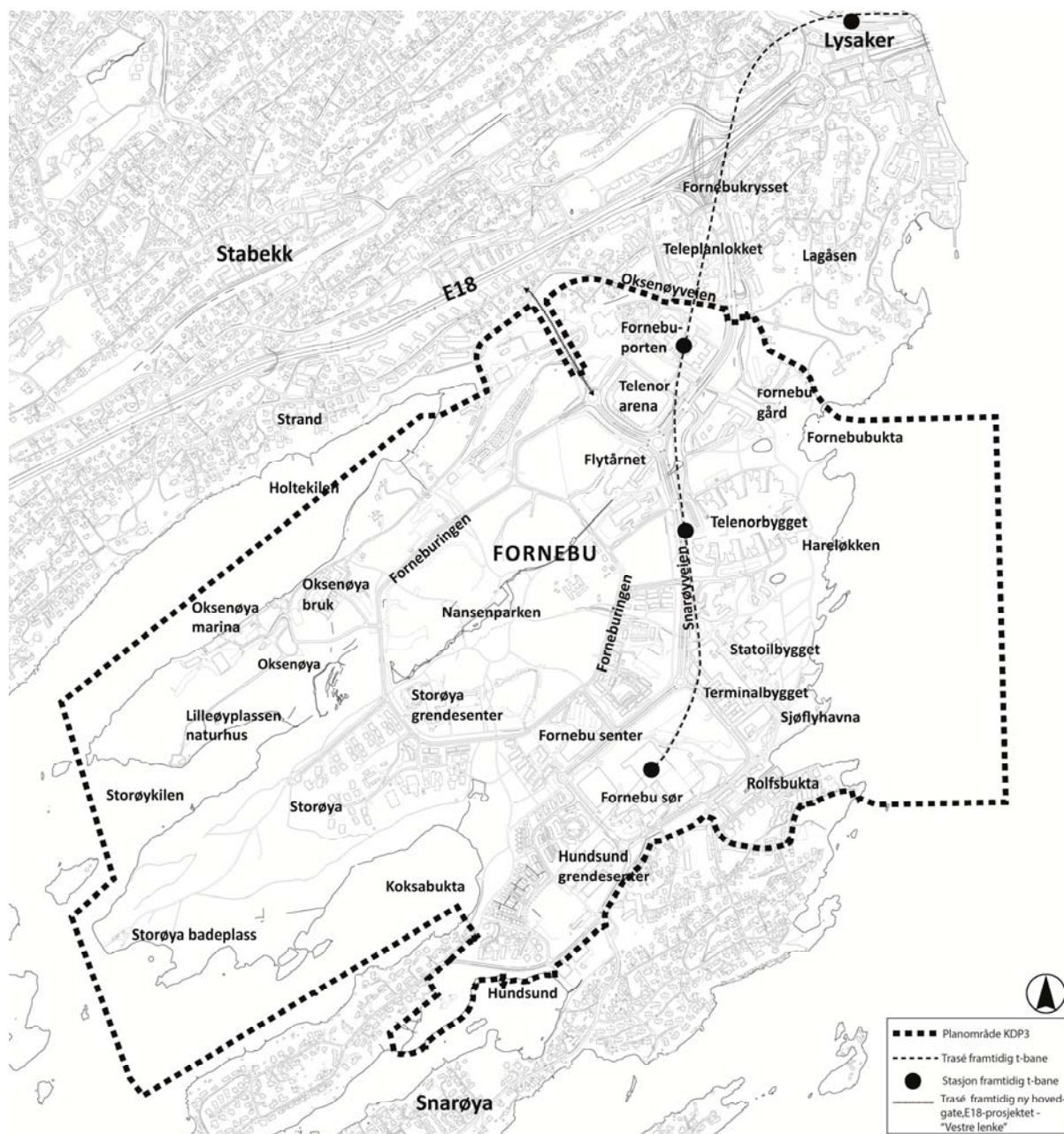
KDP2 var et grundig og robust dokument som har gitt gode rammer for utviklingen av Fornebu. Sentrale momenter i planen er:

- Vektlegging av miljøvennlige løsninger for energiforsyning og forbruk, forurensning og støy, natur- og kulturlandskap, transport, materialbruk, massehåndtering og avfall
- Snarøyveien danner en grense mellom næringsbebyggelsen, som ligger som store frittliggende strukturer langs fjorden i øst, mens boligområder ligger inn mot grønnstrukturen/Nansenparken i vest
- Prinsipp om høyest utnyttelse og høyder langs Snarøyveien og nedtrapping inn mot Nansenparken og fjorden
- Nansenparken med grøntkorridorer og tilliggende strandsone danner en sammenhengende grøntstruktur
- God tilrettelegging for gående og syklende er vektlagt



Plankart KDP2

1.3 Planavgrensning



2 Planområdet

2.1 Historikk

Fram til 1934 var Fornebu preget av landbruk og store naturområder. Nærheten til sjøen, jernbanen på Lysaker og hovedstaden gjorde området attraktivt også for oppføring av enkelte større, herskapelige villaer som Villa Hareløkken. Lagåsen, mellom Fornebu og Lysaker, var fra slutten av 1800-tallet bosted for en rekke kjente politikere, kunstnere og vitenskapsmenn. Disse omtales som 'Lysakerkretsen' og var opptatt av å videreføre tradisjon og historie inn i det nye, moderne Norge. I 1934 kjøpte Oslo kommune store landområder på Fornebu for å anlegge flyplass. Fra den offisielle åpningen av flyplassen i 1939 og fram til nedleggelse i 1998, økte lufttrafikken stadig og flyplassen ble utvidet flere ganger. Etablering av Norges hovedflyplass på Fornebu gjorde stedet til et travelt knutepunkt.



Fornebu gård 1910. Kilde: Oslo byarkiv



Oslo Lufthavn 1939. Kilde: Oslo byarkiv

2.2 Stedet

Fornebu er en halvøy ut i Oslofjorden. Området har en fantastisk beliggenhet - med nærhet til både sjø, parker og naturområder.

I slutten av 2017 var det bygd ca. 2400 boliger og etablert rundt 25 000 arbeidsplasser. I tillegg var den overordnede grønnstrukturen og tekniske infrastrukturen etablert.

Handelsvirksomhet på Fornebu er i hovedsak samlet i et kjøpesenter; Fornebu S. Kjøpesenteret rommer 80 butikker, spisesteder og servicetilbud..

Området bærer i dag preg av å være et utbyggingsområde og store arealer ligger brakk i påvente av utvikling.

Fornebu har relativt kort avstand til Oslo sentrum (ca 9km) og Sandvika (ca 8 km) og med en kommende Fornebubane, gjør dette at området har en attraktiv plassering både regionalt og lokalt, med tanke på bosted og arbeidsplasser for flere mennesker i regionen.

Fornebu er definert som et av Bærum kommunes hovedutbyggingsområder. Innenfor planområdet er det avsatt arealer til bolig, næring og sosial infrastruktur, mens hovedandelen av teknisk og grønn infrastruktur er etablert. Landarealet innenfor plangrensen er på 3 113 daa. Fornebu er ca. 3 km fra nordøst til sørvest og 1,5 km fra nordvest til sørøst

2.3 Stedsidentitet

Flyplasshistorien, kunsten i det offentlige rom, Fornebus regionale funksjon som tyngdepunkt for arbeidsplassintensivt og høykompetent næringsliv, samt tilgangen til badeplasser, sjønære naturområder og Nansenparken med tilhørende grøntkorridorer er viktige destinasjons- og identitetsskapere for Fornebu.

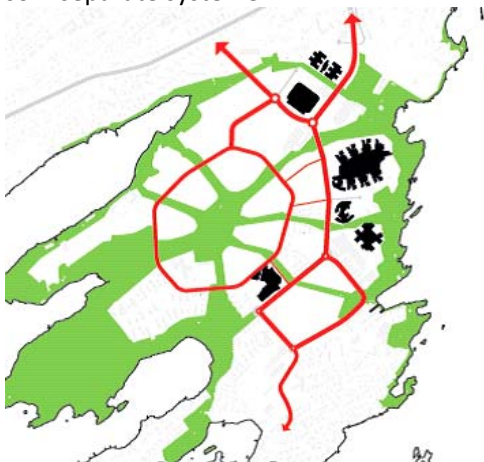


Fornebu i kontekst

2.4 Eksisterende forhold, utfordringer og fortrinn

2.4.1 Bystruktur, arealbruk og bebyggelse

Fornebu er planlagt utfra planprinsipper fra 1990-tallet med en klassisk sonering med klar separering av næring og bolig. Det overordnede plangrepet på Fornebu, gjort i kommunedelplan 2, vedtatt i 1999, definerer en tydelig struktur og inndeling av områder med ulikt arealformål. Grønnstrukturen består av en sentralpark med grønne armer som strekker seg fra sentralparken og ut gjennom bolig- og næringsområdene til sjøen. Næringsbygg og arbeidsplasser ligger i stor grad på østsiden av Snarøyveien. På vestsiden av Snarøyveien ligger rene boligområder. Handelsvirksomhet i hovedsak samlet i et kjøpesenter; Fornebu S, lengst sør i planområdet. De strukturerende hovedelementene på Fornebu - grønnstruktur, infrastruktur og bygninger fungerer som separate systemer.



Grønnstruktur, infrastruktur og bygninger fungerer som separate systemer

Utbyggingen hittil på Fornebu har karakter av å være bebyggelse i landskapet. Bolig- og næringsbebyggelse langs hovedveien Snarøyveien har i stor grad lav utnyttelse mot veien med grønne «restarealer».

Fornebu har i dag relativt ensartet boligtypologi. Boligområdene spenner fra lavblokker til rekkehus og noen byvillaer. Boligområdene i sør har lavest utnyttelse. Det er generelt i stor grad ensartet arkitektur innenfor det enkelte boligområdet med etasjehøyder på to til fem etasjer. Fargeskalaen spenner fra hvitt, brunt og grått,

noe som bidrar til at bebyggelsen kan oppleves som noe monoton.

Boligområdene er gjerne plassert som lamellstrukturer, som i mer eller mindre grad forholder seg til hverandre og omgivelsene



Boligområde Rolfsbukta

Ved Fornebuporten etablert mer urbane boligblokker i opptil 9.etasjer.



Boligblokk ved Fornebuporten

Det er et fåtall eksisterende eneboliger innenfor planområdet. Disse er fra tiden før flyplassen ble nedlagt. Flere av husene er regulert som bevaringsverdige. Tidligere Norske Skogs område er bevart. Det samme gjelder de opprinnelige flytårnene med omkringliggende bygninger.

1999 planen avsatte 4 områder til offentlige formål – benevnt som «grendesentre». To av disse er bygget med barnehage, barneskole, ungdomsskole og idrettsanlegg. Bebyggelsen er på maksimalt to etasjer. I tillegg er det etablert en permanent barnehage i boligområdene, Idrettsbarnehagen.

Næringsområdene preges av introvert bebyggelse med særegen arkitektur og hovedkontorfunksjoner. Næringsbyggene er i hovedsak i fem etasjer, med unntak av Statoilbygget og Fornebuporten som rager 9 etasjer.



Fornebuporten næringsbebyggelse og nedsenket torg



Statoilbygget

Telenorkomplekset og næringsbebyggelsen i Fornebuporten er henvendt mot indre torg og er noe mer utadrettet enn øvrige næringsbygg. Fytårnet er et tydelig landemerke, som sammen med omkringliggende teglsteinsbygg og gammel flyplassbebyggelse utgjør et unikt kulturmiljø som grunnfester Fornebu's plass i historien.



Flytårnet

Telenor Arenas, sammen med tilliggende utbyggings- og asfaltarealer utgjør et stort bygningsselement med liten forankring til omgivelsene.

Ved flere av næringsbyggene og i tilknytning til grøntanleggene og andre offentlige rom er det utplassert kunstneriske installasjoner.



«Spydkasteren» - Fornebu sør

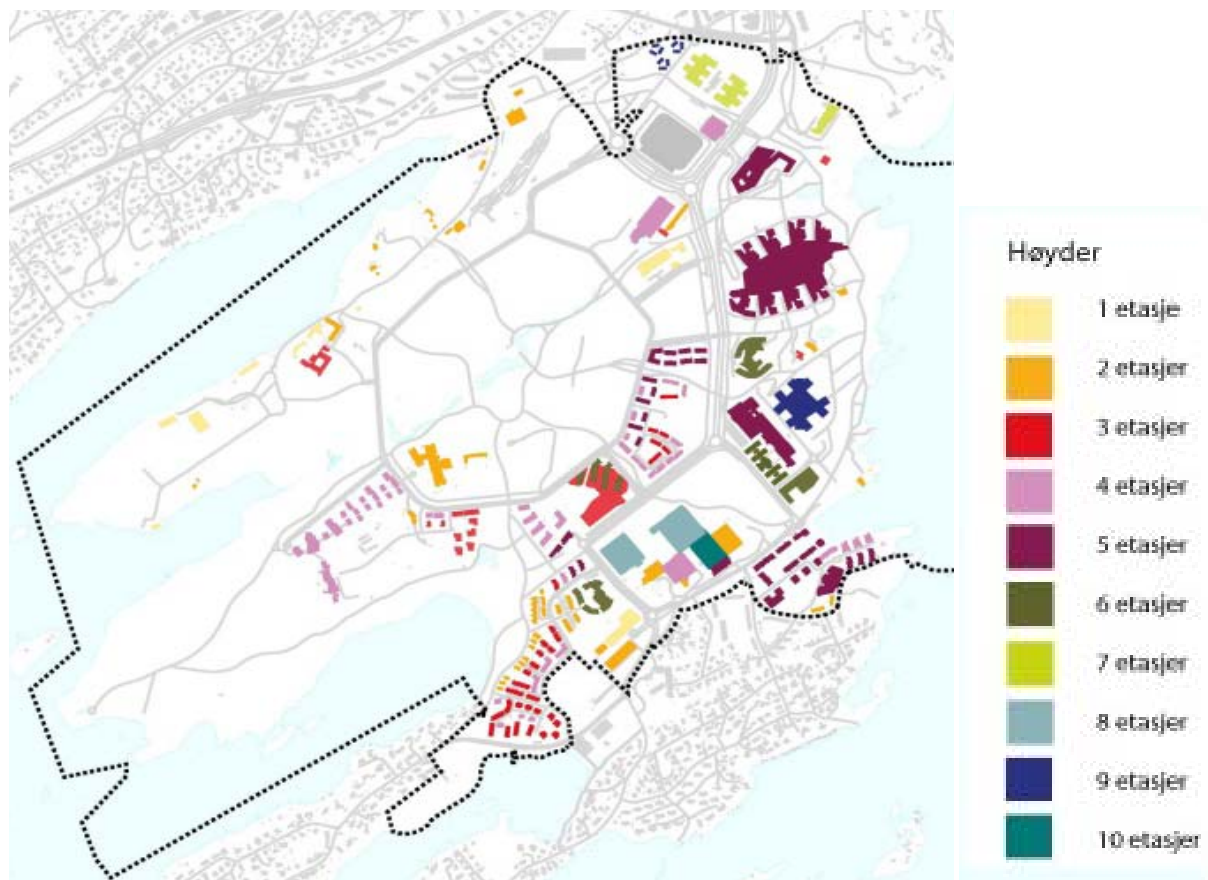
Bystruktur, bebyggelse og arkitektur

Utfordringer:

- Både by og land; Utvikle Fornebu til et flerfunksjonelt og mangfoldig byområde - med større andel funksjonsblanding av bolig, ulike typer næring og handel, kultur, offentlige og private servicefunksjoner - med variasjon i tilbud, områdekarakter, møteplasser og aktiviteter på flere tider av døgnet, gjennom hele året
- Binde sammen bebyggelse, gater, byrom og grønnstruktur
- Sikre gode kantoverganger, samt avpassing og avtrapping av volum og høyder mellom næring/ bolig / grøntområder
- Skape bolig- og bybebyggelse med større variasjon i arkitektonisk uttrykk, høyder og typologi

Fornebu's fortrinn:

- Mange områder er fortsatt ikke bygget, sikrer potensial og fleksibilitet for ønsket utvikling
- Kontraster i tidsperioder og byggestil
- Parker, naturområder og strender
- Flyplasshistorien – skaper særegen identitet



Bygningshøyder på Fornebu (2017)

2.4.2 Byrom, møteplasser og byliv

Fornebu fungerer i dag som en drabantby med atskilte boligområder og næringsbebyggelse, og med handelsvirksomhet samlet i et kjøpesenter. Det finnes ingen tradisjonelle sentrumsgater med handel/servering eller andre publikumsrettede funksjoner på gateplan utover enkelte spredte lokaler.

Kjøpesenteret Fornebu S fungerer som et viktig møtested både når det gjelder handel og restauranter. Kjøpesenteret er henvendt ut mot et solrik torg i sørvest med kafeer og utadrettede funksjoner. Mot Snarøyveien er det en hovedinngang, mens øvrige deler av fasadene her er tette og oppleves som innadvendte.



Senterets torg i sørøst

Ved Fornebuporten er det lagt til rette med butikkertorg og servering. Ved Sjøflyhavna er det et populært krottilbud, mens det kan kjøpes bakervarer ved Rolfsbukta.



Sjøflyhavna kro

Skolene og grendesentrene er viktige møteplasser på kveldstid for lokalbefolkningen og ulike lag og foreninger.



Hundsund grendesenter

Av helårs møteplasser er Flytårnet er viktig arena for det frivillige kulturlivet.



Kunstnergaten ved Flytårnet

Nærheten til sjøen gjør at mange oppfatter Fornebu kun som et sommerområde. Badeplassene, lekeplassene ved skolegårder og barnehagene, sjøflyhavna og kaifronten ved Rolfsbukta, Festplassen i Nansenparken og marinaen ved Oksenøya skaper naturlige møteplasser utendørs sommerstid.



Oksenøya marina (kilde: Oksenøya marina.no)

Mange av næringsbyggene på Fornebu er store introverte bygninger, som ikke «åpner seg» mot omgivelsene.. Flere av byggene har opparbeidede, men ikke inviterende inngangssoner. Byggene har gjerne egne kantiner og rommer mange arbeidsplasser, men etter endt arbeidstid står mange av byggene til dels mørke og forlatte.



AkerHus mot Snarøyveien

Enkelte av næringsbyggene har flotte uterom, som Telenorbygget, men det mangler publikumsrettede funksjoner for allmenheten i etasjene på bakkeplan som kunne invitert til opphold og aktiviteter.



Telenorkomplekset – næringslokalene henvender seg mot et attraktivt torg.

Mange av næringsbebyggelsens grøntanlegg er en pryd for øyet, men det oppfordres i liten grad til opphold og aktivitet. Noen av grøntanleggene er store og kan virke uforløste når det gjelder innhold og program

Byrom, møteplasser og byliv

Utfordringer:

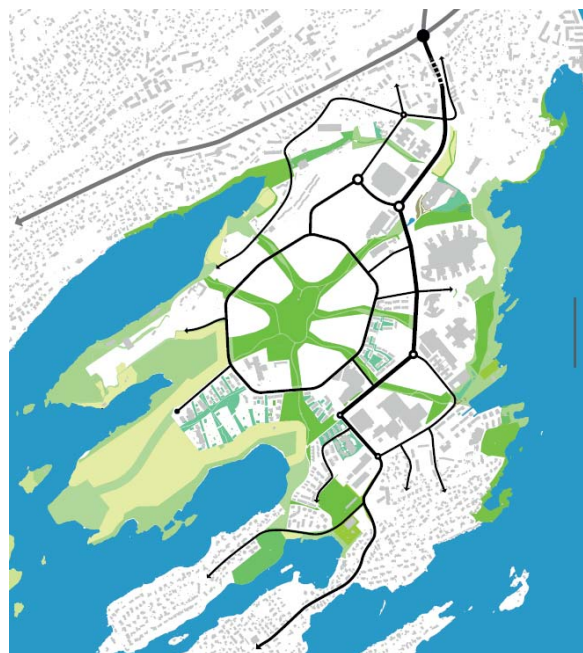
- Skape levende gater og byrom med urbane kvaliteter
- Tilrettelegge grøntanlegg i næringsbeltet øst for Snarøyveien mer for allmennheten.
- Skape større variasjon i tilbud av møteplasser og aktiviteter på flere tider av døgnet, gjennom hele året
- Økt boligbygging - hvordan sikre «kritisk masse» som grunnlag for byliv; beboere, arbeidstaker og tilreisende

Fornebu's fortrinn:

- Etablerte steder, funksjoner og kvaliteter har potensial for utvikling til et mangfoldig og levende bolig-, nærings- og byområde

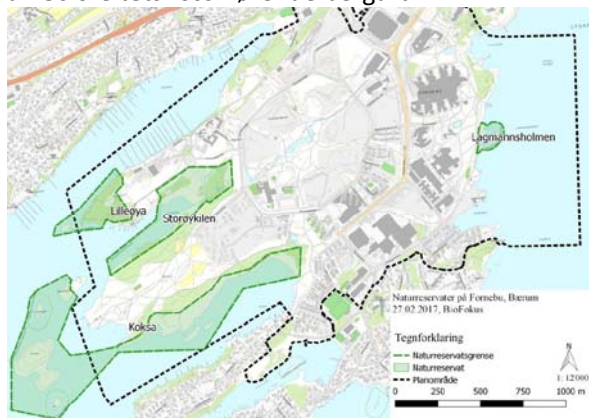
2.4.3 Landskap og blågrønn struktur

Fornebulandet er innrammet av vann og grøntområder. Fornebu har store friområder, naturvernområder og Nansenparken som en stor sentralpark. Alle grøntområdene henger sammen takket være brede grøntdrag. Fornebulandet er i dag i hovedsak et flatt landskap, i motsetning til det småkuperte terrenget som var der før flyplassen ble anlagt. Det har vært ønskelig å innføre en viss variasjon i topografien i mindre skala som del av den nye utviklingen. Dette er gjort ved å heve Forneburingen noe, for å kunne gi muligheter for utsyn. Dette har gitt et vannskille, slik at overvann renner enten ut i fjorden eller inn mot vannspeilet i Nansenparken. Den overordnede grønnstrukturen gir et tydelig grønt landskapsuttrykk, der de grønne armene binder sammen de omkransende grøntområdene. Det er lagt vekt på lokal og åpen overvannshåndtering, slik at vann er et hovedelement også i sentrale deler av Fornebulandet, med sentraldammen ved Festplassen.



Dagens blågrønne struktur

Idag finnes det fire naturreservater og 68 avgrensede naturtypelokaliteter som ligger helt eller delvis i planområdet. Formålet med naturreservatene er å bevare viktige våtmarksområder med vegetasjon, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til områdene. Det er også stort biologisk mangfold med stor variasjon i vegetasjonstyper og med mange sjeldne arter. Lagmannsholmen er også viktig for forståelse av Oslofeltets fossilførende bergart.



Figur 1: De fire naturreservatene på Fornebu: Lilleøya, Storøykilen, Koksabukta og Lagmannsholmen (BioFokus).

Plangrepet for Fornebu fra KDP2 gir en sammenhengende grønnstruktur med god kvalitet som kan nås innen kort gangavstand fra bolig- og næringsområdene. Det sentrale grøntområde og de grønne korridorene gir gode kvaliteter også til boligene som ikke grenser mot strandsonen. Grøntområdene langs sjøen i samspill med den interne grønnstrukturen innfrir de overordnede ambisjonene om tilrettelegging for friluftsliv og rekreasjon på Fornebu. Felles uteareal i boligområdene er tilgjengelige for allmennheten og bidrar til et nettverk av lekeplasser og grøntområder også innenfor boligområdene.

Det overordnede gang- og sykkelveinettet er med på å binde sammen tur- og rekreasjonsområder på tvers av Fornebulandet. Både de grønne områdene og gang- og sykkelveiene er mye i bruk. Grønnstrukturen, sammen med blå innslag som sjø, dammer, fordrøyninger og sildrebekker, utgjør til sammen blågrønn struktur. Dette er viktig for biologisk mangfold, folkehelse, friluftsliv og rekreasjon. Nansenparken er sentral her, og flere elementer som håndterer overvannet er brukt slik at vannelementene både er funksjonelle og estetisk fine.

Landskap og blågrønn struktur

Utfordringer:

- Økt boligbygging vil legge ekstra press på naturen i området, - grønnstrukturen må sikres og foredles som en viktig ressurs. Det mangler en overordnet plan for å utvikle og ivareta hierarki av grøntområdene
- Framtidige klima utfordringer i forhold til overvann må løses gjennom alternative vannveier/overvannsløsninger
- Store deler av parkområdene er privateid, dette kan begrense kommunens styringsmulighet når det gjelder videreutvikling av blågrønnstrukturen på Fornebu
- Sikre at verdifulle trær og annen vegetasjon hensyntas i nye utbyggingsprosjekter

Fornebu's fortrinn:

- Gjennomarbeidet og opparbeidet blågrønnstruktur av høy kvalitet

2.4.4 Transport og mobilitet

Fornebus plassering på ei halvøy gjør at forbindelsen til omverdenen i dag kun skjer via en tunnelen under Teleplanlokket. Dette gjør at området kan oppleves til dels isolert / avgrenset og som en avstikker fra E18. Snarøyveien er i dag eneste kjørevei ut til Fornebu og Snarøya, Michelets vei er stengt med bom og er regulert som blindvei i ny reguleringsplan for E18 Lysaker - Ramstadsletta.

Veinettet er bygd ut fra plangrepet fra 1999, hvor Snarøyveien er hovedveien, mens Forneburingen utgjør en samlende ringvei, med tilhørende atkomstveier. Reguleringsplan for utbygging av E18 Vestkorridoren, som bl.a inkluderer ny atkomstvei (Vestre Lenke) mellom Fornebu og E18 vest for Snarøyveien, ble nylig vedtatt.

Veisystemet er bygd etter landskapsprinsippene om en bred hovedvei med rikelig grønt sideterreng og trebeplanting. Veien er tilrettelagt med planskilte løsninger for myke trafikanter, primært løst ved underganger under bilveien, noe som medfører at mye areal går med til landskapstilpasning av undergangene med lange ramper, skråninger og murer. Sammen med et svært bredt tverrsnitt på ca 60m for Snarøyveien bidrar dette til at veianlegget skaper en fysisk og visuell barriere med lav arealutnyttelse mot omkringliggende bebyggelse.

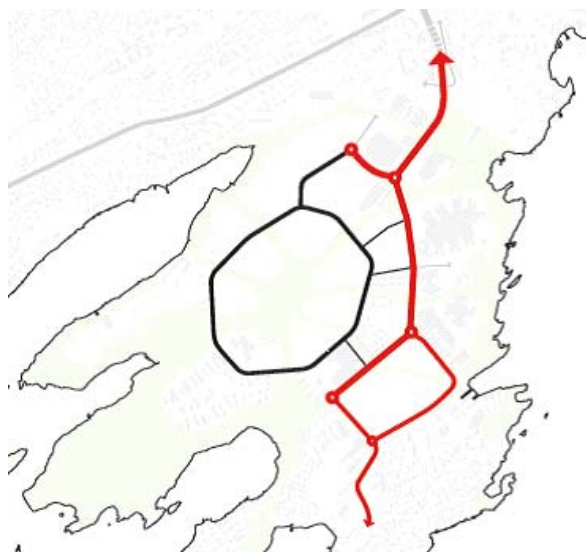
Fornebu betjenes i dag av et omfattende busstilbud langs Snarøyveien, med høy kapasitetsutnyttelse i rushtiden og tidvis belastet med framkommelighetsproblemer på veinettet. I rushtiden kommer det busser for hvert 5.min - busser til/fra Lysaker eller Oslo S., og beregnet kjøretid er ca 23min. Til/fra Sandvika busstasjon går det rushbuss ca hvert 15 min og beregnet kjøretid 14min. Det er ingen bussbetjening på Forneburingen. Iht. tidl. reguleringsplan fra 2005 skulle denne delen betjenes med bane (svevebane). Dette bortfalt med ny reguleringsplan for metro, vedtatt 2016, som har endestasjon ved Fornebu sør. Eksisterende og framtidige boligområder langt vestre del av Forneburingen ligger ca.1 km unna busstilbudet på Snarøyveien.



Snarøyveien: arealkrevende anlegg med planskilte løsninger for ulike trafikanter

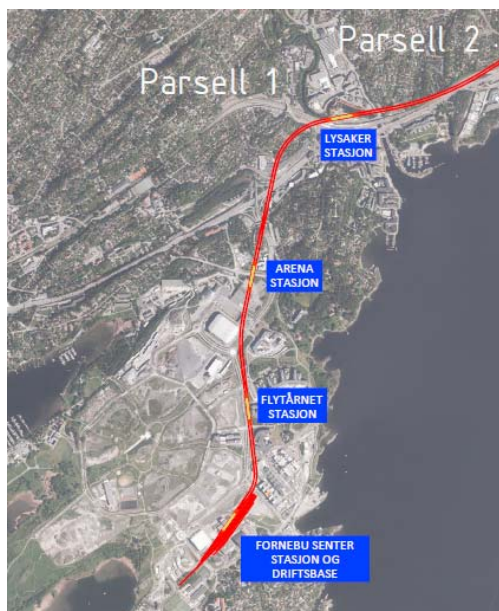


Snarøyveien danner en rommelig og arealkrevende barriere



Overordnet veistruktur på Fornebu.

Det er vedtatt utbygging av T-banelinje fra Fornebu via Lysaker og Skøyen til Majorstua. Det planlegges for tre T-banestasjoner på Fornebu. Finansieringen er ikke helt på plass. Beregnet reisetid fra endestasjonen i Fornebu Sør til Majorstuen er ca 13 minutter.

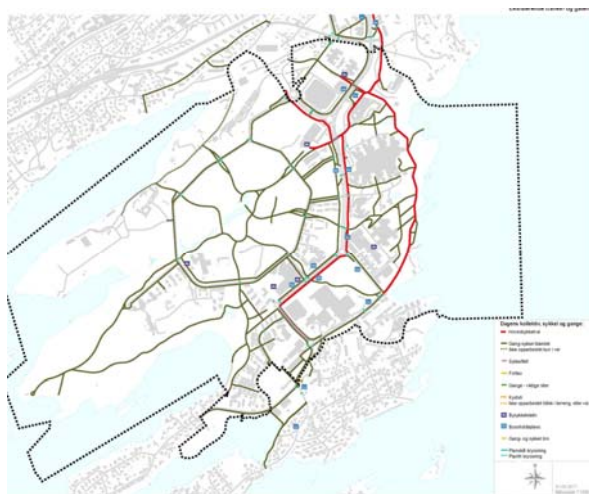


*Illustrasjon av framtidig trasé Fornebubanen
NB! Stasjonsnavn vil kunne bli endret.*

Fornebu har en strategisk plassering ut mot indre Oslofjord, men det er per i dag ingen tilknytning mot kollektivtrafikken på Fjorden mellom Røyken/Asker, Nesodden og Oslo. Som et prøveprosjekt opprettet Ruter en båtrute fra Vollen - Fornebu – Aker brygge, med kaifasiliteter ved Sjøflyhavna kro. Båtruta ble nedlagt i 2016 som følge av at Ruters vurderte denne som lite økonomisk drivverdig pga få reisende.

Det er godt tilrettelagt for gående og syklist langs hovedveiene og i grøntkorridorene på Fornebu. I utgangspunktet er det lagt opp til et 3-delt hierarki; hovedsykkelvei, gang- og sykkelvei og lokalnett. Hovedsykkelvei av type sykkelvei med fortau går til/fra næringsområdene på østsiden, Snarøya og Flytårnet (vist med rødt på illustrasjonen nedenfor). Langs øvrig veinett og grøntkorridorene ligger gang- og sykkelveiene i et felles tverrsnitt. Det mangler et finmasket lokalnett med snarveier/smettgangveier. Krysningspunkt for hovedsykkelveier/gang- og sykkelveier er i hovedsak planskilte.

Det er en stor andel syklist som pendler til/fra Fornebu, spesielt sommerstid.



Det mangler sammenhengende og finmasket hoved- og lokalnett med separat sykkeltrasé



Planskilt undergang

De store teknologibedriftene, øvrig næring og utbygde boligområder ble bygd etter en mer liberal parkeringsnorm enn det som legges til grunn i dag. I tillegg har kjøpesenteret på Fornebu S 950 parkeringsplasser med tilbud om 4t gratis kundeparkering. Det er generelt god tilgang på parkeringsplasser og veikapasitet på Fornebu, noe som gjør bilen til det foretrukne framkomstmiddelet for mange.

Reisevaner arbeidsreiser

I 2013–14 ble det gjennomført to reisevaneundersøkelser på Fornebu. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen kartla hvordan befolkningen gjennomfører sine daglige reiser. Reisemiddelfordelingen for arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum, viser at over halvparten av arbeidsreisene til de to kommunene gjøres som bilfører, mens omtrent en fjerdedel gjøres med kollektivtrafikk.

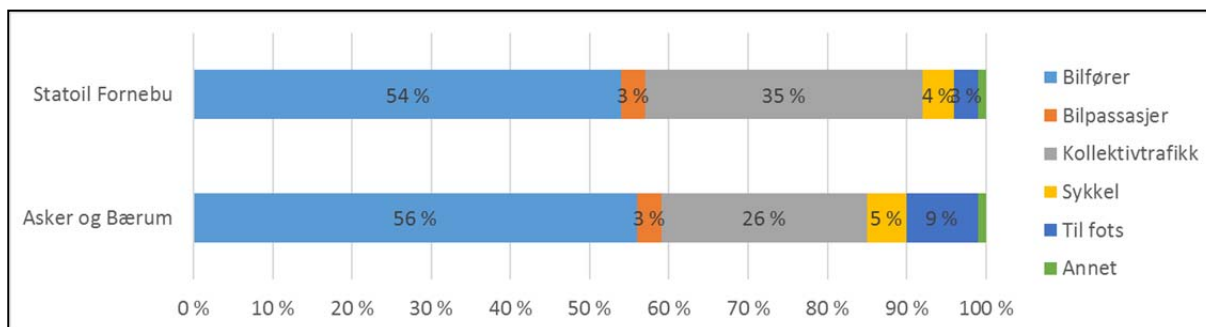
TØI har gjennomført en tilsvarende reisevaneundersøkelse hos Statoil på Fornebu. Kartleggingen viser at andelen som bruker bil til jobb på Fornebu er omtrent den samme som øvrige arbeidsplasser i Asker og Bærum. Det er imidlertid flere som reiser kollektivt til jobb på Fornebu, men færre som går eller sykler.

De tre viktigste grunnene til å velge bil som reisemiddel til jobb hos Statoil var:

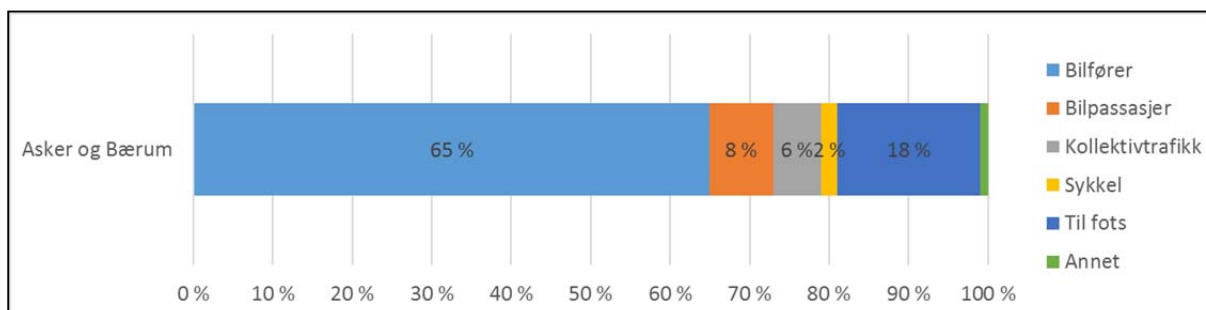
- det går raskt
- det er fleksibelt
- dårlig kollektivtilbud

Reisevaner bosatte

Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomfører bosatte i Asker og Bærum gjennomsnittlig 3,31 reiser daglig, hvor over halvparten av reisene gjøres som bilfører. Det foreligger ingen egen reisevaneundersøkelse for bosatte på Fornebu, men sannsynligvis er det samme andel reiser som gjelder for bosatte på Fornebu



Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser som ender i Asker og Bærum fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/14 og for arbeidsreiser til Statoil på Fornebu i 2014.



Reisemiddelfordeling for bosatte i Asker og Bærum fra Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013/14

Veikapasitet

Snarøyveien

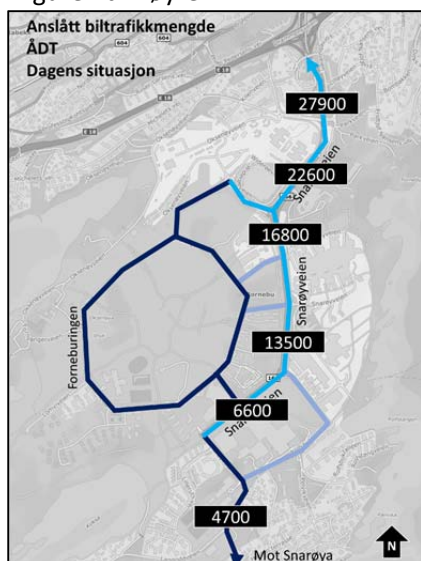
Snarøyveien er dimensjonert for stor kapasitet og har fem kjørefelt, hvorav ett er kollektivfelt. Fartsgrensen er 60 km/t. Til sammenligning måler tverrsnittet på Bjørvika sin hovedgate i Oslo Dronning Eufemias gate 44m, med fartsgrense 40 km/.

Forneburingen

Forneburingen har hovedsakelig én kjørebane uten oppmerkede kjørefelt, men i praksis kan to kjøretøy møtes fra hver sin kjøreretning. Forneburingen er ikke bred nok til at to busser kan møtes. Fartsgrensen er 40 km/t og store deler av veien går gjennom framtidige byggeområder.

Trafikkmengde

Ved Snarøyveien sør for Oksenøyveien er det registrert 21 800 ÅDT/kjøretøy per døgn (ÅDT/årsdøgntrafikk, Statens vegvesen). Trafikkmengden i Snarøyveien nord for Oksenøyveien antas å være omtrent lik summen av trafikkmengden sør for Oksenøyveien, trafikkmengden i Oksenøyveien og trafikkmengden i Fornebuveien, noe som blir totalt 27 700 kjøretøy per døgn. Det forutsettes at biltrafikk til og fra de to sistnevnte veiene primært skal fra og til E18. Trafikkmengden avtar gradvis sydover på Snarøyveien og ender på ca. 4 700 kjøretøy per døgn som kjører til og fra Snarøyveien. Siden Fornebu er i stadig utvikling, kan dagens biltrafikkmengder skille seg noe fra det som er vist i figuren til høyre.



Dagens trafikkmengde (ÅDT) på Fornebu

Transport og mobilitet

Utfordringer:

- En fullført utbygging av Fornebu vil gi betydelig trafikkvekst om dagens reisevaner fortsetter.
- Finne trafikkreduserende tiltak som kan endre reisevaner. Krever nyteknisk, handlekraft og gjennomføringsvilje
- Kommende utbygging må bygge opp under Fornebubanen som det foretrukne framkomstmiddelet
- Grønnstruktur, veisystem og byggeområder er lite integrert i hverandre og i forhold til framtidige T-banestasjoner
- Snarøyveien bør utformes slik at det er mer arealeffektivt og med et mer bymessig, integrert forhold mellom gate og bebyggelse
- Etablere et mer finmasket nettverk og hierarki i gang- og sykkelnett
- Prioritere arealer på bakkeplan til mennesker, byliv og gode byrom framfor parkeringsarealer for biler. Utnytte dagens etablerte parkeringsanlegg med overkapasitet mer effektivt.
- Veitrafikkstøy
- Hvordan utnytte den strategiske plasseringen i indre Oslofjord, vurdere tilknytning mot båtnettet på fjorden
- Sikre god kollektivdekning til områder i vest lengst unna Fornebubanens stasjoner

Fornebu's fortrinn:

- Etablert vei- og gatenett, og gang- og sykkelveier som kan videreutvikles.
- Etablert bysykkelordning
- Framtidig tilknytning til t-banenettet i Oslo

2.4.5 Beboere og boligmasse

Kunsten å skape et godt bomiljø handler bl.a om tillit, trygghet og nabokontakt, men også hvordan boligmassen er satt sammen. Fornebuområdet har hatt som visjon at det skal være stor variasjonsbredde i boligtyper og befolkningssammensetning.

Ca. 1/3 av de 6 300 planlagte boligene iht. KDP2 er bygd ut. Tall pr. desember 2017 viser at nær 2600 boliger er tatt i bruk, og disse fordeler seg slik:

- Ene- og tomannsboliger: 35 stk
- Rekkehus/småhus: 158 stk
- Blokk: 2200 stk

Boligmassens sammensetning er skjevfordelt. Blokkene ved Fornebuporten har overvekt av små leiligheter, mens det er blitt bygd et stort antall store boliger på de mest attraktive tomtene langs sjøen. De fleste beboere på Fornebu eier sin egen bolig.

Det bor ca. 7 500 innbyggere (prognose 2017) på Fornebu. Flyttemønster viser at ca. 44 % av beboerne er innflyttere fra Oslo, 40 % fra Bærum, 4 % fra Asker og resten fra alle andre steder.

Gjennomsnittsalderen er 44 år. Andelen 30–49 åringer på Fornebu er høyere enn i Bærum for øvrig, mens aldersgruppen 50+ er noe lavere enn Bærum for øvrig. På Fornebu er andelen barn i førskolealder høyere enn i Bærum totalt, mens andelen barn i skolealder er lavere.

Beboere og boligmasse

Utfordringer:

- Sikre stor variasjon i boligtyper, størrelser, alternative boformer og eie/leieformer både innenfor delområder og Fornebu som helhet
- Høye boligpriser i Bærum
- Skape boverdige forhold i alle faser av Fornebus videre utvikling

Fornebu's fortrinn:

- Muligheten til å skape og bygge det gode byliv

2.4.6 Næringsliv

Fornebu er i dag et viktig tyngdepunkt for arbeidsplassintensivt og høykompetent næringsliv i Bærum kommune, og har en overvekt av store hovedkontor for teknologi- og kunnskaps-bedrifter med både nasjonalt og internasjonalt nedslagsfelt, eksempelvis aktører som Telenor, Accenture, Aker og Statoil. Et universitet (SIMULA) og et nasjonalt spisskompetansesenter (NCE Energy Technology) er lokalisert der; i tillegg til flere internasjonalt orienterte inkubatorer og akseleratorer.

Dagens KDP2 viser lokalisering av næringsarealer, men har ingen øvre ramme for etablering av antall arbeidsplasser. Hovedtyngden av næringsarealene er allerede utbygd og det er i dag (2017) registrert 306 bedrifter med 24 400 ansatte på Fbu. Disse bedriftene omsetter for ca 100 MRD NOK, eller nesten 30% av brutto bedriftsomsetning i Bærum. Antallet bedrifter øker på Fornebu; og vil fortsette å øke med ny Fornebubane. Spesielt viktig for en stabil utvikling av næringsvirksomheten er at det er relativt mange hovedkontorer etablert på Fornebu. Dette er en ønsket utvikling som må understøttes.

I KDP2 er bolig og næring adskilt med hovedsaklig næring øst for Snarøyveien og boliger i vest og sør. Hovedkontorene på Fornebu er i stor grad lokalisert i egne bygg, i separate områder som ikke er integrert med øvrig bebyggelse på Fornebu. I Telenor-komplekset er det et sentralt torg som er offentlig tilgjengelig og området har flere bygningsenheter, og utgjør dermed en svært fleksibel bygningsmasse mht. evt. framtidig næringsvirksomhet. Fornebuporten er også bygget med henvendelse mot et felles torg og fremtidig oppgang fra ny T-banestasjon.

Bærum skal ha en klimaklok næringsutvikling. Ett av de tre hovedmålene i Klimastrategi 2030 er at «I 2027 skal Fornebu være etablert som et nullutslippsområde». Dette er ytterligere konkretisert blant annet ved at Innbyggere og næringsliv involveres i utvikling av en klimaklok kommune. Det legges til rette for at Bærum er stedet der ny teknologi og klimavennlige løsninger testes ut. Klimakloke Bærum skal kjennetegnes ved innbyggere som velger ressurseffektive og klimavennlige løsninger, grønn konkurransekraft* og en offentlig og privat sektor som aktivt etterspør nye klimavennlige løsninger og tilrettelegger for omstilling.

** et næringsliv som utvikler smarte og lønnsomme produkter og tjenester, som gir høy verdiskaping og sysselsetting.*

Smart City Bærum ble etablert i 2012 og er et partnerskap mellom kommunen og den private sektoren i Bærum. Målet er å redusere energiforbruket og klimagassutslippene gjennom felles prosjekter og samarbeid. Tanken er å begrense klimagassutslippene ved å utvikle nye teknologier, prosedyrer og organisatoriske tiltak for å etablere «grønne» løsninger. Samtidig er det ønske om å fremme mer miljøvennlig og lønnsom forretningsutvikling. Løsningene må være så attraktive som mulig, slik at innbyggerne vil bruke dem. Flere prosjekter på Fornebu, bla. Bærum bysykkel og Smart transport Fornebu.

Ca 1/3 av næring i Bærum er typiske mindre handels-, service/servering eller tjenesteytende virksomhet, med et islett av både lager, logistikkfunksjon og verksted/reparasjon. Det er mangel på små- og mellomstore næringslokaler på Fornebu i dag.



Næringsbeltet langs Lysakerfjorden

Det er ikke forventet mye relokalisering av store private hovedkontor på Fornebu de neste 10 årene, men flere større offentlige virksomheter vurderer relokering. Når nye næringsarealbehov oppstår oppfordres det til etablering av bygningstrukturer som er fleksible og integrert i byens kvartalstrukturer og gir noe tilbake til offentlige gater og byrom.

Handelsvirksomheten på Fornebu er i hovedsak samlet i kjøpesenteret Fornebu S. Det anslås at senteret dekker ca. 50% av framtidig handelsbehov ved ca. 9-11.000 boliger.



Fornebu S (kilde: Fornebu-s.no/KLP)

Næringsliv

Utfordringer:

- Konkurrere og skape et attraktivt Fornebu for eksisterende og framtidig næringsliv, styrke og videreutvikle dagens arbeidsplassintensive næringsliv innen teknologi/kompetanse.
- Tilrettelegge for vekst i høyere undervisningskapasitet som høyskole/universitet/PhD og avanserte forskningsmiljøer - vil støtte og videreutvikle eksisterende næringsliv på Fornebu.
- Integrere eksisterende og fremtidige næringsområder i en framtidig bystruktur
- Sikre flere små og mellomstore næringslokaler.
- Tilrettelegge for fleksible flerbrukerløsninger med høye etasjer, og mulighet for effektiv logistikkaksess.
- Tilrettelegge for et klimaklokt næringsliv.

Fornebu`s fortrinn:

- Dagens arbeidsplassintensive og høykompetent næringsliv

2.4.7 Kulturminner og kulturmiljø

På Fornebu finnes det fortsatt spor etter en mangfoldig historie, i form av kulturminner. Området var i over 60 år hovedflyplass, og mange av kulturminnene knyttes til denne epoken.

De fleste av kulturminnene på Fornebu er godt kjent, det er gjort kartfestinger og tidligere utredninger, bl.a. i forbindelse med Sefrak, Bærum kommunes registrering av krigsminner, samt KU i forbindelse med utredning om etterbruk av flyplassen.

Flere bygninger og anlegg er regulert til bevaring. Dette gjelder:

- Fornebu gård med tilhørende parkanlegg
- Oksenøen bruk
- Portnerboligene for Oksenøen bruk
- Villa Hareløkken
- Villa Birkeli
- Malerier/utsmykning utført av Kai Fjell i ekspedisjonsbygget
- Sjøflyhavna kro
- «Vaktbu» ved Sjøflyhavna kro
- Badehuset Villa Høvde
- Villa Solstua
- Lilleplassen, bolig og uthus
- Øvergård bolig 1 gnr./bnr. 41/112
- Øvergård bolig 2 gnr./bnr. 41/907

Gårds- og villabebyggelse

Fornebu Hovedgård med tilhørende parkanlegg fra slutten av 1700-tallet vitner om at halvøya tidligere var et jordbrukslandskap. Utover 1920-40 tallet ble det bygd en rekke stasvillaer, deriblant Villa Solstua, Villa Birkeli og Villa Hareløkken.



Fornebu hovedgård ligger sentralt på Fornebu, er i privat eie og huser kontorer og møtelokaler. Foto: Bærum kommune.



Villa Hareløkken ligger sentralt på Fornebu, er i privat eie og huser kontorer og møtelokaler. Foto: Bærum kommune.

I samme periode ble også Oksenøya bruk skilt ut fra hovedgården. I tilknytning til bruket ble det bygd flere bygninger, samt husmannsplassen Lilleplassen. Oksenøya Bruk er i dag et verneverdig gårdsanlegg, som tidligere ble regnet som Nordens største gartneri. Anlegget er tegnet i 1919 av arkitekt Magnus Poulsson.

Gartneriet ble i 1998 avløst av en av verdens største papirprodusenter, Norske Skog, som etablerte sitt hovedkontor på Oksenøya.



Oksenøen bruk. Foto: oxenoenbruk.no

Gamle Fornebu lufthavn

I 1934 kjøpte Oslo kommune landareal på Fornebulandet for å anlegge flyplass. Ved Rolfsbukta ble Oslo Sjøflyhavn med tilhørende ekspedisjonsbygning (nytt bygg i 1948) anlagt. Ved okupasjonen av landet i 1939 overtok tyskerne ferdigstillelsen av flyplassen på land med tilhørende anlegg. Tyskerne brukte arkitekt Odd Nansen til å ferdigstille tegningene av flyplassen. De brukte tiden frem til krigens slutt i 1945 på å gjennomføre byggingen.

Gamle Fornebu lufthavn/tidligere Oslo lufthavn Fornebu, var Norges hovedflyplass fra 1939 fram til siste flyavgang i 1998.

Bebyggelsen på Gamle Fornebu Lufthavn er et tydelig landemerke, som sammen med omkringliggende flyplassbebyggelse i teglstein utgjør et unikt kulturmiljø, som grunnfester Fornebus plass i historien. Bebyggelsen har en nasjonal, men også regional og lokal verdi.

Gamle Fornebu lufthavn med kantine, tårn, trafo og hangar er registrert som et viktig kulturmiljø, men området er ikke regulert.

Lufthavnen vokste seg større og i 1964 ble det bygget et nytt terminalbygg lokalisert lenger sør-øst på Fornebuhalvøya, (felt N 4.1). Hallen i terminalbygget på Fornebu kalles Kai Fjell Hallen, etter Fjells vernede veggmalierier. I dag brukes bygget til næringsvirksomheter og hallen til kantine, som er åpen for offentligheten på dagtid.



Vernede veggmalierier i Kai Fjell hallen, brukes i dag som kantine. Foto: <https://lagaasen.wordpress.com/2013/04/08/kulturaften-onsdag-17-april/>

Krigsminner

Bærum kommune gjennomførte i 2016 et registreringsarbeid og en egen rapport, «*Krigens kulturminner på Fornebu*», som belyser krigsminner på Fornebu. Krigsminnene er lagt inn på kommunens digitale kulturvernkart. Krigsminner omfatter både bygniger, skytestillinger, løpegraver og bunkere, fra 2. verdenskrig. Mange av krigsminnene er skjult i terrenget, ofte lokalisert i grøntområder eller i restarealer innimellom store bygg og veier, det er spesielt viktig å være oppmerksom på disse. I tillegg har Akershus fylkeskommune registrert enkelte arkeologiske minner, bl.a. en haug på Rolfstangen, flere forsvarsanlegg og automatisk fredete anlegg fra jernalderen.

Vår tids kulturminner

Det er også viktig å beholde bebyggelse fra nyere tid (1945-2000) som et supplement til nye utbyggingsprosjekter. Denne tidsepoken er også en del av bygningshistorikken og er med på å skape variasjon og identitet til et område som i stor grad vil bli preget av samtidens arkitektur.

Fornebu har flere enkeltbygg fra nyere tid som bør tas vare på i fremtidig utbygging. Eksempler er Telenors hovedkontor og tidligere Norske skogs hovedkontor ved Oksenøya bruk.

I fremtidig utbygging av Fornebu er det viktig å ta vare på og forsterke kultur- og krigsminnene, slik kan Fornebu utvikles til et mangfoldig sted med tidsdybe, karakter og identitet.

Kulturminner:

Utfordringer:

- Bevare viktige kulturmiljø og kulturminner i form av enkeltbygg og elementer som kan formidle tidligere historie.
- Tilrettelegge for at kontraster og variasjon i bruk, størrelse og byggestil kan bygge oppunder steds karakter og identitet.
- Ønske om høyere arealutnyttelse kan legge press på bevaringsverdige kulturminner, slik at identitet og historie kan gå tapt.

Fornebu's fortrinn:

- Kontraster i tidsperioder og byggestil.
- Flyplasshistorien skaper særegen identitet.



Bildet viser den fargerike fasader på den gamle brannstasjonen på Fornebu. Foto: Arkitema

Gamle Fornebu lufthavns bygningsutvikling over tid.

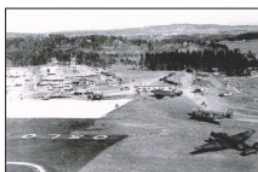
1939 - 1945

Arkitekt:
Odd Nansen

Rådgivende
ingeniører:
Ing. Bonde
& Co AS



Rund restaurantbygning i buet jernbanepanel. Brukt som midlertidig terminal/ekspedisjon frem til 1942. Foto: Digitalt museum.



Bildet er tatt 10.april 1940, og viser at bygningsarbeidet ved Fornebu er godt i gang ved krigens start. Foto: Bundesarkiv Koblenz.



Terminalbygning i tegl, tårn i betong og verkstedbygning i tegl, bygget rundt hangaren i korrugerte(bølgete)stålplater, ble ferdigstilt under krigen. Foto: Digitalt museum.

1946 - 1948



I 1946 ble restauranten utvidet med buet karnapp. Opprinnelig malt lyseblå. Foto: Thurid Vold.



I 1947 ble terminalbygget økt med en etg til tre etg. Lang separat verkstedbygning i tegl ble reist vis à vis det opprinnelige anlegget. Foto: Digitalt museum.



I 1948 ble det bygget kontrollrom i glass på toppen av tårnet. Foto: Digitalt museum.

1953 - 1954



I 1953 ble restaurantens kjøkkendel utvidet, en etasjes kontorbygning i buet jernbanepanel og en kontorpaviljong i en etasje ble bygget som en utvidelse foran terminalbygg og tårn. Foto: Digitalt museum.



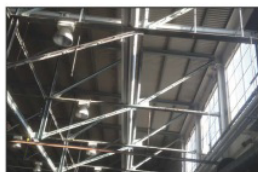
I 1954 ble verkstedbygningens søndre del (nærmest tårnet) påbygd med en tredje etasje i tegl. Det ble også reist ett treetasjes kontorbygg i sørenden av "Verkstedgaten", som forbinder de to lange verkstedbygningene. Foto: Digitalt museum.

1966 - 1969

Arkitekt:
Eigil Nansen



I 1966 ble det bygget nytt 8 etg kontrolltårn i tegl. Foto: Google.



I 1968 ble hangaren påbygd fra 18 m i bredden til 48 m. De originale jernportene er beholdt. Arkitekt: Eigil Nansen. Foto: Kjersti Lindheim.



I 1969 ble verkstedsbygningens nordre del (enden av hangaren) påbygd en tredje etg i korrugerte stålplater. Treetasjes blokk bygget inntil utvidelsen av hangaren, i samme materiale. Et mindre tilbygg i betong samme sted. Foto: Kjersti Lindheim.

1970 ->

Arkitekt:
Eigil Nansen



I dagens situasjon (2016) er flytårnet brukt som en kulturarena, bygningsmassen rommer i dag filmstudio, atelieer, verksteder, lydstudio og Odonata spisested. Foto: Google.

2.4.8 Offentlige funksjoner

På Fornebu er det lagt opp en robust struktur for skoler, barnehager og andre sosiale institusjoner. Det er i KDP2 avsatt fem hovedområder til sosial infrastruktur, som i gjeldende planer skal dekke behovet for skole, idrettsanlegg og andre offentlige tjenester, disse benevnes som «grendesentre».

Det er etablert fem barnehager på Fornebu; Hundsund barnehage, Storøya barnehage, Fornebu idrettsbarnehage og Nansenparken barnehage (midlertidig lokalisert ved Storøya grendesenter).

I tillegg er det gitt midlertidig dispensasjoner for barnehagen Child Planet Atlantis barnehage på Scandic hotell og barnehage ved område 9.2.

Barneskole med tilhørende idrettsfasiliteter, som flerbrukshall, kunstgressbane og bordtennislokaler, er etablert på Storøya grendesenter. Ungdomsskole er etablert på Hundsund grendesenter. Også her er det idrettsfasiliteter med svømmehall, flerbrukshall, kunstgressbane og kunstisbane. Det er avsatt tomt til videregående skole på område 8.6/8.7 ved Snarøyveien. Fylkeskommunen ser parallelt på andre mulige lokaliseringer på Fornebu.

Det er avsatt egen tomt til kirke og kulturbygg ved torget ved kjøpesenteret Fornebu S. I dette området er det også regulert tomt for omsorgsboliger. På Oksenøya grendesenter er det regulert inn et 1 sykehjem med 150 plasser.

Vest for Kilen rundkjøring er det avsatt egen tomt til brannstasjon. I tillegg er det avsatt areal til gravlund på Lilleøya, som er ventet ferdig i 2019.

Offentlige funksjoner

Utfordringer:

- Økningen av antall boliger og utnyttelse må få en tilfredsstillende kapasitet for sosial infrastruktur og uteoppholdsareal
- Integrere offentlige funksjoner i en framtidig bystruktur

Fornebu's fortrinn:

- Etablerte offentlige funksjoner

2.5 Teknisk infrastruktur

Veistrukturane på Fornebu er etablert, utenom interne kjøreveier i fremtidige boligområder. Overvannshåndtering i bebyggelsen løses i hovedsak med at overvannet føres på overflaten til den overordnede grønnstrukturen og til eksisterende overvannsledninger på den tidligere flyplassen. Nedbørsfeltet innenfor Forneburingen har naturlig avrenning mot sentralsdammen. Overvannet fra veier renses ved sedimentasjon før det ledes ut i grøntområdene og til sjøen. Vann- og avløpssystemet er tilknyttet kommunens nett via sjøledninger som krysser Holtekilen med videreføring mot Stabekk.

Ellers er det etablert avfallsug på Fornebu, der alle nye boligområder har tilknytningsplikt. Både Storøya og Hundsund grendesenter har knyttet seg på avfallssuget, i tillegg til Idrettsbarnehagen. Fornebu S er ikke tilknyttet, kun boligene. Det er heller ikke næringsområdene.

I tillegg til tradisjonell strømforsyning, er Fornebuområdet forsynt med fjernvarme – basert på sjøvann

Høyspentledninger er lagt i bakken, samordnet med de øvrige tekniske anleggene. Anleggene er i hovedsak plassert i veiarealene. Kartbasen inneholder også en oversikt over lettere personskader i forbindelse med vei og trafikk.

2.6 Fareområder og forurensing

Mye av forurensningene i grunnen, som er knyttet til den mangeårige flyplassvirksomheten, ble ryddet og fjernet av Statsbygg. Etter en kartlegging som ble gjort av Norconsult ved regulering av Fornebubanen, viste det seg at det fortsatt er lokaliteter med forurenset grunn på Fornebu. Dette er omtalt i fagrapporten «Fornebubanen, Reguleringsplanfase, Parsell 1: Fornebu-Lysaker, 1-23-1 Fagrapport Forurenset grunn og vann». Dette omfatter blant annet deler av Fornebu sør (dvs. deler av felt 4.3/4.4). I tillegg må det også i nesten alle byggesaker kreves tiltaksplaner etter forurensingsloven. Det må videre påregnes kartlegging og opprydding av sjøbunnen utenfor Fornebu.

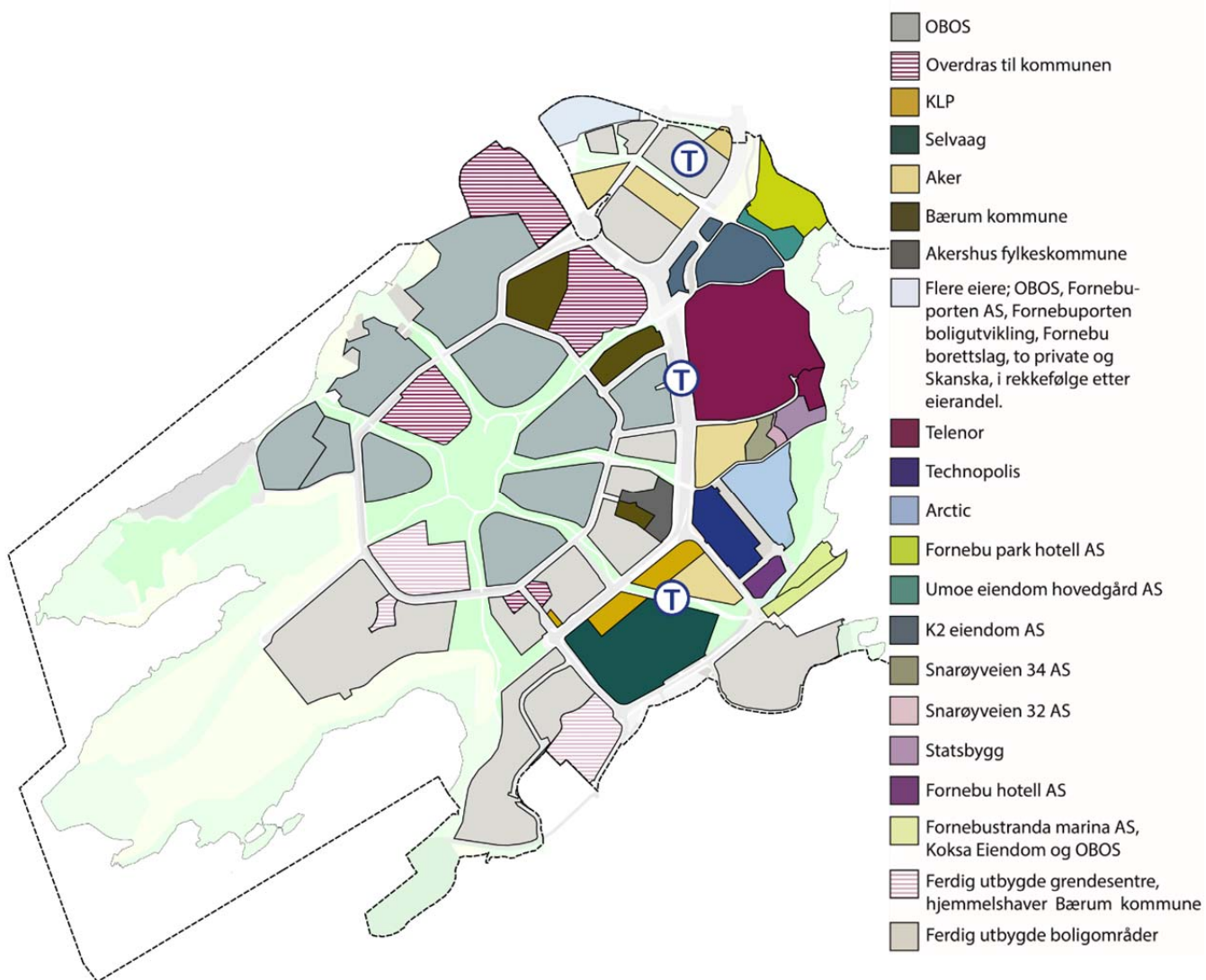
Kommunens kartbaser (Bærumskart) inneholder informasjon om støy (pr i dag), luftkvalitet og flom- og skredfare. Det er støy langs Snarøyveien og langs Forneburingen som påvirker planleggingen av utbyggingsområder inntil veiene. Luftkvaliteten på Fornebu er målt til god.

Strandsonen er utsatt for stormflo, og dette påvirker boligområde 4.2 i Rolfsbukta. Dette er hensyntatt i regulering og byggesak. Med tanke på skredfare er det registrert kvikkleire i «dumpa»-området (området 1.1 Holtekilen). Dette må undersøkes mer.

2.7 Eiendomsforhold

Det er mange eiendommer innenfor planområdet. Boligeiendommene med ny bebyggelse er seksjonert. De største grunneierne er OBOS Fornebulandet AS, Selvaaggruppen AS, KLP Eiendom, Koksa Eiendom, Aker ASA, Telenor, Technopolis og IT Fornebu.

Miljødirektoratet er grunneier av friområdene og naturvernområdene. Bærum kommune eier to utbyggingsområder, område 8.1 og 8.3. I tillegg er områdene til grendesentrene, Storøya og Hundsund, overdratt til kommunen.



2.8 Fornebusamfunnet

Samfunnet på Fornebu kan ikke avgrenses på samme måte som kommunedelplanen. Snarøya i sør hører naturlig med til området. Folk som bor nord for utbyggingsområdet, vil også naturlig forholde seg til og bruke Fornebu i det daglige. Mens Snarøya i stor grad er etablert som boligområde, er områdene i nord under utforming og etablering, til dels av bymessig art. Fornebuområdet er derfor ikke en selvstendig satellitt, men må tenkes på som en integrert del av det sør-østlige Bærum. Det er snakk om både transformasjon og integrasjon.

På Snarøya er det gjennom årene med flyplass, skrevet en lokal historie. Denne har vært med og formet folks opplevelse av området, de verdier lokalsamfunnet bygger på og hva som vektlegges når valg skal tas.

På det tidligere flyplassområdet er det meste nytt. Folk som bosetter seg her, har mulighet til å skape nabolag og lokale kulturer med «blanke ark». Det kan være en fordel som befolkning, næringsliv, organisasjoner og kommune kan benytte for å skape kvaliteter som er bærekraftige. Det kan også være en utfordring ettersom de som flytter inn og etablerer seg, har lite å «lene seg på» av lokale relasjoner, strukturer, tradisjoner og kulturer. Området er også arealmessig så stort at det om noen år vil bestå av flere «lokalsamfunn» med utgangspunkt i nabolagene. Det vil ta tid før samfunnet på Fornebu finner sin form.

Selv om utgangspunktet er forskjellig og forskjellene til dels kan synes å være store mellom områdene, tyder bildet av befolknings-sammensetningen på hhv. Snarøya og Fornebu på en rimelig lik demografi. Denne kan fortelle at samfunnets krefter og utfordringer i noen år fremover også vil være til ganske like – en barne- og ungdomsbefolkning som vokser og blir mange om relativt få år og relativt få over 80. Det kan se ut til at Fornebusamfunnet møter ungdomsbølgen samtidig som Bærum kommune som helhet møter «eldrebølgen».

Av dem som så langt har bosatt seg på Fornebu, er andelen familier med barn høyere enn det som ble lagt til grunn for prognosene i gjeldende kommunedelplan.

Dette medfører at barnehager og skoler blir fylt raskere enn planlagt. I august 2016 begynte det ca. 100 elever i 1. trinn på Storøya skole. Barnehagene er fulle, og kapasiteten må økes for å dekke behovet.

I bygningsmassen omkring det gamle flytårnet er det etablert et kulturmiljø bestående av ca. 100 kunstnere med atelier og verksted. I tillegg har det også etablert seg flere små museer, musikkstudioer og regionens største studio for tv-produksjoner. Lokale lag og foreninger er aktive. Fornebulandet Vel er en viktig drivkraft for lokalbefolkningens engasjement for området. Fortsatt er Fornebusamfunnet i støpeskjeen.

Kommunen er, i tillegg til å yte offentlige tjenester, engasjert i området gjennom prosjektet «nærmiljøutvikling gjennom medvirkning» og ved at det er satt inn ekstra ressurser til å koordinere tiltak i lokalmiljøet. 10-årsmarkeringen for «Fornebuerklæringen» ble markert med arrangementet Vårt Fornebu, 12.mai 2016, med stor suksess.

Bærum kommune har mange roller å spille i videre utvikling av Fornebusamfunnet. De handler å yte tjenester til befolkningen, å utøve myndighet og og utforme politikk for området. Oppgaven fremover vil i stor grad dreie seg om å bidra til at det blir handlingsrom for mer lokalt engasjement og om å slippe til flere krefter i arbeidet med å legge byggesteinene i samfunnet. Alle aktuelle aktører bør inviteres med. Fremover bør det også være rom for å tenke andre typer organisering av slikt engasjement. Ikke minst bør kommunen forberede seg på at digitaliseringen av samfunnet gir helt nye muligheter for lokal samhandling og for å utvikle nye konsepter for tjenester og kommunikasjon.

Det er naturlig at Bærum kommune bygger sine samfunnsroller på de fire hovedpillarer som finnes for området: Fornebuerklæringen, visjonen for Bærumssamfunnet, kommunens fire hovedmål og ambisjonen for Fornebu. Disse vil være med og gi retning til hva kommunen ønsker å bidra til og hvordan den vil samarbeide med lokale krefter fremover om temaer og utfordringer som er viktige for å skape byliv og et bærekraftig samfunn.

3 Planprosessen/medvirkning

Fra KDP2 til KDP3 – planprosess

- **Kommuneplanens arealdel 2013:**
Fornebu vedtatt som hovedutbyggingsretning i Bærum kommune
- **Høst 2014 – vår 2015:** Planrådsgruppe – uavhengig vurdering og råd for videre utvikling av Fornebu
- **2015:** Mulighetsstudier fra utbyggere – prosess/samarbeid med kommunen
- **April 2016:** Fornebu – rammer for videre utvikling – politisk sak
- **Vår 2016:** Volumstudier for nye skoler på Fornebu
- **August 2016:** Varsel om oppstart av planarbeid, planprogram lagt ut til offentlig ettersyn
- **Høst 2016:** Mulighetsstudie for bymessig utvikling av området omkring Flytårnet
- **November 2016:** Planprogram vedtatt
- **Årsskiftet 2016/2017:** Anskaffelse av konsulent
- **Mars 2017:** Oppstart prosjektteam med kommune og konsulent, planproduksjon igangsatt
- **September 2017:** Orientering til kommunestyret om status i planarbeidet og overordnet forslag til byplangrep (seminar)
- **Mars 2018:** 1.gangsbehandling av planforslag
- «Min møteplass» – på nabofesten Mitt Fornebu 12. mai 2016
- Mulighetsstudier fra utbyggerne
- Merknader til høring av planrådsgruppens rapport
- Merknader til varsel om oppstart av planarbeidet
- Merknader til kommunestyresaken i april 2016
- Merknader til høring av planprogrammet
- Verksteder med Fornebusamfunnet
- Verksteder med næringslivet
- Workshop 8. desember 2016 vedrørende naturområder/grønt i regi av Bærum kommune med deltager fra Fylkesmannen, foreninger m.fl.
- Folkemøte med innbyggerworkshop etter planrådsgruppens rapport og før politisk behandling av Kommunestyresaken 9. desember 2015
- Barnetråkk (Storøya 5. og 6. klasse, Snarøya 7 klasse, Hundsund 8. og 9. klasse)
- Workshop og befaring med ungdom fra Storøya, Hundsund og Snarøya skole i regi av Bærum kommune v/ barne- og ungdomstjenesten, juni 2016.
- Dialogmøter med flere ulike organisasjoner om planprogrammet

Medvirkning

Det ble varslet oppstart av planarbeid og planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn den 11.8.16. Det kom inn 44 uttalelser. Det har vært en bred medvirkning i planprosessen så langt, og det har kommet mange nyttige og viktige innspill til planarbeidet. Det er utarbeidet et eget dokument som presenterer mulighetsstudier og innspill fra grunneiere og andre interessenter (dok.nr. 3890232).

Oversikt over medvirkningen som er gjennomført i prosessen til og med planprogrammet:

- Mulighetsstudie for område 8.1–8.4 og brannstasjonstomten

Medvirkning etter vedtak av planprogrammet (november 2016–d.d.):

- Eget lokale på Fornebu, «Møteplassen» (del av medvirkningsprosessen for samfunnsdelen)
- Dialogmøter med grunneiere, offentlige etater og Fornebulandet Vel i mai–august 2017.
- Innspill og dialogmøter med de største grunneierne (OBOS, Selvaag, Aker, KLP), gjennomført i perioden september til desember 2017)
- Innspill fra Fornebulandet menighet/ Snarøya menighet vedrørende ny kirke, 2017.
- Innspill fra Fornebulandet vel, 2017.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Fornebu – bymessig og klimaklok

Et av kommunens hovedmål er å sikre en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban. Bærum er i dag både mangfoldig og grønn, og har store muligheter til å utvikle gode, urbane områder i deler av kommunen, herunder Fornebu. En vedtatt føring for videre utvikling av Fornebu er å legge tilrette for bymessig utvikling og inntil 11 000 boliger, inkludert allerede bygde boliger.

Urbanitet er et annet ord for bymessighet. Skal Fornebu bli bymessig må det planlegges ut fra byens karakteristika. Det 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 ønsker vi et godt byliv må det være, enkelt sagt, nok folk og nok funksjoner.

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

Byplanen på Fornebu vil binde sammen områder med ulik rolle, karakter og identitet. Bygger vi videre på fysiske kvaliteter, identitet og steds karakter vil Fornebu fremstå med variasjon og mangfold og være et sted for mennesker i ulike livsfaser og familiesituasjoner, med ulike behov og livsstiler.

Bymessig kvalitet mer enn tetthet og funksjonsblanding:

- Offentlige rom må danne en sammenheng og et romlig hierarki for variert bruk og det må være tydelig hva som er offentlig, halvprivat og privat
- Bygg er byromsvegger og har ulik grad av publikumsrettede aktiviteter på gateplan
- Arkitekturen må være variert og skala, kantsoner og hjørner må gis oppmerksomhet
- Grønne gater og klimatilpasning fordrer plass på gategulvet
- Utearealer må tilrettelegges for fleksibel og midlertidig bruk både sommer og vinter.



Bibliotek og byrom ved Flytårnet - fra Bærum kommunes mulighetsstudier høsten 2016, illustrasjon Asplan Viak/ Transborder studio AS

Planforslagets viktigste grep for en klimaklok utvikling på Fornebu er knyttet til arealbruk og transport. Fornebu blir mer kompakt. Når flere kan bo, jobbe og utføre nødvendige-, valgfrie- og sosiale aktiviteter lokalt reduseres behovet for transport. Dette åpner for mer «kortreiste liv» og frigjør tid for den enkelte. Skoler og barnehager spres på ulike deler av Fornebu slik at de aller fleste kan nå disse til fots eller med sykkel.

Fornebubanen 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 derfor foreslått å bygge tettest i områdene nær T-banestasjonene.

Det er høye ambisjoner om å gjøre Fornebu til et nullutslippsområde og til en arena for innovative og bærekraftsløsninger. Offentlige og private utbyggere, næringsliv, organisasjoner og innbyggere må alle ta ansvar og en aktiv rolle i det grønne skiftet på vei til nullutslippssamfunnet.



Klimaklok byutvikling, fra Bærum kommunes mulighetsstudier for Flytårnetområdet høsten 2016, Illustrasjon: Arkitema/ Everyday more

4.2 Overordnet byplangrep

4.2.1 Halvøy med tre områdekarakterer

Planforslaget deler Fornebu inn i tre soner med ulike områdekarakterer;

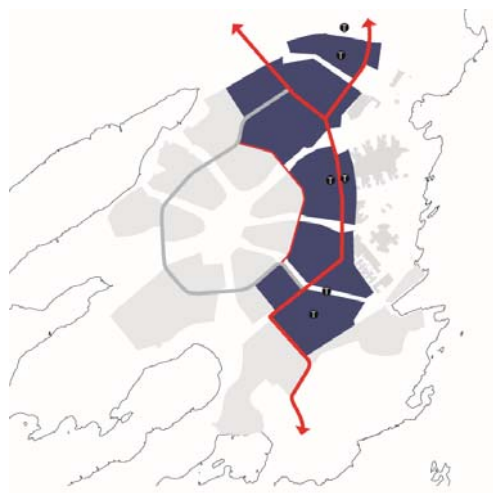
Byen (område A), Parken (område B) og Landet (område C).

Dette gjør Fornebu til et variert sted med rom for et mangfold av typologier og tilbud for en bred befolkning i forskjellige livsfaser.

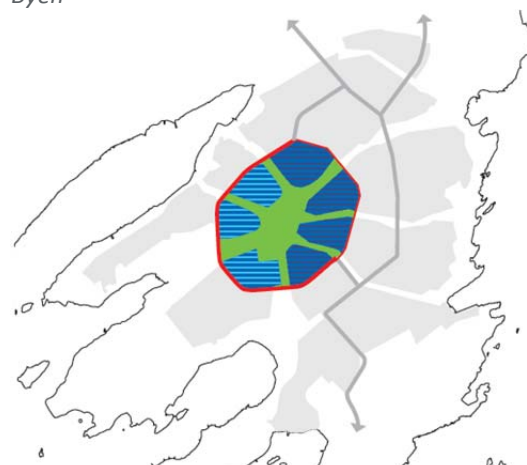
«**Byen**» er den tette byen langs T-banen hvor tilbudet av handel, næring, kultur og aktiviteter er størst. Deretter avtrappes intensiteten og aktiviteten mot vest, ned mot «**Landet**», som er de mer rolige boligområdene lengst fra T-banen. Midt mellom disse ligger «**Parken**», som omkranser Nansenparken, det grønne hjertet på Fornebu. Felles for byggeområdene i Parken er at de grenser til park på tre sider og gate på en side. Byggeområdene danner de nye veggene inn mot Nansenparken.

Utnyttelse og høyder avtrappes generelt mot sørvest, som KDP2. Lokale variasjoner forekommer, slik at bebyggelsen også stedvis vil trappe ned mot parken eller mot fjorden

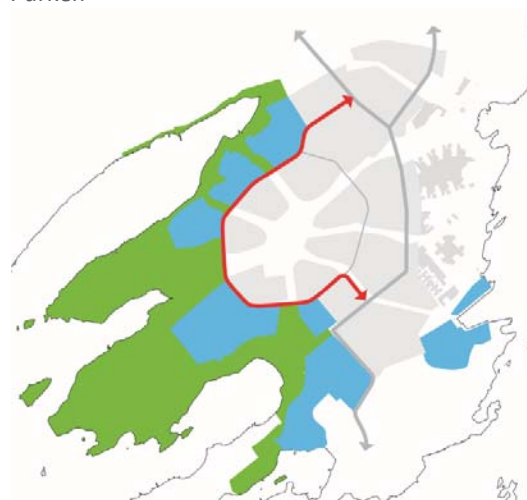
Det skal være glidende overganger mellom de tre sonene. «Parken vest» og «Parken øst» vil være forskjellige, da østsiden grenser til en tett by med kvartalsstruktur, mens vestsiden grenser mot det roligere Landet. Dette gjenspeiles i fastsatt utnyttelse og høyder på byggeområdene i planforslaget.



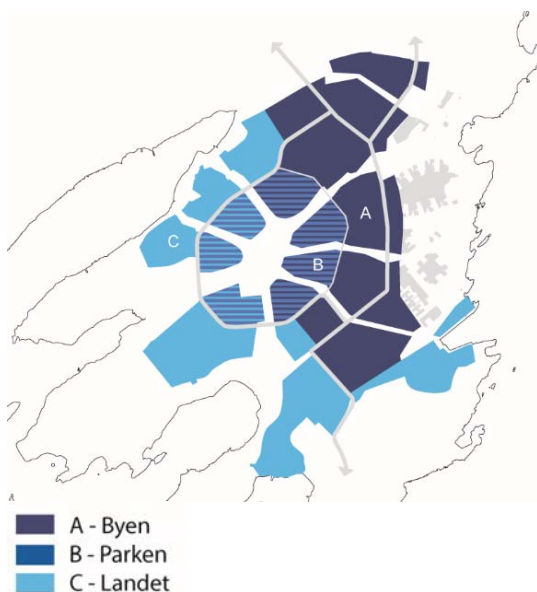
Byen



Parken



Landet



Byen (Kilde: Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB)



Parken (Kilde: Aarstiderne arkitekter)



Landet (Kilde: Arkitema)

Byen (A)

- Består av områdene langs hovedveisystemet og T-banen hvor det planlegges for høyest tetthet og størst grad av urbanitet
- Ligger innenfor 5 minutters gangavstand fra T-banen
- Blanding av funksjoner som bolig, næring, service, handel, kultur, undervisning og tjenesteyting
- Mulighet til å skape urbane kvaliteter som komplimenterer områdets grønne profil, større grad av funksjonsblanding, aktive fasader, gater, byrom og kvartalsstruktur
- Sikre gode boforhold, gjennom fokus på offentlige rom og blanding av funksjoner og aktiviteter

Parken(B)

- Byggeområdene som ligger mellom Nansenparken og Forneburingen og som er bundet sammen av parkarmene som leder ut til fjorden på alle sider
- Betydelige grønne kvaliteter som må forsterkes og ledes inn i kvartalene
- Gradvis stigning av etasjer og utnyttelse mot Byen
- Byggeområdene danner veggene i Nansenparken, og bebyggelsen vil være en del av opplevelsen av parken. Bør utformes slik at parken fortsatt oppleves åpen, vennlig og trygg å ferdes i. Byggeområdene bør ikke vende «baksiden» mot parken.
- Alle byggeområdene har tre sider mot park og en side mot gate

Landet (C)

- Blir rene boligområder med grønne bokvaliteter som oppleves mer landlig og rolig
- Beliggenhet mot sjø og naturområder
- Har lavere utnyttning som åpner for småhus, rekkehus og lavblokker som kan gi bidrag til større variasjon i boligtilbud
- Omfatter i tillegg Sjøflyhavnaområdet som skal utvikles til en sjøfront med urban karakter med bevertning, kultur-opplevelser, rekreasjon og attraksjoner

4.2.2 Tre steder for sentrumsutvikling

På Fornebu vil det ikke være ett sentrum, men tre sentre – alle med hver sin identitet.

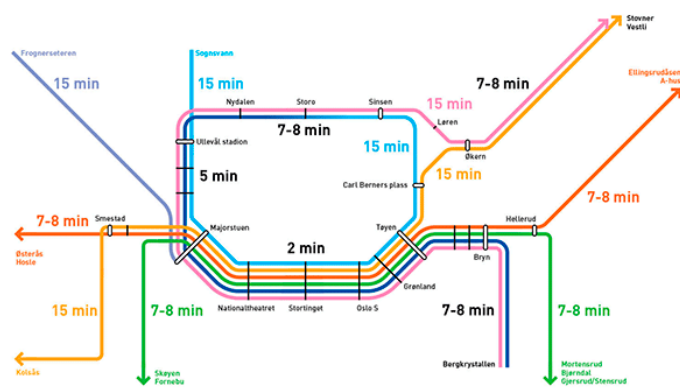
Med nytt byplangrep vil Fornebu i framtiden ha ca. 20-25.000 innbyggere, noe som tilsvarer en mellomstor norsk by (Hamar har ca. 26.000 innbyggere, Moss har ca. 32.000 innbyggere). Fornebubanen vil knytte Fornebu-området til T-banenettet i Oslo, noe som er en viktig premissgiver for byplangrepet på Fornebu.

De tre T-banestasjonene forventes å få en viktig rolle i framtidig bystruktur på Fornebu. Planen tilrettelegger for en bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport. I tråd med dette legges det i planforslaget opp til lokalsenterfunksjon i tilknytning til alle de tre T-banestasjonene. På Fornebu vil det altså ikke være ett sentrum, men tre sentre, - alle med hver sin identitet.

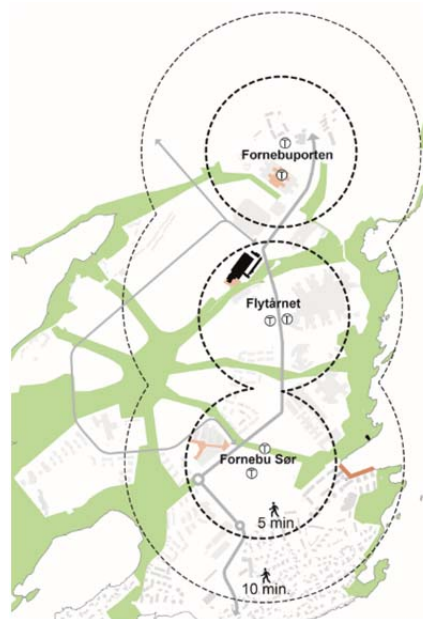
Arealbruken i planforslaget underbygger dette ved at det legges opp til mer konsentrert og bymessig vekst rundt T-banestasjonene. Kompakte bysentrum vil være en forutsetning for byliv og at menneskene som bruker byen klarer å fylle byrommene.



Tre sentrum



Fremtidsbilde av Oslo's T-bane nett, inkludert Fornebu (ill. Ruter).



Sirklene viser områder som ligger fem og ti minutters gangavstand til de tre T-banestasjonene. Akseptabel avstand til holdeplass regnes å være 400 meter, eller fem minutters gange

Fornebuporten

Fornebuporten skal være et tyngdepunkt for næring og lokalsenterfunksjoner for nærmiljøet. Tyngdepunktet vil ligge ved T-banestasjonen og det nyetablerte uterommet/plassen.

I videre utforming av lokalsenteret vil det være viktig å tydeliggjøre forbindelser i alle retninger, nordover mot Lysaker via Teleplan og sørover mot Flytårnet og resten av Fornebu. Forbindelsene mot grønnstrukturen, naturvernområdene langs sjøen og kulturminnet Fornebu hovedgård bør også styrkes, for å knytte sentrale plasser og grøntområder tydeligere sammen.



*Fornebuporten - torget i Akerkvartalet
(Foto: Norconsult AS)*

Flytårnet

Flytårnet med tilliggende kulturmiljø har allerede etablert seg som kulturell møteplass på Fornebu. Stedet vil fortsatt bli et viktig møtested for beboerne og besøkende på Fornebu i fremtiden. Flytårnet ligger nær nytt T-banestopp, sentralt blant nye utviklingsområder, overordnede gater og den ene parkarmen til Nansenparken.

Den eksisterende indre Kulturgaten som omkranses av flyplassbebyggelsen og kulturmiljøet rundt Flytårnet, er med på å gi stedet innhold og identitet. Parken, kulturen og historien spiller sammen og skaper et unikt utgangspunkt for et større lokalsenter. For å styrke senteret som målpunkt med byliv, foreslås det i planforslaget å legge bibliotek, kunsthall/kulturtilbud, offentlige formål og utdanning til området. Handel kan også supplere og styrke eksisterende funksjoner og skape et attraktivt og flerfunksjonelt senter, som innebærer kultur, handel, rekreasjon og opplevelser – for hele Fornebu.



Flytårnet med tilliggende kulturmiljø og parkarm

Fornebu Sør

Siste stopp for Fornebubanen vil bli «Fornebu sør» ved Koksåområdet. T-banestasjonen vil kunne bli et viktig stoppested for regionale attraksjoner som Storøya, Sjøflyhavna og Fornebu S. I tillegg vil den være et lokalt knutepunkt for beboere i området. T-banestasjonen ligger nær grøntkorridoren som binder sammen Fornebu S og Sjøflyhavna. Grøntkorridoren er i planforslaget foreslått utviklet som et byrom.



*Mulig byrom Fornebu sør,
Illustrasjon: Selvaag/Rodeo arkitekter*

4.2.3 Bystruktur og menneskelig skala

Fornebu skal ha en sammenhengende struktur av gater, byrom, parker og naturområder, og et nettverk av forbindelser. Fornebu skal knyttes sammen til et helhetlig område på tvers av dagens separerende strukturer, og det sikres god mobilitet for gående og syklende, ikke bare i parken som i dag, men også innenfor byggeområdene. Gater, gang- og sykkelanlegg, byrom, og parker skal fungere både som møteplasser, oppholdsrom og forbindelser.

Fornebu skal tilrettelegges for bykvalitet og byliv med et menneskelig utgangspunkt. Menneskelig skala skal vektlegges i dimensjonering og utforming av gater, byrom og bebyggelse. Mennesker foretrekker korte avstander og gode forbindelser med opplevelser langs veien. Kompakt bystruktur sikrer gangavstand hverdagsfunksjoner og flere mennesker som går, sykler og oppholder seg i byens rom. Byrom og møteplasser må gis en utforming som gjør at det oppleves som attraktivt og trygt å oppholde seg her. Utforming av første etasjen er da særlig viktig.

Skalahopping gir variasjon og ulike opplevelser. Snarøyveien som bred og grønn aveny balanseres med trangere gater og smug i tilstøtende bolig og sentrumsområder. Gjennom variasjon i boligtyper, bygningshøyder og fasadestrekk innenfor ett og samme felt eller kvartal skapes visuell variasjon, i tillegg til bredde i boligtilbudet. Gjennom nennsom skalering av byrom og fasader kan det tilrettelegges for en menneskelig skala, rett ved siden av det storslåtte landskapet.

Overordnet prinsipplan for gate-, park-, og byromsstruktur skal ligge til grunn videre utvikling (foreligger også som planvedlegg, dok.nr.3875945).



Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur



Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromstruktur

Hovedgater

Gate med bymessig utforming og er et strukturerende element for bebyggelse, byrom og parkområder. En hovedforbindelse på Fornebu.

Lokalgater

Gate med bymessig utforming og lokal funksjon.

Bussgater

Gate med bymessig utforming som er forbeholdt buss.

Intern atkomst

Hovedatkomst til interne bolig- og sentrumsområder.

Interngate/rute

Viktig offentlig tilgjengelig intern forbindelse for gående og syklende gjennom byggefeltet som skal ivaretas i neste byggefase. Sammen skal de interne rutene danne et finmasket nett av forbindelser gjennom hele Fornebu. Nøyaktig plassering avklares i neste planfase, men byggefeltene må koordinere med nabobyggefelt slik at forbindelsene blir intuitive og direkte på vers av byggefeltene. Skal kunne benyttes av lokalbefolkningen og besøkende

Hovedplass

De viktigste plassene og byrommene på Fornebu, skal tilrettelegges for opphold. Hovedplassene har regionalt nedslagsfelt og henvender seg både mot lokalbefolkningen og besøkende. Hovedtyngden av handel og publikumsrettet virksomhet skal som lokaliseres i tilknytning til disse.

Allmenning

Offentlig rom med allmenn tilgjengelighet. På Fornebu er allmenningene er brede, åpne gater eller byrom, som også er viktige forbindelser og der det grønne møter det urbane.

Lokalplass:

Møtested for nærmiljøet, lokalt nedslagsfelt. Skal tilrettelegges for opphold på tvers av aldersgrupper. Mindre servering- og servicebedrifter tillates i tilknytning til disse.

Aktive fasader

Aktive fasader er åpne fasader som henvender seg mot gaten, med store vindusflater, direkte adkomster fra gaten og publikumsrettet aktivitet på gateplan. Publikumsrettet virksomhet kan være for eksempel handel, servering, åpne resepsjoner, idrettshall, ulike servicetilbud som sykkelverksted, offentlige funksjoner, kulturtilbud med mere. Aktive fasader gir god fysisk og visuell kontakt mellom aktivitetene i bebyggelsens førsteetasje og det offentlige rommet utenfor, og bidrar til å aktivisere gaten og skape byliv på bakkeplan.

Viktige fasader

Alle fasader mot gater og plasser i en by er viktige. «Viktige fasader» i planen er fasader som er sentrale i å transformere hovedveisystemet til bygater, og hvor man må være ekstra bevisste på at bebyggelsen skal henvende seg mot og ha direkte innganger fra gaten. En andel av førsteetasjene bør ha publikumsrettet virksomhet som for eksempel smånæring, håndverk, servering og nærbutikk. Viktige fasader skal bygges med fleksible førsteetasjer, der det foreløpig åpnes for å etablere andre funksjoner enn publikumsrettet, men hvor bebyggelsen forholdsvis enkelt skal kunne endre bruksformål. Dette gjøres for å sikre en fleksibel bygningsmasse som kan absorbere endringer i fremtiden.

4.2.4 Fra vei til gate

«Der husene ligger

Hver for seg

Kaller vi gaden for en vei

Der husene sammen danner en fasade

Kaller vi veien for en gade.»

Piet Hein

Gaten er et viktig strukturerende element i en by og binder byen sammen. En bymessig gate kjennetegnes gjerne ved at fotgjengere, syklist, biler og kollektivtransport deler gaterommet, at det er tosidige fortau og mange krysningspunkt for myke trafikanter, at det er lavere hastighet for biler og at tilleggende bebyggelse har byggelinje inntil fortauet. Bymessig bebyggelse er et samspill av volumer langs gaten, og gaterommet er et variert og mangfoldig byrom.

Veier er noe som tilhører mer landlige områder og kjennetegnes gjerne ved mer arealkrevende utforming med brede kjørebane, planskilte løsninger for biler og myke trafikanter, brede rabatter, terrengtilpasning med slake skråninger, og bebyggelse trukket langt unna veien.

På Fornebu har de grønne hovedveiene mange kvaliteter, men har i større grad karakter å være veier enn i gater. For å skape en attraktiv og bærekraftig bystruktur som fremme gående, syklende og kollektivreisende tilrettelegger planen for at hovedveier på Fornebu skal omformes til gater som gir prioritet for disse gruppene. Snarøyveien som i dag er en barriere mellom bebyggelsen og parkområdene skal utvikles til en sammenbindende bygate med kollektivfelt, kjørefelt, sykkelvei, fortau og gatetrær.

Veier



Gater

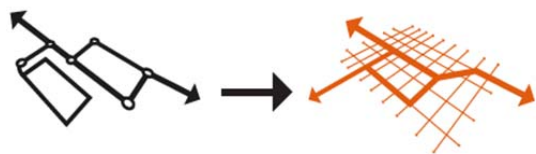


Kjennetegn ved veier og gater. Veier er transportårer fra «A til B» som bygges utenfor byområder mens gater bygges i byområder og er en integrert del av en bystruktur. (Illstrasjon: Statens vegvesen)



Snarøyveien i dag

4.3 Nettverk av byrom, gater og forbindelser



Noe av det som kjennetegner en by er nettverket av gater og forbindelser. Planen tilrettelegger for at det skal etableres en sammenhengende og finmasket gate- og byromsstruktur gjennom byggeområdene. Denne strukturen blir spesielt viktig for å supplere eksisterende grønne forbindelser og bidra til at parkene kan tåle økt bruk.



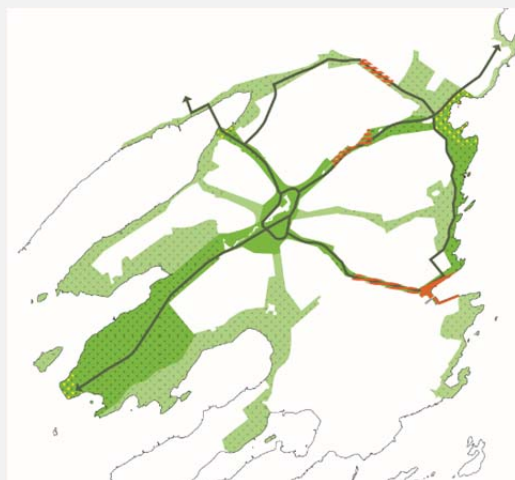
Eksempel: Grønn, allmenn tilgjengelig forbindelse og i urbant boligområde (kilde: Arkitema)

Nye Fornebu får tre lag med offentlige byrom og forbindelser, men med forskjellig skala og relevans:

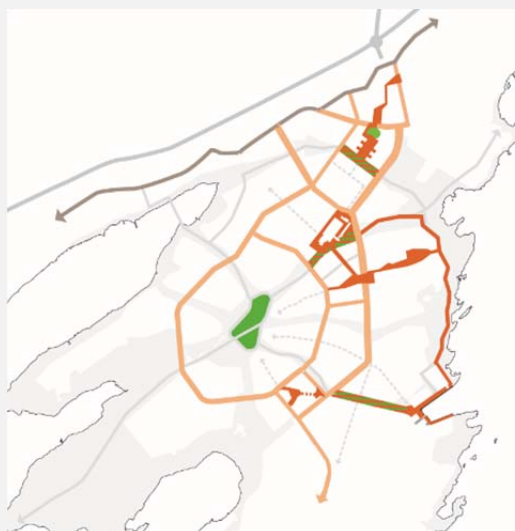
1. Parken og grønnstrukturen ligger i bunn og er ryggraden for hele organiseringen av Fornebu og binder grøntområdene sammen.
2. Et nytt lag med sentrale byrom og hovedforbindelser danner et nytt urbant nettverk, som løper gjennom byområdene og kobler seg til T-banen.
3. Et finmasket nettverk av mindre forbindelser og møteplasser på tvers av hele området med lokal funksjon.

De viktigste byrommene på Fornebu vil være i tilknytning til T-banestasjonene og eksisterende, etablerte steder. Fornebubyen blir mer å betrakte som et langsgående bybelte med tre lokalsentra/steder. Forbindelsene mellom de tre stedene er derfor like viktige som stedene i seg selv, og den bymessige karakteren skal følge hele den sentrale delen av Fornebu.

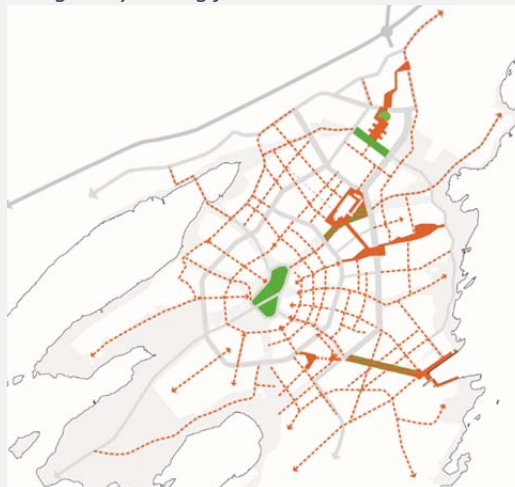
Tre nivåer offentlige byrom:



Grønnstruktur og parker



Viktigste byrom og forbindelser



Finmasket nettverk av lokale plasser og forbindelser

4.3.1 Byrom og møteplasser

Med ca. 55 000 beboere og trenger Fornebu en variasjon av offentlige byrom og møteplasser. En tettere by stiller høyere krav til kvalitet på offentlige rom. Det skal også være et tydelig skille mellom offentlige, halvoffentlige og private rom.

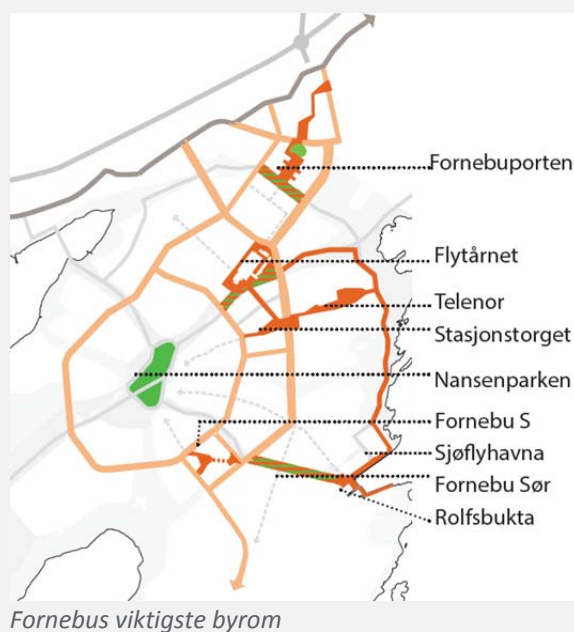
Det er allerede eksisterende byrom og møteplasser ved Fornebuporten, Festplassen i Nansenparken, Flytårnet, Fornebu S (kjøpesenteret), Sjøflyhavna og Telenor. Planen tiltrettelegger for at disse skal videreutvikles og få sentrale roller i ny byromsstruktur. I tillegg foreslår planen å tilføre to nye større byrom ved T-banestasjonene Flytårnet og Fornebu Sør og en offentlig sjøfront ved Sjøflyhavna.

Utover de mest sentrale byrommene skal Fornebu ha et nettverk av lokale plasser og allmenninger. Disse har et mer lokalt nedslagsfelt og lokaliseres innad i hvert byggefelt. De er viktige møteplasser for nabolag og lokalmiljø. Byrommene skal utformes med solide materialer, høy kvalitet på møblering, trær og sikres gode solforhold.

Enkelte steder møtes grønnstrukturen, kysten, de viktigste byrommene og hovedgatenettet. Dette er spesielle steder på Fornebu med stort potensial for å bli attraktive møteplasser i bystrukturen.

Strategi for byrom på Fornebu:

- Videreutvikle allerede etablerte steder
- Videreutvikle steder som kobler sammen grønnstrukturen og bystrukturen
- Videreutvikle steder med viktige kulturminner som Flytårnet og Rolfsbukta
- Skape møteplasser/byrom ved kollektivknutepunktene
- Etablere et nettverk av lokale møteplasser i byggefeltene
- Byrommene skal lokaliseres slik at man oppnår ly for vind og nok sollys gjennom dagen



Fornebus viktigste byrom

Fornebuporten

Plassen ved Fornebuporten og fremtidig T-banestasjon har allerede fått sin utforming. Planen tilrettelegger for at Fornebuporten skal kobles sammen med resten av Fornebu gjennom et mer finmasket og sammenhengende nettverk av byrom og forbindelser. I fremtiden skal det sentrale byrommet ved Fornebuporten ha en styrket forbindelse nordover mot Lysaker gjennom Teleplan-området og sørover langs Snarøyveien og parkakser mot Flytårnet, Fornebu sør og sjøen. Etablering av tosidig fortau langs Snarøyveien mellom Oksenøykrysset og mot Flytårnet/Fornebus sør, samt ny bebyggelse tett på Snarøyveien styrker det bymessige nettverket, og bygger opp om Snarøyveien som bygate.



Fornebuporten

Flytårnet og stasjonstorget

Flytårnet er allerede etablert som et viktig byrom i møtet mellom kulturminnet, Kulturgaten i de gamle bygningene og de blågrønne kvalitetene langs hovedadkomsten til Nansenparken. Selve bygningen Flytårnet er også et viktig landemerke.



Flytårnet – område med historie og identitet

Byrommet omkring Flytårnet vil bli styrket med nye funksjoner som skal henvende seg ut mot dette; undervisning, kultur og offentlige formål. Byrommet forutsettes opparbeidet som et helhetlig byrom med høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Det indre byrommet på Flytårnet, kulturgaten, bør styrkes som en kulturell møteplass der utadrettede lokaler med kunst- og kulturliv i form av verksteder, gallerier, utvalg o.l. henvendt mot byrommet kan skape et særpreget sted på Fornebu med høy attraksjonsverdi.



Kulturgate ved Flytårnet (Illustrasjon: Asplan viak/Transborder studio AS)

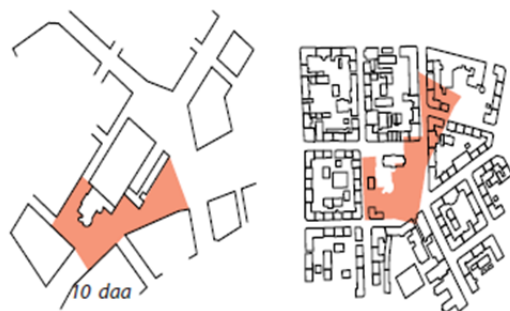
I tillegg foreslår planen å forbinde byrommet ved Flytårnet med Stasjonstorget via en ny, viktig akse/gate. Hele dette området, fra Flytårnet T-banestasjon og opp til den gamle flyplassbebyggelsen, utgjør lokalsenteret Flytårnet, som skal inneholde byfunksjoner som handel, service, bevertning, næring og bolig i tillegg til eksisterende funksjoner. Ved Flytårnet T-banestasjon etableres et viktig torg som sammen med Flytårnet utgjør Flytårnet lokalsenter. Stasjonstorget skal inneholde noe handel og bevertning, offentlige formål og nødvendige hverdagsfunksjoner for kollektivreisende, gående og syklende.



Stasjonsplass - eksempel, Illustrasjon: Obos/White



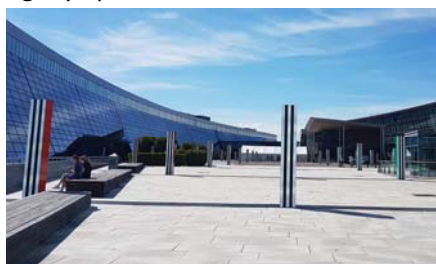
Skalasammenligning av Stasjonstorget og Valkyrien plass i Oslo



Skalasammenligning av Flytårnet og Schous plass i Oslo

Telenorbygget

I planen legges det til grunn at det eksisterende byrommet mellom fløyene til Telenorbygget skal være et viktig byrom i det framtidige byromsnettverket på Fornebu. Byrommet har en strategisk plassering i aksen mellom Flytårnet T-bane og sjøen. Dette vil være Fornebus største byrom. I dag fremstår byrommet som noe sterilt, og det vil kreves aktiv programmering fra eierne av bygget for å få til byliv. Byrommet har mange fine kvaliteter og mye potensial.



Byrom ved Telenorbygget

Ved transformasjon med mer utadrettede funksjoner i 1 etasje eller innføring av for eksempel undervisningsfunksjoner/høyskole/forskning i Telenorbygget, kan dette byrommet få nytt liv.

Festplassen

Festplassen skal videreføres som en grønt byrom og viktig møteplass på Fornebu. Plassen er et landskapsarkitektonisk anlegg av høy verdi som bør ivaretas slik det fremstår i dag. Området er opparbeidet rundt et vannspeil der det er etablert en fest-/samlingsplass med fast dekke. Her legges det til rette for kulturelle begivenheter og små og store sosiale sammenkomster. Inn mot festplassen er det tilrettelagt for en paviljong som kan romme kafé, toaletter og informasjonssenter for parken.



Festplassen (Foto: Bjørbekk og Lindheim)

Fornebu S

Torget på sør-vestsiden av Fornebu senter er en av de viktigste lokale møteplassene på Fornebu i dag med servering og lekeplass. Planen legger til grunn at dette skal videreføres. Plassen har gode solforhold og er i ly for vind.



Torget ved Fornebu S

Sentrumsstrengen Fornebu Sør

Parkarmen som forbinder Fornebu S og Sjøflyhavn skal utformes som et grønt urbant byrom, med høy landskapsarkitektonisk kvalitet, aktive fasader og aktiviteter slik at den blir en viktig identitetsskaper i området. Strengen kobler seg også til T-banen og vil bli mange besøkendes første møte med Fornebu, og den har potensial for aktiviteter, rekreasjon, butikker og tjenester. Sentrumsstrengen er foreslått som en av to mulige plasseringer for en kirke.

Sjøflyhavna

Sjøflyhavna er det eneste stedet ved sjøen på Fornebu som har potensial for en bryggekant av urban karakter og menneskelig skala. Kulturminnet Sjøflyhavna ligger her og huser en restaurant, og Nesoddbåten har tidligere lagt til her. Planforslaget åpner for fergeanløp for rutebåter som kan koble Fornebu til andre deler av Oslofjorden via sjøveien. Resten av området tilrettelegges for bevertning, kulturopplevelser, rekreasjon og attraksjoner og bli et utfartssted for Fornebus befolkning og regionen for øvrig. Området kan gi plass for en større sjønær attraksjon som for eksempel sjøbad eller akvarium. I området forutsettes det også at det må innpasses et seilportssenter.



Sjøflyhavna i dag (kilde: Google earth)



Sjøflyhavna kro



Mulighetsstudie fra Selvaag - utvikling av Sjøflyhavna til småskala urban sjøfront og møteplass ved fjorden. Mulig akvarium ytterst mot fjorden (illustrasjon: Rodeo/Haptic)

4.3.2 Fasader mot gater, byrom og parker

Bebyggelse skal definere offentlige gater og byrom på Fornebu.

Delområdene på Fornebu vil ha ulik grad av urbanitet som følge av utformingen av fasader og førsteetasjer. En sentral strøgsgate ved et kollektivknutepunkt vil ha større grad av publikumsrettet program i førsteetasjene enn et område med overvekt av boliger. Bebyggelse mot offentlige hovedgater og byrom skal ha åpen førsteetasje med henvendelse og kontakt med vinduer og inngangsparti mot gate- og byrom.

I sentrumsområdene innenfor delområde «byen» i tilknytning til sentrale gater og byrom, jfr. områder definerte med «aktive fasader» i Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur, skal det legges inn publikumsrettede funksjoner i disse åpne førsteetasjene. Publikumsrettede funksjoner kan være butikker, kafeer, frisører, skreddere, sykkelverksted, kantiner osv. Det åpnes i tillegg for at bevertning, detaljhandel og service funksjoner kan etableres mot lokale plasser og hjørnelokaler mot Forneburingen. Bebyggelse mot Snarøyveien, Vestre Lenke og Forneburingen skal bygge opp under veiene som bygater. Bebyggelsen skal som hovedregel ligge inntil fortau.

Boliger i 1. etasje mot offentlige gater skal løftes noe og det bør etableres forhager. Forhagene skal utformes med høy kvalitet og være berikende for det offentlige rommet. Boliger skal som hovedregel ha innganger mot offentlig gate.



Aktive fasader på bakkeplan, Vikaterrassen i Oslo

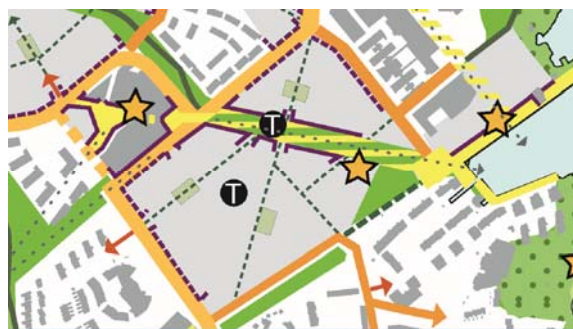
Aktive fasader



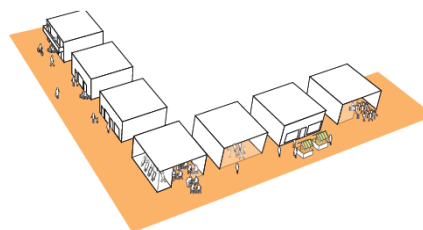
Aktive fasader ved Fornbuporten



Aktive fasader ved Flyttårnet



Aktive fasader ved Fornebu Sør



Aktive fasader er åpne fasader som henvender seg mot gaten, med store vindusflater, direkte adkomst fra gaten og publikumsrettet aktivitet på gateplan. Sikrer at første etasje ut mot gater og byrom har liv og aktiviteter.

Prinsipper for utforming av kantene

Mot offentlige hovedgater og byrom

- Bebyggelsen skal ligge på linje inntil fortauet og definere det offentlige rommet. Brudd i fasadelinjene skal være et bevisst brudd for å danne et nytt by-/gaterom.
- Bebyggelsen skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp gjennom fasadesprang, relieff virkning og bruk av ulike materialer
- Gatehjørner er spesielt viktige for å generere byliv. Bebyggelsen i «Byen» må bygge opp om gatehjørnene.
- Lokaler med publikumsrettede funksjoner eller åpne fasader med fellesfunksjoner (f.eks. lobby) i første etasjer bør ligge på nivå med bygulvet for å unngå lange, ensformige fasader som ikke skaper dynamikk i bybildet.



Åpen fasade med lobby

- Boliger i 1. etasje mot gater skal ha gulvoverflate løftet min. 0,9 m over gate/fortau/bygulfv/terreng
- Utkragede balkonger tillates f.o.m. 3. etasje
- Boliger skal som hovedregel ha innganger mot offentlig gate/byrom.



Lille Bislett – boligkvartal med åpen fasade og inngang mot gate (Kilde: Dyrvik arkitekter)

- Innslag av forhager i boligkvartaler, skal bidra til variasjon og innslag av grønt i det offentlige rom. Forhagene skal utformes med høy kvalitet og være berikende for omgivelsene.



Forhage mot offentlig gate, New York

Aktive fasader i sentrumsområdene

- Det bør bygges fleksible førsteetasjer med 4 meter takhøyde og mulighet for åpne/aktive fasader slik at det gis mulighet for publikumsrettede funksjoner mot de viktigste gatene og plassene.
- Der området ennå ikke er modent for publikumsrettede funksjoner i første etasje, bør det utformes med tanke på dette, men andre funksjoner kan tillates i mellomtiden.



Åpne og aktive fasader mot byrom, Nygaardsplassen i Fredrikstad (Illustrasjon: Mad AS)

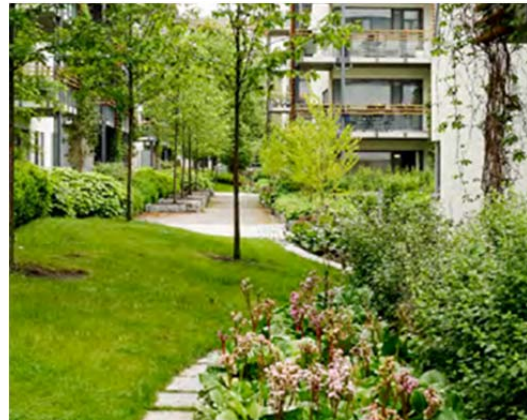
Mot parker

Byggeområdene innenfor delområde Parken har til felles at de grenser mot gaten på en side og mot Nansenparken på tre sider. Hvordan bebyggelsen her møter Nansenparken er derfor like viktig som hvordan den møter gaten. Byggene vil ramme inn parken og i stor grad definere hvordan det oppleves å bevege seg langs armene i Nansenparken.

- Nansenparkens landskap og karakter varierer fra sted til sted. Enkelte deler av parken er mer offentlige enn andre. De enkelte parkarmenes karakter skal være førende for plassering og utforming av ny bebyggelse som plasseres inntil.
- Bebyggelsen skal ikke vende baksiden til parken. Variasjon og aktivitet i fasadene skaper sosial kontroll og gjør parker tryggere å ferdes i.
- Lange fasadelengder langs parkens grenser bør unngås.
- Bebyggelsens høyde skal trappes ned mot parken, særlig på sør og vestsiden av parkarealet, for å sikre lys og åpenhet til Nansenparken.
- Uterom skal etableres med naturlige, brukbare, sømløse og gode overganger til tilstøtende parkområder.
- I boligområdene må det sikres grønne forbindelser som er tilgjengelige for alle på tvers av utbyggingsområdene som tydelig inviterer til å tre innenfor boligområdene.



Varierte fasader (illustrasjon: Kjellander Sjøberg arkitekter)



Overganger mellom offentlig og privat i Pilestredet park.



Barnehage ved Bjerkedalen park - uterom henvendt mot parken, transparente gjerdet, ingen hekk.

4.3.3 Kunst i det offentlige rom

Fornebu har fått internasjonal anerkjennelse for sin satsing på arkitektur og kunst. Fornebu Art and Architecture Destination (FADEFornebu) er et kunstsamarbeid hvor både næringslivet, det offentlige og private er med på å fremme og synliggjøre kunsten i det offentlige og private inne- og uterom.

For å heve Fornebuområdets estetiske kvaliteter, er det fortsatt et mål at offentlige uterom og offentlige anlegg skal ha kunstnerisk utsmykning eller være opparbeidet med kunstnerisk medvirkning i formgiving av anleggene. Viktige bygninger, uterom og fellesarealer knyttet til større næringsprosjekter bør ha kunstnerisk utsmykning i tilsvarende omfang.

Retningslinjer for bruk av kunstnerisk utsmykning: Kunstnerisk utsmykning skal brukes for å forsterke viktige steder, men også for å overraske og glede med en uventet plassering i mindre miljøer. Kunstnerisk utsmykning må samordnes med og ivaretas gjennom valg av belysning, belegning med mer.



Skulptur av Olafur Eliassen ved Statoilbygget: Landemerke og identitetsbærer på Fornebu.



Tigerstatuen ved Oslo S i Oslo av Elena Engelsen: landemerke, identitetsbærer, klatreskulptur.



Kunst ved Storøya skole av Thomas Nordström og Annika Oskarsson

4.4 Gater og mobilitet

4.4.1 Grønn mobilitet

Mobilitet omhandler hvordan de som bor i et område velger å reise, og den styres i stor grad av hvordan byen er planlagt. For mange av bilistene foretrekkes bilen som transportmiddel på grunn av kortere reisetid og god bekvemmelighet.

Dersom byer planlegges for en kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkt, og 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. Når man går langs aktive fasader med butikker, trær og grøntareal og steder der det er mange andre folk, virker distansen kortere. Mer enn ni av ti kollektivreiser i byene inkluderer gåing. Når vi reiser kollektivt, er vi i snitt like lenge fotgjengere som vi er passasjer på buss, trikk eller bane. Den distansen vi mener det er greit å gå til en holdeplass kan variere med hele 70 prosent avhengig av omgivelsene. Gode forbindelser i attraktive, urbane omgivelser til kollektivknutepunkter har derfor stor betydning for kollektivbruken og redusert bilbruk (*Kilde: Helge Hillnhüttner*).

Med 25 000 bosatte og 30 000 arbeidsplasser på Fornebu i 2030, er det behov for tiltak for å nå de overordnede målsetningene om å holde trafikkveksten nede. I både Klimaforliket og Bærum kommunes klimastrategi er det forutsatt at vekst i personbiltrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange. For å få til dette må man tilrettelegge bedre for kollektiv, sykkel og gange. Sykling og gange gir også betydelige helsegevinster til samfunnet.

Ved å satse på klimakloke reisemåter skal Fornebu kunne bli en klimaklok foregangsbydel ved at mer areal kan brukes til å utvikle det gode byliv og opphold, framfor øktarealbeslag til vei og parkering.



Morgendagens brukere

Dagens veisystem på Fornebu ble planlagt ut fra 1990-tallets idealer om veiutforming. Det er primært de som er ungdommer i dag som vil være fremtidens innbyggere på Fornebu. Mange unge er mer opptatt av miljøutfordringer, og de har også andre reisevaner. Transportøkonomisk institutt (TØI) kom i 2016 med en rapport om unge og førerkort. Rapporten viser at færre har førerkort i dag enn for 25 år siden, og de som har førerkort, kjører mindre. Rapporten påpeker også at de som får førerkort senere i snitt kjører mindre, trolig fordi de har lagt seg til andre reisevaner som de viderefører. Mange unge i dag vokser også opp med delingsordninger som nabobil og bilkollektiv, og de har generelt lavere terskel for å ta dette i bruk sammenlignet med foreldrene sine. I tillegg kan det være privatøkonomisk gunstig å være tilknyttet en bildelingsordning i stedet for å eie egen bil. Mye tyder på at bilbruken i fremtiden vil endre seg.

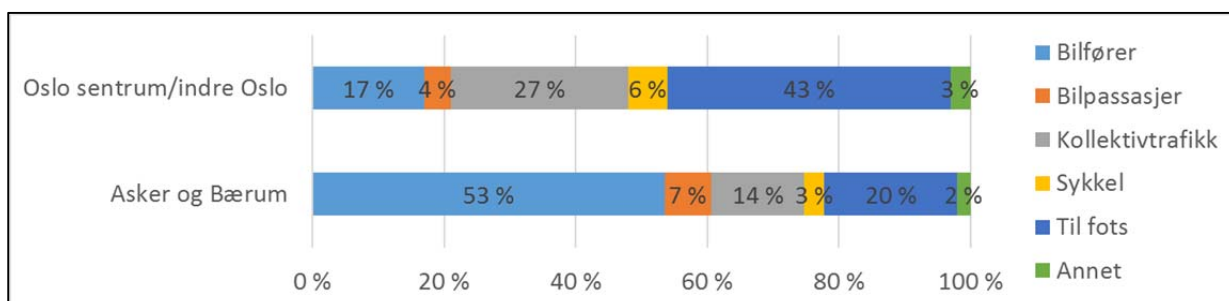
Reisevaner og veikapasitet

Gjennomsnittlig kjørelengde pr personbil i Bærum ligger lavere enn i Oslo og mange andre Akershuskommuner, og er omtrent på nivå med landsgjennomsnittet. Selv om hver enkelt bil ikke kjøres så mye som i andre kommuner, bidrar det høye bilholdet til at trafikkarbeid utført med personbil per innbygger er blant de høyeste i Akershus, og betydelig over Oslo og landsgjennomsnittet. Med etablering av Fornebubanen vil Fornebu få et svært godt og tilgjengelig kollektivsystem, og ved å bygge en tettere by på Fornebu vil flere ha hverdagsfunksjoner i gang og sykkelavstand. Behovet for å velge bilen ved arbeidsreiser og andre reiser vil reduseres, og potensialet for å øke andelen som reiser kollektivt, går eller sykler på Fornebu er stort.

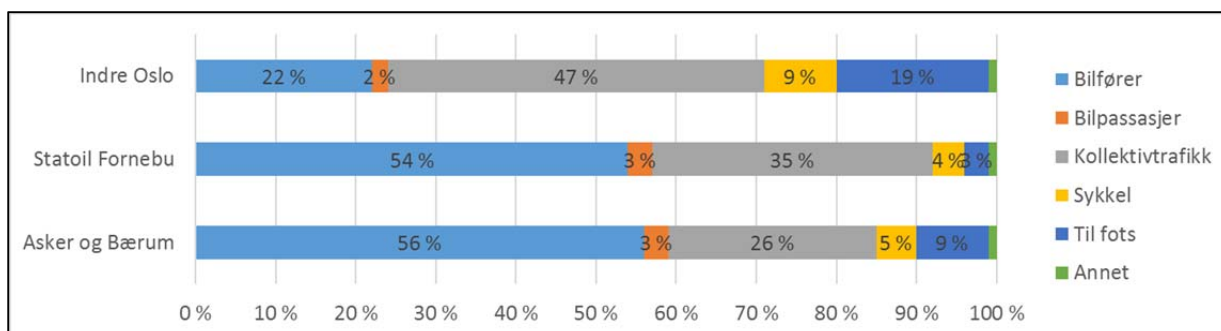
Økt utbygging vil gi økt trafikkvekst. Hvis en legger dagens reisevaner til grunn, vil biltrafikken i fremtiden overskride veikapasiteten. Det er imidlertid naturlig å anta at tettere bebyggelse nær knutepunkt, kortere avstander til hverdagsfunksjoner og bedre kollektivtilbud vil føre til at flere velger alternativer til bilen.

Restriksjoner på bilbruk i Oslo vil også påvirke reisevanene på Fornebu, da kø og parkeringsrestriksjoner her vil føre til at folk velger andre reisemåter enn bil hit. Dersom man legger til grunn at reisevanene vil endre seg slik at langt flere reiser blir gjort med gang, sykkel og kollektivt, vil man imidlertid klare å holde trafikkveksten nede. Nøkkelen til å løse trafikkutfordringene på Fornebu ligger altså i endring i reisevaner. Dette er ikke gjort på én dag, men nye generasjoner trekker i riktig retning og all ny utvikling på Fornebu må bygge opp under dette målet.

Det skal bli lettere å velge alternativer – kollektivtrafikken og gange og sykkel skal prioriteres. Dette må være gjennomgående i alle tiltak som gjøres på Fornebu, og styrkes gjennom samarbeid mellom innbyggere, næringsliv og offentlig.



Reisemiddelfordeling for bosatte i indre Oslo og i Asker og Bærum i 2013/14.



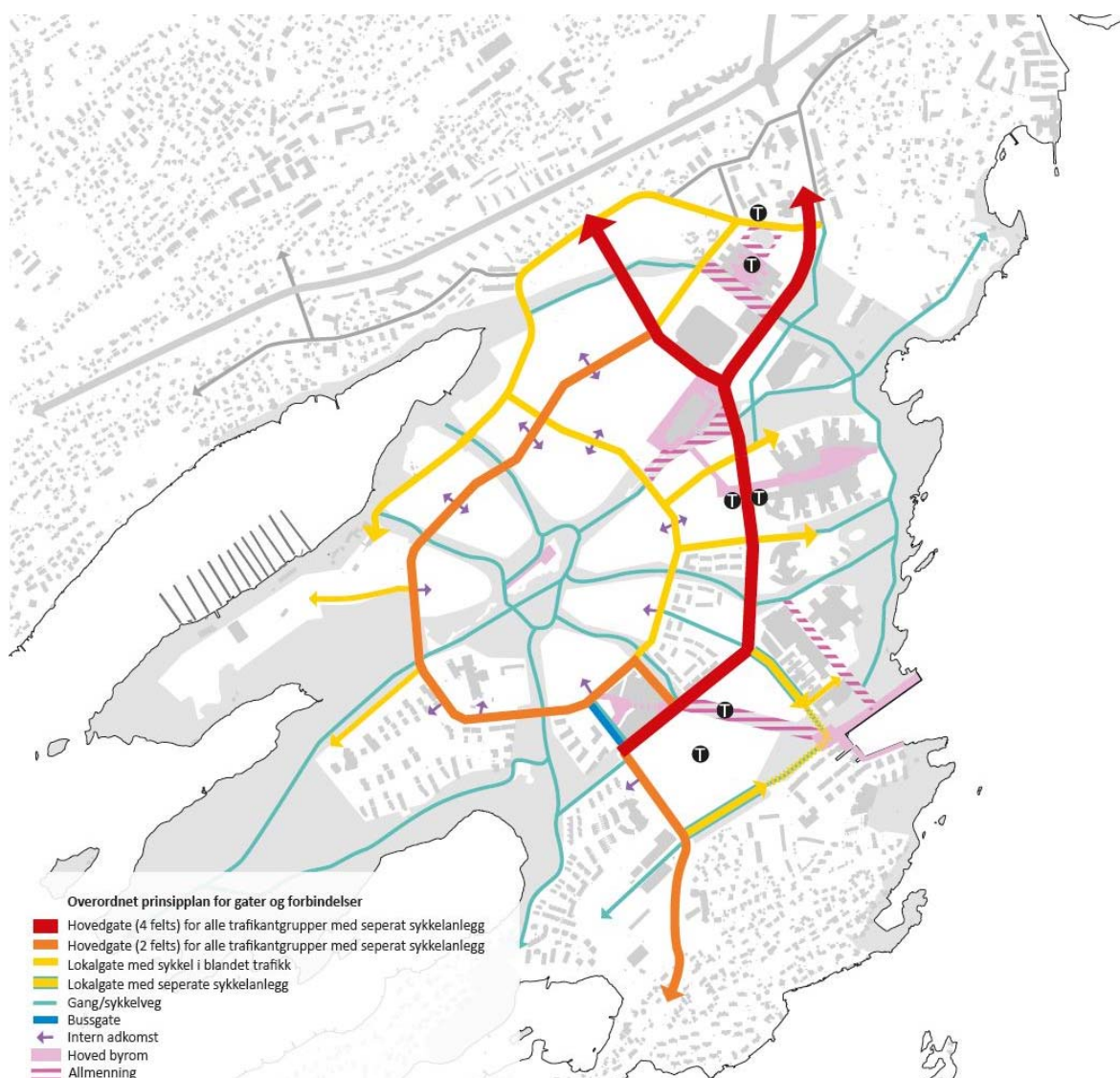
Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser til indre Oslo, Statoil på Fornebu og til Asker og Bærum fra Nasjonal reisevaneundersøkelse i 2013/14.

4.4.2 Gatenett

I KPD3 er det utarbeidet en overordnet prinsipplan for gatenettet for fremtidens Fornebu som skal være retningsgivende for videre utvikling.

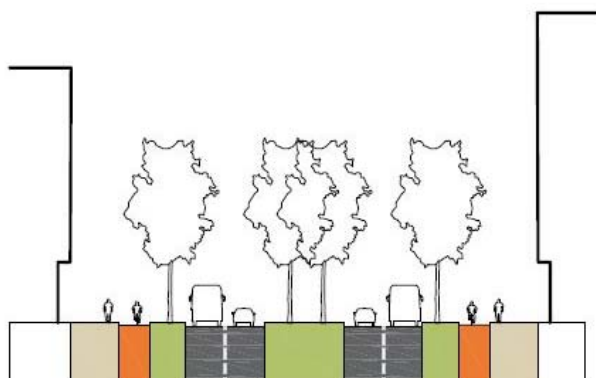
Hovedgatenettet skal i fremtiden ha en bymessig utforming der veier er omformet til gater. Kollektivtilbudet styrkes med innføring av kollektivfelt og etablering av Fornebubanen. De eksisterende veitraseene på Fornebu danner grunnlaget for planforslaget med noen justeringer.

Med etableringen av Vestre lenke får Fornebu en ny hovedadkomst fra vest. Planforslaget foreslår å koble Snarøyveien, Forneburingen vest, Vestre lenke og Widerøeveien sammen til et hovedgatesystem, som også er tilrettelagt for buss. Forneburingen øst får en mer lokal funksjon og nedgraderes til sykkelgate med redusert hastighet og begrenset tilgang for bil. Vestre lenke blir en ny adkomstvei til Fornebu i nord. Gatene skal være en del av et sammenhengende nettverk av forbindelser.



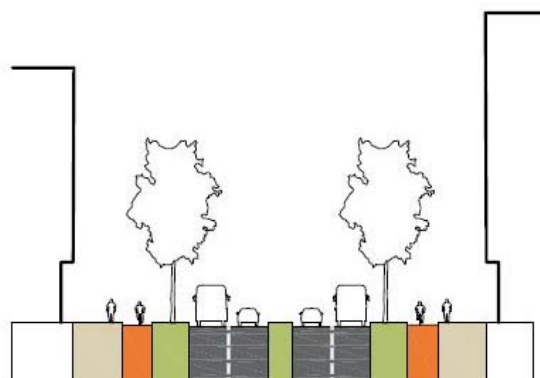
Overordnet prinsipplan for gater og forbindelser

Prinsippsnitt for gatetyper:



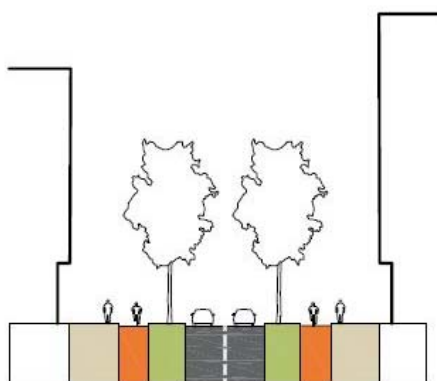
Hovedgate 4 felt med bred midtrabatt

- Hastighet: 40 km/t
- Seperat sykkelstige
- 4 meter bredt fortau
- Bred midtrabatt med to trær
- Trær i grønn siderabatt



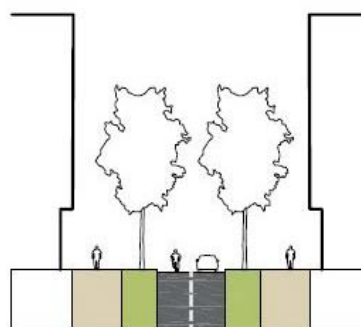
Hovedgate 4 felt med smal midtrabatt

- Hastighet: 40 km/t
- Seperat sykkelstige
- 4 meter bredt fortau
- Smal midtrabatt uten trær
- Trær i grønn siderabatt



Hovedgate 2 felt

- Hastighet: 40 km/t
- Seperat sykkelstige
- 3 meter bredt fortau
- Trær i grønn siderabatt
- Bussholdeplass i siderabatt



Lokalgate

- Hastighet: 30 km/t
- Sykkel i blandet trafikk eller sykkelgate
- 3 meter bredt fortau
- Trær i grønn siderabatt
- Mulighet for gateparkering i siderabatt

4.4.3 Snarøyveien og Widereøveien

Snarøyveien skal videreutvikles til en bymessig gate og et strukturerende hovedelement som binder byen sammen og fremmer gående, syklende og kollektivreisende. Stasjonsatkomstene for ny Fornebubane skal ha en god kobling mot gaterommet.

Planen tilrettelegger for at Snarøyveien kan transformeres fra en 4-felts vei til en bygate med kollektivfelt (1+1), kjørefelt(1+1), sykkelvei, fortau og gatetrær. Gatesnittet reduseres fra dagens 60 meter til ca. 50 meter.

Fartsgrensen bør være bymessig og settes ned til ca. 40 km/t.

Bebyggelsen langs Snarøyveien skal ha aktive fasader ut mot gaten og adkomster og adresser direkte fra gaten. Reduksjon av gatesnittet sammen med etablering av kryssninger i plan reduserer gatens barrierevirkning. Overflødig veiareal ved reduksjon av gatesnittet innlemmes i tilstøtende byggetomter.

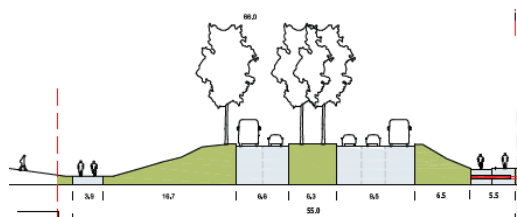
Omleggingen av Snarøyveien må koordineres med utbygging av Fornebubanen.

Som en del av arbeidet med KDP3 er det utarbeidet et mulighetsstudie som belyser nærmere hvordan Snarøyveien kan utformes som en bygate og integreres i en framtidig bystruktur (planvedlegg, temakart dok.nr.3875948):

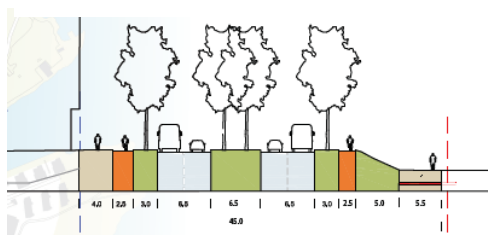
Her foreslås et konsept som bygger på følgende:

- Økt prioritet for sykkel og fotgjengere i gatesnittet og tydelig skille mellom sykkel og fotgjengere.
- Fortette langs gata for å skape romlige sammenhenger. Mer urban/tett byvegg mot nye byggerområder i vest, mer åpen/varierende byvegg mot eksisterende næringsbebyggelse og parkdrag mot øst.
- Eksisterende broer og kryssende parkdrag skal ivaretas, men kobles sammen med gaten på en mer bymessig måte
- Videreføre eksisterende treplanting, men med variasjon i rabattbredder tilpasset ulike sekvenser
- Tydelig definisjon av Flytårnet som et sted ved å smalne inn gatesnittet ved kryssing av gata

Snarøyveien fra vei til gate:

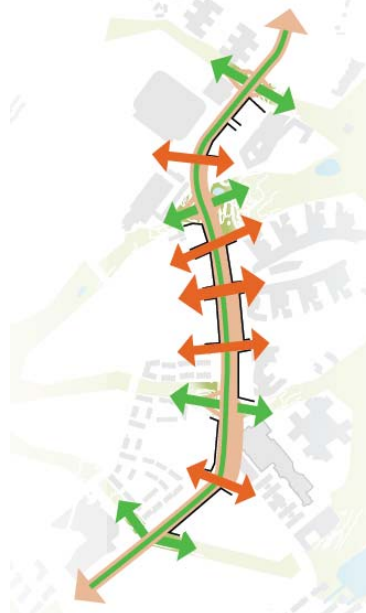


Dagens situasjon: 2+2 kjørefelt bil, 1 felt buss, separat gang- og sykkelanlegg i øst og delt anlegg i vest

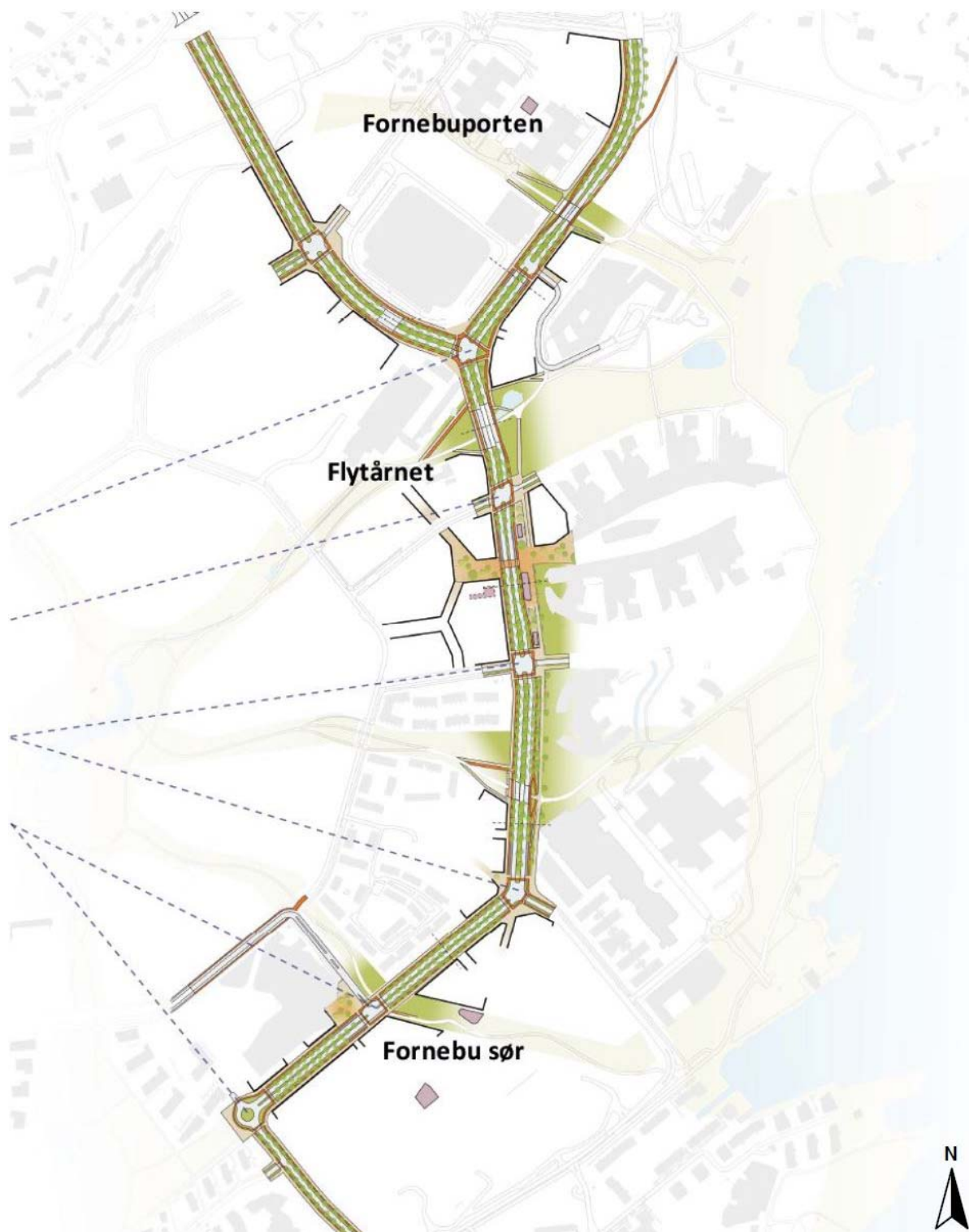


Nytt prinsipp: 1+1 kjørefelt bil, 1+1 felt buss, separat gang- og sykkelanlegg på begge sider av gaten

Styrke forbindelsene på tvers; parkdrag og byrom:



Hovedgrep – prinsipp for transformasjon av Snarøyveien og Widerøeveien til bygater



Delstrekninger og etappevis utvikling

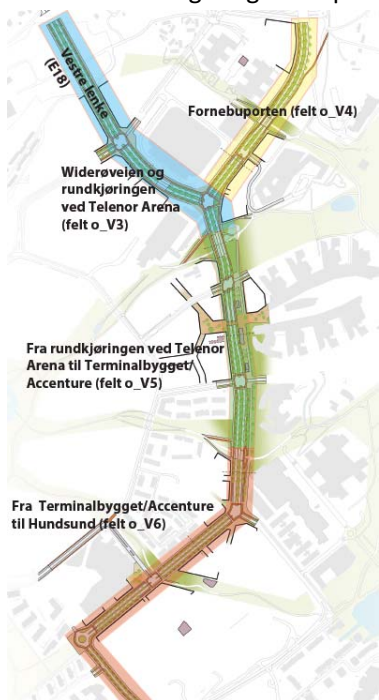
Det er allerede vedtatt å gjennomføre større endringer i infrastruktur på Fornebu. Deler av Snarøyveien må allerede legges om i forbindelse med bygging av Fornebubanen, og Vestre lenke bygges som en del av ny E18.

Ombygging/tilpasning av de resterende strekningene må koordineres tett opp mot disse prosjektene for å unngå unødige lange perioder med byggearbeider i Snarøyveien.



En delstrekning av Snarøyveien er planlagt ombygd med Fornebubanen ved nye Flytårnet stasjon - fra illustrasjonsplan for Fornebubanen (2014)

Snarøyveien er derfor delt inn i delstrekninger, som skal utvikles parallelt med byggeområdene langs veien. Premissene for videreutvikling av Snarøyveien som er beskrevet i mulighetsstudiet «Snarøyveien – fra hovedvei til hovedgate» av Norconsult er lagt til grunn i planforslaget.



Delstrekninger Snarøyveien

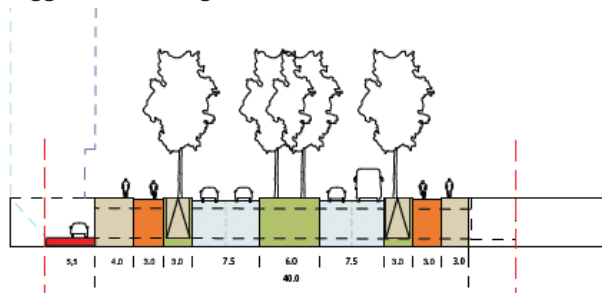
Fornebuporten (Felt o_V4)

Strekningen omfatter Snarøyveien sør for Oksenøykrysset og frem til før krysset ved Telenor Arena. Det foreslås mindre endringer fra dagens situasjon som i hovedsak omfatter sykkeltilrettelegging og fortau, og innføring av plankryssing av gaten. Det forutsettes at tilakene må gjennomføres før nye utviklingsarealer på østsiden av Snarøyveien kan bebygges.

Widerøveien og rundkjøringen ved Telenor Arena (Felt o_V3)

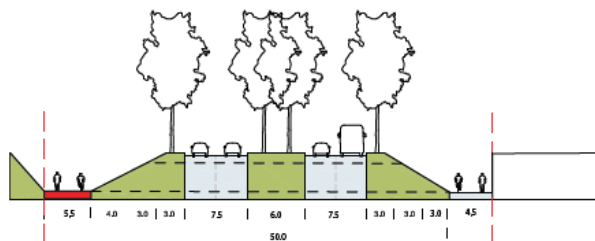
Strekningen omfatter Widerøveien fra Vestre lenke til rundkjøringen ved Telenor arena, inkludert selve rundkjøringen. Viktig innfartspunkt til Fornebu fra vest med ny Vestre lenke. Utfordrende med høy ÅDT og veiutforming. Her tilrettelegges det for to ulike alternativer for viderutvikling:

Alt A- Bygge tett på gaten, som krever en overbygging av dagens gang- sykkelvei og teknisk infrastrukturenlegg på sørsiden med kulvert. Dette sikrer tilgang til den tekniske infrastrukturen, samtidig som undergangen mot Telenor arena under Widerøveien kan beholdes som undergang med trapper og ramper opp til beplantningsfeltet. (se nedre snitt). Denne løsningen er kostbar å konstruere, men gir et 10 meter bredt belte med ekstra utviklingsareal, beholder den planskilte undergang for tømning av arenaen og skaper en bygate med fotgjengere og sykkelister i plan. Løsningen krever også en ny gang- og sykkelbro på begge sider av dagens kulvert.



Prinsippsnitt alt. A (sett mot Holtekilen)

Alt. B- Beholde dagens situasjon. Er billigere, men møter ingen av gateutformingskriteriene. Ellers små endringer fra dagens situasjon med kjørebane og trærne på samme sted. Sykkelprioritering langs gata og i kryss med alternativ A (ikke utredet hvordan resten av systemet kan tilpasses alt. B). Mulighet for delvis å definere gaterommet med bygg på sørsiden av gata. Krysset foreslås utformet som lyskryss, men det er sikret nok plass til å videreføre dagens rundkjøring. Denne opparbeidelsen burde skje samtidig med Vestre lenke, for å sikre at Vestre lenke får en god kobling til Snarøyveien.

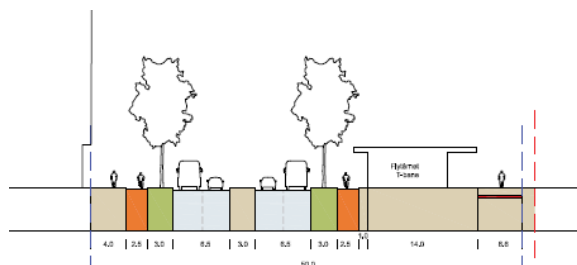


Prinsipsnitt alt. B (sett mot Holtekilen)

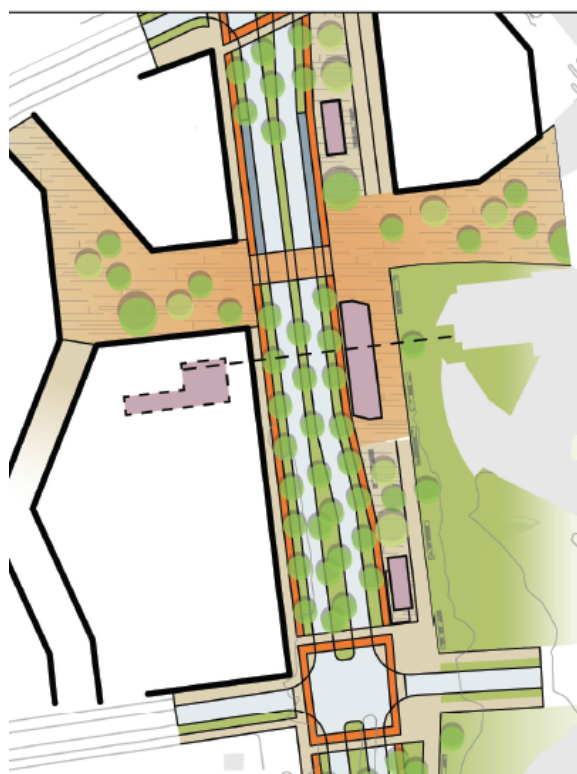
Fra rundkjøringen ved Telenor Arena til Terminalbygget/Accenture (Felt o_V5)

Strekningen omfatter Snarøyveien fra sør for rundkjøringen ved Telenor Arena til broen nord for Accenture. Dette inkluderer de delene av Snarøyveien som er planlagt ombygd iht. gjeldende reguleringsplan for Fornebu-banen. Regulert løsning ble planlagt i 2014 med utgangspunkt i at Snarøyveien skulle være dimensjonert for dagens hastighet, 4-kjørefelt for bil og planskilte kryssinger for myke trafikanter. Flytårnet stasjon ligger ca. 22m under terreng i fjell og er planlagt med atkomstbygg på østsiden av Snarøyveien ved Telenorbygningen. Fra stasjonshallen er det i tillegg tilrettelagt for en kulvert under Snarøyveien med oppgang på vestsiden. Snarøyveien må flyttes ca. 10m mot vest. Hensikten er å skape større avstand mellom stasjonshallen og Telenorbygningens fundamenter og underetasje inkl. sårbare tekniske installasjoner, og hovedanlegg for teknisk infrastruktur på Fornebu under eksisterende gang- og sykkelanlegg i øst.

KDP3 legger nå nye premisser om en mer bymessig gateutforming og det vil derfor være behov for en optimalisering av regulert løsning for Snarøyveien. KDP3 foreslår at midtrabatten smalnes inn til 3 meter for å kunne prioritere sykkel langs hovedgata på innsiden av stasjonen. Dette skaper mindre konflikt mellom passerende syklist og kryssende fotgjengere som skal til stasjonen. Kulverten under Snarøyveien fra stasjonen bør vurderes videreført for å aktivisere toget på vestsiden mer og skape en effektiv forbindelse til stasjonen for områdene i vest. Sykkelparkeringen legges i grøntbeltet nord og sør for stasjonen. Plankryssing i tilknytning til alle gatekryss og ved stasjonen.

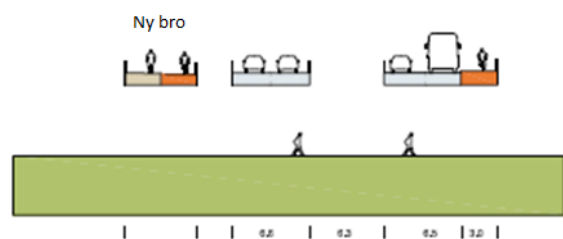


Prinsipsnitt ved Flytårnet stasjon i KDP3



Prinsipp for utforming av bygate og byrom ved Flytårnet stasjon

Der Snarøyveien krysser parkdraget ved Flytårnet foreslås det at dagens 3. kjørefelt i øst på eksisterende bro prioriteres til sykkelvei. Videre foreslås det at det etableres en ny bro med separat gang- og sykkelanlegg i vest:



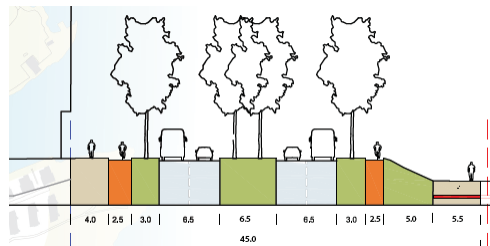
Prinsippsnitt ved parkdrag Flytårnet

Det foreslås også ny gang- og sykkelbropå vestsiden av dagen bro ved parkdrag Terminalbygget/ Accenture (tilsv. som ved parkdrag Flytårnet). (Halvparten av denne ligger i o_V5).

Øvrige strekninger innenfor feltet foreslås med små endringer fra dagens situasjon. Endringer omfatter sykkelprioriteringen langs gata og i kryss. Det forutsettes at disse endringen må gjennomføres før tilliggende tomter på vestsiden kan bygges ut.

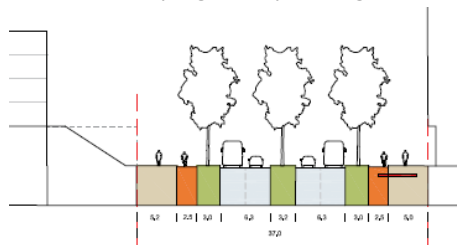
Fra Terminalbygget/Accenture til Hundsund (Felt o_V6)

Strekningen omfatter Snarøyveien fra midtre del av bro over parkdrag ved Terminalbygget/Accenture. Ved Accenture/Terminalbygget foreslås Snarøyveien som en blandet parkgate og bygate. Gjeldende bredder for trerabatter og kjørefelt videreføres i hovedsak, mens det foreslås utvidelse med tosidige separate løsninger for fotgjengere og syklist. Nye forbindelser med bymessig kvalitet som trappeanlegg el. tilsv som kobler lavere terrennivå med bygata her skal vurderes.



Prinsippsnitt ved Terminalbygget/Accenture (rett sør for veibro)

Ved Hagebyen og Fornebu sør videreføres også i hovedsak gjeldende bredder for trerabatter og kjørefelt, mens det foreslås utvidelse med tosidige separate løsninger for fotgjengere og syklist. Ny utvikling på sørsiden skal forholde seg til gata og bidra til å skape gode byrom og aktivitet.



Prinsippsnitt ved Hagebyen/Fornebu sør

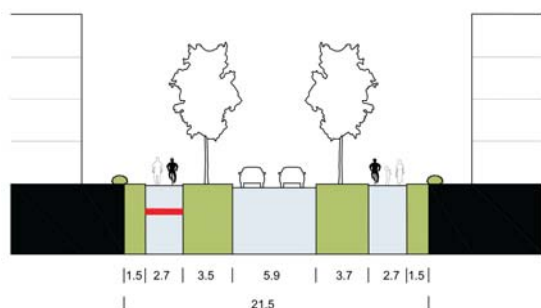
Ansvar for regulering og opparbeidelse legges til S4.3/S.4.

4.4.4 Forneburingen

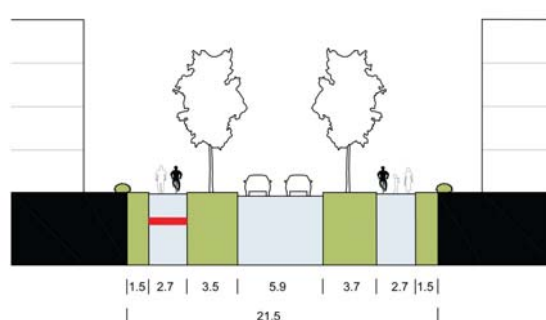
Med etablering av Vestre lenke vil Fornebu få en ny hovedvei inn i området. Dette vil endre dynamikken i veisystemet. I tillegg er det behov for bussforbindelse på Forneburingen for å gi denne delen av Fornebu et tilfredsstillende kollektivtilbud.

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 settes til 40 km/t.

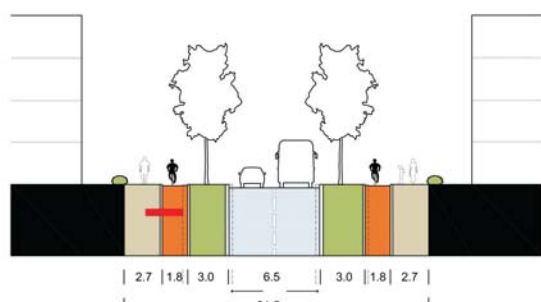
De syklende og gående får egne gang-/sykkelveier som anlegges på begge sider av veien adskilt fra veibanen med trerabatt. Østre del av Forneburingen blir i større grad en lokalgate og stenges for gjennomkjøring. Fartsgrensen vil være 30 km/t. Sykling vil foregå i blandet trafikk. Denne løsningen krever kun mindre endringer på dagens infrastruktur og man kan beholde eksisterende trær. Trær er særlig sårbare for å bli flyttet.



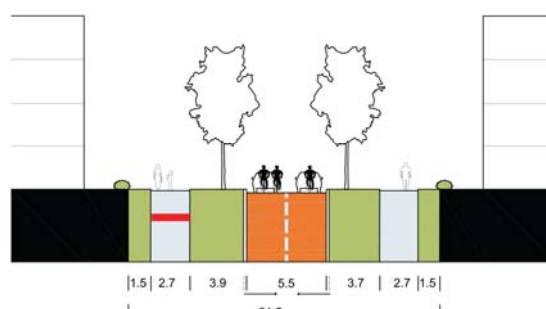
Forneburingen vest - dagens gatesnitt



Forneburingen øst - dagens situasjon



Forneburingen vest - prinsippsnitt KDP3



Forneburingen øst - prinsippsnitt KDP3

4.4.5 Kollektivreiser

Fornebubanen vil primært ivareta kollektivtilbudet mot Oslo, og rutebusser på Snarøyveien og Forneburingen vil i større grad være rettet mot resten av Bærum og sikrer et kollektivtilbud med bred flatedekning. Det etableres kollektivfelt i begge retninger på Snarøyveien.

Flesteparten av de som bor eller arbeider på Fornebu skal ha under 5 minutters gangavstand til en holdeplass med høyfrekvent kollektivtilbud (hvert 7. minutt). Alle beboere/brukere bør gis god informasjon om kollektivtilbudet som finnes gjennom tydelig skilting, tydelig markerte holdeplasser og sanntidsinformasjon.

Fornebubanen går i egen underjordisk trasé med oppgang til tre T-banestasjoner. Det legges til rette for høy utnyttelse og kombinerte arealformål nær kollektivknutepunktene for å sikre kort avstand til T-bane for arbeidsplasser og boliger.

Brukervennlig utforming av stasjonene, gode tilkoblinger for gående og syklende, sykkelparkering nær stasjonen samt enkel omstigning fra buss er viktig for å bygge oppunder bruken av Fornebubanen.

I Snarøyveien etableres kollektivfelt for buss. Bussholdeplassene i Snarøyveien utformes som kantstopp med strategisk plassering nær kollektivknutepunkt og i kort avstand fra bolig/næringsområder. Det samme gjelder for bussruten som skal betjene områdene langs Forneburingen vest lengst unna Fornebubanens stasjoner, men at holdeplassen blir kantstopp i veibanen – for å holde biltrafikken nede.

Det skal tilrettelegges for fergeanløp ved Sjøflyhavna slik at større rutebåter kan legge til. Det er et ønske om å få styrket kollektivtilbudet også på fjorden for å binde Oslofjordområdet sammen via sjøveien.

4.4.6 Sykkel

Fornebu har ambisjon om å øke sykkelandelen i kommunen. Flatt landskap og korte avstander gjør Fornebu ideell for sykling og som forbilde for klimavennlig byutvikling. Derfor bør Fornebu være det første området i Bærum til å nå målet om sykkelandel på 7 % i 2025/ 20% i 2030 iht. Bærum kommunes forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinett 2018 – 2030.

El-sykkel øker influensområdet for sykkel med ca. 50 % og enda mer i kuperte områder. Analyser viser blant annet at antall mennesker som kan sykle til eller fra Fornebu på 30 minutter øker markant hvis trafikantene går over fra vanlig sykkel til el-sykkel¹. Det er stor grunn til å tro at flere el-syklister vil være med på å frigjøre sykkelpotensialet i Bærum kommune.

I planforslaget videreføres eksisterende sykkelveinett i felles trasé med gående i parken og grøntkorridorene. Nye, separate sykkelveier etableres ved siden av fortauet langs hovedveiene Snarøyveien og Forneburingen vest og langs østkysten av Fornebu. Forneburingen øst blir sykkelgate med redusert hastighet og begrenset adgang for biler. De nye, separate sykkeltraséene blir hovedveiene for sykkel gjennom området og skal ha gode koblinger til T-banestasjonene og til sykkelveinettet i Bærum for øvrig. I boligområdene går sykkel i blandet trafikk med lav fart og begrenset tilgjengelighet for bilen.

Det skal være tilstrekkelig med sykkelparkering ved knutepunktene og på gateplan

4.4.7 Gående

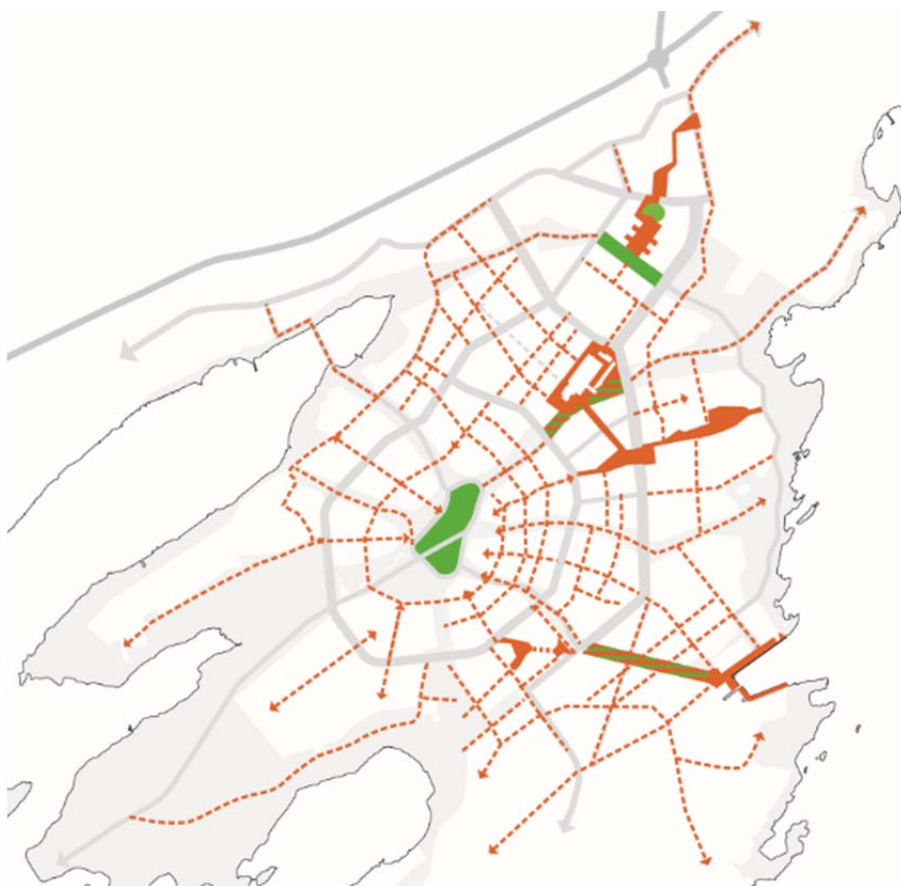
Gåing er noe de aller fleste kan gjøre hvor og når som helst, uten kostnad eller hjelpemidler. I tillegg er det miljøvennlig. Daglig gåing har positiv effekt på folkehelsen.

Fotgjengere øker den sosiale aktiviteten i byen, og det gjør gater og plasser tryggere og mer attraktive.

For å oppnå en økning i antallet gående, må barrierer bygges ned, vinterdriftsstandarden bedres, snarveier tilrettelegges og krav til universell utforming vektlegges i planlegging og bygging. Høy kvalitet på infrastruktur for gående gjør det enklere og mer attraktivt å forflytte seg til fots for alle.

Planforslaget tilrettelegger for et finmasket nett av gangveier gjennom de nye byggeområdene både i nord-sør og øst-vest retning. Nettet supplerer det eksisterende gang- og sykkelnett i parkene.

Hverdagsfunksjoner lokaliseres i lokalsentra ved T-banen i nærheten av boligområdene for at flere kan betjene hverdagsformål til fots. Veier transformeres til gater, som gjør det mer attraktivt å gå, med kortere avstander og enklere krysninger for gående. Gangruter skal ha god belysning og opplevelser underveis, så de oppleves som trygge og attraktive å ferdes på.



Fornebu skal ha et finmasket nettverk av forbindelser for gående

4.4.8 Parkering

Endringer i parkeringsnorm

For å nå målet om null vekst i personbiltransporten er parkering et sentralt virkemiddel. Dette er fremhevet i klimapanelets rapport. Forskning viser en sterk sammenheng mellom tilgang til parkering og transportvalg knyttet til arbeidsreiser.

Urbanet Analyse har gjennomført en tilleggsundersøkelse i forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2013/2014. Urban Analyse har undersøkt effekten av ulike parkeringsrestriksjoner. Undersøkelsen viser at restriktive parkeringstiltak kan gi stor overgang til kollektivtransport, og dette gjelder spesielt arbeidsreiser. Det foreslås derfor en mer restriktiv parkeringsnorm enn i gjeldende parkeringsnorm, og at bilkollektiv kan erstatte privatbil for flere beboere i fremtiden.

Bilkollektiv

Med god kollektivdekning og hverdagsfunksjoner i gangavstand vil færre ha behov for egen bil i hverdagen. Bilkollektiv og nabobil-løsninger er fullverdige alternativ for mange ettersom de er billigere for forbrukeren og mindre arealkrevende for samfunnet.

Ved planlegging av nye bolig- og næringsområder skal parkeringsplasser for bil legges i lengre gangavstand fra boligen enn sykkelparkering og bilkollektiv. Dette kan være nok til at man velger sykkel/gange som transportmiddel til butikk, skole eller jobb.

Det skal legges til rette for parkeringsplasser for bildeling i feltene som skal lokaliseres på de beste og mest tilgjengelige parkeringsplassene.

Privat parkering

Det foreslås en restriktiv parkeringsnorm ved nye bolig- og næringsområder, samt områder med offentlig tjenesteyting, for å gjøre det mindre attraktivt med privat bilhold på Fornebu. Nye utbyggingsprosjekter bør redegjøre for eksisterende parkeringssituasjon i nærområdet da det kanskje finnes ledig kapasitet.



Parkeringshus, serviceanlegg, sykkelparkstasjon og lekeplass på taket, Nordhavnen København.

Gjeldende parkeringsnorm

Formål		A-områder	B-områder	C-områder	Sykkelparkering
Ene-/tomannsbolig	Pr. boenhet	Min. 2,0	Min. 2,0	Min. 2,0	
Rekkehus	Pr. 100 m ² BRA	1,0	1,2	Min. 1,2	Min 2
Leilighet	Pr. 100 m ² BRA	1,0	1,2	1,2	Min 2
Kontor	Pr. 100 m ² BRA	Maks 0,7	Maks 0,7	Maks 0,7	Min 1
Forretning	Pr. 100 m ² BRA	Maks 1,2	Maks 2,0	Maks 0,7	Min 1

Område A: Området innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (alle fremtidige metrostasjoner)

Område B: Området innenfor 900 meter gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen

Område C: Resten av kommunen

Normtall for formål skole og barnehage ligger inne i kommunens parkeringsveileder i veinormalen.

Fornebu vil med få unntak ligge innenfor område A i gjeldende parkeringsnorm. Det foreslås en ytterligere tredeling innenfor Fornebuområdet. Nye soner blir da:

Byen (område A):

For boliger beholdes krav om 1 parkeringsplass per 100 m² BRA som et grunnkrav. Parkeringskravet kan reduseres avhengig av avstand til T- bane stasjon og hvilke tiltak utbygger gjennomfører som kan ha effekt på redusert antall reiser med bil. I disse områdene er tilgjengeligheten til kollektivtilbudet svært godt. Bildelingsordninger blir også stadig mer utbredt. I sum reduserer dette behovet for å eie egen bil.

Parken (område B):

I disse områdene er tilgjengeligheten til kollektivtilbudet også god. Grunnkravet om 1 parkeringsplass per 100 m² BRA foreslås her, som i Byen, med mulighet for reduksjon av pakeringskravet, avhengig av plassering i forhold til stasjoner og hvilke tiltak utbygger gjennomfører som kan ha effekt på redusert antall reiser med bil, dog med noe lavere prosentvis vekting av tiltak.

Landet (område C):

Her foreslås samme grunnkrav som for område A og B, mulighet for reduksjon av kravet er begrenset pga. ytterligere avstand til kollektivtilbud. Videre foreslås parkeringsnorm for bolig endret ved at begrepene enebolig, tomannsbolig, rekkehus og leilighet erstattes med ett samlebegrep – boligformål. I praksis vil dette ha begrensede konsekvenser da det i liten grad legges til rette for ene-/tomannsboliger på Fornebu.

Parkeringsanleggene i område A og B bør samlokaliseres, i god avstand fra og i randsonen til byggefeltene/boligområdene. Dette vil redusere trafikk i boligområdene og skape større bilfrie områder, i tillegg vil det føre til lengre gangavstand til bilen, noe som kan øke attraktiviteten på å velge kollektivt fremfor privatbil. Parkering skal som hovedregel legges til egne parkeringshus og ikke i underjordiske parkeringsgarasjer. Parkeringshus vil ikke binde opp arealbruken for fremtiden slik som garasjer gjør. Dersom arealbehovet endrer seg, kan parkeringshusene rives eller omdisponeres. Det er også lettere å skape gode uteområder i gårdsrom som ikke ligger over parkeringskjellere på grunn av tilgang på skikkelig jorddybde til treplanting etc.

Ny parkeringsnorm boliger for sykkel og bil

	Bil			Sykkel
	Område A Byen	Område B Parken	Område C Landet	Alle Områder
Krav til p.plass pr. 100 m ² BRA* (grunnkrav)	1	1	1	3
I reguleringsplan skal p-kravet reduseres med inntil x % hvis:	Inntil	inntil	inntil	
Bilpoolordning forpliktelse 5+5 år (evaluering etter 5 år)	25 %	20 %	10 %	
Avstand p-anlegg er lenger enn 200 m fra hovedinngang	10 %	5 %		
Avstand t-bane stasjon til bygning er lik eller mindre enn 350 m	15 %	10 %		
Etablering av forpliktende mobilitetsprogram med varighet min 5 år	10 %	5 %		
<i>*BRA beregnes etter teknisk forskrift, inkl. felles areal innendørs for boligformål. Parkeringsareal tas ikke med i beregningsgrunnlaget</i>				

Dette medfører at grunnkravet for p-plass blir lik forslaget til kommuneplanen (KPA). Effekten kan ved maks % uttak bli en reduksjon av grunnkravet på henholdsvis 60%, 40% og 10% for A, B og C området.

Parkeringsnormen foreslås som en retningslinje til bruk ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner. Normen overstyrer ikke gjeldende reguleringsplaner.

Konsekvenser av endret parkeringsnorm boliger

For boligparkering vil endringen til en fleksibel parkeringsnorm, som oppfordrer til å etablere flere bodelingsplasser og tilrettelegge for bruk av andre reisemåter enn bil, gi større spillerom ved endelig fastsetting av parkeringsdekning i reguleringsplan, dog kun i restriktiv retning.

Endringen bør medføre at det etableres færre parkeringsplasser, enn ved bruk av gjeldende norm.

Parkering næring og offentlig tjenesteyting

Om parkeringsnormene skal bidra til redusert bilbruk, må maksimumsnormen for kontor og offentlig tjenesteyting reduseres. Normer for parkering for næring og offentlig tjenesteyting innebærer foruten en reduksjon av normnivåene, også omregning av normtallene til felles måleenhet for undervisning og barnehage. Omdisponering av eksisterende parkeringshus / utendørs parkeringsplasser i næringsområdene kan tillates til aktiviteter som verksteder, mindre lager etc.

Eksisterende parkeringshus i næringsområdene kan også benyttes til å dekke parkeringsbehov ved nye boligprosjekter.

Ved nyetablering og endring av større næringsbygg både offentlige og private, bør det utarbeides en mobilitetsplan med tiltak for hvordan arbeidstakeren kan komme seg til jobb på en miljøvennlig måte. Det må vises hvordan tiltakene skal følges opp.

Klimakloke parkerings- og servicehus

Som foregangsbydel, kan Fornebu gå foran i satsingen på utviklingen av klimakloke parkerings- og servicehus. Husene kan utformes som et identitetsskapende samlingspunkt med flere funksjoner;

- bilkollektiv på bakkeplan
- sykkelparkering på bakkeplan
- sykkelverksted - serviceanlegg
- sykkelkafé
- hentested for pakker/post (mini logistikkentral)
- solceller til lading av el-bil
- grønne fasader/tak etc.

Forslag til ny parkeringsnorm KDP3 kontor, forretning, barnehage og undervisning for bil og sykkel

	Bil			Sykkel
Kategori: pr 100 m ² BRA*	Område A - Byen	Område B - Parken	Område C - Landet	Alle områder
Kontor	Maks 0,25	Maks 0,5	Maks 0,5	Min 1,5
Forretning	Maks 0,5	Maks 0,5	Maks 0,7	Min 2
Undervisning	Maks 0,1	Maks 0,2	Maks 0,2	Min 3
Barnehage	Maks 0,2	Maks 0,4	Maks 0,4	Min 3

Område A – «byen» får en utnyttelse på **155–240% BRA**, som tilsvarer sammenlignbare områder i Oslo i umiddelbar nærhet til T-banen. Dette vil tilrettelegge for urbanitet og bymessige kvaliteter.

Område B – «parken» får en utnyttelse på **120–160 % BRA** i den østre delen nærmest «byen», og **50-120%BRA** i den vestre delen nærmest «landet». Byggehøydene skal trappes ned fra Forneburingen mot Nansenparken.

Område C – «landet» får lavest utnyttelse på **50–120% BRA** på grunn av tilpasning til eksisterende utbygde tomter med lav utnyttelse, overgang mot park- og friluftsområdene.

Eksempler på ulike grader av utnyttelse i bymessige områder



Pilestredet park, Oslo.
210% BRA, 10m² MUA.
Foto: Norconsult.



Vindmøllebakken, Stavanger.
Under prosjektering, 185% BRA, 29m² MUA.
Foto: <http://www.kruse-smith.no/prosjekt/vindmollebakken/>



Røa Have, Oslo.
150% BRA, 30m² MUA.
Foto: <https://krogsveen.no/Kjoep-bolig/Bolig/Leilighet/Vaekeroeveien-191-B-304218481>

Kommunedelplan 3 for Fornebu – tabell for grad av utnytting

Område	Felt	Maks %-BRA	Maks BRA m2	Andel bolig %	Andel annet %	Høyder (etg, snitt)	MUA pr. 100m2	Noter
A	S 1.2 B			0,0	100,0	6*		1
A	S 1.3			0,0	100,0	6		
A	B 1.1	238	76 296	65,0	35,0	4	35	
A	B 1.3	160	20 987	90,0	10,0	4	35	
A	KBA 3.1				100,0	4		
A	S 3.2				100,0	6*		1
C	KBA 4.1				100,0	3		
A	S 4.3	240	233 218	65,0	35,0	6	35	
A	S 4.4	240	78 274	65,0	35,0	6	35	
C	KBA 7.1	50	17 165	0,0	100,0	2	50	
C	B 7.2	70	12 004	100,0	0,0	2	50	
C	B 7.4 A	130	61 381	100,0	0,0	3	50	
A	B 7.4 B	155	58 720	100,0	0,0	4	35	
A	B 8.1	180	52 754	100,0	0,0	5	35	
A	S 8.3	240	48 559	65,0	35,0	6	35	
A	S 8.4	240	85 142	65,0	35,0	6	35	
B	B 9.1	155	81 395	97,0	3,0	4	40	
B	B 9.2	160	68 058	100,0	0,0	4	40	
B	B 9.3	155	58 382	96,0	4,0	4	40	
B	B 9.4	155	59 206	100,0	0,0	4	40	
B	B 9.6	120	37 818	100,0	0,0	3	40	

Noter:

1* - Høyhus kan vurderes, men må avklares i egen planprosess.

2 - Under kolonne «andel annet» er det lagt inn en andel næring og sosial infrastruktur. Dette er kun angitt i de felt der dette blandes med boligformål. I felt avsatt til næringsformål vil grad av utnytting fastsettes i reguleringsplan.

BRA m2 næring i tabellen er basert på tall fra estimert fordeling av næring i kommunen.

Høyder

I planen legges veiledende gjennomsnittshøyder til grunn. Andre viktige faktorer for bebyggelsens utforming som sol/skygge, mua, plassering av bebyggelse i forhold til offentlige plasser og rom, eksisterende bebyggelse mm. må ses i sammenheng med veiledende gjennomsnittshøyder. Endelige høyder avklares i reguleringsplan.

Generelt skal byggehøydene avtrappes. Det kan bygges høyest ved T-banestasjonene og langs Snarøyveien, og trappes ned mot Nansenparken og sjøen.

Videre skal byggehøyder avtrappes mellom Forneburingen og inn mot Nansenparken slik at parken beholder sin åpne karakter og gode solforhold. Bebyggelsen bør også avtrappes inn mot offentlige torg og plasser for å skape en menneskelig skala og tilfredstillende sollys og åpenhet.

Synsfeltet er avgjørende for hva mennesker opplever og ser og har stor betydning for hvordan byen og byrommene oppleves. Byen oppleves i øyehøyde, det vil si at mennesker først og fremst opplever det som skjer i bygningenes nederste etasje og delvis andre etasje. Høye bygg oppleves på avstand, fra femte etasje er det ingen sanselig kontakt mellom livet i gaten og fasaden (Gehl).

Det tre områdetypene A - «byen», B- «parken» og C -«landet» får ulike **gjennomsnittshøyder** basert på overordnet prinsipp for høyder;

A - «Byen»	6 etasjer
B - «Parken»	Østre del: 4 etasjer Vestre del: 3 etasjer
C – «Landet»	3 etasjer

Det forutsettes at høyder brukes til å skape variasjon. Dette skal både bidra til å sikre nok lys og luft mot offentlige rom og gater, samt skape en variert bysilhuett på Fornebu.

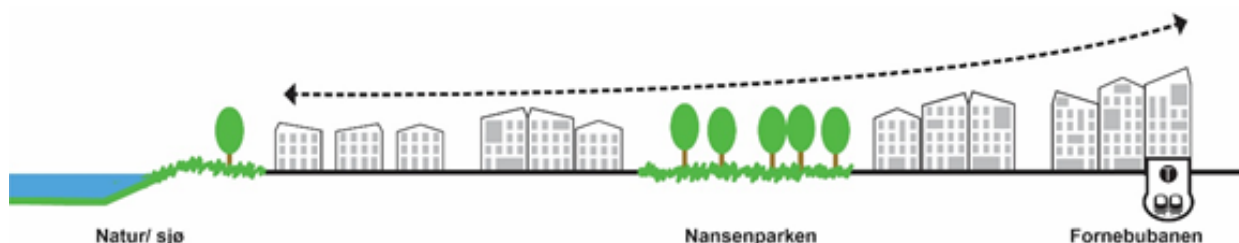
Eventuell lokalisering av høyhus kan i enkelte tilfeller vurderes innenfor område A, fortrinnsvis på strategiske tomter mot Snarøyveien, men må avklares i egen planprosess. I planen tilrettelegges det for at dette kan vurderes i felt S1.2B og S3.2.

I fremtidig utvikling av Fornebu bør bebyggelse innenfor samme byggeområde i større grad, utformes med ulik bruk av høyder. I dag er det lite variasjon. Det kan ofte fremstå ensformig dersom alle høyder er like.

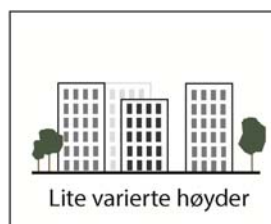
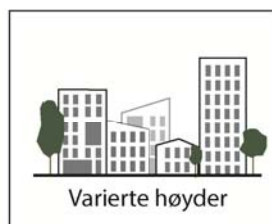
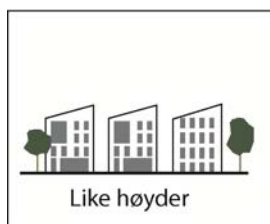
Det totale bygningsvolumet kan fordeles med stor variasjon i høyder. Et område kan eksempelvis ha både 2.etasjes rekkehus og 8 etasjes blokkbebyggelse og på den måten få en kombinasjon av ulike høyder og typologier innenfor et område.

Ulike høyder bidrar også til en mer variert sammensetning av typologier, noe som igjen gir et mer mangfoldig boligtilbud.

Forskjellige grupper i samfunnet med ulike livssituasjoner og behov, har ulike preferanser til hvordan de ønsker å bo. Med mer variasjon skapes også en mer sammensatt gruppe av mennesker innenfor samme område, noe som igjen bidrar til mangfold.



Prinsipp for høyder. Illustrasjonen viser hvordan høydene varierer gjennom området. Det bygges høyest i vest rundt fremtidige T-banestasjoner og Snarøyveien (område A), byggehøydene avtrappes mot sørvest med lavere høyder mot Nansenparken og sjøen. Merk at etasjehøydene er veiledende. Det er ikke vist eksakte høyder i hvert felt.



Høyder skal brukes bevisst for å skape en variert bysilhuett på Fornebu, både innad i delområder og for Fornebu som helhet sett fra omlandet.



Skovkvarteret, Ørestaden (Under bygging. Polyform Arkitekter, Vilhelm Lauritzen Arkitekter).

Åpen kvartalsstruktur med blokker og småhus, variasjon i størrelser og høyder, iblandet næring, kultur mm.



Canal houses i Århus, Adept Luplau Poulsen. Viser varierte høyder.



Mulighetsstudie på Fornebu, White arkitekter for OBOS. Viser variasjon i høyder og takutforming.



Västra hamnen, Malmö. Stor variasjon i bebyggelsestruktur, boligtypologi og høyder.



Västra hamnen, Malmö. Signalbygget Turning Torso med leiligheter, rekkehus i forgrunnen.

MUA – minste uteoppholdsareal for boliger

Krav til minste uteoppholdsareal skal sikre gode uterom med nok sol til boligområdene.

I detaljreguleringen skal en landskapsplan vise hvordan kvaliteten på uterommene sikres i byggeprosjektet.

Boligenes uteareal har en viktig funksjon som sosial møteplass og rekreasjonsareal. Utearealet, både på bakken og på tak, har samtidig et stort potensial som dyrkingsareal og for overvannshåndtering. Ved utforming av utearealer i tilknytning til bolig må dette sees i sammenheng.

Uteoppholdsareal er den delen av tomten som er egnet til lek, opphold og rekreasjon. En andel av MUA kan legges på taket.

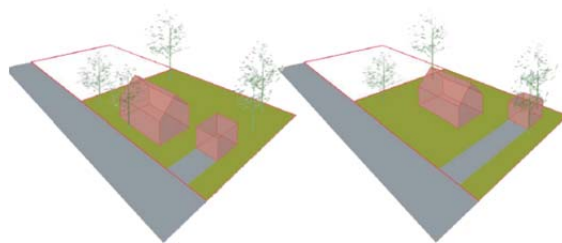
I tillegg stiller planforslaget krav om at en viss andel av MUA skal løses på bakkeplan, også i sentrumsområdene.

De forskjellige utearealene til boligen brukes av ulike aldersgrupper, voksne bruker primært balkonger og takterrasser, mens småbarnsfamilier og barn bruker bakgårdene på bakkeplan. Det må derfor finnes en variasjon i utearealer i alle delområdene.

Det foreslås en differensiert arealstørrelse for uteareal for de 3 områdetypene A byen, B parken og C landet.

I sentrumsområdene skal kvartals struktur benyttes for å få mest mulig brukbare uteoppholdsarealer for boligene og minst mulig ubrukbare restarealer. Halvparten av MUA kan her bygges som takterrasser i sentrumsområdene, noe som vil sikre en andel takterrasser i disse områdene.

For å sikre lys og solinnfall settes det krav om % solbelyst areal i til sammen 5 timer i de ulike områdene, og forholdet mellom avstand mellom bygninger og gesimshøyde på bygning. Avstand fra fasade til fasade i gårdsrom skal være mer enn 1,5 ganger gesimshøyden. Avstand mellom bygninger skal uansett ikke være mindre enn 17 meter.



Illustrasjon av MUA, minste uteoppholdsareal. Uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon, altså den delen av tomten som ikke er avsatt til kjøring og parkering. Areal avsatt til for eksempel søppelkasser, sykkelstativ og lignende er ikke egnet til opphold og skal ikke medregnes i uteoppholdsarealet.

(Kilde: Grad av utnyttning).

Områdetype	Andel MUA per 100m ² bolig	Andel MUA på bakkeplan (fellesarealer)
A - Byen	35 m ²	50 %
B - Parken	40 m ²	70 %
C- Landet	50 m ²	80 %

4.5.2 Arkitektur

Estetikk

KDP3 stiller høye krav til estetikk i utforming av ny bebyggelse, parker og byrom. Ny bebyggelse og opparbeidelse av offentlige uterom forventes å ha en levetid som spenner over flere generasjoner. Utbyggingsområdene på Fornebu er store, og for å sikre målet om høy arkitektonisk kvalitet bør det benyttes arkitektkonkurranser.

Estetikk er knyttet til våre sanselige opplevelser og omfatter her visuelle kvaliteter i byggverk og omgivelser. Ny bebyggelse skal utformes med nåtidens formspråk og fremtre med høy arkitektonisk kvalitet

Variasjon

Variert arkitektur hva gjelder utforming, typologi, materialbruk og farger vil skape attraktive og stimulerende omgivelser, og gi de ulike områdene identitet.

Fasadene er bygningers møte med omgivelsene. Fasadene langs offentlige ferdselsårer og i Fornebus sentrumsområder er spesielt viktige for allmenheten.

Bebyggelsen skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp gjennom fasadesprang og relieff virkning.

Fasadenes nederste etasjer oppleves i øyehøyde og er avgjørende for opplevelse av kvalitet, intimitet, liv og aktivitet. I allment tilgjengelige urbane områder bør denne delen av bebyggelsen gis spesiell oppmerksomhet vedrørende materialbruk og detaljering. Og forbeholdes funksjoner som egner seg for visuell eksponering i fasaden og som fremmer kontakt mellom inne og ute.



Eksempel på fasader mot offentlige rom, Wien.



Aker brygge – introvert kjøpesenter med lukkede fasader ombygget til et urbant handelsstrøk med utadrettede handelslokaler mot gater og byrom. (Foto:visitoslo.com)

Arkitektonisk utforming og funksjon av bebyggelse

Ulike bygningstyper har ulike forutsetninger og tradisjoner når det gjelder utforming. Gjennom erfaring kan en ofte gjenkjenne et byggs formål og bruk. De ulike bygningers form og plassering bør gjenspeile et hierarki der noen bygg er viktigere for fellesskapet enn andre. Typiske formål på Fornebu er næringsbygg, offentlige og allmenntilgjengelige bygg og anlegg og boligbygg.

Offentlige bygg og allmennnyttige bygg

Offentlige og allmennnyttige bygg som skoler, grendesentre, barnehager, bibliotek, eldresenter, idrettsanlegg, kirke, gravplass ol. har en spesiell betydning for felleskapet. Slike bygg kan gis en mer særpreget utforming, et større bygningsvolum eller en mer sentral plassering enn andre byggetiltak. Bygninger med spesiell symbolverdi kan etter særskilt vurdering utformes som et landemerke. Offentlige bygg og allmennnyttige bygg bør være utformet slik at bebyggelsesstrukturene bidrar til å skape byliv og gode overganger mellom områder. Det er viktig at skoler som etableres i de sentrale byområdene utformes med fasader som en del av øvrig bebyggelsesstruktur og gatemønster, og på den måten bidrar til aktivisering av førsteetasjer og gi liv til gata.



Kirkeparken VGS i Moss sentrum henvendt mot gågata, bidrar til å skape byliv

Samtidig skal nytenkning omkring sambruk og funksjonsblanding bidra til at arealene utnyttes effektivt og skaper rom for et bredt spekter av virksomheter og tilbud, på ulike tidspunkter av døgnet. Offentlige bygg som ikke har program på kveldstid slik som skoler, barnhager, gymsaler ol. skal kunne brukes til andre aktiviteter på ettermiddag, kveldstid og helger.

Fornebubanens metrostasjoner blir viktige offentlig byggverk på Fornebu. På bakkeplan skal stasjonsatkomst integreres i den bymessige konteksten og bli en naturlig del av byen. Bærum kommune ønsker et konsept for de fremtidige metrostasjonene som gir identitet gjennom spennende arkitektur og design. Design, funksjon, brukervennlighet og opplevelse skal inspirere flere til å velge metroen som transportmiddel. Adkomsten/nedgangene må være enkle å se og finne fram til for alle som ferdes i området. Fornebubyen bygges opp rundt Fornebubanen. Stasjonene får en viktig rolle i bystrukturen.

Næringsbygg

Næringsbygg omfatter alle bygg og anlegg for kommersiell bruk, herunder kontor, hotell, industri, forretning, idrettsanlegg og bygg- og anlegg for sjørelatert næringsvirksomhet.

Nye næringsarealer skal være fleksible bygningsstrukturer som er integrert i byens kvartalsstruktur og henvende seg til offentlige gater og byrom. De bør også legge til rette for fleksible flerbrukerløsninger som kan ta høyde for svingninger i markedet de neste 20 årene. Bebyggelsen bør derfor utformes slik at det muliggjør tilpasning til endrede krav og idealer i fremtiden. I ubebygde områder med umiddelbar nærhet til metrostasjonene åpner planen for mer bymessige løsninger der bolig- og næring skal kunne kombineres i funksjonsblandede områder.

Boligbygg

Ny boligbebyggelse skal utformes med strukturelle og materielle kvaliteter som bidrar til å gi de ulike områdene på Fornebu høy grad av bokvalitet, variasjon og identitet.

Det er viktig at boliger og boligbebyggelse har kvaliteter som står seg over tid og er fleksible nok til å tilpasses fremtidige behov. Boliger skal bygges med god kvalitet for den enkelte bolig og for by- og boligområde det vil være en del av. Bebyggelsens plassering, utforming og materialbruk har innvirkning på hvordan området fremstår og oppleves å være i.



Eksempel på et boligområde med høy arkitektonisk kvalitet. Lange Eng Cohousing community, Dorte mandrup arkitekter.

Planen stiller spesifikke krav til god bokvalitet. Det skal i størst mulig grad legges til rette for gjennomgående leiligheter med gode dagslysforhold og stille (støybeskyttet) side. For de boenhetene der en ikke oppnår gjennomgående leiligheter, stilles det krav om store vindusflater slik at det oppnås gode dagslysforhold også i disse leilighetene. Svalgangsløsninger og midtkorridorløsninger skal unngås.

Balkonger

Bruk av balkonger påvirker fasadens arkitektoniske uttrykk. Balkonger kan utgjøre interessante fasadeelementer som bidrar til variasjon. I tillegg vil leiligheter med balkonger få en betydelig økt bokvalitet, ved at det gir beboeren tilgang til mer luft, lys, sol og utsikt. En balkong kan også fungere som et ekstra utendørs rom i tilknytning til boligen. Det er en fordel dersom balkonger kan nås fra hovedoppholdsrom.

De minste leilighetene kan ha balkong, eller eget privat uteareal i tilknytning til boligen. Dette vil øke bokvaliteten på mindre boenheter.

Men balkonger kan også ha negativ betydning, i form av tette balkongrekker, som tar dagslys og reduserer utsikt fra leiligheten. Dype, utkragede balkonger kan forringe lysforholdene for boenheter i etasjen under balkongen og for gaterom. Derfor bør balkongdybde begrenses. Bruk av helt eller delvis inntrukne balkonger, eller evt. franske balkonger, bør i trange bysituasjoner vurderes som en erstatning for utkragede balkonger.

Hvor stor del av fasaden som skal være dekket av balkonger, må vurderes i reguleringen.

Innbygging av balkonger bør generelt unngås.

Utforming av tak ,takterrasser og takhager

Takene har betydning for omgivelsene og bebyggelsens helhetsinntrykk, og må betraktes som byggets femte fasade. Taket bør sikres like god estetisk kvalitet og funksjonell utforming som resten av byggelementene. Takene skal vurderes som del av byens taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Takets utforming er også med på å skape mer variasjon. Eksempelvis kan et flatt tak ha takhager, mens saltak med vinkel kan egne seg godt der bebyggelsens høyder skal hensynta eksisterende bebyggelse, eller i situasjoner med behov for å bryte ned skalaen.



Eksempel på bebyggelse med skrå flater, som bidrar til en mer menneskelig skala. Ornsro Traeby i Orebro, tegnet av CF Møller



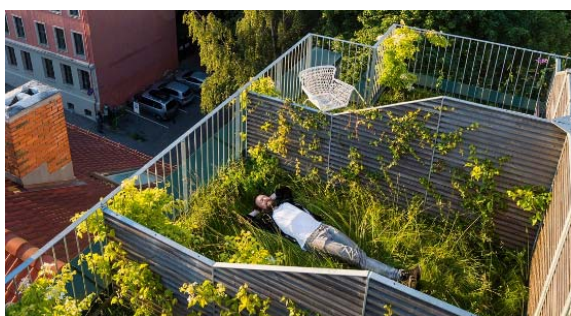
Eksempel på bygg med ulike takformer. Illustrasjonen er fra MAD arkitekter, Myrkedalen, Voss.

Takterrasser er et godt supplement til boliger og øker bokvaliteten.

Utforming av takterrasser /takhager må ha en gjennomtenkt løsning både estetiske og praktisk, for å kunne bli et vellykket uteoppholdsareal. En arealeffektiv soneinndeling med møbeling som inviterer til opphold og sosial aktivitet, le mot sol og

vind, vegetasjon i form av grønne flater og frodige planter som også ivaretar overvannshåndtering, er elementer som kan bidra til å utforme gode takterrasser. Leveger, pergolaer, plantekasser og belegning kan brukes for å underdele større takterrasser i ulike soner. De beste utearealene bør være fellesareal.

Tekniske funksjoner som heis-, antenne- og ventilasjonsanlegg etableres ofte som takoppbygg, men skal på Fornebu primært inkorporeres i bygningsmassen. Andre løsninger kan vurderes på bakgrunn av helhetlig arkitektonisk kvalitet.



Eksempel på takterrasse med både felles og private soner, Oslo, Element arkitekter.

Foto: <http://www.architecturenorway.no/projects/dwelling/green-house-2013/>



Eksempel på takterrasse med både felles og private soner, Oslo, Element arkitekter.

Foto: <http://www.architecturenorway.no/projects/dwelling/green-house-2013/>

Parkeringskjellere tilknyttet alle typer bygg

På Fornebu skal parkeringsplasser primært legges i bygningsmassen under bakken.

Lukkede parkeringskjellere eller murer for å ta opp terrengforskjeller mot fortau har en avvisende karakter og er ikke ønskelig. Innkjøring til parkeringskjeller bør ha direkte adkomst fra gate og inn i bebyggelsesstruktur, dette for å unngå at utearealer som primært bør brukes til opphold, aktiviteter og møteplasser fylles med nedkjøringsramper til parkeringskjellere.

Utforming av uterom

Gater og byrom skal opparbeides med høy landskapsarkitektonisk kvalitet og tilrettelegges som universelle oppholdsrom og møteplasser med høy bruksverdi for alle generasjoner. Regnvann skal tas i bruk som en ressurs og kvalitet i byrom ved løsninger som regnbed, dammer, renner og lignende som drenerer vann.

Menneskelig skala og solforhold skal ivaretas.

Trær og variert beplantning skal benyttes bevisst som estetiske elementer og viktig bynatur. Uterom skal ha variert utforming og innhold for å skape gode steder og sosiale møteplasser med opplevelser, aktiviteter og rekreasjonsmuligheter. Planen omfatter i tillegg retningslinjer for håndtering av skilt, belysning, mindre tekniske, anlegg, vegetasjon og delvis også belegg og overflater.

Kvalitetskrav

Fremtidens Fornebu skal ta vare på og styrke eksisterende kvaliteter og introdusere nye. Materialer og detaljer som benyttes på Fornebu skal være preget av høy visuell, bruksmessig, håndverksmessig og vedlikeholdsmessig kvalitet. Planen tilrettelegger for en høy miljøprofil og det skal fremmes miljøvennlige løsninger for materialbruk.

Byggets estetiske uttrykk skal være holdbart over tid. Det er satt dokumentasjonskrav for hvordan arkitektonisk kvalitet og bokvalitet sikres i senere planfaser, samt at det skal redegjøres for hvordan tiltaket bidrar positivt til nærområdet.

Det skal dokumenteres hvordan kvalitet ivaretas i neste planfase. Det bør gjøres for temaer som

- Bymessighet
- Menneskelig skala
- Aktive førsteetasjer
- Terrengtilpasning
- Stedstilpasning
- Variasjon
- Materialvalg og fargebruk
- Fasadeutforming
- Taklandskap
- Inngangssoner
- Belysning
- Gode utearealer tilknyttet boligene
- Utforming av sykkelparkering tilknyttet boliger og offentlige bygg og plasser
- Andre viktige detaljer



Prosjektet Lille Bisett, Oslo, viser at variasjon også kan oppnås ved lik bruk av materialitet og farger, ved å ha ulike balkongutforming og plassering får bygget et variert uttrykk med få virkemidler. Tegnet av Dyrvik arkitekter.



Eksempel på god opparbeidelse av byrom, med variert materialbruk, bevisst bruk av dekke og beplantning.

Foto: Referanse: Bolwerk Sint Jan Rooftop Park i 's-Hertogenbosch, ved Bureau OSLO (NL). Foto: Niels van Empel



Prosjektet viser hvordan man kan oppnå variasjon med tre som materiale, ulike valører. Viser også hvordan høyere hus kan få en mer menneskelig skala ved å lage knekker/vinkler i de nederste etasjene. Ornsro Traeby i Orebro, tegnet av CF Moeller, under realisering i Sverige.



Vulkan, viser ulik bruk av farger og materialer, Oslo, LPO arkitekter.



WEST 8 Masterplan for Borneo Sporenburg, 1993-1996, viser variasjon i farger, arkitektur og materialer innenfor likt areal, Amsterdam.



Kongensgadekarréen, Esbjerg (under realisering), viser ulike takformer og høyde innenfor et kvartal, Ravn arkitekter.



Eksempel på attraktivt uterom. Landskapsarkitekt: Herrburg (Foto: Michael Feser)



Eksempel på uterom med variert uttrykk. Arkitekt: Landlab (foto: Landezin.com)



Eksempel byrom for opphold og aktivitet, København Landskapsarkitekt: Sweco (foto: Landezine.com)

4.6 Boligbebyggelse

KDP3 legger til grunn vedtatt føring om at det skal tilrettelegges for inntil 11 000 boliger, inkludert allerede bygde boliger. Boligene er plassert både i rene boligområder og i funksjonsblandede sentrumsområder. Det vil være flest boliger i de høyest utnyttede områdene i «byen» som ligger nærmest ny T-banen. Dette sikrer en bærekraftig og kompakt byutvikling med gangavstand til hverdagsfunksjoner og kollektivtilbud. Ved å strukturere Fornebu i tre områder; byen, parken og landet, med forskjellig uttrykk og karakter, vil også ulike ønsker og livsstiler kunne kombineres. Fra byliv til mer landlige omgivelser – dette gir beboere valgfrihet, også i et livsløpsperspektiv. Målene om en variert boligmasse bør i større grad enn i dag gjelde de enkelte boligområdene for å klare å skape gode nærmiljø og en variert boligmasse. Det bør tilrettelegges for både små og store leiligheter, ulike typologier som byvillaer, rekkehus, lameller, blokker, kvartalstruktur mm. med ulik høyde, form, størrelse og materialitet på bebyggelsen innenfor hvert delområde.

Menneskelig skala

Bygninger og de offentlige rommene må tilpasses i skala, høyde og tetthet slik at omgivelsene blir gode å oppholde seg i.

Menneskelig skala kan oppnås ved eksempelvis kortere fasader, individuelle uttrykk og variasjon i høyde og utforming av bygninger. Ved å kombinere høyere bebyggelse med lavere bygningstypologier, vil skalaen kunne bli mer menneskelig og det kan etableres gode offentlige rom. Variasjon kan også skapes med mellomrom/«hull» i kvartalene for å sikre utsyn og nok sol på utearealer.



Illustrasjonen viser en gate med menneskelig skala og variasjon i materialitet, farger, høyder og form på bebyggelsen. (Selvaag/Rodeo arkitekter).

Typologi

I **område A – «byen»**, skal bebyggelsen være bymessig og fortrinnsvis organsiert slik at bygningene danner sluttete kvartaler. Det kan åpnes for ulike typologier, men bebyggelsen skal plasseres i formålsgrænse for bebyggelse mot gater, plasser og parker. Høyder kan variere og det kan også være mindre sprang og forkynn timer i fasadelivet for å skape variasjon. Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning. Boliger skal fortrinnsvis ha inngang fra gate. I «byen» skal det være tydelig skille mellom offentlig areal, halvprivate soner og privat areal. I kvartaler med boliger bør kvartalets indre være forbeholdt beboerne.

Fremtidig utbygging på Fornebu skal i størst mulig grad unngå å plassere bebyggelsen slik at det oppstår restarealer.



Illustrasjonen viser hvordan et typisk kvartal i område A (Byen) kan se ut. Illustrasjon: Kjellander Sjøberg Skarvet

I **område B – «Parken»** skal bebyggelsen også være organisert innenfor en kvartalsstruktur, men det tillates større åpenhet i fasaderekken og en løsere/mer permeabel bebyggelsestruktur enn i «byen». Det åpnes for ulike typologier, men hjørner skal gis særlig oppmerksomhet. Høyder kan variere, men bebyggelsen skal trappes ned mot parken. Området skal ha grønne forbindelseslinjer gjennom kvartalene som binder sammen byggeområdene på tvers.



Hjørner, Nygaardsplassen i Fredrikstad (Illustrasjon: Mad AS)



Illustrasjonen viser hvordan et typisk boligområde i område B (Parken) kan se ut. Mulighetsstudie på Fornebu, White arkitekter for OBOS.

I område C – «Landet» tillates lavblokker og konsentrert småhusbebyggelse som rekkehus, og townhouses/byvillaer i det grønne. Det er viktig at det også her opparbeides gode definerte offentlige utearealer og møteplasser. Og at det ikke dannes unødige restarealer selv om utnyttelsen er lavere og bebyggelsen mer frittliggende.



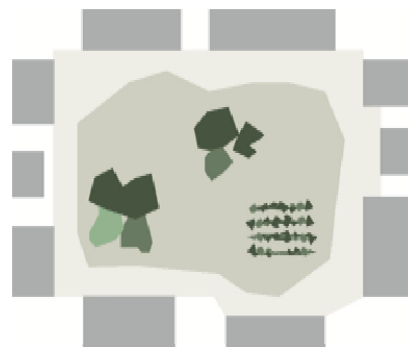
Illustrasjonen viser hvordan det i fremtiden kan se ut i område C (Landet). Mulighetsstudie Amager fælled kvarter, Arkitema Architects.

Rekkehus kan organiseres slik at en oppnår ulike soner og gradering av privat, halvprivat og offentlige utearealer. Eksempelvis kan rekkehus organiseres med en offentlig sone/gangvei i forkant av boligen, med adkomst og inngangsparti til boligen, og ha en mer privat og skjermet hage i bakkant. Med denne organiseringen oppnås et sosialt felles areal i den offentlige sonen i forkant av boligen. Funksjoner som lekeplasser, grillplasser, postkasser, sykkelparkeringer mm. kan plasseres i den offentlige sonen og skape liv og møteplasser. Sonen kan også brukes som akse for gjennomgangstrafikk av myke trafikanter gjennom boligområdet. Områdene kan bli et spennende supplement til Fornebu som helhet, med en mer åpen karakter.



Illustrasjonen viser eksempel på rekkehusområdet med bevisst organisering mot offentlig gangvei. Blåbærstien, Nesodden.

Et annet eksempel på organisering av småhusbebyggelse som bidrar til god arealutnyttelse og definerte soner kan oppnås ved en sammenhengende gruppering av byvillaer og evt. rekkehus. Denne organiseringen bidrar til å danne et felles gårdsrom og et definert felles uteområde, med høy sosial kontroll.



Illustrasjonen viser eksempel på sammenhengende gruppering av byvillaer og rekkehus henvendt mot felles gårdsrom.

De fleste byggeområdene på Fornebu er relativt flate, unntaket er de nordvestliggende områdene 7.4 A og B 7.4.B, som grenser til strandsonen og naturområder langs Holtekilen. Fremtidig boligbebyggelse på disse områdene blir delvis liggende i et brattere terreng. Utformingen av bebyggelsen i disse områdene må ha en god tilpasning til omgivelsene og det naturlige terrenget. Eksisterende vegetasjon og større trær må hensyntas og brukes som et identitetsskapende element i videre utvikling.



Hallagerbakken boligområde, Holmlia, Oslo. Eksempel med rekkehus og noen lavblokker i hellende terreng. God terrengtilpasning, menneskelig skala og gode uterom. Foto: <https://krogsveen.no>

Leilighetssammensetning og størrelse

De utbygde boligområdene på Fornebu har stor grad av ensartet typologi innenfor hvert område. Majoriteten av de små leilighetene er konsentrert i utkanten av Fornebuområdet i nord ved Fornebuporten, mens mange store boliger ligger på de mest attraktive tomtene ved sjøen i sørvest. For å motvirke trenden med at ensartede typologier og boligstørrelser konsentreres i hver sine områder, settes det krav om variasjon i leilighets-sammensetningen innenfor hvert byggeområde i planforslaget. Alle delområdene på Fornebu skal inneholde en variasjon av boliger for mennesker i forskjellige livsfaser. Dette er nødvendig for å skape bærekraftige og stabile bomiljøer over tid. Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse i planforslaget er satt til 100 m² som i KDP2. I KDP2 er det ikke stilt krav til variasjon i leilighetssammensetning.



Vindmollebakken, inne i felles rom, Stavanger, Helen og Hard arkitekter.

Sosialt bærekraftig bomiljø

Med stor variasjon i boligtyper og boligstørrelser kan man oppnå et mer variert arkitektonisk uttrykk, samt få en mer variert beboersammensetning og befolkning med mangfold innenfor hvert boligområde. Dette bidrar til et sosialt bærekraftig bomiljø. Variasjon i bebyggelses- og boligtyper sikrer at det blir plass til forskjellige familietyper, boformer, livssituasjoner og aldersgrupper på Fornebu. Bygningsmessig variasjon og ulik arkitektonisk utforming bør derfor etterstrebes i fremtidig utbygging av Fornebu.

Fornebu skal være et laboratorium for utprøving av nye løsninger, og planen skal fremme pilotprosjekter som omhandler sosial bærekraft, som for eksempel utprøving av alternative boformer på Fornebu.

For å stimulere til godt naboskap og effektiv sambruk av løsninger og areal, skal det etableres en fellesløsning innenfor hvert boligområde i form av et fellesrom, festlokale, et felles gjesterom med bad eller andre tilsvarende løsninger.

Oppsummering boligbebyggelse:

- Menneskelig skala
- Variasjon i størrelse og form
- Variasjon i leilighetsstørrelser innenfor hvert område
- Variasjon av typologier og bruk av forskjellige varianter av kvartalsstruktur
- Fokus på mikroklima og solforhold
- Sosialt bærekraftige bomiljø og utprøving av alternative boformer
- Differensiering av offentlige og private uterom

4.7 Flerfunksjonell by

En flerfunksjonell by kjennetegnes av variasjon i tilbud og aktiviteter til flere tider av døgnet. Planforslaget åpner for en større grad av funksjonsblanding på Fornebu enn tidligere, for å utvikle Fornebu bymessig.

Fornebu har frem til i dag vært planlagt med monofunksjonelle områder hvor næring, boliger, skoler og handel er separert og med god biltilgjengelighet. Videre utbygging skal motvirke denne trenden og sette sammen funksjoner som skaper nye områdekarakterer og mer mangfold. Planforslaget åpner for å også bruke offentlige formål og kulturminner til å skape variasjon, i tillegg til næring/kontor, handel, bevertning og bolig. Økt funksjonsblanding sikrer en variert brukergruppe gjennom døgnet og bidrar til godt byliv og trygghet. Nærheten til hverdagsfunksjoner skaper lavere bilavhengighet og mer aktivitet i området.



Teaterplassen i Oslo med boliger, kontor, servering, kultur.

I byplangrepet foreslås det høyest grad av funksjonsblanding i tilknytning til de nye sentrumsområdene ved T-banestasjonene og langs Snarøyveien. På vestsiden av Snarøyveien og åpnes det for bred funksjonsblanding av næring, handel, bevertning, bolig, kontor, kultur, offentlige formål m.m. innenfor de mest sentrale utbyggingsområdene (område A – «byen»). I næringsbeltet øst for Snarøyveien åpnes det for funksjonsblanding av næring og blant annet undervisning, som videregående skole, universitet eller liknende. Det er ønskelig å styrke dagens arbeidsplassintensive teknologi og kompetansemiljø, og skape synergier mellom forskning og undervisning. Ny bebyggelse skal henvende seg til Snarøyveien og bidra til å videreutvikle denne til en bygate.

Nye områder med funksjonsblanding

Snarøyveien:

- Snarøyveien videreutvikles til en bygate med bebyggelse langs gaten som vil inneholde en høy andel næring samt noe bolig og offentlige formål.
- Snarøyveien skal ikke være en ren handlegate, men ha arealer som henvender seg mot gaten og har innganger til veien.
- Handel konsentreres i lokalsentrene rundt T-banestoppene, samt i eksisterende kjøpesenter, Fornebu S.

Fornebuporten:

- Fornebuporten skal utvikles med bolig, kontor, handel, servering og idrett.

Næringsbeltet øst for Snarøyveien:

- Enkelte tomter åpnes for utvikling med næring (kontor) og offentlige formål m.m.
- Det tillates ikke transformasjon til boliger.
- Ny bebyggelse skal henvende seg til Snarøyveien og bidra til å transformere denne til en bygate.

Flytårnet sentrumsområde:

- Ved Flytårnet tillates de fleste formål som bolig, kontor, handel, servering, offentlige formål, undervisning, idrett og kultur.
- De gamle flyplassbygningene bør utvikles slik at de på gateplan har virksomheter som kan trekke folk til området.

Fornebu Sør:

- Kan ha en lokal og regional funksjon.
- Tillates bygd ut med boliger og næring, hvor det i tilknytning til den grønne diagonalen mellom Fornebu S og Sjøflyhavna også kan tilrettelegges for handel, servering, tjenester, aktivitet og rekreasjon.
- Området vil også huse offentlige formål, f.eks. barnehager, omsorgsboliger og og kirke.

4.8 Offentlige funksjoner

Planen avsetter areal til offentlige funksjoner tilsvarende behovet som er beregnet for 11.000 boliger, jf. oversikt i kap.5.2.8. Alle områder avsatt i KDP2 for offentlige formål må viderføres. Planen foreslår lokalisering viktige/utvalgte funksjoner, øvrige må avklare lokalisering endelig i videre prosesser.

Offentlige funksjoner bør lokaliseres strategisk og utformes slik at de bidrar til å skape byliv i sentrumsområdene. Spesielt gjelder dette funksjoner som bibliotek, helsestasjon, kulturscene, nærmiljøkontor, flerbrukshall, videregående skole etc. De skal, der det er mulig, lokaliseres på bakkeplan med innganger og aktive fasader ut mot gater eller byrom. Disse brikkene skal lokaliseres bevisst og integreres i en hensiktsmessig funksjonsblanding med andre funksjoner. Effekten på bylivet blir størst ved å spre disse funksjonene innenfor en naturlig avgrensning, basert på avstand til T-banen og andre funksjoner med potensiell synergieffekt.

Offentlige funksjoner bør ikke plasseres i store, monofunksjonelle områder.

For å motvirke dette skal de offentlige byggene legge til rette for et mangfold av funksjoner og publikumsrettede aktiviteter ut mot offentlige gater og byrom, som åpner for allsidig bruk både i og utenom skolens ordinære brukstid. Det bør jobbes bevisst med å programmere og lage aktive byrom med aktivitetstilbud, opplevelsesverdier og estetisk kvalitet mellom husene.



Hundsund grendesenter - sentralt torg og sambruk mellom funksjoner skaper liv på flere tider av døgnet (landskapsarkitekt/foto: Bjørbekk&Lindheim)

Bibliotek og kulturinstitusjoner

Biblioteket anbefales lokalisert ved Flytårnet. Biblioteket skal være et offentlig, moderne og utadrettet bibliotek, og en møteplass for alle aldersgrupper på Fornebu. Biblioteket må brukes aktivt til å generere byliv ved å legge til rette for arrangementer og etableres som et knutepunkt for kunnskap og kulturutveksling. Biblioteket vil også være en ressurs for en videregående skole. For øvrig er Flytårnet et naturlig samlested for kulturinstitusjonene, da det bygger videre på eksisterende kulturinitiativer i området.



Asker kulturhus – bibliotek, kino, scener, restaurant m.m.integret i felles bygg henvendt mot sentralt bytorg (Foto: Link arkitektur)



FUBIAK –Furuset bibliotek Aktivitetshus på ca.1500m2 – bibliotek, flerbruksrom, klasserom, kafé, kinotek og lydstudio. Grensene mellom bibliotek, ungdomstilbud, frivilligsentral og voksenopplæring er visket ut både fysisk og organisatorisk (Foto/arkitekt: Rodeo arkitekter AS)

Kirke/livssynsnøytralt seremonibyg

Tomt for ny kirke/livssynsnøytralt seremonibyg er i dag avsatt ved Fornebu S. Når metrostasjonen kommer ved Fornebu Sør, vil dagens kirkeetomt oppleves som mindre sentral. Det anbefales derfor å lokalisere kirken/livssynsnøytralt seremonibyg i sentrumsområdet ved Fornebu sør. Bygget skal bygge opp om sentrumsområdet med en sentral plassering i bybildet, og ha tilknytning til et viktig offentlig rom. Kirken/seremonibygget skal brukes til å skape aktivitet i området og åpne seg mot lokalmiljøet. Det er viktig å sørge for gode møteplasser for alle uavhengig av livssyn. Fornebu kan ha særskilt behov for seremonirom uavhengig av trosretning. I videre prosess bør derfor befolkningens ulike behov kartlegges og mulige seremonirom, samlingsrom og relevant sambruk av kombinerte kulturlokaler vurderes.

Eldreomsorg

For å sikre bolig og omsorgstilbud i et generasjonsperspektiv er det viktig både å avsette arealer til og planlegge bygging av gode tilbud til eldre. Innenfor det ordinære boligmarkedet bør det bygges leiligheter for eldre, gjerne i nærheten av områdesentrene. Kommunale servicefunksjoner kan etableres i samme bygningsmasse. Det er regulert tomt for omsorgsboliger ved Fornebu S (felt O8.9). På Oksenøya senter er det regulert inn et 1 sykehjem med 150 plasser. Kommende behov for sykehjem, seniorsentre o.l. kan med fordel løses innenfor områder avsatt til sentrumsformål slike at virksomhetene kan henvendes seg ut på gateplan.

Barneskoler/barnehager

Barneskolene beliggenhet og størrelse planlegges innenfor de arealene som er avsatt til offentlig formål. Barnehager skal spres i planområdet for å ha tilknytning til boligområdene. Barnehagene kan integreres i annen boligbebyggelse slik at de fungerer som supplerende nærmiljøanlegg i nabolagene utenom åpningsskoletiden. Behovet for private barnehager integrert i boligområdene må ivaretas i reguleringsplaner og utbyggingsavtaler for de enkelte feltene.

Ungdom

Det er behov for en 11-parallellers ungdomsskole. I gjeldende planer er den tenkt plassert ved flytårnet (felt O8.2). Det er også en prosess på gang om også å relokalisere planlagt videregående skole fra område O8.6/8.7. I videre skoleplanlegging bør det vurderes om en for nær samling av ungdomsskole og vgs-skole vil medføre et for stort ensidige skoleområde, som kan gå på bekostning av byliv. En mulighet er å vurdere om ungdomsskole og vgs bytter tomter. Lokalisering av en 11-parallellers ungdomsskole bør utredes ut fra et helhetlig perspektiv på nærmiljø/gangavstand, tomt/bygningsmessig løsning, sambruksmuligheter og byliv/ungdomsmiljø.

Ungdomsskolen blir et sentralt samlingspunkt for ungdom og skal tilrettelegges for utleie og aktiviteter også utenom skoletid for å stimulere til økt byliv og sosial interaksjon. Øvrige funksjoner som helsestasjon for ungdom, fritidsklubb, nærmiljøanlegg og idrettsanlegg, lokaliseres ved Flytårnet, i nær tilknytning til sentrumsområdet. På denne måten ligger forholdene til rette for et aktivt møtested for ungdom med et bredt tilbud av aktiviteter, både organiserte og mer uformelle. Helsestasjonen skal være et sted som ungdom bruker, med lav terskel for å stikke innom.

Videregående skole

KDP 2 er det avsatt tomt til ny videregående skole på område 8.6/8.7 ved siden av Nansenparken barnehage. Denne tomten er ervervet av Akershus fylkekommune og det pågår arbeid med reguleringsplan. Fylkeskommunen ønsker å ha skole ferdig til 2025. Under arbeidene med KDP 3 er det spilt inn at det finnes flere mulige lokaliseringer for den videregående skolen. I planforslaget er det vist at en lokalisert ved Flytårnet kan bidra til å generere byliv her. Synergieffekten mellom videregående skoler og næringslivet er en viktig ny trend, og Fornebu har naturlig gode forutsetninger for å få til dette.

Vgs-skole bør ligge nær T-banen og sentrumsområdene, slik at skolen kan nyte godt av og bygge opp under det bylivet man ønsker her. Som alternativ kan skolen også vurderes plassert i andre deler av næringsområdet på østsiden av Snarøyveien som generator for transformasjon og med potensiell synergieffekt opp mot næringslivet. Videregående skole anbefales ikke direkte samlokalisert med ungdomsskolen fra et planfaglig ståsted, da høy skolekonsentrasjon kan gi monofunksjonelle områder og et ensidig bybilde. Samlokalisering gir dog en del sambrukseffekter som også må vektlegges.



Kuben videregående skole (åpnet 2013) i byutviklingsområde på Økern i Oslo – urban tilpasning til omgivelsene og høy arkitektonisk kvalitet

Forslag til lokalisering av viktige offentlige funksjoner

Fornebuporten:

Barnehage B1.3 tomten

Oksenøya:

Barneskole, barnehage, flerbrukshall, kunstgressbane tilpasset elleverfotballkunstgress, nærmiljøanlegg, sykehjem

Holtekilen:

Barneskole, barnehage, flerbrukshall, friidrett, kunstgressbane tilpasset elleverfotball, brannstasjon

Tårnet/ O8.6 og O8.7:

Videregående skole, helsestasjon, kulturscene, bibliotek, nærmiljøkontor, flerbrukshall, kunstgressbane tilpasset sjuerfotball, ungdomsskole

Fornebu Sør og Fornebu senter:

Kirke, seniorsenter, sykehjem, omsorgsboliger, to barnehager, helsehus, kultur

Tomt B9.1: Barnehage (ca.120 plasser)

Tomt B9.3: Barnehage (ca.120 plasser)

4.9 Næring og handel

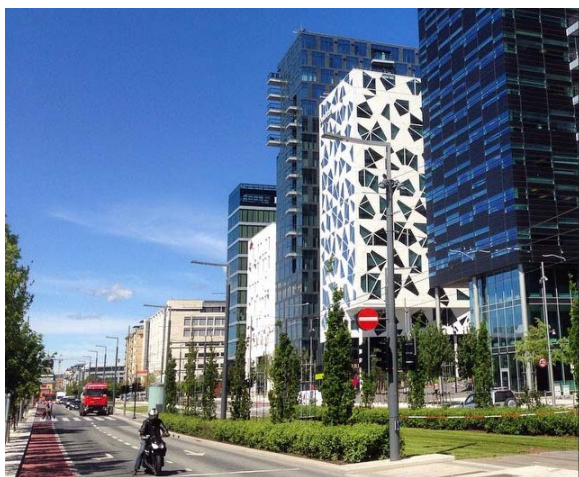
Næring

Fornebu skal videreutvikles og styrkes som et attraktivt sted for næringslivet.

Det er viktig å opprettholde potensiale for videre næringsvekst både i et nasjonalt og regionalt perspektiv. Fornebu er etablert med tyngde innenfor subsea, transport, IT & telecom samt finans. «National Center of Expertise in Energy Technology» er etablert der. Rundt disse virksomhetene må det også sikres muligheter til lokale næringsetableringer.

I forslag til ny kommuneplan for Bærum, arealdelen 2017-35 er det gjort en teoretisk analyse av framtidig behov for næringsarealer. Denne bygger på at en befolkningsvekst på opptil 40 000 innbyggere fram mot 2035. Hvis Bærum skal opprettholde samme forholdstall mellom arbeidsplasser og befolkning som i dag, fordrer dette etablering av ca 25 000 kvm nye næringsarealer pr år. Brutt ned på Fornebu utgjør dette et behov på ca. 150 000 kvm næring tilsvarende ca 6000 arbeidsplasser i et 20 års perspektiv.

Næringslivet vil trolig i årene fremover søke mer urbane beliggenheter, hvor de kan nyte godt av et effektivt kollektivtilbud og samtidig også la seg inspirere av byens puls, mangfold og kvaliteter i nærhet til arbeidsplassen. Fornebu må derfor sørge for å være konkurransedyktig og bygge opp under et levedyktig næringsliv som kan sikre arbeidsplasser - også i fremtiden.



Barcode – næringsliv i urbant område

Etablering av Fornebubanen gir et raskt og effektivt kollektivtilbud mot arbeidsmarkedene i Osloregionen og kan styrke områdets attraksjon for næringslivet også i fremtiden. Banen gir mulighet for svært god kollektivtransport mot Universitetet i Oslo og forskningsmiljøet der. Samtidig øker den attraktiviteten til det universitetsmiljøet SIMULA på Fornebu. Planforslaget legger opp til at arbeidsplassintensive næringer lokaliseres nært kollektivknutepunkt i tråd med overordnet/samordnet areal og transportplanlegging.

Fremtidig etableringer skal styrke og supplere eksisterende næringslokaler og dempe trenden der hovedkontorene er lokalisert i egne bygg og separate områder som ikke er integrert med øvrig bebyggelse på Fornebu.

Nye næringsarealer skal være fleksible byggningsstrukturer som er integrert i byens kvartalsstruktur og henvende seg til offentlige gater og byrom. De bør også legge til rette for fleksible flerbrukerløsninger som kan ta høyde for svingninger i markedet de neste 20 årene. I ubebygde områder med umiddelbar nærhet til metrostasjonene åpner planen for mer bymessige løsninger der bolig- og næring skal kunne kombineres i funksjonsblandede områder.

Planen har lagt til grunn at eksisterende næringsbygg ikke skal kunne omgjøres til bolig, eller at potensialet for fortetting av eksisterende næringsarealer ikke skal "brukes opp" av boliger.

Teknologimiljøet på Fornebu er allerede ledende internasjonalt innenfor sine felt og er et stabilt, sterkt miljø på Fornebu som kan bli enda viktigere i fremtiden. Det er ønskelig å styrke dette miljøet, og i tillegg gjøre plass til flere bedrifter, samt tilrettelegge for knoppskytning av bedrifter som fungerer som underleverandører/tjenesteytere til store konsern, noe som igjen skaper nye arbeidsplasser. Det finnes også et utnyttet potensial for synergieffekter mellom et kunnskapsrikt teknologimiljø og utdanningsinstitusjonene. Det finnes mange gode eksempler i Skandinavia på områder der næringslivet og offentlige institusjonene er samlokalisert og utnytter synergiene.

Lokalisering av en videregående skole eller høyere utdanningsinstitusjon ville være en interessant videreutvikling av dette miljøet og positivt for Fornebu. Ungdomskolen på Hundsund har allerede i dag teknologifokus. Det vil være naturlig å opprettholde samme fokus i den videregående skolen; da dette passer godt med næringslivsstrukturen.



Ullern videregående skole og forskningsmiljøet Oslo Cancer kluster – synergi

Planforslaget åpner for å skape variasjon i tilbudet av næringslokaler gjennom næringsetableringer i sentrumsområdene (område A), blandet med boliger og offentlige funksjoner. Her gis det rom for bygging av små- og mellomstore kontorarbeidsplasser som det er mangel på i området i dag, samt mindre handels-, service/servering, håndverks- eller tjenesteytende virksomheter.

I tillegg åpnes det for en liten andel næring i Parken (område B), gjerne i form av lokal handel og tjenesteyting, og muligheter for etablering av små og mellomstore bedrifter av en type som kan sameksistere med boliger.

I «næringsbeltet» på østsiden av Snarøyveien åpnes det for mindre fortetting av de eksisterende næringsarealene. Det er viktig å opprettholde potensial for videre næringsvekst både i et nasjonalt og regionalt perspektiv. Det tillates ikke å omgjøre eksisterende næringsbygg til bolig i dette området.

En utfordring på Fornebu er fraværet av eldre bebyggelse. Eldre næringslokaler med lavere husleie åpner for helt andre typer virksomheter enn nye, «state of the art» kontorlokaler. Nyoppstartede bedrifter, mindre verksteder og håndverksbedrifter, kultutbedrifter etc. etablerer seg gjerne i typiske transformasjonsområder, men forsvinner når husleien blir for høy. Fornebu har allerede et slikt miljø i Kulturgaten, noe som bør utvikles videre for å skape mangfold i området. For å bevare og videreutvikle disse initiativene, må grunneier aktivt finne løsninger og kunne tilby lokaler og vilkår som er bærekraftige også for bedrifter med litt lavere betalingsevne. Bygging av «enkle og billige» næringslokaler er også en viktig nøkkel for å skape mangfold. Et forsøksprosjekt kunne være å etablere et miljø av mindre, lavkost næringslokaler godt integrert i byen, som retter seg mot dette markedet. Dette vil være et supplement til dagens store hovedkontorer, og bidra både til bylivet og til et mangfoldig næringsliv, og styrke Fornebu sin rolle som attraktiv lokasjon for arbeidsplasser.



Prindsens hage i Oslo – 4000m² stor bakgård som er utviklet til et grønt byrom med parkliv, bar og boule/petanque, to spisesteder, lek og spill som krocket, bordtennis, fire på rad og ringspill. Ombygde containere er benyttet til serveringslokaler.

Handel

Fornebu S

Kjøpesenteret Fornebu S vil på grunn av sin størrelse og sterke posisjon i markedet, være det mest dominerende handelssenter på Fornebu. Handelsanalyser viser at rundt halvparten av fremtidig handelsbehov på Fornebu er allerede dekket her. Øvrig handel på Fornebu skal etableres på gateplan innenfor sentrumsområdene (område A). Eventuell videreutvikling av Fornebu S skal henvende seg til gateplan.

Tre lokalsentre

Det tilrettelegges for lokalsenterfunksjoner ved alle tre T-banestasjonene for at flere skal kunne betjene hverdagsfunksjoner bilfritt. Erfaringstall viser at de som bor innen 5 minutter fra et lokalsenter, handler 75 % her, mens de som bor innen 10 min fra et lokalsenter, handler 25 % her. Alle de tre T-banestoppene på Fornebubanen vil være blant Osloregionens største stasjoner, med rundt 20 000 av- og påstigninger i døgnet. Mellom 5 000 og 10 000 beboere er beregnet til å sokne til hver av de tre T-banestasjonene, i tillegg til alle arbeidsreisene. Dette gir et betydelig kundegrunnlag.

Handel i lokalsentrene skal som minimum betjene hverdagsfunksjoner som matbutikk, apotek, frisør, kafe, mindre detaljhandel og enkelte servicebedrifter som for eksempel renseri. I tillegg kan man supplere med funksjoner som servering, gjenbrukssentraler (levere og kjøpe brukte ting), sykkelverksted, håndverks- eller tjenesteytende bedrifter, kultur og offentlige funksjoner i tillegg til ytterligere detaljhandel.

Akkurat hvordan disse tre lokalsentrene vil utvikler seg, og i hvilken takt, defineres ikke i detalj av planforslaget. Ved å bygge en fleksibel bystruktur med mulighet for aktive førsteetasjer ut mot sentrale gater og plasser i tilknytning til de tre definerte lokalsentrene, bør byen bli fleksibel nok til å håndtere en fremtidig utvikling og absorbere endringer som måtte komme.

Etablering av både offentlig og private funksjoner utover handle og tjenesteyting bl.a kultur , delestasjoner mm i første etasje i lokalsentrene bidrar til å skape byliv og styrke sentrenes attraksjon og konkurranseevne. Kommunen bør bidra til å styrke bylivet i lokalsentrene ved tilrettelegging for midlertidige tiltak med inspirasjon fra f.eks. Prindsens hage i Oslo, Tøyen torg og Bakgården i Sandvika. Dette krever bevisst innsats og samarbeid mellom kommunen og grunneierne.

4.10 Innovative pilotprosjekter

Klimaklok kommune lanserer Fornebu som utstillingsvindu for piloter og demonstrasjonsprosjekter innen grønn mobilitet, energi og bygg. Fornebu skal være et innovasjonsområde for utprøving av nye løsninger, og alle utbyggingsområdene skal på hver sin måte bidra til utviklingen av fremtidens klimakloke boligområder. Gjennom innovasjon og testing av ny teknologi og løsninger vil Bærum kommune produsere viktig kunnskap og erfaring som kan overføres til andre områder i kommunen.

Alle nye byggeområder skal ha minst ett pilotprosjekt som sikrer utvikling/utprøving av nye løsninger.

Pilotene kan være store eller små prosjekter av variert art, men alle må bidra til ny kunnskap om bærekraftig byutvikling. Pilotprosjektene kan også bidra til å skape variasjon og stedegne kvaliteter i byggefeltene samt gi områdene ulike karakterer. Prosjektene kan omhandle bærekraft både fra et sosialt og miljømessig perspektiv. Det må gjøres en grundig utredningsjobb i forkant for å definere pilotprosjektene, men eksempler på mulige pilotprosjekter kan være:

- Etablering av et mikroenergisystem. Er det mulig å produsere strøm til eget bruk i mindre enheter, som byggefelt, borettslag eller sameier? Foreløpig leveres ikke strøm inn til overordnet energinett på grunn av konsesjonsavtaler.
- Utvikling av felles parkeringshus med solcellelading av el-bil og fellesarealer for sykkelmekking, skismøring og andre servicefunksjoner som er egenforsynt med energi ved hjelp av solceller.
- Byggefelt som tar i bruk nye, miljøvennlige materialer for eksempel massivtre.
- Byggefelt som del av FutureBuilt.
- Byggefelt som er pilot i programmet Zero Emission Neighbourhoods sammen med Sintef (ZEN - forskningsprogram med visjon om å utvikle bærekraftige områder med null utslipp av klimagasser).

- Byggefelt definert som forsøksområder som for eksempel Furuset i Oslo og Svartlamoen og Brøset i Trondheim.
- Høyere andel gjenbruk av materialer.
- Alternative boformer som i større grad deler ressurser som biler og arealer.
- Byggefelt med egen matproduksjon drevet av nabolaget.
- Byggefelt som legger opp til større grad av sosial interaksjon.
- En videreutvikling av OBOS Nabohjelp.

I Bærum kommunes handlingsplan for klimastrategi er også følgende pilotprosjekter nevnt:

- Selvkjørende buss
- SmartRider – kombinert mobilitet for jobbreiser
- Utslippsfri varetransport
- ZEN på Fornebu (område bestående av bygninger, infrastruktur og innbyggere som har målsetning om å redusere netto utslipp av klimagasser til null gjennom en rekke miljøtiltak)
- Klimaklokt dashbord



Boligområdet «Sunny Watt», Sveits, arkitekt Beat Kämpfen-Federer. Planlagt for både sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. Massivhusprosjekt og tilnærmet null-energihus. Består av prefabrikerte tak og vegger. Kombinerer bruk av solenergi og geotermisk energi.

4.11 Helsefremmende byutvikling

Arbeidet med styrke sosial bærekraft og folkehelse foregår ved mange sektorer i samfunnet. Iht. Plan- og bygningsloven (2008) skal kommuneplanleggingen «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet».

Bomiljø og fysiske omgivelser påvirker sosial bærekraft og folkehelse. Tilhørighet, fellesskap og nærhet er nøkkelordene som ligger bak begrepet godt bomiljø. Likeså er en sosial blanding av mennesker bra for utviklingen av tolerante og åpne miljøer. De gode bomiljøene stimulerer til kontakt mellom mennesker, mens det fysiske miljøet påvirker fysiske helse. Innenfor byplanlegging må det tenkes tverrfaglige helhetstiløsninger for å skape sosialt liv, bærekraftige samfunn, kvalitet i byrom og utearealer og utforming basert på en menneskelig skala. KDP 3 er planlagt ut fra følgende:

Aktiv transport

Å transportere seg selv, altså som gående eller sykklende, er helsefremmende. Å tilrettelegge for grønn mobilitet er et folkehelseiltak, både fordi man får folk til å bevege seg mer, og fordi man reduserer bilbruk, og dermed også luftforurensing og støy i området.

Rekreasjon og idrett

Stillesitting og fedme er et økende problem blant barn og unge. Bygging av idrettsanlegg, lekeplasser og turstier skaper arenaer der barn og unge kan være i aktivitet, og stimulerer til at de beveger seg mer.

Stabile bomiljøer

Stabile bomiljøer, der folk kjenner hverandre, hjelper hverandre og passer på hverandre er sosialt bærekraftige. På den ene siden gir det folk fellesskapsfølelse og motvirker ensomhet som er positivt for den mentale helsen, og

samtidig og gjør det at folk blir glade i bolig- og uteområdene sine og dermed legger mere ressurser i å ta vare på og vedlikeholde dem. Boligområder med stor gjennomtrekk av folk forfaller fort. For å skape stabile bomiljøer sikrer planforslaget variasjon i leilighetsstørrelser, gode fellesområder og møteplasser der folk får en arena hvor det er naturlig å ta kontakt med naboen.

Variasjon i bebyggelse

At Fornebu tilbyr variasjon i bebyggelse og leilighetstyper, gjør at folk kan leve hele livet sitt i samme nærmiljø. Dette skaper også stabile bomiljøer, bidrar til at folk kan beholde stabilitet i turbulente livsfaser (f.eks. skilsmisse) og gjør at folk kan bo hjemme lengre når de blir eldre.

God tilgang på rekreasjonsarealer

Tilgang på rekreasjonsarealer som turløyper, sjøaktiviteter etc. er helsefremmende for voksne, da det stimulerer til økt aktivitet.

Kultur = folkehelsearbeid

Sikre arealer i utviklingsområdene for å bidra til at kultur blir en viktig del av utviklingen av Fornebu. Et moderne bibliotek brukes f.eks. mest som uformell møteplass.



Inngangspartier i boligkomplekser, butikksentre eller arbeidsplasser fungerer som uformelle sosiale møteplasser - fordi de skaper trivsel og trygghet. De er viktige steder som fortjener større oppmerksomhet i planlegging. Mid Maine av Hapa Collaborative(kilde/foto: Landezine.com).

4.12 Kunst og kultur

Kreative miljøer skaper attraktive byer. Kunst og kulturlivet beriker byen med annet innhold og andre opplevelser enn bolig, næring og handel, og en strategi for inkludering av disse miljøene i byutviklingen er viktig for byliv, mangfold og et innholdsrikt tilbud til byens befolkning. Kultur er også viktig som en profesjonell næringsvirksomhet og kan styrke næringsliv og turisme.

Kunst og kulturfeltet fungerer ut fra andre mekanismer en klassisk markedstenkning, og resultatet av kunst- og kulturfeltets produksjon kan ikke alltid måles i kroner og øre. Vi vet at kreative miljøer gjerne etablerer seg i områder med tilgang på tilgang på billigere lokaler, hvilket det er få av på Fornebu. Kulturgaten er et unntak, hvor et kunst- og kulturmiljø allerede er etablert i de gamle flyplassbyggene. Kommunen og grunneierne bør finne løsninger for at dette initiativet kan vokse i fremtiden.

Det skal avsettes areal til kultur innenfor sentrumsområdene på Flytårnet og Fornebu sør. Av større offentlige kulturtilbud som skal etableres på Fornebu er Biblioteket på Flytårnet et av de viktigste. Biblioteket skal være et åpent og utadrettet og fungere som møtested for hele lokalbefolkningen. Det er også avsatt arealer til kulturscene, ungdomsklubb og andre funksjoner på Flytårnet. På Fornebu Sør er det avsatt arealer til kirke, og eller andre trossamfunn, som på samme måte som biblioteket skal ha en aktiv rolle i bybildet.

Skolene skal kunne brukes til kulturformål på kveldstid. Nøkkelprosjekter kan benyttes til å skape aktivitet i sentrale områder, som for eksempel akvariet på Sjøflyhavna. Det anbefales at det lages en strategi for ivaretagelse av kulturfeltet på Fornebu, der kommune, næringsliv, grunneiere, lokale og fremtidige kulturaktører gjennom en felles prosess sørger for en plan for kulturfeltet.



I Kulturgata er det allerede etablert et interessant miljø av kunstnere og kulturaktører, som kan være en viktig generator for mangfold i byområdet. Denne typen aktører kan lett bli skviset ut ved oppgradering av bygningene, da husleien gjerne øker. Fornebu har få eksisterende bygninger som muliggjør lavere husleie og mangfold av aktiviteter. Det bør etterstrebes å beholde dette kulturmiljøet, som vil kunne være et viktig bidrag til å skape mangfold i området

4.13 Kulturminner og kulturmiljøer

Kulturminner er viktige identitetsskapere og en ressurs i byutviklingen. De forteller oss om det som har vært og bidrar til stedets tidsdybde.

Vern gjennom bruk er ofte den beste forvaltningen av kulturminner, og gjenbruk kan være mer bærekraftig fremfor å bygge nytt.

Likevel, det meste av bebyggelsen på Fornebu vil være ny. Det gjør det ekstra viktig å ta vare på de relativt få historiske bygningene som finnes her.



Gamle Fornebu lufthavn med flytårn og omkringliggende bebyggelse er et viktig landemerke. Foto: Bærum kommune.

Flytårnet er del av et kulturmiljø som utgjør et tyngdepunkt i Fornebuss flyplasshistorie. Selve tårnet er nærmest et ikon for området. Kulturmiljøet har potensial til å bli en stor ressurs for utvikling av et unikt byområde på Fornebu.

Flytårnet og Sjøflyhavna er eksempler på kulturminner som videreføres med publikumsrettede funksjoner som restauranter, atelier og verksteder. Disse kulturminnene må i fremtidig utvikling av Fornebu, styrkes som målpunkter og bli del av en større byvev.



Sjøflyhavna er restaurant i dag.

Gamle Fornebu lufthavn

Gamle Fornebu lufthavn har stor verdi både som identitetsskaper, kulturhistorisk bebyggelse og som en viktig brikke i fremtidig utvikling av Fornebu.

Det er viktig med en fremtidsrettet plan for denne bebyggelsen, som er forutsigbar i forhold til vern og bruk. Slik at dagens aktører av bygningsanlegget investerer i nødvendig vedlikehold og bidrar til at bebyggelsen ikke forfaller.

Bærum kommune gjennomførte i 2016 mulighetsstudie for område 8.1 - 8.4 og brannstasjons-tomten, der bevaring og mulig bruk av eksisterende bebyggelse var et av temaene som ble belyst. Dette arbeidet har vært et viktig utgangspunkt for diskusjon og videre vurdering.

Bærum kommune laget også rapporten «Fremtidig bevaring og bruk av Gamle Fornebu lufthavn, Luftwaffebygget og Brannstasjonen». Rapporten legger grunnlaget for hvilke deler av Lufthavnbebyggelsen som bør vernes. Dette underbygges også i konklusjonene fra de tre teamene som utførte mulighetsstudiene.

Rapporten konkluderer i at hele Gamle Fornebu Lufthavn området anses som bevaringsverdig, med unntak av den nyere hangaren fra 1968 med tilhørende kontorfløy fra 1969, disse kan vurderes revet. Tre etasjes kontorbygg i nordre del av hangar fra 1969 og den tredje etasjen som ble bygget på verkstedsbygningene i 1969 gis ikke vernestatus og kan i prinsippet rives dersom det er hensiktsmessig for videre utvikling av anlegget.

Det er videre behov for en grundig registrering som gir en god oversikt over bygningsmassen, med hensyn til materialbruk, fasader, interiører, tilstand på bygningsmassen og endringer over tid. Anlegget bør utredes og foto dokumenteres grundig i forbindelse med detaljregulering.



Terminalbygning i tegl, tårn i betong og verksted-bygning i tegl som ble bygget rundt hangaren i korrugerte (bølgete) stålplater. Bygget under krigen, (1940-1945).
Foto: Digitalt museum.

Det er en forutsetning at kulturvernmyndigheten er delaktige og involveres tidlig i en videre detaljregulering for området og eksisterende bebyggelse. Tilbakeføring/restaurering, modifikasjoner av eksteriøret på fasadene må utredes nøye gjennom foto og dokumentasjon og forelegges regional kulturvernmyndighet.

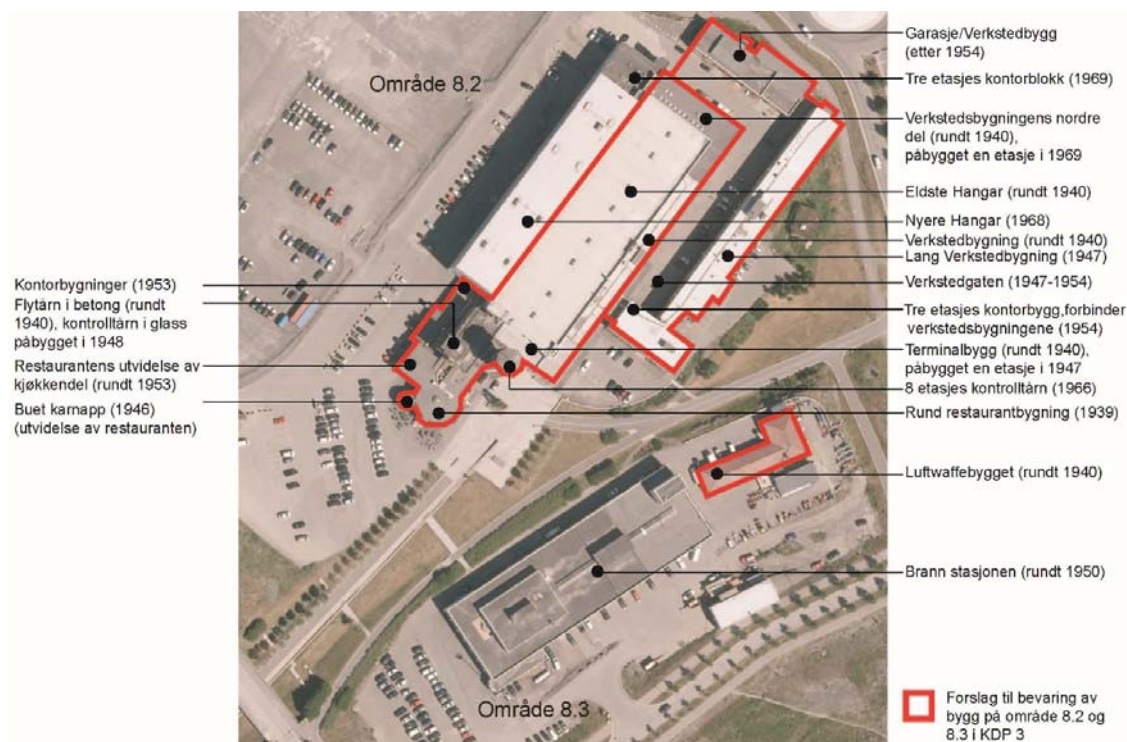
I fremtidige plangrep er det viktig å sikre åpne siktlinjer til flyplassbebyggelsen inn i fremtidige utbyggingsområder.

Dette gir identitet til hele området, binder det sammen og gjør det lesbart. Flytårnet kan også fungere som et orienteringspunkt i området. Dette innebærer også at byggehøyder rundt flytårnet bør hensynas, spesielt i forkant, slik at flytårnet er synlig også utenfor planområdet. Aksen mot Nansenparken i sør og aksen mot fremtidig metro stasjon på område S 8.4 vil bli spesielt viktige for å beholde Flytårnet som landemerke på Fornebu.

Krigsminner

Det vil i fremtidig utbygging bli viktig å opprettholde krigsminnene som er registrert på Fornebu, slik at man kan lese funksjonen av hvert enkelt krigsminne i en helhet, som en beskyttende sirkel for halvøya. De store mer arealkrevende krigsminnene på Fornebu skal hensyntas og bevares i størst mulig grad. I planen foreslås disse bevart med hensynssone landskap.

Funksjon og integrering av krigsminnene i bygulvet er viktig for at de skal ta del i området og blir plasser som brukes av allmenheten.



Vår tids kulturminner

Utviklingen av Fornebu etter flyplassperioden startet med Telenorbygget i 1999.

Bygget er viktig i fortellingen om Fornebus historie og bør hensyntas i fremtidig utbygging.

Det er viktig å beholde bebyggelse fra nyere tid (1945-2000) som et supplement til nye utbyggingsprosjekter.

Telenors hovedkontor på Fornebu har en fleksibel struktur som kan romme mange ulike funksjoner. Det er et karakteristisk bygg, både i form og plassering. Bygget ligger i landskapet, og speiler hvordan Fornebu ble planlagt fra begynnelsen. Det har variasjon i materialbruk og farger. Bygget forholder seg til et stort torg, dette kan i fremtiden i større grad aktiviseres ved å tilrettelegge for flere utadrettede funksjoner i første etasje. Som kan bidra til å gjøre torget til en møteplass for flere enn de som jobber på Telenor. Torget har også høy grad av landskapsmessig opparbeidelse og kunstinstallasjoner som gjør det til et attraktivt sted. Det har også stort potensiale til å bli en viktig forbindelse mellom fremtidig t-bane stasjon og fjorden.



Telenors hovedkontor på Fornebu.
Foto: <https://www.pinterest.se/pin/555983516475495185/>

Telenorbygget foreslås bevart med hensynssone og tilhørende bestemmelser i KDP 3. I dette ligger det at bygningsstruktur, torget og plasseringen i parken skal bevares, men det åpnes for videreutvikling av dagens bruk og tilrettelegging for utadrettede funksjoner.



Norske Skogs administrasjonsbygg, tegnet av arkitektkontoret Lund Hagem.
Foto: <http://www.lundhagem.no/#/projects/office-and-commercial/norske-skog-company-headquarters/about/>

Bærum kommune er også positive til å legge undervisningsinstitusjoner i eller i tilknytning til bygget.

Vest på Fornebu ligger Oksenøya Bruk, et verneverdig gårdsanlegg, regnet som Nordens største gartneri. Gartneriet ble i 1998 avløst av en av verdens største papirprodusenter, Norske Skog, som ønsket et representativt hovedkontor som understreket deres rolle som næringsaktør.

Bygningsmassen til Oksenøya Bruk er svært karakteristisk, både i form og fargeholdning står denne bygningsmassen tydelig frem. Å innpasse et gammelt og nytt næringsareale i et felles bygningskompleks er en utfordring som her er løst forbilledlig.

Norske Skogs administrasjonsbygg ble tegnet av arkitektkontoret Lund Hagem. De valgte både kontrast og tilpasning da de skulle integrere et moderne bygningsmiljø i denne bygningsmassen. De har plukket opp låvens material- og fargebruk ved å ta i bruk tremateriale behandlet med jernvitrol slik det også er gjort på låven. Samtidig er bygget gitt en markant tidskoloritt ved bruk av vår tids byggematerialer betong, glass og tre i fasaden. Også volummessig adskiller det seg fra gartneriets bygningsmasse med sine enkle, rettlinjete hovedform, gjennom mer kvadratiske oppbygde volumer. Mellom disse volumene og mellom gammelt og nytt er det bygget opp et uterom som både adskiller og binder sammen de to anleggene. Dette er uterom til å leve i, og det er viktig at ny bruk er seg bevisst hvordan denne kvaliteten skal utnyttes i ny funksjon.

Arkitektkontoret Lund Hagem fikk i 1999 Bærum kommunes Estetiske råds diplom for bygget. I 2008 solgte Norske Skog, og ulike leietakere har siden holdt til i bygget.

Bygget er et godt eksempel på tidstypiske enkeltbygg av høy arkitektonisk verdi som foreslås bevart med hensynssone og tilhørende bestemmelser i KDP 3.

Tiltak for å fremme kulturminner

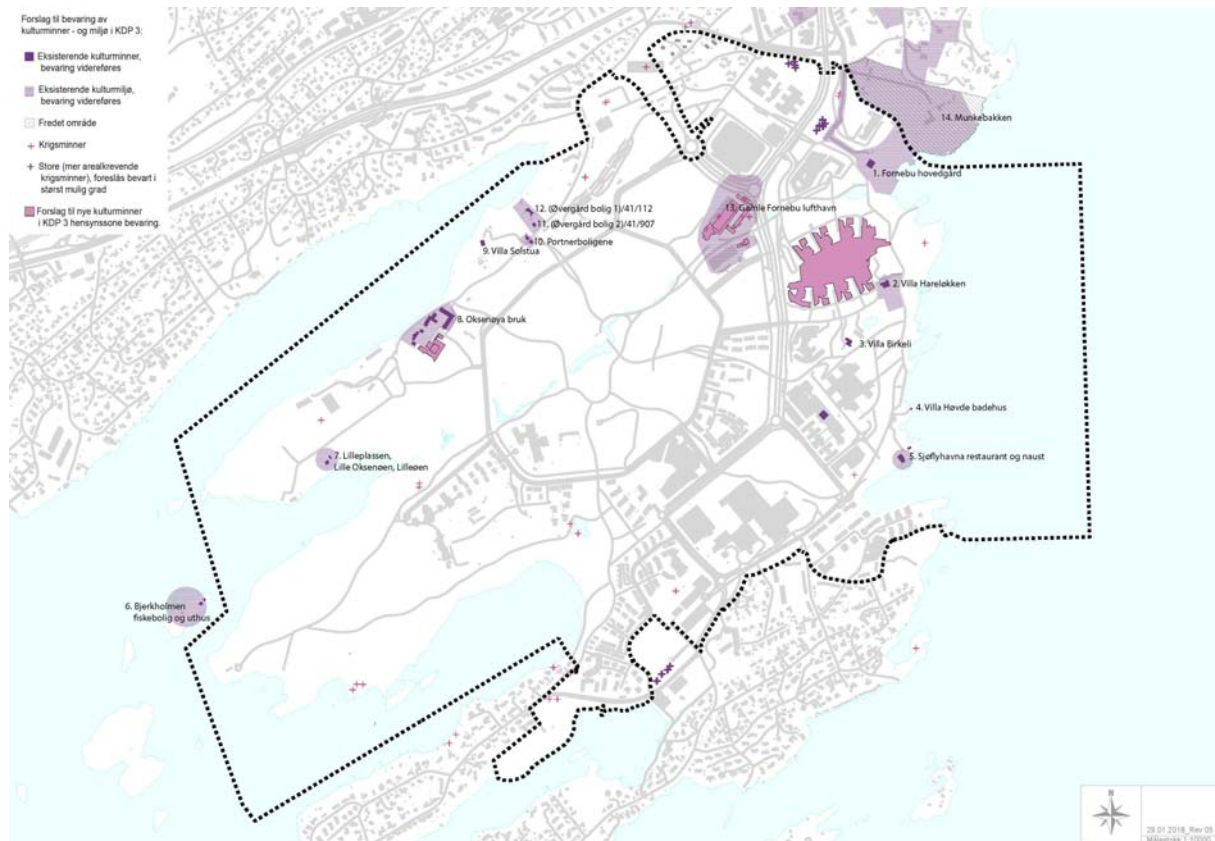
Kulturminner skal merkes med informasjonsskilt som informerer om historien og verdien av kulturmiljø og krigsminner.



Papirbredden i Drammen - eksempel på verneverdig bebyggelse integrert i ny bymessig bebyggelse (foto: Robert Tandberg)

Bevaring flyplassbebyggelsen:

- Rapporten «Fremtidig bevaring og bruk av Gamle Fornebu lufthavn, Luftwaffebygget og Brannstasjonen», Bærum kommune 2017, legger grunnlaget for hvilke deler av Lufthavnbebyggelsen som bør vernes.
- Flytårnet med tilhørende påbygg bevares med hensynssone og tilhørende bestemmelser. Rolle og bruk avklares i senere planfase.
- Verkstedsgaten og verkstedbygningene bevares med hensynssone og tilhørende bestemmelser. Rolle og bruk avklares i senere planfase.
- Hangarens eldste del bevares med hensynssone og tilhørende bestemmelser. Rolle og bruk avklares i senere planfase. Nyeste hangar fra 1968 kan rives.
- Treetasjes kontorbygg i nordre del av Hangar fra 1969 kan rives.
- Rivning, ombygging eller integrering av Luftwaffebygget i ny bebyggelse utsettes til områderegulering/detaljregulering. Bygget gis hensynssone og tilhørende bestemmelser. Å sikre aksene mellom Stasjonsplassen og Flytårnet er viktigere enn bevaring av bygget, men det må vurderes om deler av bygget kan bevares og integreres i ny bystruktur.
- Endelig avgjørelse om rivning eller integrering av brannstasjonen i ny bebyggelse utsettes til områderegulering/detaljregulering. Deler av brannstasjonen ønskes bevart og integrert i ny bystruktur.
- Telenorbygget og Norske Skogs administrasjonsbygg er tidstypiske enkeltbygg fra vår tid som skal bevares med hensynssone og tilhørende bestemmelser.



Kartet viser forslag til bevaring av kulturminner, kulturmiljø og krigsminner i KDP 3, samt vår tids bebyggelse som foreslås med hensynssone bevaring.

4.14 Landskap og blågrønn struktur

4.14.1 Overordnet landskap og blågrønnstruktur

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.

Viktige overordnede prinsipper fra opprinnelig landskapsplan i KDP 2 skal videreføres med bevaring av skålform, overvannshåndtering, vannskille og grøntkorridorer.

Ny utbygging må ta hensyn til viktige landskapssilhuetter og bevare siktlinjer for visuell kontakt med fjorden.

Landskapsformasjoner med koller, sjønære fjellpartier og oppkomme av knollekalk skal bevares som identitetsskapere og viktige landskapselementer.

Flere boliger skaper større press på grøntarealer og friområder og mye av grønnstrukturen på Fornebu har potensial for bedre utnyttelse og kan tilrettelegges for økt bruk. Samtidig er naturvernområdene særlig sårbare for økt belastning og må ivaretas.

Eksisterende grønnstruktur ligger fast i planforslaget. Enkelte mindre områder omreguleres fra andre formål til park, for å sikre viktige forbindelser i grønnstrukturen.

Nye boligområder skal styrke grønnstrukturen og knyttes til eksisterende parkområder med grønne forbindelser gjennom områdene, grønne gårdsrom og lokale plasser med grønne kvaliteter.



Nansenparken



Fornebus landskap (kilde: google earth)

4.14.2 Videreutvikling av parker og naturområder

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. Det skal sikres en sammenhengende struktur av parker- og naturområder med tydelige målpunkter og et tydelig hierarki med ulike områder med egen identitet, innhold og aktivitetstilbud. Parker skal oppleves som en integrert del av bystrukturen og ses i sammenheng med tilliggende byrom.

Nansenparken med Festplassen og de grønne armene er et overordnet grøntområde som er et robust og strukturerende element på Fornebu. Parken ivaretar funksjoner som rekreasjon, aktiviteter, lek, sikker skolevei, opplevelsesrik turvei, biologisk spredningskorridor og som vannvei for transport av overflatevann. Med tettere bebyggelse blir det desto viktigere med luft og rom som parken gir, men det gir også mulighet for økt aktivisering av grøntdragene.

Festplassen i Nansenparken er et landskapsarkitektonisk anlegg av høy verdi og foreslås sikret ved bruk av arealformål park. Området er opparbeidet rundt et vannspeil der det er etablert en fest-/ samlingsplass med fast dekke. Her legges det til rette for kulturelle begivenheter og små og store sosiale sammenkomster. Inn mot festplassen er det tilrettelagt for en paviljong som kan romme kafé, toaletter og infosenter for parken.



Festplassen (Foto: Bjørbekk og Lindheim)

Nord for Telenor (felt GP8) og nord for Statoil/Terminalbygget (GP16) foreslås allerede opparbeidet grønnstruktur omregulert til arealformål park. Dette sikrer gode rekreasjonsområder og grønne forbindelser øst-vest i planområdet. I tillegg reguleres en sammenhengende grønn forbindelse fra Holtekilen, gjennom Fornebuporten til østkysten i planforslaget.

Områdene som anbefales videreutviklet som parker og rekreasjonsområder er vist på illustrasjonen på neste side (gule områder). Dette omfatter primært parkarealer tilknyttet Nansenparken og næringsbeltet langs fjorden i øst som har nøktern opparbeidelse i dag og har potensial for videreutvikling. Det anbefales også noe tilrettelegging for ulike bade- og sjøsportsaktiviteter, både på Storøya, i Koksabukta og langs Lysakerfjorden.

Videreutvikling av parkområder skal vektlegge høy kvalitet i den landskapsarkitektoniske utformingen og bygge opp under overordnede ambisjoner om å skape variasjon i det arkitektoniske uttrykket. Robuste materialer og stedstilpasset beplantning skal benyttes. Større terrengendringer i parkutviklingsområder skal unngås slik at eksisterende naturverdier og funksjoner knyttet til avrenning/ overvannshåndtering kan ivaretas. Det pågår pr. mars 2018 reguleringsplanarbeid for ny friluftstøy i Lysakerfjorden. En mulig friluftstøy vurderes som et positivt supplement til Fornebus park- og rekreasjonsområder, og vil kunne bidra til ytterligere avlastning av mer sårbare områder på Fornebus vestsida. En friluftstøy er også godt egnet for tilrettelegging for ulike typer sjøsport og kan styrke dette tilbudet på Fornebu.

Strategi for utvikling av parker og naturområder i KDP3

- Viktige områder som skal videreutvikles som parker og rekreasjonsområder og tilrettelegges for økt bruk
- Viktige områder som skal ivaretas og videreføres
- Siktlinjer som skal ivaretas
- Kyststi
- Badeplass
- Regionalt leke- og aktivitetsanlegg

Lokale parkarmer i Nanseparken (felt GP2, GP4, GP9, GP11 og GP14)

eksisterende helhet og logikk i parken når det gjelder vegetasjon, overvann og organisering

Flytårnet bypark med kobling mot Festplassen (GP7 og GP8)

Skal videreutvikles som en sammenhengende grønn park som kobler Flytårnet til Fjorden på den ene siden og Festplassen på den andre. Fra Flytårnet til fjorden kan det hentes inspirasjon fra europeiske byparker der parken er en møteplass og sted for kulturelle arrangementer i parkmessige omgivelser integrert i bystrukturen. Store trær, prydplanter (busker og stauder), promenade, benker, plasser for temporære kulturarrangement, gressplener for rekreasjon osv. vil være viktige virkemidler for å skape en attraktiv park.



Vondelpark Amsterdam-eksempel på klassisk bypark

Etablerte furutreplantinger ved Telenor bør ivaretas så langt som mulig. Disse har stor verdi for framtiden og er karakteristisk for Oslofjordens kystnære vegetasjon, det vil ta lang tid å etablere noe lignende. Eksisterende vegetasjonsdekte kolle ved Telenor skal ivaretas og integres som en del av parken. Denne vil ha stor verdi som bynatur i et klimaklokt byområde.



Strekningen fra Flytårnet mot festplassen er den mest urbane av de grønne armene. Denne korridoren en landskapsforming med høy arkitektonisk verdi og bør ivaretas som i dag.



Parkarm mellom Festplassen og Flytårnet

«Storøya» lekeområde (felt GP14)

Omfatter eksisterende parkområde ved Storøya skole som er tilrettelagt for lek med terrengformer, ballplass og lekeappater. Denne parken skal videreutvikles som lokalt lekeområde.

Fornebu strandpark og strandpromenade (felt GP23 og GP24)

Omfatter parkområder langs sjøen som tilrettelegges for økt bruk med videreutvikling som strandpark med møteplasser, rekreasjonsområder, leke- og aktivitetsanlegg og sjøbad.

Gjenværende rester av det opprinnelige naturlandskapet skal bevares.

Det skal være et sammenhengende og separate gang- og sykkelanlegg gjennom parken. Anlegg for gående kan tilrettelegges som promenade med landskapsarkitektoniske kvaliteter, varierte opplevelser og steder for opphold underveis. Promenaden knytter Flytårnet bypark sammen med Fornebu sør bystreng.

Det kan åpnes for etablering av mindre paviljonger el.tilsv. i lette/mobile konstruksjoner som kan etableres uten større terrenginngrep for publikumsrettede funksjoner tilknyttet parken som kiosk/enkel servering.

Det foreslås etablert et regionalt lekeanlegg i parken, fortrinnsvis lokalisert i parkarealene på nordsiden av Statoilbygget. Et slikt regionalt lekeanlegg kan være et godt supplement som lekeområde for både skoler/barnehager og boligområdene i «byen», og vil kunne skape en attraksjon og målpunkt i parken for både lokale og tilreisende. Eksempler på tilsvarende lekeanlegg er deler av Verdensparken på Furuset og Nedre Foss i Oslo i elveparken i Drammen. Sett i sammenheng med utvikling av mulig akvarium og urban brygge på Sjøflyhavna, kan lekeanlegget bidra til å gi Fornebu og strandområdene i øst ytterligere attraksjonsverdi som utfartssted.



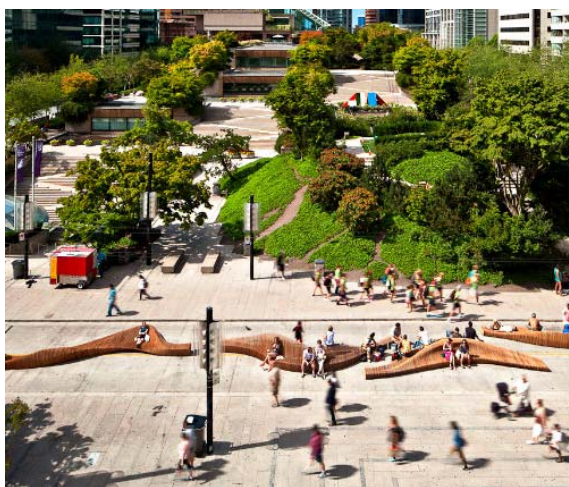
Badeparken i Drøbak – eksempel på strandpark (kilde: akershus.com)



Gresslette på nordsiden av Statoilbygget som foreslås tilrettelagt for regionalt lekeanlegg

Fornebu sør bystreng (felt GP13)

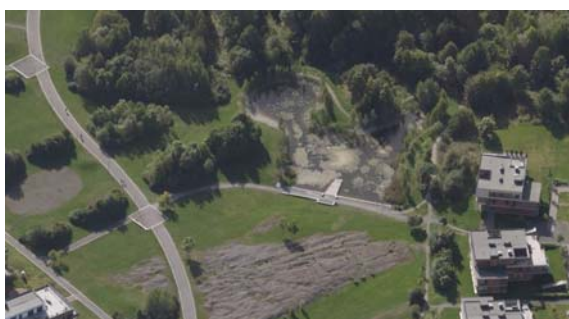
Parkarmen som forbinder kjøpesenteret Fornebu S og Sjøflyhavna skal utformes som et grønt urbant og variert byrom i høy kvalitet. Tilliggende bebyggelse skal være henvendt mot byrommet. Strengen kobler seg også til T-banen og vil bli mange besøkenes første møte med Fornebu, og har potensial for aktiviteter, rekreasjon, butikker, tjenester, kulturformål og andre publikumsrettede funksjoner. Sikt mot sjøen skal ivaretas.



Urban reef i Vancouver – grønt, urbant og variert byrom

Koksaparken (felt GP15)

Kan videreutvikles som lokal naturpark og rekreasjonsområde med aktivitets-, samlings- og oppholdsplasser, plasser og sittemøbler. Eksisterende damanlegg, landskapselementer og naturformasjoner og sikt mot fjorden skal ivaretas.



Koksaparken med sommerfugldammen og karakteristiske fjellknauser

Koksabukta strand (felt GP25)

Kan videreutvikles som lokal strand med naturpreg og tilrettelegging for bading og rekreasjon. Eksisterende landskapselementer og naturformasjoner skal ivaretas. Må hensynta tilliggende naturreservat.

Storøyodden badeplass (felt GP17)

Skal ivaretas som regionalt strand- og rekreasjonsområde med naturpreg. Kan tilrettelegges for økt aktivitet i strandsonen; bading, fisking, padling, seilbrett etc.



Storøyodden badeplass

Kilenstrengen (GP 21 og 22)

Dette grøntdraget vil fungere primært som en ferdselsåre og vil inngå i en del av en sammenhengende turløype på Fornebu. Skal opparbeides parkmessig med naturpreg. Punkter langs turdraget kan aktiviseres med f.eks. tufteapperater og parkour og benker for opphold. Nedre del, felt GP21, skal kobles mot framtidige uterområder i bebyggelse for offentlige funksjoner på nordsiden. Det skal etableres et åpent bekkedrag som kan lede overvann mot Holtekilen.



Kongeskogen på Bygdøy –turvei kulturlandskap og bynatur (kilde:syklistene.no)

Park og naturområder som skal ivaretas, men der det åpnes for mindre tiltak som skal styrke tilgjengelighet og rekreasjon

Fornebubukta og kystparken (felt GN1)

Kystparken er et flott område i dag med særpreg og naturverdier som knollekalksvaberg, naturbukter, stier, strandvegetasjon. Dette bør ivaretas og videreføres. Mindre tiltak som stier, benker, skulpturer og tynning av vegetasjon bør tillates. Etablering av stupebrett og badestiger på enkelte punkt der dette kan innpasses på en god måte kan også tillates. Fornebus flotteste utsiktspunkt ligger her og bør tilgjengeliggjøres. Fornebubukta med tilknytning til verneverdige Fornebu gård og dets parkanlegg skal ivaretas som en rolig og skjermet bukt med natur- og kulturlandskapsverdier.



Fornebus flotteste utsiktspunkt ved Lysakerfjorden



Fornebu gård og hageanlegg

Rolfstangen friområde (GG1 og 2)

Skal ivaretas som bade- og rekreasjonsområde.

Mindre tiltak som stier, benker, skulpturer og tynning av vegetasjon bør tillates. Etablering av stupebrett og badestiger på enkelte punkt der dette kan innpasses på en god måte kan også tillates. Kan tilrettelegges for økt aktivitet i strandsonen; bading, fiske, padling, seilbrett etc.

Holtekilen naturpark (GN12,13 og 14 og GP 26,27 og 28)

Eksisterende naturpark og våtmarksområde med kyststi i strandsonen langs Holtekilen skal videreføres. Gjeldende reguleringsplan omfatter etablert kyststi langs et område med store naturverdier/naturmangfold (inkl. fredet plante, dragehode). Kystien skal ha en viktig funksjon i framtidens Fornebu og skal ha gode til overordnet grønnstruktur.



Naturpark Nansenparken (felt GP20)

Parkarm i Nansenparken med naturpreg og våtmarksområde som skal ivaretas. Tilliggende byggeområder må gis en landskapsarkitektonisk utforming som harmoniseres med naturpreget. Mindre tiltak som stier, benker, skulpturer, tynning av vegetasjon kan tillates.

Bufferoner Storøyodden (felt GN6 og GN9)

Skal ivaretas som bufferoner mot naturvernområdene, men mindre tiltak som stier, benker, skulpturer, tynning av vegetasjon og etablering av naturbaserte lekeaktiviteter (f.eks. klatrepark) kan tillates.

Etablering av en paviljong i felt GN9 i lett eller mobil konstruksjonsom som kan etableres uten større terrenginngrep, og som er tilrettelagt for undervisnings, formidlings eller kulturelle formål tilknyttet naturverdiene kan tillates. Må lokaliseres nær gang- og sykkelveien i felt GP18.

4.14.3 Naturmangfold

Alle eksisterende naturområder og reservater videreføres. Naturvernområdene og naturreservatene på Fornebu er spesielt sårbare for økt bruk.

Flere avbøtende tiltak foreslås for å redusere ulempene ved økt utbygging av Fornebu:

- Styrke grønnstrukturen for øvrig og tilrettelegge for økt aktivitet innenfor denne
- Tiltak for å sikre, fremme og styrke naturmangfoldet:
 - Minimere menneskelig aktivitet ved kanalisert ferdsel og innføre ferdselsforbud for de mest sårbare deler
 - Etablere flere utkikkspunkt i reservatene
 - Opprettholde buffersonene
 - God informasjon til reservatbesøkere
 - Videreføre helårs båndtvang
 - Utarbeide skjøtelsesplaner
 - Forslag til " naturvennlige " opparbeidelse av parker og grønne tak
 - Fjerne svartlistet vegetasjon
 - Ved utplanting bør det foretrekkes arter som er stedege med fokus på rødlistearter
 - Etablere flere slåtteenger i Nansenparken; for bier, sommerfugler og humler, og positivt for å formidle naturverdier



Lilløyplassen naturhus er en av to avdelinger under besøkssenter Våtmark Oslo, og inngår i en større innsats for våtmarker i Norge.

Viktige landskapselementer ved Flytårnet bypark, Fornebuporten nord og Fornebu sør med fjellknauser og verdifull vegetasjon og bynatur foreslås sikret som landskapsområder med bruk av hensynssone. Skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.

4.14.4 Stilleområder

Et stille område er et areal som i dag har verdifulle kvaliteter for rekreasjon, friluftsliv og/eller kulturaktiviteter i omgivelser som er skjermet eller i god avstand fra dominerende lydkilder. De stille områdene er allment tilgjengelige rekreasjonsområder som vi ønsker skal forbli stille også i framtiden.

Den nye gravplassen på Lilleøya blir et sted for sorg, refleksjon og ettertanke, og til rekreasjon innenfor stedets rammer, og vil, sammen med store deler av naturvernområdene fungere som stilleområder.



Fra illustrasjonsplan for ny gravplass på Lilleøya

4.14.5 Uterom i boligområdene

Gode uteområder i tilknytning til boligene skaper tilhørighet og identitet, og har innvirkning på helse og trivsel. Hvordan utearealene er utformet bestemmer hvordan de brukes og om de vil bli en viktig arena i nabolaget for sosial kontakt.

I boligområdene inndeles utearealet i felles og privat uteareal, samt grønne forbindelseslinjer gjennom områdene.

Planforslaget sikrer et minimum av uteareal på bakkeplan. De gunstigst beliggende arealene på bakkeplan mht. solforhold, støy, klima og trafikk, skal avsettes til felles uteoppholdsareal.

Tilstrekkelig solinnfall på utearealer bør sikres gjennom lavere etasjetall mot sydvest. Dette er spesielt viktig ved leke- og oppholdsarealer. Bygningenes høyde bør tilpasses gatebredden og avstand til nabobebyggelsen for å sikre gode solforhold på private forhager og balkonger/terrasser.

Felles utearealer, herunder gårdsrom, felles takterrasser og lokalplasser skal opparbeides med høy landskapsarkitektonisk kvalitet og tilrettelegges som universelle oppholdsrom og møteplasser med høy bruksverdi for alle generasjoner. Uterommene bør fungere som grøntareal og være så godt beplantet at det grønne preger hovedinntrykket fra leilighetene. Trær, gress og blomster bør dominere framfor harde overflater, noe som også er positivt for overvannshåndtering. Regnvann skal tas i bruk som en ressurs og kvalitet i byrom ved løsninger som regnbed, dammer, renner o.l. som drenerer vann.

Bebyggelse som henvender seg mot bygater og torg i sentrumsområdene kan ha balkonger fra og med 3. etasje, jf. temakart overordnet prinsipplan for gate- park og byromsstruktur i kap.4.2.3. Innenfor områdene B - Parken og områdene C – Landet, skal alle leiligheter ha tilgang til privat uteareal i form av balkong, terrasse/takterrasse, eller hage.



Fra boligkvartalet Lille Bislett i Oslo, uterom i høy kvalitet



Regnvann som ressurs i felles uterom, Arkadien Winnenden (kilde: Rambøll studio Dreiseitl)

Gangforbindelser gjennom boligområdene skal være tilgjengelig for allmennheten. Både uteområdene og gangstrukturen må være flettet sammen med overordnet grøntstruktur, og det er viktig å sikre grønne forbindelser på tvers av utbyggingsområdene som tydelig inviterer til å tre innenfor boligområdene.

Leke- og møteplasser

Det skal settes av arealer til lek og møteplasser på tvers av aldersgrupper i alle boligområdene. Lekeplasser skal være tilpasset barnets alder, aksjonsradius og aktivitetsnivå, og det stilles krav til sollys på leke- og oppholdsarealer.

Areal for lek og opphold fordeles på følgende måte:

- Lokalplass – for alle aldersgrupper
- Småbarnslekeplass i umiddelbar nærhet til boligen for de minste barna
- Kvartalslekeplass (A-«byen»)/Nærlekeplass (B-«parken» og C-«landet») for de litt større barna fra 5 til 13 år
- Nærmiljøpark for større barn og voksne

Som et supplement til lekeplasser for boliger etableres også lekeplasser i tilknytning til skoler og barnehager som vil være tilgjengelig på kvelder og i helger/ferier.

Lokalplass

Møtested for nærmiljøet, lokalt nedslagsfelt. Skal tilrettelegges for opphold på tvers av aldersgrupper. Mindre servering- og servicebedrifter tillates i tilknytning til disse.

Lokalplasser skal etableres innenfor alle felt med boliger i henhold til overordnet prinsipplan for gate, park og byromsstruktur, og plassene skal medregnes i uteoppholdsarealet. Lokalplasser kan være både en park eller et mer urbant rom med grønne kvaliteter, dette må tilpasses nærmere i det enkelte område og avklares i reguleringsplan. Nærlekeplass/kvartalslekeplass og nærmiljøpark kan vurderes samlokalisert med lokalplass.



Lokalplass – eksempel, illustrasjon: Arkitema architects

Småbarnslekeplass

Småbarnslekeplassen skal stimulere til ulike aktivitetsfunksjoner hos barna. Området og lekeinnretningene bør utfordre følgende bevegelseskategorier: Krype, gå, løpe, huske/gynge, balansere, klatre, skli, hoppe, slenge, rulle, sykle. I et område med flere småbarnslekeplasser skal det legges vekt på variasjon i lekeplassenes innbyrdes innhold og utforming, eventuelt samlokalisering av småbarnslekeplassene for å oppnå større variasjoner.



Pilestredet park: Lekearealer integrert i uterom

Nærlekeplass

Denne type aktivitetsanlegg skal stimulere til motorisk og fysisk utfoldelse og skal gi muligheter for allsidige aktiviteter. Hovedmålgruppen er barn fra fem til tolv år. Kravet til nærlekeplass stilles i alle felt med boliger og kommer i tillegg til småbarns lekeplassene. Minimumsstørrelse er 1500 m².

Nærmiljøpark (tidligere strøkslekeplass)

Når det gjelder innholdet av aktiviserende elementer er de største barna (fra 10 år) til

hovedmålgruppen. Men yngre barn og voksne i alle aldre med ulike behov skal også kunne finne seg rette i nærmiljøparken. Beplantning, sittegrupper, treningsapparater e.l., leke- og aktivitetstilbud for barn i alle aldre, inkludert ballspill(r), skal integreres i en helhet i nærmiljøparken.

Nærmiljøparken skal stimulere til motorisk og fysisk utfoldelse og skal gi muligheter for allsidige aktiviteter. Den bør tilrettelegge for muligheter for å klatre, henge, krype, løpe, sykle, balansere, ake, bruke skøyter, ski og skateboard, og spille ballspill. Areal på nærmiljøpark bør være på mellom 4000-6000 m². Nærmiljøparker foreslås etablert på feltene B 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, B7.4 A og S 4.3

Regionalt lekeanlegg

Det anbefales også at det etableres et regionalt lekeanlegg med høy attraksjonsverdi og særpreget utforming, foreslås plassert i næringsbeltet på østsiden av Snarøyveien i felt GP24.



Kirketorget i Moss er et nyetablert lekeanlegg midt i byen med regionalt nedslagsfelt - populært utfartsmål som bidrar til å skape byliv (Foto: Vestre.com)

Forhager

Boligbebyggelse som henvender seg mot offentlige gater kan ha forhager mot gata. Dette kan gi bygaten grønne kvaliteter, bidra til variasjon, være et supplement til gårdsrom og gi flere valgmuligheter med hensyn til attraktive uteoppholdsarealer.

Forhagene fungerer som en halvoffentlig møteplass for å slå av en prat med naboene, og kan bidra til en mer variert gate og mer sosial kontroll i gata.



Forhage - eksempel fra Frogner i Oslo

4.14.1 Bytrær

Trær er en viktig kvalitet som bidrar til godt bymiljø, skaper byrom og bryter ned byskalaen. Alle hovedgater på Fornebu skal ha karakter av å være grønne alléer med tosidig treplanting. For alle nye, større byggeprosjekter bør trær, både eksisterende og nye, innlemmes aktivt i gate-, byroms- og boligprosjekter. Eksisterende store, gamle trær er verdifulle og bør ivaretas så langt det lar seg gjøre. Bytrær er også helsebringende, og utsikt til trær er en viktig bokvalitet, særlig i tette gårdsrom og gater.



Trerekker langs Snarøyveien



Store trær ved SAS-hotellet

4.14.2 Grønne tak

I planen stilles det krav om at ny bebyggelse på Fornebu skal ha minimum 50 % grønne tak. Grønne tak omfatter tak som er helt eller delvis dekket av vegetasjon. Grønne tak deles ofte i to hovedtyper; ekstensive og intensive. Ekstensive grønne tak kjennetegnes ved et tynt lag av jord/vekstmedium og typiske plantearter innenfor sukkulenter, gress og moser. Intensive grønne tak har tykkere lag av jord/vekstmedium og kan utformes som takhage med busker og mindre trær.

Takterrasse/takhage skal være utformet slik at den gir tilstrekkelig sikkerhet og trygghet, med særlig vekt på barns bruk. Takterrasse/takhage skal utformes slik at utearealene får tilstrekkelig le. Utearealer på tak som inngår i utearealregnskapet skal redegjøres for i takplan.

I de tettest bebygde områdene bør det legges opp til å etablere felles takhager med høyt kvalitetsnivå og en betydelig andel (minimum 20%) grøntarealer med 20-60 cm tykkelse på vekstjord.

Grønne tak skal bidra til klimaklok byutvikling på Fornebu; de fordrøyer vann, filtrerer bort/samler opp forurensning fra lufta, gir nye leveområder og øker områdets biodiversitet, kan benyttes som areal for produksjon av nytteplanter (blant annet mat), kan benyttes til rekreasjonsformål og skaper et visuelt vakrere bybilde.



Grønt tak Fornebu S (foto: Vital vekst AS)

4.14.3 Overvann

Overvannshåndtering og blågrønne løsninger har blitt viktigere i den senere tiden grunnet forandringer i nedbør og økt fokus på flomsikring.

På Fornebu ligger forholdene godt til rette for slik åpen og lokal overvannshåndtering ved at mange av grøntdragene er etablert som små forsengkninger i terrenget, med sammenhengende fall ut mot nærliggende fjordarmer.

Prinsippet om overvannshåndtering fra gjeldende kommunedelplan 2 videreføres.

Overvannet skal utnyttes som en ressurs i grønnstrukturen, både som estetisk element, og for å sikre økt biologisk mangfold. Overvannet skal også bistå til å gi trær og grøntanlegg bedre vekstforhold. I tillegg må alle byrom må være klimatilpasset og bruke regnvann som en ressurs og kvalitet. Løsningene kan f.eks. bestå av drenerende faste dekker, regnbed, dammer, vannspeil, renner, fuktdrag og vannstrenger i grøntarealene. Slike løsninger vil også berike området visuelt og opplevelsesmessig. Innenfor Forneburingen og for fremtidige utbyggingsområder som vender mot Holtekilen skal overvannshåndtering fra de ulike utbyggingsfeltene ivaretas gjennom åpne overvannsløsninger. Slike overflatebaserte løsninger gjelder blant annet for byggeområder som grenser ut mot grøntstrukturen i Nansenparken og i grøntdrag i «Dumpa» fra Telenor arena og nedover mot Holtekilen. Overvannet skal ledes via grønne forsengkninger, renner og kanaler fra utbyggingsområdene og frem til de grønne korridorene i parken. I grøntkorridorene transporteres overvannet i renner og kanaler mot Nansendammen og videre mot Storøykilen, samt mot Koksabukta, Holtekilen, og mot Lysakerfjorden. For åpne overvannsløsninger skal man også sikre lokal fordøyning/ infiltrasjon innenfor de enkelte byggefeltene

For nye veier og gater skal man også tilstrebe lokale løsninger med infiltrasjon av overvannet, slik at dette kan nyttiggjøres av gatetrær etc. Sandfilter for vann fra veibane ved flyplasstårnet viser ønsket løsning, der vannet filtreres i et grønt regnbed/sandfilter. Utforming av rørutløp i parken skal standardiseres. Filtrene skal få en parkmessig utforming der rørutløp føres gjennom granittblokker.

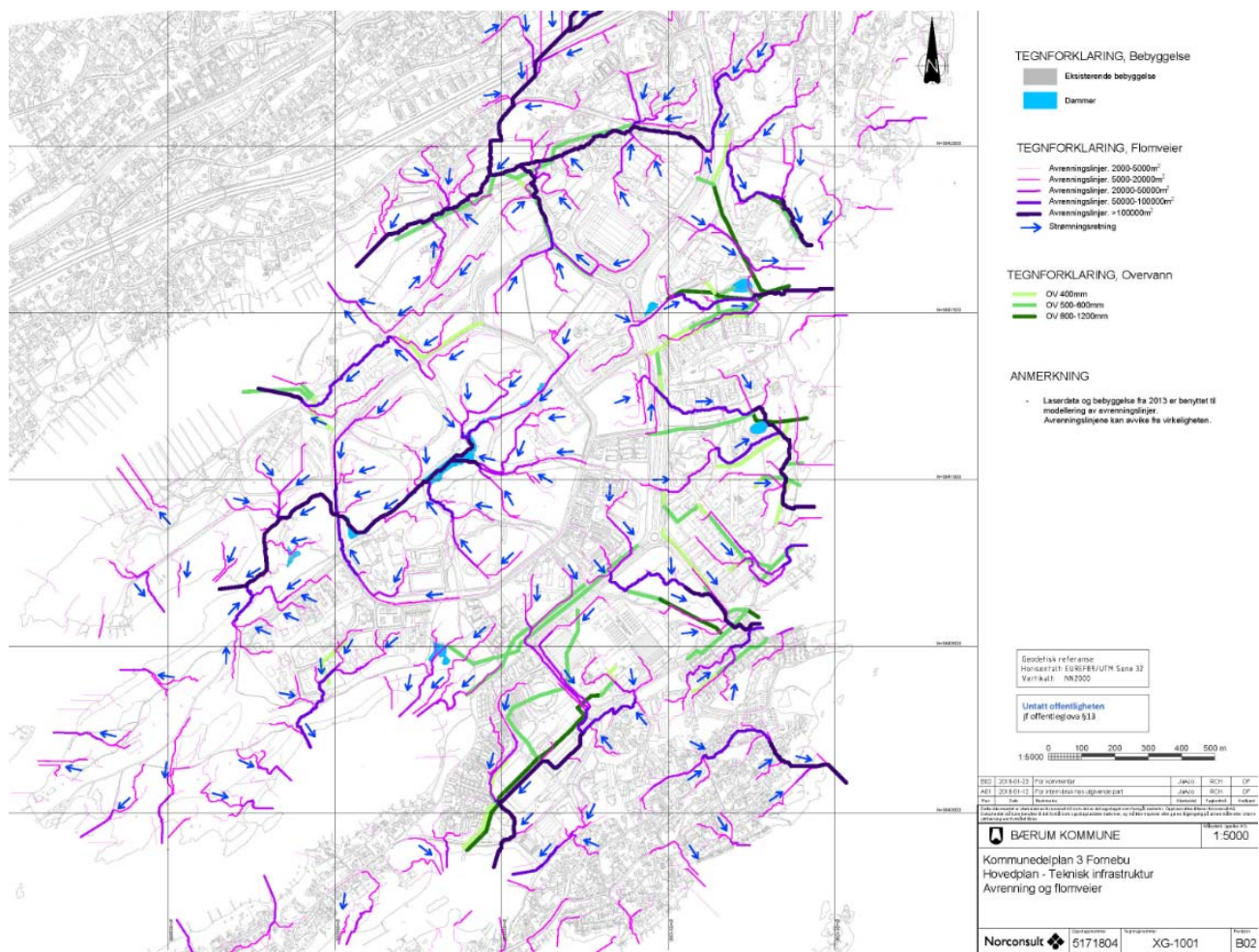
Innenfor Forneburingen dreneres alt overvann mot Nansenparken etter prinsippet «overflatebasert overvannshåndtering». Økt boligbygg/fortetting løses på samme måte. Utenfor Forneburingen må utbyggerne søke om å bruke den resterende kapasiteten som er i kommunen sine overvannsrør. Krav til overvannshåndtering vil fastlegges mer detaljert gjennom de enkelte reguleringsplanene, der krav til overvannsløsninger vil inngå som rekkefølgekrav.



Overvannsrenne langs hovedgrøntdraget i Nansenparken (foto: Bjørbeek & Lindheim)



Små klopper etableres der gangveiene krysser over overvannsrennene



Avrenning og flomveier på Fornebu (fra teknisk hovedplan, tegning:Norconsult).

4.15 Miljø

Samfunnet står overfor store miljøutfordringer i forhold til å redusere klimagassutslipp og konsekvenser knyttet til klimaendringer. Noen av de største miljøutfordringene er klimaendringer knyttet til klimagassutslipp, spredning av miljøgifter og reduksjon av biologisk mangfold. Bærum kommune har igangsatt et flerårig utviklingsprogram – Klimaklok kommune. Innen 2020 skal Bærum være etablert som en klimaklok kommune, og dette skal kjennetegnes ved:

- **Innbyggerinitiativ** – innbyggere som velger ressurseffektive og klimavennlige løsninger
- **Grønn konkurransekraft** – et næringsliv som utvikler smarte og lønnsomme produkter og tjenester, som gir høy verdiskapning og sysselsetting
- **Teknologisk spydspiss** – en offentlig og privat sektor som aktivt etterspør nye klimavennlige løsninger og tilrettelegger for omstilling

I kommunens forslag (2017) til Klimastrategi 2030 er et av hovedmålene at Fornebu innen 2027 skal være etablert som et nullutslippsområde. Disse høye miljøambisjoner for utvikling av neste fase av bolig- og næringsområder på Fornebu forutsetter at de høye energi- og klimaambisjonene fra Miljøoppfølgingsprogram av 1999 for Fornebu, fornyes og oppdateres. Det retter seg mot alle aktører og alle faser i planlegging, gjennomføring og drift av området. Programmet er konsentrert om 5 innsatsområder:

- Arealstrategi
- Mobilitet
- Energi
- Blågrønn struktur (herunder naturmangfold og overvann)
- Ressursutnyttelse

Miljøprogram – KDP3

Sammen med utarbeidelsen av Kommunedelplanen er det utarbeidet forslag til Miljøprogram som utgjør rammeverket for å nå Bærum kommunes miljø- og klimamål på Fornebu

Miljøprogrammet beskriver myndighetspålagte miljøkrav og kommunens miljøambisjoner for ny utvikling av Fornebuområdet. Miljøprogrammet danner det overordnede grunnlaget for utarbeidelse av miljøprogram i arealplaner og miljøoppfølgingsplaner for bygge- og anleggsfasen. Programmet skal være et viktig styringsredskap for både kommunen, prosjekterende, utbyggere og entreprenører til å velge de fremtidsrettede miljøløsninger i byggeprosjektene.

Miljøhensyn skal innarbeides i planlegging, prosjektering, utbygging og drift ved all virksomhet på Fornebu. I avveien mellom ulike interesser, skal miljøhensyn gis like stor vekt som funksjonelle, tekniske, estetiske og økonomiske hensyn.. For å nå miljø- og klimamålene for Fornebu er det i programmet fem innsatsområder; Programmet angir mål for hvert innsatsområde, beskriver aktuelle tiltak som kan gjennomføres, og danner det overordnede grunnlaget for nedfellelse av mål og utarbeidelse av miljøprogram for kommende arealplaner, og miljøoppfølgingsplaner for bygge- og anleggsfasen.

Oppfølging av miljøprogrammet sikres ved bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplanen. De 5 innsatsområdene som arealstrategi, mobilitet, overvannshåndtering og ivaretagelse av naturmangfold ligger implementert som et overordnet grep i planforslaget.



Naturmangfold på Fornebu - Dragehode

4.16 Teknisk hovedplan

Med utgangspunkt i KDP 3 med økt utbygging, i forhold til tidligere KDP 2 som lå til grunn for hovedplanarbeidet i Statsbyggs regi fra 1999 og fremover, er det utarbeidet nye/oppdaterede plantegninger tegninger av hovedledninger med beskrivelser for:

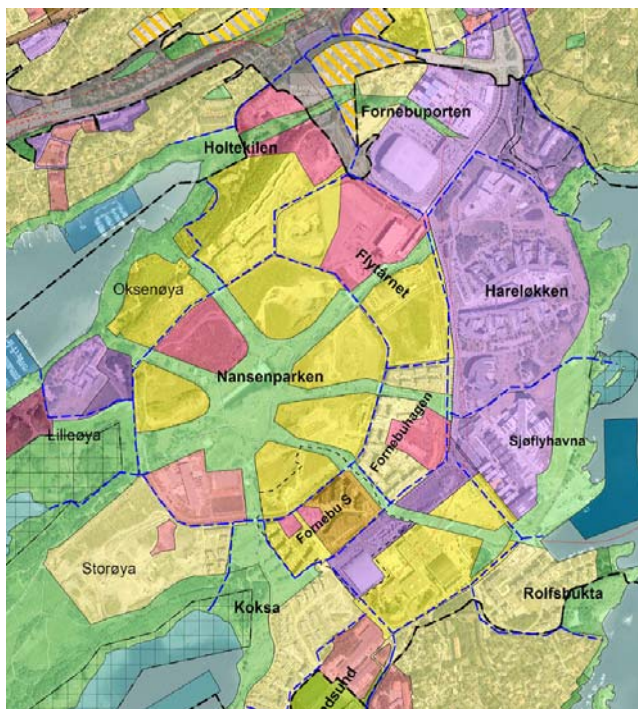
- Avrenning og flomveier
- Hovedledninger for vannforsyning
- Hovedledninger for spillvann
- Hovedføringer fjernvarme/-kjøling
- Hovedføringer høyspent
- Hovedføringer IKT/tele
- Vakuumanlegg for avfallstransport

Hovedplanene gir nyttig informasjon om eksisterende og fremtidige anlegg, og ledninger som utgår. Planene kan benyttes i kommunens saksbehandling og planlegging. Tegningene knyttes ikke opp til de formelle plandokumentene for KDP3.

4.17 Stedsnavn

Bærum kommune vedtok i 2016 nye områdenavn på Fornebu. Disse områdenavn har bakgrunn fra historiske kart og nyere planer, og legger til grunn at Snarøyveien er et skille mellom områder. Navnene har vært til høring hos både de store næringslivsaktørene, grendesentre, velforening og historielag.

I arbeidet med KDP3 har det vært behov for å se områdene i et større planperspektiv, både utfra nye lokalsentra, T-banestasjoner, områdekarakterer og ønsket om mer funksjonsblanding mellom nærings- og boligområdene. På bakgrunn av dette foreslås det supplerende steds- og områdenavn på Fornebu som kan underbygge framtidig senterstruktur og områdeidentiteter, se figur nederst på siden. Disse er lagt til grunn i planforslaget. Eventuelle endringer i områdenavn må avklares videre i egen prosess.



Stedsnavn på Fornebu – politisk vedtak 2016 (Bærum kommune)



Forslag til nye stedsnavn i KDP3

4.18 Rekkefølge

4.18.1 Etappevis utvikling

Fornebu bygges ikke på en dag, og utbyggingen må skje i etapper. Flere premisser og faktorer må legges til grunn for utbyggingsrekkefølgen.

Utbyggingen vil være avhengig av at bane og nødvendig infrastruktur er på plass, jfr. rekkefølgekrav i planbestemmelsenes §4.1; *«Områder avsatt til bebyggelse og anlegg kan ikke utbygges, bruksendres, vesentlig utvides, før nødvendige tekniske anlegg, blågrønn struktur og samfunnstjeneste som energiforsyning, vann og avløp, offentlige gater/veier, kollektivbetjening, herunder bane, gang- og sykkelvegnett, torg/møteplasser, helse- og sosialtjeneste, herunder barnehager, skoler, annen tjenesteyting mv. er etablert eller sikret.»* Dette vil kunne være sikret gjennom avtaler om bidrag til bane og utbyggingsavtaler.

Inntil Fornebubanen og ny adkomst «vestre lenke» fra E18 er på plass, er det nødvendig å avpasse utbyggingstakten for å unngå større trafikale problemer. Fornebubanen antas å være ferdigstilt i ca.2024. Vestre lenke antas å være ferdigstilt i ca.2025.

Transformasjon av Snarøyveien fra vei til bygate, og busstilrettelegging på Forneburingen vest er også et avgjørende premiss for en bymessig utvikling og håndtering av framtidig trafikkbelastning.

Det er naturlig at de enkelte byggefeltene utvikles under ett, for å minimere belastningen av anleggsstøy for nye og eksisterende boliger, og for å redusere antall anleggsperioder på samme sted. Det bør også vurderes om byggefeltene inntil allerede utviklede felt som idag dekker sine hverdagsfunksjoner i Fornebu S prioriteres tidlig slik at et helhetlig nærmiljø blir ferdigstilt og enklere kan skjermes mot senere byggetrinn.

Enkelte felt berøres direkte av anleggsfasen for banetiltaket, dette gjelder i hovedsak sentrumsområdene i Fornebu sør der det skal etableres både stasjon og driftsbasis i kulvert med åpen byggerop. Andre felt ligger tett inntil.

anleggsområder, og skal delvis også benyttes til riggareal, dette gjelder i hovedsak sentrumsområder ved Flytårnet. Andre områder berøres ikke direkte av tiltaket, men er som alle områder avhengige av banens transportkapasitet.

Det er lagt til grunn at det kan bygges inntil ca.1500 boliger før banen er ferdig utbygd. I en mellomfase kan buss i Snarøyveien sammen med busstilrettelegging på Forneburingen dekke kollektivbehovet for boliger i denne perioden.

Bebyggelsen mot Vestre lenke skal bygge oppom denne gaten og fasader mot fortau. Flere av feltene langs Vestre lenke vil bli berørt av utbyggingen av gaten som følge av større terrenginngrep og anleggsvirksomhet.

Utbyggingsrekkefølge er avhengig av kapasitet på sosial infrastruktur. Oksenøya barneskole forventes ferdigstilt i ca.2019. Ny ungdomsskole ved Flytårnet lokalsenter antas ferdigstilt ca.2025.

Utbyggingsrekkefølge må videre vurderes opp i mot byplangrepet og ønsket bymessig utvikling, dette gjelder spesielt ift. utvikling av tre lokalsentre og behovet for å transformere Snarøyveien til en bygate. Det er viktig at Flytårnet etableres tidlig som sentrumsområde omkring T-banestasjonen, og for at det kan betjene nye boliger i sentrale og nord-vestlige deler av planområdet. Flytårnet er allerede etablert som kulturarena og møteplass, og tilføring av nye funksjoner vil kunne styrke området.

Tidlig igangsetting av Flytårnet er også nødvendig for å gjøre Fornebu mer attraktivt for næringslivet; et attraktivt bysenter med gode og opplevelsesrike byrom og publikumsrettede funksjoner på gateplan etterspørres av næringslivet.

Det er en fordel at det er startet en byutvikling når banen settes i drift slik at metrostasjonene møter bymessige områder. Dette gjelder særlig i Flytårnet sentrum og Fornebu sør der bystrukturen i liten grad er etablert.

I Fornebuporten er det allerede tilrettelagt for atkomsten til metro fra torget og bebyggelsen i Akerkvartalet. I Fornebuporten er det samtidig behov for å koble stasjonen mot øvrige deler av Fornebu med et mer bymessig og finmasket nettverk av byrom og forbindelser, noe som vil skje med etablering av ny sentrumsbebyggelse og gatetransformasjon av Snarøyveien her.

Utvikling av området ved Sjøflyhavna til et attraktivt sted for opplevelser og møter ved fjorden, og med etablering av et akvarium som kan være både en lokal og regional destinasjon av stor betydning for Bærum bør igangsettes tidlig. Dette vil styrke Fornebus konkurransekraft i regionen.

Transformasjon av Snarøyveien sammen med økt tilrettelegging for buss og myke trafikanter er avgjørende for å kunne etablere en bymessig struktur, binde Fornebu sammen og få flere mennesker til å bevege seg og oppholde seg i de

offentlige rommene og skape byliv.

Dette bør derfor vektlegges også rent byplanfaglig, ikke kun av hensyn til framtidig trafikkbelastning. En tidlig transformasjon vil også være positivt for en gradvis påvirkning og endring av reisevaner.

Boligbyggingen vil styres av markedet.

Det antas at et årlig utbyggingsvolum på ca. 2- 300 boliger vil være i tråd med boligetterpørselen. KDP3 tilrettelegger for totalt 8428 nye boliger (ikke inkludert etappe 1). Dette tilsvarer en utbyggingsvarighet ca.28 år med 300 boliger per år.

Basert på en planfaglig vurdering med utgangspunkt i ovennevnte premisser og faktorer foreslås det en utbygging av bolig-, sentrums- og næringsområder i deletapper som skissert i tabellen nedenfor. Det antas at etapper delvis kan planlegges parallelt og at det i praksis vil være glidende overganger mellom etappene, dette er primært ment som overordnet prinsipp for å sikre hensiktsmessig utvikling.

Forslag til utbyggingsetapper for bolig-, nærings- og sentrumsområder

Etappe og premisser	Felt som kan utvikles	Ca. antall boliger
<i>Etappe 1</i> Alle boliger som er bygget etter at KDP2 trådte ikraft, inkl.delfelt 7.3 og 6.0 som er regulert /igangsatt		Ca.2600
	Sum boliger etappe 1	Ca.2600
<i>Etappe 2</i> - Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>sikret</u> - Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss - Kan planlegges/bygges parallelt med Fornebubanen, berøres ikke direkte av anleggsfasen for metrotiltaket	- Områder nær Forneburingen vest som bygger opp under planlagte og igangsatt utbygging av Oksenøya skole og felt.7.3, som kan benytte dagens sentrumsfunksjoner i Fornebu S, og der anleggsfase/belastning for lokalmiljøet skal kunne reduseres: Felt. B9.4, B9.6 og B7.2 - Sjøflyhavna, felt. KBA 4.1.– viktig for å en skape ny attraksjon og i gangsette utvikling av Fornebu sør som regionalt målpunkt.	Ca.1090
	Sum boliger etappe 2	Ca.1090

Etappe 3 • Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>igangsatt</u> • Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss • Utvikling forutsetter at Snarøyveien og Widerøeveien er endret til gate i felt o_V3, o_V4 og o_V5 • Kan planlegges og delvis bygges parallellt med Fornebubanen, berøres ikke direkte av anleggsfasen for metrotiltaket (med unntak av arealer tett på Snarøyeien avsatt til rigg- og anleggsformål for banen) • Kan planlegges og delvis bygges parallellt med Vestre lenke, berøres kun delvis av anleggsfasen for veitiltaket	• Sentrumsnære områder ved Flytårnet som bidrar til igangsetting av dette lokalsenteret og bygger opp under Snarøyveien som byrom og sammenbindende struktur: Felt. B8.1, S8.3, S8.4 og S3.2 • Fornebuporten nordøst: områder som bygger oppunder Snarøyveien som bygate og bidrar til å etablere et bymessig nettverk som kobler Fornebuporten sammen med øvrige deler av Fornebu: Felt. S.1.2B, S1.3, B1.3 og KBA 3.1	Ca.1397 Ca.189
	Sum boliger etappe 3	Ca.1586
Etappe 4 • Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>igangsatt</u> • Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss • Utvikling forutsetter at Snarøyveien er endret til gate i felt o_V6 • Utbygging berøres av anleggsfasen for Fornebubanen, planlegging/utbygging må koordineres og skje parallellt/ i etterkant	• Fornebu sør: Få til sentrumsutvikling i Fornebu sør som bygger opp under banen, og der anleggsfase/belastning for lokalmiljøet skal komprimeres Felt. S.4.3 og S.4.4	Ca. 2025
	Sum boliger etappe 4	Ca.2025

Etappe 5 • Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>etablert</u> • Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss • Utvikling forutsetter at Snarøyveien og Widerøeveien er endret til gate i felt o_V3 og o_V5 • Utviklingen berøres av anleggsfasen for Vestre lenke, kan planlegges og delvis bygges parallelt	• Byggeområder Vestre lenke/Holtekilen som kan utvikles i forbindelse med etablering av ny hovedgate til Fornebu: B1.1	Ca.496
	Sum boliger etappe 5	Ca.496
Etappe 6 • Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>etablert</u> • Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss • Utvikling forutsetter at Snarøyveien og Widerøeveien er endret til gate i felt o_V3 og o_V5 • Utvikling forutsetter at Forneburingen øst er utviklet som lokalgate med økt prioritet for fotgjengere og syklist	• Byggeområder i parken øst som kan benytte nytt lokalsenter ved Flytårnet: Felt. B9.1, B9.2, B9.3	Ca.2031
	Sum boliger etappe 6	Ca.2031
Etappe 7 • Utvikling forutsetter at banen og Vestre lenke er <u>etablert</u> • Utvikling forutsetter at Forneburingen vest er tilrettelagt for buss	• Byggeområder ved Holtekilen som må vurderes nærmere i forhold til framtidig utvikling/kontekst langs Vestre lenke og overordnet utviklingsakse Fornebu nord – Stabekk: Felt B7.4 A og B • Norske skog felt 7.1	Ca.1201
	Sum boliger etappe 7	Ca.1201

4.18.2 Byliv underveis og midlertidige tiltak

Selv om halvøya vil være preget av byggearbeider i mange år fremover, er det viktig at Fornebu også fungerer underveis i prosessen. Mange bor her allerede, og det må legges til rette for en fornuftig etappeutvikling.

I videre utviklingsprosess blir det viktig å ha en bevisst strategi for etappevis utbygging og tiltak, som vektlegger at Fornebu skal fungere til enhver tid og oppleves som et attraktivt sted og en levende by.

Større offentlige formål må planlegges med tanke på at de vil være generatorer for utvikling i området. I påvente av byutvikling på Fornebu, blir det viktig å skape midlertidige tiltak som kan skape byliv underveis. Dette kan f.eks. være etablering serveringstilbud eller kulturarrangementer i midlertidig tomme lokaler, anlegge leke- og aktivitetstilbud eller urbant landbruk på byggetomter som ligger brakk, streetart på murer/konstruksjoner e.l. For å legge til rette for økt aktivitet i planområdet samtidig som feltene er under utvikling, tillater kommunen midlertidig bruk av ubebygget areal og eksisterende bygningsmasse i større grad enn vanlig. Både kommunen selv og grunneiere oppmuntres til å iverksette midlertidige tiltak.



«Vippa» i Oslo, midlertidig mathall/servering



Studentprosjekt i Trondheim: ny byforbindelse utformet som et midlertidig trappeanlegg i tre



Bakgården i Sandvika – aktivisering av byrom

4.18.3 Krav til felles planlegging

Det settes krav til felles planlegging for enkelte felt. Feller planlegging kan være områderegulering, men enkelte steder også et utvidet planprogram med VPOR. Felles planlegging gjelder for følgende områder:

Fornebu sør

Felles planlegging for sone H810_1 skal:

- Sikre utvikling av Fornebu sør til et lokalsenter og regionalt målpunkt
- Avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal, busstrasé og driftssentral for Fornebubanen.
- Tilrettelegge for god omstigning mellom T-bane og buss.
- Integrere bussterminalen i bystrukturen på en bymessig måte
- Utrede tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til en bygate.
- Tilrettelegge for en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur
- Definere områder for konsentrasjon av publikumsrettet aktivitet som bygger opp under de sentrale byrommene.
- Definere lokalisering for kirke/livssynsnøytralt seremonibyg, som skal ha en sentral plassering i bybildet, i tilknytning til et viktig offentlig rom. Kirken skal åpne seg mot lokalmiljøet.

Fornebuporten

Felles planlegging for sonen H810_3 skal:

- Sikre utvikling av Fornebu sør til et lokalsenter
- Tilrettelegge for en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur
- Etablere forbindelse til Flytårnet på østsiden av Telenor Arena, med krysning av Snarøyveien i plan over til Flytårnet.
- Utrede tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til en bygate.

Flytårnet

Sone H810_2 skal områdereguleres før detaljregulering. Følgende forhold blir viktige temaer i områdereguleringen:

- Sikre utvikling av Flytårnet til et lokalsenter
- Offentlig byrom ved T-banestasjonene «Stasjonsplassen» på 5 daa.
- Sikre aksene mellom gamle Flytårnet og Flytårnet T-banestasjon
- Lokalisering av funksjoner innenfor området skal vurderes uavhengig av feltinndeling og tomtegrense, med ambisjon om å oppnå økt funksjonsblanding og en sammenheng i bystrukturen som legger best mulig til rette for å oppnå målet om en urban utvikling i området. Det skal defineres et område for konsentrasjon av publikumsrettet aktivitet som bygger opp under de sentrale byrommene.
- Bevaring/integrering av eksisterende kulturminner.
- Bygge videre på eksisterende kvaliteter i Kulturgaten med hensikt å bevare dette miljøet.
- Konsept for og lokalisering av bibliotek. Biblioteket skal være et offentlig, moderne og utadrettet bibliotek, og en møteplass for alle aldersgrupper Fornebu. Biblioteket må brukes aktivt til å generere byliv.
- Strategisk lokalisering av andre viktige offentlige og private funksjoner som helsestasjon, ungdomsklubb, kulturscene og nærmiljøkontor, men hensikt å skape byliv.
- Skape et sted for ungdom med idrettsanlegg, ungdomsklubb og helsestasjon for ungdom. Funksjonene skal integreres i bystrukturen, men likevel være litt skjermet fra sentrumsområdet.
- Vurdere lokalisering for videregående skole.
Utrede tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til bygate.

4.19 Plankart og bestemmelser

Plankart (dok.nr. 3875831) og bestemmelser (dok.nr: 3875836) for kommunedelplan 3 skal legges til grunn ved behandling av planforslag og ved søknad om tiltak. Retningslinjene utfyller bestemmelsene og angir viktige hensyn og tema for saksbehandlingen.

Bestemmelsene inneholder 3 hovedkapitler:

- Generelle bestemmelser og retningslinjer
- Bestemmelser og retningslinjer for arealformål
- Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner

I forhold til kommunedelplan 2 for Fornebu er det foretatt til dels store endringer i bestemmelsenes struktur som følge av nytt lovverk (PBL 2008).

Planforslaget inneholder følgende arealformål/hensynssoner

Bebyggelse og anlegg • Boligbebyggelse • Sentrumsformål • Tjenesteyting • Næringsbebyggelse • Idrettsanlegg • Grav og urnelund • Kombinert bebyggelse og anleggsformål	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur • Veg • Kollektivtrase • Sporvei • Farled
Grønnstruktur • Grønnstruktur • Naturområde • Park	Bruk og vern av sjø og vassdrag/strandsone • Bruk og vern av sjø og vassdrag/strandsone • Naturområde i sjø og vassdrag • Småbåthavn • Naturområde • Friluftsområde
Hensynssoner H130 – Byggeforbud rundt vei- bane og flyplass H520 - Friluftsliv H550 – Hensyn landskap H560 – Hensyn naturmiljø H570 – Hensyn kulturminner Båndlegging etter lov om naturven Krav om felles planlegging	Bestemmelsesområder • Forhold som skal avklares og belyses • Avviksområde støy

5 Virkninger av planforslaget

5.1 Konsekvensutredning

5.1.1 ROS

Kunnskapsgrunnlag

Med utgangspunkt i forslag til kommunedelplan 3 for Fornebu, er det gjennomført en sårbarhetsanalyse som skal etterkomme plan- og bygningslovens krav, jf. § 4-3.

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

Planforslaget

Etter denne overordnede sårbarhetsvurderingen på kommunedelplannivå fremstår planområdet generelt, som 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 sårbarhetsreduserende tiltak i forbindelse med de kommende detaljreguleringsplanene.

Det har blitt utført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt vurdert med hensyn på sårbarhet:

- Skredfare og ustabil grunn
- Flom i vassdrag og overvann
- Havnivåstigning (herunder stormflo og bølgeoppskylling)
- Brann/eksplosjon i industrianlegg
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg
- Tilsiktede handlinger

Av disse fremstod planområdet moderat til svært sårbart for temaet havnivåstigning (herunder stormflo og bølgeoppskylling). For de øvrige temaene fremsto planområdet som moderat sårbart.

Faretemaene listet ovenfor må gis spesielt fokus i den videre detaljplanleggingen. Planområdet anses i denne overordnede sårbarhetsvurderingen å ha liten sårbarhet for de øvrige farene listet i tabellen i kapittel 4.2.

Denne analysen er gjennomført som en oversiktsanalyse på kommunedelplannivå og vil være et utgangspunkt for detaljerte hendelsesbaserte ROS-analyser som må gjennomføres i forbindelse med detaljreguleringsplanene. Det har allikevel, gjennom arbeidet med denne overordnede sårbarhetsanalysen, fremkommet tiltak som et minimum må vurderes i kommende detaljerte ROS-analyser:

- Utføre geotekniske undersøkelser i forbindelse med senere detaljplanlegging i planområdet, der dette tidligere ikke er utført.
- For å ivareta akseptkriteriene gitt i byggt teknisk forskrift (TEK 10) når det gjelder sikkerhet mot flom og stormflo, må byggverk beregnet for personopphold, herunder boliger, plasseres slik at disse sikres mot flom med 200-års gjentaksintervall (sikkerhetsklasse F2). For stormflo er eventuell bølgepåvirkning ikke lagt til, og dette bør beregnes i forbindelse med ROS-analyser for senere detaljplaner der dette er relevant. NVE anbefaler at arealer som kan være utsatt for flom, uavhengig av arealbruk, avmerkes på plankartet som hensynssone jf. pbl § 11-8 og tilknyttes nødvendige bestemmelser jf. pbl § 11-9.
- Det er registrerte grunnvannsborehull i området (NGU, Granada), men disse har ikke spesifisert bruk, dvs. at det er uvisst om disse brukes til drikkevannsforsyning eller er energibrønner. Det må i forbindelse med detaljplanlegg undersøkes om disse er i bruk og evt. hva de brukes til.
- Det forutsettes at registrerte anlegg som oppbevarer og benytter gass gjør dette etter gjeldende regelverk, men temaet bør allikevel ha fokus i den senere detaljplanleggingen og at det tas kontakt med brannvesenet for å få informasjon om hvor disse befinner seg.
- Basert på planområdets nærhet til E18 og jernbanen hvor det transporteres farlig gods, vurderes planområdet som moderat sårbart og temaet må vurderes nærmere med hensyn på risiko i forbindelse med detaljregulering.
- Det er innenfor planområdet eksisterende skoler og barnehager, og det er planlagt nye skoler og det vurderes løsninger for sykehjem, omsorgsboliger, velferdsboliger mv. Disse byggene med deres omgivelser må vies oppmerksomhet i kommende ROS-analyser til detaljreguleringsplanene for at sårbarhet ikke skal bygges inn i disse områdene.
- Det vurderes å være forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsiktede handlinger sett opp mot gjeldende trusselvurderinger. I ROS-analysene som skal utarbeides til kommende detaljreguleringsplaner må det fokuseres på forhold knyttet til områder rundt Telenor Arena og kollektivtransport, herunder etablering av Fornebubanen.

5.1.2 Kapasitet på transport og kollektivnett

Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidet en rapport om trafikale konsekvenser av byplangrepet og økt utnyttelse på Fornebu, «*Kommunedelplan 3 Fornebu, Trafikale konsekvenser, Norconsult 2017*». Rapporten forutsetter at Fornebu etter fullført utbygging ha ca. 30 000 arbeidsplasser og 25 000 bosatte.

Planforslaget

Dersom dagens reisevaner hos bosatte og arbeidstakere på Fornebu videreføres, vil Fornebu ved full utbygging kunne generere opp mot 60 000 bilturer i døgnet, og trafikkmengden på Snarøyveien vil nesten doubles, sammenliknet med dagens situasjon. Dette har ikke dagens veisystem kapasitet til å håndtere. Om man derimot greier å endre reisevanene slik at bilbruken kommer ned på et nivå som den er i tett utbygde urbane områder, vil antall genererte bilturer på Fornebu ved full utbygging kunne bli omtrent på

dagens nivå. Dette kan likevel medføre dårligere fremkommelighet for bil som følge av at Snarøyveien er planlagt bygget om til en bygate med redusert kapasitet.

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

Å oppnå en endring i reisevaner på Fornebu, vil kreve tiltak for å øke attraktiviteten til miljøvennlige transportformer, og kraftige restriksjoner på bilbruk. Slike restriksjoner kan dreie seg om bruk av veipricing, reduksjon i veikapasitet, restriktive parkeringsnormer, adskilt parkering fra bolig og parkeringsrestriksjon på arbeidsplasser. Fornebubanen alene vil trolig ikke gi en tilstrekkelig endring i reisevaner. En overgang til nullutslippsbiler vil ikke løse det faktum at bilen er en svært arealkrevende transportform.

Utfordringer knyttet til endring av reisevaner på Fornebu henger i stor grad sammen med at det allerede er etablert mange parkeringsplasser i området, det er bygget et stort kjøpesenter med gratis parkering og at Snarøya sør for Fornebu også genererer biltrafikk.

Totalt sett oppsummeres de trafikale konsekvensene av det foreslåtte byplangrepet slik: Dårligere fremkommelighet for bil, men bedre forhold for kollektivtrafikk, gående og syklende.

5.1.3 Grønnstruktur, utearealer (MUA) og naturområder

Kunnskapsgrunnlag

Rapportene «Konseptplan for ivaretagelse av naturmangfold i forbindelse med revidering av KDP2 for Fornebu, Bærum», Biofokus 2017 og «Konsekvenser for landskapet ved økt utnyttelse», Bjørbekk og Lindheim 2017, ligger til grunn for vurderingene. Komplette vurderinger er oppsummert i «Konsekvensutredning for naturmangfold for KDP3 Fornebu», Norconsult 2017, og «Konsekvensutredning for grønnstruktur og uterområder for KDP3 Fornebu», Bjørbekk og Lindheim 2017.

Planforslaget

Naturområder og overordnet grønnstruktur

Fornebu har store verdier knyttet til både grønnstruktur og naturmangfold.

Byplangrepet, som ligger til grunn for ny kommunedelplan, skal binde Fornebu sammen til et helhetlig område med en sammenhengende og finmasket bystruktur. Naturområdene skal ivaretas, men deler av grønnstrukturen bør videreutvikles innenfor eksisterende rammer.

En økning i boligallet fra vel 6 000 til mellom 9 000 og 11 000 boliger vil øke presset både på naturområdene og grønnstrukturen. Økt tetthet kan ha negative effekter på bl.a. solforhold og støy der fortettingen er størst, men også ha positive sosiale effekter i form at bedre tilbud til beboerne og økt byliv i gatene.

Presset på både grønnstrukturen og naturområdene vil øke. I hvilket omfang og med hvilken konsekvens er avhengig av hvilke tiltak som iverksettes.

En rekke avbøtende tiltak kan ha positiv effekt for uteområdene i byggesonene, grønnstruktur og naturmangfold. Det forutsetter imidlertid konkret oppfølging i form av bestemmelser, avtaler, samarbeid og økonomisk innsats.

Grønnstruktur (parker) og uterom

Det anbefales å åpne for en tettere utbygging og høyere utnyttelse på Fornebu. Fellesarealene har kapasitet til å takle en større utbygging enn hva KDP-2 i sin tid la opp til, og ut fra en helhetsvurdering vurderes det som samfunnsmessig riktig beslutning å øke boligtalet opp fra 6300 til ca. 10 000 boliger. Dette er en faglig vurdering basert på det store utbyggingspresset man har i Osloområdet, og den begrensede tilgangen til sentrumsnære byggetomter.

Men skal dette tillates, anbefales det at Bærum kommune sette inn krav i reguleringsplanene som følger opp de kvalitetskrav og anbefalinger som er gitt i denne konsekvensutredningen.

Gatebredder må kvalitetssikres slik at etablert grøntstruktur 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 i de enkelte reguleringsplanene 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.

5.1.4 Handel

Kunnskapsgrunnlag

Komplette vurderinger er oppsummert i «*Konsekvensutredning for økt handel for KDP3 Fornebu*», Norconsult 2017.

Planforslaget

Stort behov for arealer til handel, service/tjenester og publikumsrettet aktivitet

Osloregionen og Bærum har opplevd sterk befolkningsvekst de senere årene. Befolkningsvekst og forbruksvekst har ført til økt etterspørsel etter varer og tjenester. Ferdig utbygget vil Fornebu og tilstøtende områder 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. Dette inkluderer Fornebu S (ca. 24 000 m²),

² Det er tatt utgangspunkt i omsetning på 40 000 kr per m² handelsareal.

³ <http://www.fornebu-s.no/miljo-pa-fornebu-s/miljoprofil/>

Fornebuporten (ca. 3000 m²⁴) og IT Fornebu (ca. 2000 m²⁵). I tillegg er det enkelte mindre service og bevertningsstilbud.

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. Arealbehovet for handel, service/tjenester og annen publikumsrettet aktivitet i de ulike senterområdene bør vurderes nærmere og fastsettes i neste planfase. Kommunedelplanen bør inneha en viss fleksibilitet til å håndtere ulike scenarioer for utvikling i etterspørsel/arealbehov og muliggjøre utvikling over tid.

Grunnlag for flere sentre på Fornebu

30 000 bosatte på Fornebu og tilstøtende områder gir grunnlag for etablering av flere nye sentre. I rapporten om selvforsynte boligområder/boligsatelitter¹³ som det refereres til tidligere vises det til at man kan utlede at et boligområde som er en separat entitet bør ha minst 3000 bosatte for å få et minimum av handels og servicefunksjoner (herunder spesielt dagligvare).

I forbindelse med regionalplanen for Oslo- og Akershus ble 10 000 innbyggere definert som kritisk masse for at et knutepunkt skal kunne utvikle en viss bredde i handel og servicetilbudet¹⁴. Ut fra anbefalingen fra regionalplanen vil befolkningsgrunnlaget på Fornebu og tilstøtende områder gi grunnlag for 3 senterområder med et variert handels- og servicetilbud, tilsvarende definisjonen av områdesenter i utkast til kommuneplan. Fornebu S er allerede etablert som områdesenter med et bredt tilbud. Nærhet til Sandvika, Oslo og andre handelssteder med et regionalt nedslagsfelt gjør at det vurderes å ikke er grunnlag for å etablere flere områdesentere på Fornebu, men at det heller bør etableres nye lokalsenter som dimensjoneres etter det lokale kundegrunnlaget.

Økt konkurransekraft for detaljhandelen og klimavennlig utvikling

Den foreslåtte senterstrukturen med tre sentrumsområder knyttet opp mot metrostasjonene 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 metrostasjonene vil bidra til et større lokalt kundegrunnlag for handelsnæringen (flere boliger og arbeidsplasser i gangavstand). Anslag for på- og avstigninger på Fornebubanen (utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen Fornebubanen) viser at stasjonene kommer til å få i størrelsesorden 20 000 på og avstigninger per virkedøgn. Den foreslåtte merutnyttelsen vil antakelig føre til at antallet på- og avstigninger vil bli høyere.

De mange reisende med metroen gjør at arealene omkring metrostasjonene vil være attraktive for handelsnæringen som gjerne ønsker å lokalisere seg der kundene allerede er. Sentrumsfunksjoner i de stasjonsnære områdene blir dermed både attraktive for de som bor på Fornebu og for de mange pendlerne som vil benytte metroen til- og fra jobb.

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.

⁴ Gjeldende reguleringsplan

⁵ Gjeldende reguleringsplan

5.2 Andre virkninger av planforslaget

5.2.1 Miljø/klima

Kunnskapsgrunnlag

Det er ikke foretatt egne beregninger hvorvidt Fornebubyggingen fører til reduksjon i klimagassutslipp. Fornebu skal være nullutslippsområde i 2027, men det foreligger per i dag ingen konkret plan på hvordan dette målet skal nås.

Pr i dag foreligger ingen nasjonal definisjon av nullutslippsområde, men via ZEN (Zero Emission Neighbourhoods) arbeides det med å få på plass nasjonale definisjoner og føringer. Bærum kommune har søkt om deltakelse i ZEN for å både bidra og trekke erfaringer . Hensikten med målsettingen er å bruke tiden fram mot 2027 å utvikle en definisjon av nullutslippsområder (jfr Zen) og implementere ZEN metodikk så langt som mulig både i planlegging , bygging og tilrettelegging for å gjøre klimakloke valg både som enkelt personer og som samfunn. I begrepet « etablert som utslippsområde» ligger målsetting om at vi på Fornebu kan vise frem « state of the art» løsninger som peker frem mot nullutslippsamfunnet, mer enn at Fornebu isolert sett skal ha er nullutslippsregnskap i 2027.

Vurderinger i utarbeidelsen av byplangrepet er gjort med mål om klimavennlig utbygging og bygger på gjeldende prinsipper fra moderne planteori som for eksempel fortetting rundt kollektivknutepunkt, økt funksjonsblanding, lav bilavhengighet og fellesløsninger for energibruk etc.

Redusert biltrafikkvekst vil sannsynligvis komme som følge av kollektivsatsing. Dersom kommunens mål om Fornebu som nullutslippsområde skal nås, må statlige og kommunale investeringer og virkemidler fremme kollektivtransport, gang og sykkel, samtidig som bilbruken reduseres.

Planforslaget

Etablering av Fornebubanen vil bedre kollektivtilbudet for Fornebu og sannsynligvis bidra til flere miljøvennlige reiser. Fortetting og funksjonsblanding nær kollektivknutepunktene på Fornebu reduserer transportbehovet og gir god kollektivdekning for nye boliger og arbeidsplasser i området. Dette bidrar til at flere reiser kan gjøres med kollektiv, sykkel og gange, som er nødvendig for å begrense trafikkveksten i området. Lavere parkeringsdekning gjør sannsynligvis også at færre vil eie egen bil og heller benytte seg av bildelingsordninger og alternative reisemåter. Lengre avstand til parkeringsplasser og dårligere fremkommelighet på Snarøyveien gjør trolig også at flere av Fornebus innbyggere over tid vil endre reiseadferd.

Det skal etableres grønne tak der taket ikke brukes som uteoppholdsareal eller energiproduserende tiltak. Dette er positivt for overvannshåndtering og lokal luftkvalitet.

Alle enheter skal kobles på sentrale fjernvarmeanlegg og søppelsuganlegg.

Skal oppdateres ift. Miljøprogrammet

Konklusjon

Byutvikling og infrastruktur som tilrettelegger for en høyere andel av miljøvennlig transport, samtidig med restriktive tiltak for biltrafikken, kan bidra til reduksjon i veksten av klimagassutslippene.

5.2.2 Støy

Det er utført overordnede støyberegninger for hovedvegnettet på Fornebu i framtidig, fullt utbygget situasjon med reisevaner som for indre Oslo som premiss for trafikk tallene. Det er vist at støyutbredelse fra Forneburingen er begrenset. Eksisterende skole og barnehager er beregnet å ligge utenfor gul støysone men eksisterende boligbebyggelse nærmest veien, vil ligge i utkanten av gul støysone. Langs den mer trafikkerte Snarøyveien vil støyutbredelsen være større. Det er vist eksempler på hvordan bebyggelse kan benyttes som skjermingstiltak for å ivareta grenseverdier for støy på bakenforliggende uteoppholdsarealer og fasader.

Det er også utført en kartlegging av støy nivåer ned til 50 dB Lden, som er anbefalt i vedtatte stilleområder og som også må vurderes lagt til for øvrig grønnstruktur innenfor planområdet. På dette kartleggingsnivået er det vist begrenset støyutbredelse inn i vedtatte stilleområder og avsatte arealer til grønnstruktur inne på planområdet. Det bemerkes at for støy nivåene i stilleområdene rundt Storøykilen vil trafikk i Lomviveien også kunne påvirke støy nivåene i de nærmeste områdene langs veien.

Mye av den planlagte utbyggingen av boliger, tjenesteyting og næring vil komme tett på grønnstrukturen på planområdet. Både inn mot Festplassen/Vannspeilet, langs grøntkorridorene som strekker seg ut fra denne, og ved kystnære grøntområder. På grunn av at utbygging og fortetting vil skje i stor nærhet til grøntområdene, er det sannsynlig at også små, lokale adkomstveier fra hovedvegnettet inn til de ulike områdene vil kunne gi støypåvirkning av betydning for den opplevde rekreasjonen i grøntområdene. Dette må vurderes nærmere i en senere fase når konkrete bebyggelsesplaner foreligger

5.2.3 Luft

Det har blitt gjort modellering av luftforurensning i form av NO₂ og svevestøv (PM₁₀) fra veitrafikk etter kravene i forurensningsforskriften, samt retningslinjen T-1520 *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*. Beregningene er gjort med trafikk tall og kjøretøypark for år 2030.

Modelleringen viser at luftkvaliteten på Fornebu vil være god, bedre enn gul sone for både NO₂ og PM₁₀. Det er ingen overskridelser av kravene i forurensningsforskriften. Avbøtende tiltak for luftforurensning anses derfor ikke som nødvendig.

Med bebyggelse med bruksformål som er følsom for luftforurensning menes helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger, lekeplasser og utendørs idrettsanlegg, samt grønnstruktur. Det planlegges slik luftfølsom arealbruk i store deler av planområdet. Modelleringsresultatene viser at planområdet vil ha god luftkvalitet. Foreslått plassering av luftfølsomme formål i plankartet er derfor uproblematisk med tanke på luftforurensning.

Det understrekes at trafikk tallene i modelleringene er basert på en stor endring av reisevaner tilsvarende reisevanene man finner mer urbane områder i dag. Dette vil kreve tiltak for å øke attraktiviteten til miljøvennlige transportformer, og kraftige restriksjoner på bilbruk.

5.2.4 Boligstruktur, bystruktur og sentrumsutvikling

Planforslaget

Planforslaget legger til rette for høyere utnyttelse enn KDP2, noe som får konsekvenser for bystrukturen. Variasjonen i tetthet i de tre delområdene gjør at Fornebu vil ha forskjellig karakter, avhengig av hvor man befinner seg. Delområde C, «Landet» vil minne mest om dagens Fornebu, med rene boligområder, variert typologi, og stort innslag av grønt. Delområde A «Byen» introduserer en ny, mer bymessig karakter på Fornebu, med kvartalsstruktur, blandede funksjoner og aktive/åpne førsteetasjer i tråd med ambisjonene for området.

Planforslaget sikrer at det etableres en med et nettverk av offentlige rom og møteplasser, spesielt i delområdene A og B «Byen» og «Parken øst». Nye, konkrete plasser sikres ved T-banestasjonene og enkelte andre strategiske steder, og bindes sammen av nye forbindelser til en helhetlig bystruktur. I tillegg sikres mindre møteplasser i de enkelte byggeområdene som skal inngå som et nettverk av offentlige møteplasser og forbindelser.

Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse opprettholdes som i KDP2. Det vurderes at sammensetningen av boliger totalt på Fornebu er ganske variert, men utfordringen er at de forskjellige utbyggingsområdene internt har veldig ensidige typologier. Det stilles derfor krav om variasjon i boligstørrelse innenfor hvert byggeområde, ikke kun innenfor planområdet. Dette vil gi en større variasjon av boligtyper også lokalt på Fornebu, og motvirke dagens trend der de minste leilighetene ligger nord i planområdet, mens de største boligene ligger på de beste tomtene mot sjøen i sør og vest.

5.2.5 Næringsutvikling

Kunnskapsgrunnlag

Næringslivet på Fornebu er og skal fortsatt være et viktig tyngdepunkt for arbeidsplassintensivt næringsliv med teknologi- og kunnskapsbedrifter, med både nasjonalt og internasjonalt nedslagsfelt, eksempelvis aktører som Telenor, Accenture, Aker og Statoil. Det er viktig å fortsette å styrke og videreutvikle Fornebu som et attraktivt sted for næringslivet både for å unngå at Fornebu blir en ren soveby og for å utnytte de store investeringene i infrastrukturen som gjøres i Fornebubanen. For øvrig skal utviklingen av næringslivet på Fornebu være i tråd med «*Regional plan for nyskaping og innovasjon i Oslo og Akershus frem mot 2025*».

I Bærum kommunes forslag til ny arealdel for kommuneplanen er det gjort en teoretisk analyse av framtidig behov for næringsarealer. Denne bygger på at en befolkningsvekst på opptil 40 000 innbyggere fram mot 2035. Hvis Bærum skal opprettholde samme forholdstall mellom arbeidsplasser og befolkning som i dag, fordrer dette etablering av ca. 25 000 m² nye næringsarealer pr år, fordelt på definerte områder, der Fornebu er ett av disse. For Fornebu utgjør dette et behov på 150 000 m² næring tilsvarende ca. 6 000 arbeidsplasser i et 20-årsperspektiv. Det understrekes at dette er en meget teoretisk tilnærming, som ikke gjør analyser av endringer i hverken med hva eller hvordan folk vil jobbe fremover.

Planforslaget

Hovedtyngden av næringslivet på Fornebu er store hovedkontorer lokalisert i egne bygg, i separate områder som ikke er integrert med øvrig bebyggelse på Fornebu. Det er mangel på små- og mellomstore næringslokaler på Fornebu i dag.

Etablering av Fornebubanen gir et raskt og effektivt kollektivtilbud mot arbeidsmarkedene i Oslo, og kan styrke områdets attraksjon for næringslivet også i fremtiden. Næringslivet vil trolig i årene fremover søke mer urbane beliggenheter, hvor de kan nyte godt av et effektivt kollektivtilbud og samtidig også la seg inspirere av byens puls, mangfold og kvaliteter i nærhet til arbeidsplassen. Fornebu må derfor sørge for å være konkurransedyktig, og bygge opp under et levedyktig næringsliv som kan sikre arbeidsplasser - også i fremtiden.

Det er ikke forventet mye relokalisering av store hovedkontor på Fornebu de neste 10 årene, og for å skape variasjon i tilbudet av næringslokaler, legger planforslaget opp til at nye næringsareal i større grad bygges for små -og mellomstore kontorarbeidsplasser, samt mindre handels-, service/servering, håndverks- eller tjenesteytende virksomheter. Nye næringslokaler skal etableres som fleksible bygningsstrukturer i funksjonsblandede byområder, integrert i byens kvartalsstrukturer og gi noe tilbake til offentlige gater og byrom. I tillegg skal det også legges til rette for fleksible flerbrukerløsninger, som tar høyde for svingninger i markedet de neste 20 årene. Fornebu vil dermed få større variasjon innenfor tilbudet av næringslokaler, og kunne tilby en større bredde for fremtidige næringsetableringer. Dette vil sannsynligvis styrke Fornebus attraktivitet som næringsområde.

En utfordring på Fornebu er fraværet av eldre bebyggelse. Eldre næringslokaler med lavere husleie åpner for helt andre typer virksomheter enn nye, «state of the art» kontorlokaler. Nyoppstartede bedrifter, mindre verksteder og håndverksbedrifter, kultutbedrifter etc. etablerer seg gjerne i typiske transformasjonsområder, men forsvinner når husleien blir for høy. Fornebu har allerede et slikt miljø i Kulturgaten, men det er uklart hvordan planforslaget sikrer videre tilstedeværelse av disse.

Bygging av «enkle og billige» næringslokaler er også en viktig nøkkel for å skape mangfold. Det er foreslått et forsøksprosjekt som skal etablere et miljø av mindre, lavkost næringslokaler godt integrert i byen, som retter seg mot dette markedet. Det er imidlertid uklart hvem som skal finansiere, organisere og drifte et slikt initiativ.

Funksjonsblanding i eksisterende næringsområder

Det er potensial for fortetting også av de eksisterende næringsarealene. I tråd med teorien om å gjøre Fornebu til en mer funksjonsblandet by på, ville det være naturlig å også åpne for økt funksjonsblanding på østsiden av Snarøyveien. Bærum kommunes klare mål om å opprettholde Fornebu som et sterkt og konkurransedyktig miljø for næringslivet, kan imidlertid trues av kortsiktige konjunkturer, der aktører ønsker omdisponere arealer til boliger på bekostning av næringsarealer når dette er attraktivt markedsmessig. For å sikre et langsiktig og stabilt tilbud for næringslivet på Fornebu, åpnes det derfor ikke for omdisponering av næring til boliger i KDP3, det tillates imidlertid etablering av undervisningsformål i næringsbeltet, som også gir økt grad av funksjonsblanding og skaper potensial for synergieffekter mellom et kunnskapsrikt teknologimiljø og utdanningsinstitusjoner. Lokalisering av en videregående skole eller høyere utdanningsinstitusjon ville være en interessant videreutvikling av dette miljøet og positivt for Fornebu.

Det finnes mange gode eksempler i Skandinavia på områder der næringslivet og offentlige institusjonene er samlokalisert og utnytter synergier. Osloregionen har det høyeste utdanningsnivået i Europa, men scorer likevel lavere på innovasjonsundersøkelser sammenliknet med de andre hovedstadsregionene i Norden. En mulig årsak til dette kan være at vi i Norge har et relativt fragmentert system med kulturelle

barrierer mellom akademia, næringslivet og det offentlige. Resultatet kan være en manglende samarbeidskultur som kan bidra til å hemme omfanget på - og kvaliteten av - samhandlingen mellom viktige utviklingsaktører. I en internasjonal kontekst kjennetegnes suksessfulle byregioner av regionalt lederskap og samhandling om innovasjon og utvikling. Oslo/Akershus som region har forbedrings- og utviklingspotensialer på dette området⁶.

5.2.6 Kulturminner og kulturmiljø

Kunnskapsgrunnlag

Bærum kommune har utarbeidet rapporten «*Fremtidig bevaring og bruk av Gamle Fornebu lufthavnområdet*» med vurdering av aktuelle nye kulturminner/bygninger på Fornebu som bør vurderes vernet fra 1950 -2000. Det har også blitt gjennomført et registreringsarbeid og en egen rapport, *Krigens kulturminner på Fornebu*, som belyser krigsminner på Fornebu. Krigsminnene er lagt inn på kommunens digitale kulturvernkart.

Akershus fylkeskommune har i et brev datert 26.04.2017 gitt sin vurdering av bevaringsverdien på eksisterende bygninger og kulturminner på Fornebu.

Planforslaget

Eksisterende bevaringsverdige kulturminner sikres planforslaget gjennom hensynssone.

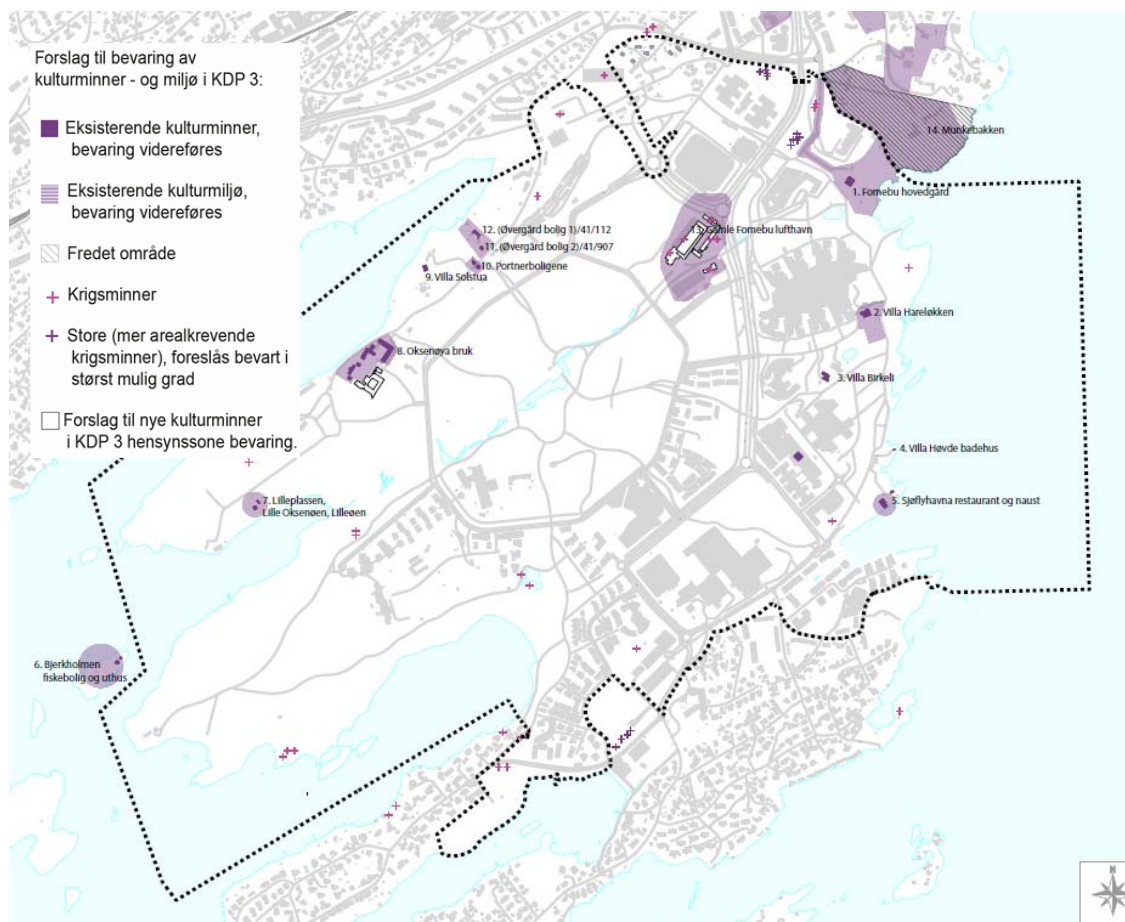
Flytårnet og Sjøflyhavna er eksempler på kulturminner som videreføres med publikumsrettede funksjoner og får en mer sentral plass i bybildet. Her vil bevaring av de historiske lagene gi identitet og tidsdybde til den nye utviklingen.

Planforslaget sikrer også flere nye bygninger/anlegg fra etterkrigstiden med hensynssone. Dette gjelder:

- Norske Skogs administrasjonsbygg, tegnet av arkitektkontoret Lund Hagem, inkluderes i hensynssone sammen med det eksisterende kulturminnet Oksenøya bruk.
- SAS-hotellet var det første SAS-hotellet som åpnet i Oslo-området i 1973. Bygningen ligger flott til i parkomgivelser nær Fornebubukta og er et eksempel på et bygg som støtter opp om Fornebus historie som landets første hovedflyplass. Parken rundt bygget reguleres til hensynssone landskap.
- Festplassen i Nansenparken reguleres til hensynssone.
- Telenorbygget gis hensynssone bevaring. Bygget er viktig i fortellingen om Fornebus historie og bør hensyntas i fremtidig utbygging. Transformasjonen av Fornebu etter flyplassperioden startet med Telenorbygget i 1999.

Tyskerne overtok flyplassen under okkupasjonen, og det finnes en del krigsminner knyttet til denne perioden, blant annet flere skytestillinger, løpegraver, bunkere og bygninger. Det har imidlertid aldri vært kamper på Fornebu. Krigsminnene er lagt inn i kommunens digitale kulturvernkart og skal hensyntas i videre planlegging og tilgjengeliggjøres for befolkningen.

⁶ Regional Innovation Score Board (2014) fra Oslostrender 2015, Oslo kommune.



Kartet viser forslag til bevaring av kulturminner, kulturmiljø og krigsminner i KDP 3, samt nyere tids bebyggelse som må hensyntas og vurderes bevart.

Bebyggelsen på Flytårnet

Det er enighet om å bevare mye av den gamle bebyggelsen på 8.2 og 8.3. Det er per i dag noe uenighet mellom vernemyndigheten i Bærum kommune og Akershus fylkeskommune om hvor mye av den eksisterende flyplassbebyggelsen på Flytårnet som skal bevares.

I planforslaget åpner Bærum kommune for å rive den nyeste hangaren og tre-etasjes kontorbygg fra 1968-69, mens Akershus fylkeskommune ønsker at hele anlegget bevares som det er. Bærum kommune åpner også for å rive Luftwaffe-bygget og deler av Brannstasjonen, da de ligger i veien for den viktige akse mellom Stasjonsplassen og Flytårnet, men endelige vurderinger rundt dette er utsatt til neste planfase. Akershus Fylkeskommune er i sin uttalelse usikre på om det er riktig å ikke bevare disse bygningene, men viser også forståelse for argumentene for å rive deler av dem. Den endelige avgjørelsen om bebyggelsen ved Flytårnet tas i neste planfase.

Det er videre i videre prosess behov for en grundig registrering som gir en god oversikt over bygningsmassen på Flytårnet, med hensyn til materialbruk, fasader, interiører, tilstand på bygningsmassen og endringer over tid. Anlegget bør utredes og foto dokumenteres grundig i forbindelse med detaljregulering. Det er en forutsetning at kulturvern er delaktige og involveres tidlig i en videre detaljregulering for området og eksisterende bebyggelse. Tilbakeføring/restaurering, modifikasjoner av eksteriøret på fasadene må utredes nøye gjennom foto og dokumentasjon og forelegges regional kulturvernmyndighet.

5.2.7 Teknisk infrastruktur

Det må gjøres kommunale investeringer for å øke kapasiteten på den tekniske infrastrukturen. Ny trykkøkingsstasjon for vann og etablering av ny, flytte eksisterende vakuumsentral S2 og etablere 2 nye vakuumsentraler, er sikret i planen.

Gater

Gatenettet på Fornebu skal ha en bymessig utforming og veiene på Fornebu foreslås endret til bygater som gir prioritet for kollektiv, sykkel og gange. Det vises til beskrivelse under kap. 4.3 og 4.4

Avrenning og flomveier

Prinsippet om overvannshåndtering fra gjeldende kommunedelplan 2 videreføres. Overvannet skal utnyttes som en ressurs og kvalitet i grønnstrukturen og i byrom. Innenfor Forneburingen dreneres alt overvann mot Nansenparken etter prinsippet «overflatebasert overvannshåndtering». Økt bolig-tall/fortetting løses på samme måte. Utenfor Forneburingen må utbyggerne søke om å bruke den resterende kapasiteten som er i VA sine overvannsrør. De største terrengendringene på Fornebu er allerede utført og det er ikke planlagt nye hovedledninger for overvann. Nordvest i området er det imidlertid behov for å sikre at det ikke blir etablert et innelukket flomutsatt område som følge av oppfyllingsarbeider i Dumpa i forbindelse med utbygging av veianlegget Vestre lenke (E18 forbindelsen) og ny bebyggelse.

Hovedledninger for vannforsyninger og spillvann

For å styrke og sikre vannforsyningen er det planlagt en sjøledning fra Sandvika som tas i land i forbindelse med etablering av Gravlunden. Ledningen tilknyttes eksisterende hovedvannledning langs Forneburingen. Før tilknytningspunktet etableres det en pumpestasjon for å øke vanntrykket. Det er også behov for noen mindre tilpasninger av hovedledningsanlegg for vann nordvest i området..

Det må foretas noen mindre tilpasninger av hovedledningsanlegg for spillvann nordvest i området og flere avløpspumpestasjoner oppgraderes.

Renovasjon

For å håndtere økning av avfallet i søppelsuganlegg og for å tilrettelegge for byutvikling og sosial infrastruktur ved tårnet (område 8.1 /8.2) vil eksisterende avfallssentral (S2) som i dag ligger i hangaren på område 8.1 erstattes av 2 sentraler plassert på «branntomta» sammen med ny brannstasjon. Overgang til sortering av organisk avfall vil håndteres

Hovedføringer fjernvarme/-kjøling (kfr. tegning XH-1004)

Med de forutsetninger som er gitt, viser simuleringer Oslofjord varme har utført at nødvendig kapasitet for rørnett i og rundt Forneburingen er dekket. En kryssing av de indre feltene skal i så måte ikke være nødvendig. Rørkapasiteter ut fra eksisterende produksjonsanlegg ved Telenor (Sentral Fornebu nord) og i Rolfsbukta (Sentral Fornebu sør) kan se ut til å være en begrensende faktor i framtiden, og som de derfor må planlegge tiltak for. Videre må produksjonskapasiteten ved de to eksisterende produksjonsenheter økes. Dette vil også øke behovet for levering av elektrisk energi fra Hafslund nett sine kabler til produksjonsenheterne.

Hovedføringer for høyspent

For å sikre kapasitet og nødvendig redundans både for regionkabler og transformatorer er det behov for etablering av ny transformatorstasjon på Fornebu med tilhørende fremføring av nye regionalkabler 132

kV fra Smestad inn i området og frem transformatorstasjonen og videre 132 kV mellom denne og Fornebu transformatorstasjoner. Eksisterende regionkabel må forlenges

Distribusjonsnettet (11 kV) fra transformatorer til nettstasjoner baseres på allerede etablerte rørtaséer. Utbyggerne melder inn behov for nye nettstasjoner til Hafslund nett.

5.2.8 Sosial infrastruktur

Planforslaget tilrettelegger for ca.11.000 boliger på Fornebu. Rådmannen har beregnet behov for sosial infrastruktur med utgangspunkt i dette boligaltet, og i planforslaget er disse beregningene lagt til grunn. Behovet for sosial infrastruktur er beregnet ut i fra befolkningsprognoser basert på ulike metoder (gjennomsnittbetraktning og ved hjelp av verktøyet KOMPAS). Det er vurdert hvilket behov den antatte befolkningsmengde og aldersfordeling vil ha for ulike typer av kommunal infrastruktur, på et likeverdig nivå med kommunen for øvrig.

Sosial infrastruktur som er lokalisert innenfor KDP3 området er når det gjelder plasser i barnehager, skoler og heldøgnsomsorg (sykehjem og omsorgsboliger) dimensjonert i forhold til forventet befolkningsmengde innenfor planområdet. Alle områder avsatt i KDP2 for offentlige formål må viderføres. Boligbygging i nærliggende områder må primært løses ved at det etableres sosial infrastruktur i tilknytning til disse områdene. Dette gjelder barnehagekapasitet og vil, avhengig av omfang på boligutbyggingen, også være aktuelt i forhold til skolekapasitet og heldøgnsomsorg.

Oversikt over sosial infrastruktur/offentlige funksjoner som må etableres ved 11.000 boliger:

Oksenøya grendesenter
• 1 barneskole • 1 barnehage med 300 plasser • 1 Sykehjem med 150 plasser • Flerbrukshall med håndballbane og turn • 9'er kunstgress • Nærmiljøanlegg
Tårnet grendesenter og område O 8.6/8.7
• Ungdomsskole med 11 paralleller • Videregående skole • Flerbrukshall med dobbel håndballbane • 7'er kunstgress • Nærmiljøanlegg • Kunst/kulturtilbud • Aktivitetstilbud for ungdom • Helsestasjon/familiesenter + helsestasjon for ungdom • Nærmiljøkontor/-sentral Frivillighet • Kunsthall, ref. dagens tilbud på 8.3 • Bibliotek (Folkebibliotek og skolebibliotek)
Holtekilen grendesenter
• 1 barneskole • 1 barnehage med 300 plasser • Flerbrukshall med håndballbane • Delanlegg friidrett (200 meter løpebane rundt 11'er kunstgress) • Nærmiljøanlegg

B 9.4
• Leiligheter tilrettelagt og reservert for eldre • (Utbygger etablerer ca. 100 private leiligheter spesielt tilrettelagt for og reservert eldre. Bør lokaliseres i nærheten av områdesenteret. Kommunale funksjoner (se under) etableres i samme bygningsmasse. • Base hjemmetjenester. Betjener behov for (tildelte)tjenester i leilighetene omtalt over og generelt for befolkningen på Fornebu og Snarøya. NB! parkeringsarealer. • Seniorsenter, flerlegepraksis etc. (Fellesfunksjoner for leilighetene omtalt over og nærområdet for øvrig)
Behov i boligområdene vest for Snarøyveien (OBOS)
• 2 barnehager av 120 plasser.
Fornebu sør (Selvaag mfl.)
• Sykehjem (Sykehjem 130 plasser + 20 plasser omsorgsboliger yngre brukere • 2 barnehager m 120 plasser. • Helsehusfunksjon, friskliv (Flerlegepraksis, fysio og ergo etc).
Fornebuporten
• 1 barnehage av 120 plasser.
Annet
• Arbeids og aktivitetstilbud for utviklingshemmede, psykisk helse, flyktninger etc. • Omsorgsboliger PU. Her forutsatt 5 samlokaliserte boliger, hvorav 1 allerede er etablert. Kan innlemmes i den ordinære boligmassen forutsatt at løsningene planlegges i god tid. • Kirke og religionsbygg, seremonirom begravelser • Brannstasjon • Gravlund • Sjøsport, diverse tiltak • Park og friluftsliv, diverse nye tiltak

5.2.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil medføre behov for større kommunale investeringer, primært innenfor sosial og teknisk infrastruktur;

- Sosial infrastruktur (inkl. tiltak park og friluftsliv):
Omfanget av etableringsbehov for 11.000 boliger er nærmere angitt i avsnitt 7.2.6.
I den langsiktige investeringsplanen (LDIP) er det lagt til grunn en kostnadsberegning for sosial infrastruktur med utgangspunkt i et nivå på 11 000 boliger totalt på utbyggingsområdet. 11 000 boliger tilsvarer en fremtidig befolkning på cirka 25 000 innbyggere. Foreløpige beregninger av behov for nye investeringer fratrasket tilskudd, men før mva refusjon og fremskyndingsbidrag, utgjør ca. 5,1 mrd. kr.

Kostnader til oppføring av sosial infrastruktur er beregnet med utgangspunkt i erfaringstall for tilsvarende bygg og anlegg. Kostnadsberegningen er kvalitetssikret av eksternt konsulentmiljø. Omfang, kompleksitet og tidsperspektiv for utbyggingen tilsier at det er relativt stor usikkerhet knyttet til beregningen av kostnader til sosial infrastruktur.

Rådmannen arbeider videre med løsningene for kostnadsberegningen av sosial infrastruktur på Fornebu parallelt med KDP3 prosessen.

- Teknisk infrastruktur:
Det må gjøres kommunale investeringer for å øke kapasiteten på den tekniske infrastrukturen. Omfanget av etableringsbehov er nærmere angitt i avsnitt 7.2.5. Estimert kostnad for teknisk infrastruktur ved 11.000 boliger iht. tildligere beregninger er 350 mill.kr.

Det antas videre at det vil være behov for kommunale investeringer knyttet til:

- Omregulering/bygging av Snarøyveien og Forneburingen (kostnad)
- Tomteeierskap (salg som skal brukes til kommunale boliger)
- Evt. større tiltak i parkområder

6 Føringer i planarbeidet

6.1 Nasjonale føringer

Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023

Overordnet mål for nasjonal transportplan er å oppnå et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

I april 2016 ble ny NTP for 2018–2029 lagt fram og vedtatt. Planen har mer fokus på bedre og tryggere reiser, og i dette ligger det en større satsing på vedlikehold og drift. I tillegg blir både jernbane og kollektivtrafikk trukket fram som to viktige satsingsområder, hvor Fornebubanen er et av prosjektene som får bidrag.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 12.6.2015

Regjeringens forventninger er at reduksjon av klimagassutslippene vektlegges gjennom planlegging og lokalisering av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester. Viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø skal identifiseres og ivaretas i regionale og kommunale planer. Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene samarbeider om planlegging for verdiskaping, bærekraftig næringsutvikling og innovasjon i partnerskap med næringslivet og regionale og lokale aktører. Det skal settes av tilstrekkelig arealer som er lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.9.2014

Retningslinjene har til hensikt å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og

transportsystemet for å legge til rette for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport og steds- og byutvikling. Planlegging skal gi samfunnsøkonomisk effektiv arealutnyttelse, bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, 25.3.2011

Retningslinjene følger opp byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmennhetens interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene, 4.9.2009

Retningslinjene setter nasjonale mål for klima- og energiplanleggingen i kommunene. Kommunen skal i egne planer innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser samt sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med retningslinjene.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, 20.9.1995

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare og sikre at det i nærmiljøet finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

6.2 Regionale føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, desember 2015

Regional plan peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen i regionen for å håndtere fremtidig befolkningsvekst slik at man kan reise mellom hjem og arbeid på en effektiv og miljøvennlig måte. Målet er at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur og at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig og med god tilgjengelighet for alle, slik at behov for bilbruk blir minst mulig.

Fornebu er definert som en del av bybåndet, en prioritert by/tettsted, med regionalt senter for arbeidsplassintensive virksomheter. I dette ligger det at området bør utvikles med høyfrekvent kollektivnettverk og god kobling mot de regionale byene som sikrer konkurransedyktig transportvalg til fordel for bil. Prioriterte byer/tettsteder har størst potensial for å utvikle et bredt tilbud av handel, service og andre funksjoner som gjør at befolkningen her kan gå og sykle til daglige gjøremål, lokale arbeidsplasser og fritidsaktiviteter.

Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging

Med det årlige forventningsbrevet til kommunene presiserer Fylkesmannen hva som fra regjeringens arealpolitikk og nasjonale føringer for kommunal planlegging er viktige prioriteringer i Oslo og Akershus.

Fylkesmannen vektlegger at regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for kommunal planlegging. Reduksjon i klimagassutslipp, tilpasninger til endret klima og tilrettelegging for økt karbonbinding er viktige satsningsområder i kommunenes planlegging.

Stortinget vedtok i 2015 å skjerpe det nasjonale jordvernmålet, og det er tidligere vedtatt at matproduksjonen skal øke. Fylkesmannen

påpeker at alternativer til utbygging på dyrka og dyrkbar jord skal vurderes og vektlegges i arealplanleggingen.

Fylkesmannen vil legge vekt på at kommunen ivaretar folkehelseperspektivet i både samfunns- og arealdelen av kommuneplanen, og at mål, strategier og tiltak har grunnlag i de utfordringer kommunen står overfor. Kommunen må ivareta barn og unges interesser i planarbeid, og den enkelte kommune har ansvar for dette gjennom føringene i barnekonvensjonen, plan- og bygningsloven og de rikspolitiske retningslinjene.

Fornebubanen – ny T-bane mellom Majorstuen og Fornebu

Fornebubanen er et samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Fornebuetaten planlegger Fornebubanen som en videreføring av Oslos T-banenett. Beregnet reisetid fra Fornebu Sør⁷ til Majorstuen er omtrent 13 minutter.

Fornebubanen er inndelt i to parseller; én i Bærum kommune og én i Oslo kommune. I Bærum er det utarbeidet to reguleringsplaner. Reguleringsplanen for strekningen Fornebu Sør til Lysaker stasjon ble godkjent av Bærum kommune i juni 2015, mens reguleringsplan for selve Lysaker stasjon ble godkjent av Bærum kommunen i april 2016. Reguleringsplanen for parsell 2 er til politisk behandling i Rådhuset i Oslo kommune.

Framtidig utvikling på Fornebu henger nøye sammen med etablering av banen. Lysaker er i dag et viktig kollektivknutepunkt og metrostasjonen vil være vesentlig for banens kobling til annen kollektivtrafikk. Det skal opparbeides tre stasjoner på Fornebulandet som alle blir viktige knutepunkt med lokalsenterfunksjoner; Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør. Banen krever driftsbasis i tilknytning til endestasjon. Driftsbasen skal dekke nødvendige funksjoner for metrodriften,

⁷ Dette navnet er foreløpig et forslag og er ikke endelig fastsatt

som hensettingsmulighet for vognsett, verkstedspor, spor for utvendig vask og spor for hjuldreining samt tilhørende arealer for kontor/ administrasjonsfunksjoner.

En viktig målsetting for Fornebubanen i Bærum er å øke kapasiteten for kollektivtrafikken, noe som er en forutsetning for videre utbygging i aksene Fornebu–Lysaker.

Bærum kommune ønsker et konsept for metrostasjonene som gir identitet gjennom spennende arkitektur og design. Design, funksjon, brukervennlighet og opplevelse skal inspirere flere til å velge metroen som transportmiddel. På bakkeplan skal stasjonen integreres i den bymessige konteksten og bli en naturlig del av byen. Atkomsten/nedgangene må være enkle å se og finne fram til for alle som ferdes i området. Fornebubyen bygges opp rundt Fornebubanen. Stasjonene får en viktig rolle i bystrukturen. Lokaliseringen skal bidra til at det blir enkelt og attraktivt å komme seg til stasjonen både fra næringsarealene og fra boligområdene på vestsiden Snarøyveien.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 er plan for vegutbygging, drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Målet er å utvikle et sikkert, miljøvennlig, effektivt og tilgjengelig transportsystem for en region i kraftig vekst. Avtalepartene er Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten. Fornebubanen er inne i Oslopakke 3 med ca 1,2 mrd kr. E 18 inkl Vestre lenke er også inne i avtalen, men her vil hoveddelen av finansiering skje ved oppsett av egne E18 bomsnitt.

Staten har gjennom byvekstsavtale med Oslo og Akershus forpliktet seg til 50% medfinansiering av Fornebubanen. Byvekstavtalen bygger på Oslopakke 3 tiltak og måleregime, herunder at alle tiltak skal bidra til å redusere personbilbruken. Bymiljøavtalen fra jan 2017, skal erstattes av en byvesktavtale som kobler samferdselstiltak sterkere til arealutvikling slik at det blir bedre samordning mellom areal og transportplanlegging og tiltak.

Statlig medfinansiering
Avtalene knyttet til finansiering av Fornebubanen fordrer å utnytte de samfunnsmessige investeringene i bane gjennom bl.a å tilrettelegge for økt utnytting langs kommende metrotrase. Det vil videre være viktig å innføre tiltak som begrenser veksten i privatbilbruken.

Fornebubanen fordrer også et betydelig grunneierbidrag knyttet til den merutnyttelsen som en metro kan gi grunnlag for. En fortetting langs fremtidig banetrasé kan gi grunnlag for bidrag til finansiering fra grunneiere.

Busstransport

I framtiden vil det gå busser både på Snarøyveien og Forneburingen. Ruter ønsker bedre kobling til Forneburingen, E18 og lokalveisystemet i vest.

Boligområdene lengst unna Fornebubanen krever et fullverdig kollektivtilbud i alle retninger. Flere av byggeområdene ligger for langt unna holdeplassene på Fornebubanen til at banen kan regnes som et godt lokaltilbud.

Det antas at flatedekning er viktigere enn høy hastighet og direkte linjeføringer for framtidige bussruter på Fornebu, og at disse skal være supplement for destinasjoner som ikke dekkes av det øvrige kollektivsystemet.

Ruter har behov for reguleringsplass på Fornebu ved endestopp Fornebu sør.

6.3 Kommunale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel omfatter overordnede mål for utviklingen av kommunesamfunnet og kommunen som organisasjon. Planen ble sluttbehandlet i januar 2017.

For arealplanleggingen er det særlig hovedgrep og delmål innenfor sektor miljø, idrett og kultur som er relevant.

Også enkelte delmål innen barn/unge og bistand/omsorg har klar relevans for arealplanleggingen:

- Bidra til at barn og unge får trygge oppvekstsvilkår
- Sikre barn og unges rettigheter i tråd med barnekonvensjonen
- Hindre eller redusere utvikling av helseplager
- Forebygge ulykker og skader og redusere helseskadelig støy

Kommunestyret vedtok 21.06.17 en sak om kommunal politikk for rimelige boliger som inkluderer følgende mål, og som gir føringer til arealplanleggingen:

1. Bærum kommune tar et større ansvar for boligpolitikken gjennom tomte- og eiendoms kjøp.
2. Kommunen må skape / sørge for forutsigbarhet for alle aktørene i boligmarkedet gjennom sine vedtak og planer.
3. Det settes årlige mål for andelen rimelige boliger.
4. Å øke antall boliger for nøkkelpersonell i kommunen og yngre førstegangskjøpere.
5. Å øke antall ordinære utleieboliger.

Hovedgrep	Delmål - VI VIL
Grønn og urban	- Bygge ut i vedtatt utbyggingsretninger og skape bysamfunn i Sandvika og på Fornebu - At kultur og næring skal være en sentral kraft i by- og stedsutvikling - Sikre gjennomgående blågrønne strukturer i hele kommunen - Sikre at kommunens rike naturmangfold blir tatt vare på i kommuneplaner, områdeplaner, reguleringsplaner og byggesaker
Samferdsel	- At økt persontransport skal dekkes med kollektivreiser, gange og sykkelbruk
Klima og miljø	- Utvikle og iverksette miljøvennlige løsninger for å bli klimanøytral før 2050 - Forebygge skader som følge av klimaendringer ved å stille miljøkrav i arealplanleggingen
Mangfold og aktivitet	- Sikre arealer til kultur, idrett og friluftsliv i arealplanlegging og forvaltning - Utvikle et mangfoldig og godt kultur, idretts- og fritidstilbud gjennom medvirkning og samskaping - Legge til rette for innovativ og smart sambruk og merbruk av kommunale bygg og anlegg

Bærum kommune - Arealstrategi 2013

I tråd med internasjonal og nasjonal klimapolitikk, og vedtatt hovedmål for Bærum kommune om balansert samfunnsutvikling hva gjelder miljø, klima og areal- og transportplanlegging, er Fornebu utpekt som én av hovedutbyggingsretningene i kommunens arealstrategi.

Bærum kommunes arealstrategi - 2017

Justert arealstrategi ble vedtatt av kommunestyret ved behandling av kommuneplanens samfunnsdel i januar 2017. Et vesentlig element i strategien er viljen til å styre ny utbygging til områder som både har tilstrekkelig samfunnsservice og god kollektivdekning. Samtidig skal utbygging begrenses i områder hvor dette mangler.

Bærum kommune - Forslag til ny arealdel til kommuneplanen for perioden 2017–2035

I arealdelen er det forslag om å videreføre arealstrategien fra 2013 - med noen justeringer;

- Ny utbygging legges til hovedutbyggingsretningene Fornebu, Sandvika og Bekkestua/Høvik, samt sentre og knutepunkter langs banetraseene.
- Forslag om felles langsiktig vekstgrense for Fornebu og Lysaker langs ny T-banetrasé, og med forutsetning at 40 % av all vekst i Bærum skal skje innenfor denne vekstgrensen.

Klimaklok kommune

Energi- og klimaplanen – klimastrategi 2030, har som målsetning å redusere energibruk og utslipp av klimagasser. I Bærum står veitrafikk for hoveddelen av klimagassutslippene. 75 % av trafikken er Bærumsgenerert. Behov for privatbil i Bærum skal reduseres gjennom arealplanlegging og forbedret infrastruktur. Økt transportbehov som følge av vekst skal i hovedsak dekkes med offentlige kommunikasjonsmidler samt økt gange og sykkelbruk.

Bærum kommune har igangsatt et flerårig utviklingsprogram – klimaklok kommune. Kommunens utkast til Klimastrategi ble lagt fram 22.8.17, hvor et av hovedmålene er: I 2027 skal Fornebu være etablert som nullutslippsområde.

Reguleringsplan for E18-korridoren Lysaker–Slependen

«Vestre lenke» gir en ny tilkobling mot E18-korridoren og lokalveisystemet fra vest samt kobling mot Bekkestua/Gjønnes via ny Bærumsdiagonal.

- Reguleringsplan for E18 Lysaker–Ramstadsletta med ny forbindelse til Fornebu (Vestre lenke) og tverrforbindelse mellom Strand og Gjønnes (Bærumsdiagonalen) – vedtatt i kommunestyret i Bærum 31.05.2017, endelig vedtatt etter innsigelse fra Oslo i Kommunal- og moderniseringsdepartementet i september 2017
- Reguleringsplanen inkluderer ny tilkoblingsvei til Fornebu (Vestre lenke) som er helt avgjørende for videre utvikling av Fornebu.
- Planen legger bl.a. opp til separate bussfelt, separat ekspressykelvei og bymessig gateutforming

Planfaglig vurdering om økt utnyttelse på Fornebu – Ekstern planrådsgruppe (2014)

Bærum kommune nedsatte i 2014 en ekstern planrådsgruppe, som ble gitt i oppdrag å komme med planfaglige vurderinger om økt arealutnyttelse på Fornebu. Gruppen kom med følgende anbefalinger:

- Bymessig fortetting bør tilrettelegges ved T-banestasjonene og langs Snarøyveien.
- Fokus på bykvalitet i fortettingsområdene.
- Funksjonsblanding og økt tetthet er med på å sikre bykvalitet og kan gi et rikere tilbud til beboere og arbeidstakere på Fornebu og omegn.

- Snarøyveien bør vurderes ombygd til en bymessig hovedgate.
- Oppføring av eventuelle høyhus bør vurderes i en egen reguleringsplan med egen konsekvensutredning.
- Etterstrebt bred variasjon i boligtyper og størrelse – for å gi rom for en variert og naturlig beboersammensetning.
- Sosial og teknisk infrastruktur må følge utbyggingstakten.
- Grønn infrastruktur er et viktig tema videre.

Kommunestyresak april 2016, «Fornebu – rammer for videre utvikling»

I saken vurderes økt utnyttelse innenfor hvert ubebygget område. Utnyttelse ble definert med % bruksareal (% BRA) i et spenn, som ved omregning til boliger på henholdsvis 80 og 100 m², ga et boligtall mellom 9 000 og 11 000 boliger. Saken legger følgende føringer for arbeidet:

- Oversikt som viser virkninger og konsekvenser av endringene til den nye planen skal utarbeides
- Dagens fordeling av arealbruk mellom grøntområder og utbyggingsområder videreføres
- Økt utnyttelse i tråd med prinsippene i gjeldende KDP2 – høyest utnyttelse langs fremtidig metrotrasé og med avtrappende utnyttelse mot vest. Økt utnyttelse primært på ubebygde byggeområder
- Byggehøyder basert på prinsippene i gjeldende KDP2 videreføres – høyere langs fremtidig metrotrasé og med avtrappende høyder mot parken og kysten
- Oppførte bygg skal hensyntas i den videre utforming
- Grad av utnyttelse for de enkelte delområder skal defineres i form av prosent bruksareal (% BRA), byggehøyde og krav til uteoppholdsareal
- Klare rekkefølgebestemmelser skal fremmes for å sikre at tilfredsstillende

sosial og teknisk infrastruktur blir opparbeidet i tråd med utbyggingen. Fornebu skal ha en like god dekning av idretts- og kulturtilbud som sammenlignbare kommuner. Det må avklares hva som er mulig å bygge ut før Fornebubanen og Vestre lenke Fornebu er etablert

- Ny utbygging skal redusere klimagass-utslipp slik at Fornebu bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytral innen 2030. Parkeringsnormen må evalueres
- Sosial boligprofil skal gjennom bestemmelser og avtaler videreføres og forsterkes.
- Bred medvirkning.
- Det skal vektlegges variasjoner i arkitektonisk uttrykk, materialbruk og farger

Planprogrammet for revisjon av KDP 2 (vedtatt november 2016)

Fastlegger overordnede rammer for det videre revisjonsplanarbeidet:

- Plangrepet skal tilrettelegge for bymessige kvaliteter
- En bærekraftig og klimaklok utvikling med høye miljøambisjoner
- Videreutvikle eksisterende grønnstruktur og styrke grønnstrukturen som møteplass og aktivitetsarena
- Tilrettelegge for et godt samfunn med et mangfold og variasjon i fritids-, kultur- og tjenestetilbud
- Bærekraftig og attraktiv næringsutvikling
- Tilstrekkelige arealer til sosial og teknisk infrastruktur, og sikre at tilbud blir etablert og ivaretatt.
- Høy kvalitet på bebyggelse og uteareal med hensyn til arkitektur og materialbruk
- God bokvalitet
- God utforming av gaterom og grønnstruktur som gjør det attraktivt å gå

**Planprogram for reguleringsplan,
detaljregulering for friluftssøy i Lysakerfjorden,
(Fastsatt av planutvalget 22.juni 2017)**

Hensikten er å tilrettelegge for etablering av nytt friluftsområde – en øy – for å møte behovet for friområder fra en voksende befolkning på Fornebu og å gjenbruke overskuddsmasser fra infrastrukturprosjekter i nærheten.

**Kommunedelplan for kulturminner og
kulturmiljøer 2010 – 2020, vedtatt 24.3.2010**

Kommunedelplanen viser flere registrerte kulturmiljøer innenfor planområdet, blant annet omkring det gamle flytårnet, Oksenøya bruk, Sjøflyhavna kro og Hareløkken hageanlegg.

**Kommunedelplan for E18-korridoren Lysaker-
Slependen, vedtatt 18.6.2014**

Kommunedelplanen legger til rette for regulering og senere utbygging av ny E18 gjennom Bærum. Inkludert i planen er ny forbindelse fra E18 til Fornebu, kalt Vestre lenke.

6.4 Gjeldende lokalt regelverk og veiledere for Fornebu

Det er utarbeidet flere veiledere og retningslinjer som gjelder kun for Fornebu. Flere av disse foreslås erstattet av KDP3, mens enkelte kan videreføres.

- **Estetiske retningslinjer for Fornebu:**
Erstattes av KDP3, men det skal vurderes om det skal utarbeides nye retningslinjer evt. sammen med en byveileder på et senere tidspunkt
- **Retningslinjer for navnsetting på Fornebu**
Videreføres.
- **Bomiljøveileder for Fornebu**
Erstattes av KDP3, men det skal vurderes om det skal utarbeides en ny bomiljøveileder på et senere tidspunkt.
- **Håndbok for belysning på Fornebu**
Vurderes videreført, men har behov for mindre tidsmessige oppdateringer (kart o.l.). Bør oppdateres til 2.gangsbehandling av KDP3.
- **Veileder for miljøriktig prosjektering og bygging på Fornebu**
Erstattes av KDP3, men det skal vurderes om det skal utarbeides en ny veileder på et senere tidspunkt.
- **Veileder for sykkelveier på Fornebu**
Erstattes av KDP3.
- **Retningslinjer for vakuumanlegg for transport av avfall på Fornebu**
Videreføres, men har behov for mindre tidsmessige oppdateringer (kart o.l.). Bør oppdateres til 2.gangsbehandling av KDP3.
- **Miljøoppfølgingsprogram - Etterbruk av Fornebu**
Det er utarbeidet en revidert versjon av denne til KDP3

6.5 Planer under arbeid

Detaljregulering for videregående skole

Innenfor område 8.6/8.7 er det avsatt areal regulert til offentlig bygg – undervisning og er tiltenkt videregående skole på Fornebu. Bærum kommune mottok forslag til detaljreguleringsplan 11.april 2016. Planforslag frem til politisk behandling er under utarbeidelse. I KDP 3 drøftes en alternativ lokalisering av videregående skole på Flytårnet.

Detaljregulering for område 8.8/8.9, felt F3 («stasjonstomten»)

Området er regulert til stasjonsområde for fremtidig svevebane, i tillegg til kontor. I gjeldende kommunedelplan er området avsatt til sentrumsformål. Det er varslet oppstart av planarbeid. (Grunneier: Aker).

Detaljplan for område 9.6

Innenfor område 9.6 er det avsatt område for boligbebyggelse i KDP2 for Fornebu. Bærum kommune har mottatt forslag til detaljregulering for området. Planbehandling av forslaget avventer behandling av planforslaget for KDP3 Fornebu. (Grunneier: Aker).

Detaljregulering Fornebu område 9.7, Oksenøya skoleområde

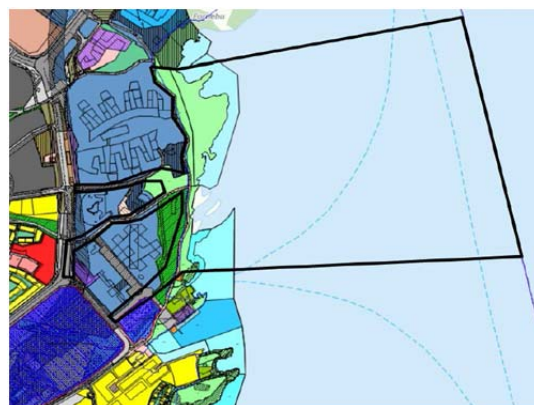
Barneskole for 980 barn (5-paralleller), barnehage for 300 barn, bo- og behandlingssenter for ca. 170 beboere, flerbrukshall og et nærmiljøanlegg med kunstgressbane. Planen ble vedtatt av kommunestyret 6.12.2017.

Detaljregulering av Fornebu område 1.3, felt B3 – Fornebuporten

Området er regulert til boligområde i reguleringsplan for område 1.2 og del av område 1.3 – Fornebuporten. Det er innsendt anmodning om oppstartsmøte. Planprosess stilt i bero i påvente av behandling KDP3 Fornebu. (Grunneier: Aker).

Lysakerfjorden – ny friluftsøy – detaljregulering

En ny friluftsøy skal lages av overskuddsmasser fra de store samferdselsprosjektene på Fornebu (Fornebubanen) og Lysaker-Strand (ny E-18). Viktige problemstillinger i planarbeidet er nøyaktig beliggenhet, størrelse og adkomstløsning til øya. Planens endelige avgrensning avklares som en del av planarbeidet. Saken er under behandling og planprogram har vært på høring.



Planavgrensning for ny friluftsøy i Lysakerfjorden.



Bærum og Oslo kommune ønsker at Lysaker skal utvikles bymessig. Utvikling av Fornebu må ses i sammenheng med dette. Følgende planprosesser pågår ved Lysaker:

Mulighetsstudie for bymessig utforming av Lysaker knutepunkt – utarbeidet høsten 2016

Samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Oslo og Bærum kommune, utarbeidet av konsuleterter fra Norconsult, Rodeo arkitekter, Aas Jakobsen og LPO. Mulighetsstudien skal ligge til grunn for videre planprosesser for knutepunktet

Lysaker kollektivknutepunkt - med ny bussterminal - reguleringsplan med konsekvensutredning

Reguleringsplan i regi av Statens vegvesen.
Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig
ettersyn 1. september 2017.

Veiledende plan for offentlige rom (VPOR)

Lysakerbyen

VPOR skal gi retningsgivende føringer for hvordan Lysaker kan forbedres og utvikles som by, lokalsenter og knutepunkt. Vektlegger funksjonsblanding og myke trafikanter. Forventes lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2017.

Bærum og Oslo kommuner har under utarbeidelse en plan for det offentlige rom (VPOR), som har til hensyn å sikre et helhetlig perspektiv i en bymessig utvikling av Lysaker, og som skal ses i sammenheng med utvikling av Lysaker kollektivknutepunkt.

Kollektivknutepunktet med tog, buss og den fremtidig metroen vil være viktig for bolig- og næringsutvikling i Lysakerbyen.

Hovedgrep i plan for offentlige rom og plan for kollektivknutepunktet:

- Styrke Lysakerelven og tilgjengeligheten til den. Broer og turstier inkludert.
- Legge til rette for finmasket gate/byromsstruktur tilpasset fotgjengere.

- Bestrebe arealeffektive løsninger for knutepunktet og E18.
- Legge til rette for høy arealutnyttelse
- Etablere sentrumsstreng som attraktiv forbindelse gjennom området med åpne fasader og publikumsrettede tilbud.
- Styrke eksisterende kulturmiljø/industrialhistorie
- Videreutvikle sjøsiden.
- Etablere gode og grønne forbindelser
- Bryte ned høydeforskjeller og infrastrukturelle barrierer med broer, trapper, ramper og utsiktspunkt



Planavgrensning VPOR

Mulighetsstudie for bymessig utvikling av Teleplanområdet

Planprogram pågår, forventes sendt på høring i 2018. Planprogrammet skal sikre en helhetlig bymessig utvikling gjennom et felles plangrep for alle utbyggingsprosjekter i området. Området er viktig for å få til en god kobling mellom Fornebu og Lysaker.

Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030

Det er forventet at Oslo-regionen vil vokse kraftig i årene fremover. Det er et nasjonal mål om at fremtidig motorisert trafikkvekst skal tas kollektivt. Målet innebærer at reisevanene må endres, og at andelen reiser som foregår med gange, sykkel og kollektiv må øke betydelig. For at sykkel skal ta sin del av transportmiddelfordelingen, forutsetter dette bedre tilrettelegging og mer robuste sykkelløsninger enn i dag. Det er utarbeidet forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet som skal førstegangsbehandles 14. desember 2017. Sykkelstrategien beskriver overordnede mål, strategier og satsingsområder for å øke sykkelandelen i Bærum. Plan for

sykkelveinettet definerer sykkelveinettet og angir hvilken standard sykkelveiene bør ha.

En kraftig økning i sykkelandelen forutsetter at sykling ikke er forbeholdt én gruppe, men at alle i Bærum sykler. Forslag til ambisjon er derfor at det er attraktivt å sykle for alle i Bærum. Videre foreslås det følgende hovedmål: Sykkelandelen i Bærum skal økes til 7 % innen 2025 og 20 % innen 2030.

Sentralt i planforslaget er viktigheten av å øke trygghetsfølelsen til potensielle syklister. Undersøkelser viser at mange ikke sykler fordi de opplever at infrastrukturen føles utrygg. I hovedsykkelveinettet er det derfor forutsatt separate løsninger for syklende.