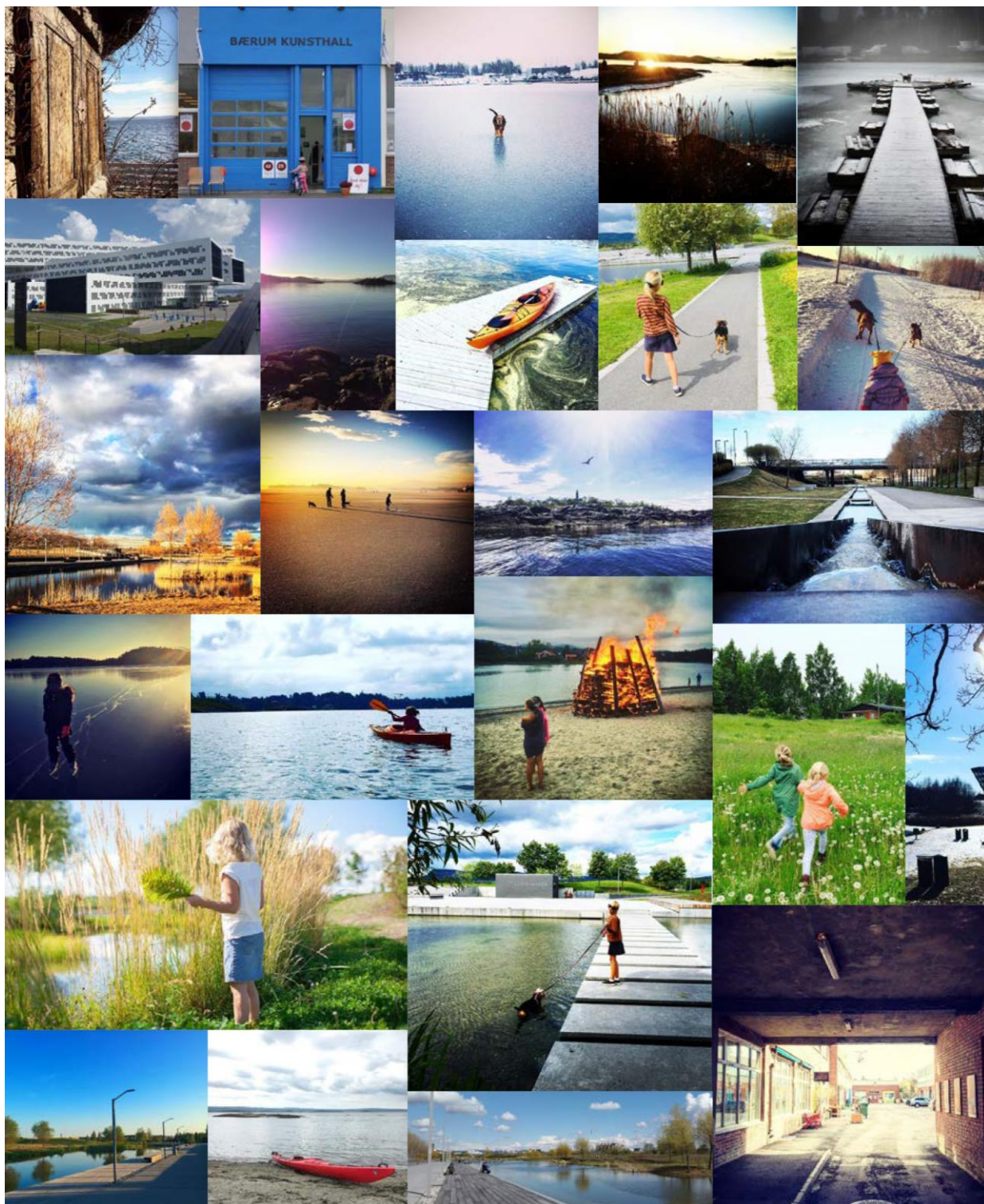


Kommunedelplan 3 og Fornebu 2035

Utvalgte saksdokumenter



Kommunedelplan 3 og Fornebu 2035 - Trykking av saksdokumenter

Sak - Fornebu – kommunedelplan 3 – 2. gangsbehandling

Følgende dokumenter er trykket i dette kompendiet:

- Fornebu – kommunedelplan 3 – 2. gangsbehandling
- Del 2 – Fornebu – kommunedelplan 3 – 2. gangsbehandling
- Plankart 2. gangs behandling – Fornebu – kommunedelplan 3
- Bestemmelser 2. gangsbehandling – Fornebu – kommunedelplan 3
- Planbeskrivelse 2. gangsbehandling – Fornebu – kommunedelplan 3
- Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromstruktur
- Miljøprogram 2. gangsbehandling – Fornebu – kommunedelplan 3

Følgende dokumenter er *ikke* trykket opp, men ligger i saken i møteportalen og på Innsyn:

- Prinsipp for utvikling av Snarøyveien fra vei til gate – illustrasjon
- Konsekvensutredning – sammenstillingsrapport
- Tilleggsutredning trafikk 16.10.2018
- Notat MUA og høyder 22.10.2018
- Notat – tilleggsvurderinger trafikk Norconsult 10.04.2018
- Notat – vurdering buss på Forneburingen – Norconsult 10.04.2018
- Støyutredning
- Luftutredning
- ROS-analyse
- Notat – innspill i planprosessen
- Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer – Fornebu – kommunedelplan 3
- Samling merknader – Offentlige instanser
- Samling merknader – Grunneiere og utbyggere
- Samling merknader – Organisasjoner og foreninger
- Samling merknader – Vel og private
- Samling merknader – Mottatte etter fristen
- Notat – høring av endringer og tillegg iht. formannskapsvedtak 21.03.2018 (FSK 045/18) – rådmannens kommentar
- Frafall – innsigelse fra Statens vegvesen

Notat – Framforhandlet forslag til utbyggingsavtale Fornebu mellom Bærum kommune og OBOS – orientering om innhold og videre prosess

Selve notatet fra rådmannen og vedlegget med fremforhandlet forslag til utbyggingsavtale er trykket opp. Øvrige 9 vedlegg til notatet er *ikke* trykket opp, men ligger i saken i møteportalen og på Innsyn.

Sak - Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av fornebusamfunnet

Følgende dokumenter er trykket i dette kompendiet:

- Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av Fornebusamfunnet
- Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av Fornebusamfunnet – rådmannens forslag

Følgende dokumenter er *ikke* trykket opp, men ligger i saken i møteportalen og på Innsyn:

- Kommentarer til innkomne høringsuttalelser
- Høringsinnspill til strategi for fornebusamfunnet



Dato: 18.12.2018 Arkivkode: N-515.1, PLANID-2016014 Bilag nr: Arkivsak ID: 16/8446 J.post ID: 18/245800

Saksansvarlig: Jannike Hovland
Saksbehandler: Nina Koren Viksjø

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet		
Kommunestyret		

Fornebu - kommunedelplan 3 - 2.gangsbehandling

Rådmannens forslag til vedtak:

Forslag til kommunedelplan 3 for Fornebu, - arealdel, planID 2016014, plankart dokument 4231093 og bestemmelser dokument 4231087, samt planbeskrivelse dokument 4231116, miljøprogram dokument 4231270 og overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur dokument 4231164 vedtas, jf. plan- og bygningsloven § 11-15.

SAKEN I KORTE TREKK

Rådmannen legger med dette frem forslag til Kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP 3). KDP3 Fornebu vil være et overordnet styringsverktøy for alle kommende reguleringer på Fornebu. Rådmannen legger frem en egen sak om samfunnsutvikling på Fornebu «Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av fornebusamfunnet».

Parallelt med sluttbehandling av KDP 3 har rådmannen fremforhandlet utbyggingsavtale om fremskyndingsbidrag med OBOS. Avtalen vil danne mal for tilsvarende avtaler med øvrige boligutbyggere på Fornebu. Rådmannen vil legge fram egen sak om kommunalt vedtak av disse utbyggingsavtalene i tilknytning til sluttbehandling av KDP 3.

Det har vært omfattende medvirkning i hele planprosessen for KDP 3. Innspill fra innbyggere, organisasjoner, offentlige instanser og næringsliv til høringen av KDP3 som kom, under og etter høring og i forbindelse med det store høringsmøtet på Fornebu 12. april 2018, har gitt verdifulle bidrag og medført klare forbedringer av planen.

Rådmannens innstilling:

Fornebu er, sammen med Sandvika og Bekkestua, prioriterte utbyggingsområder i Bærum. I henhold til arealstrategien skal hovedtyngden av bolig- og næringsveksten i kommunen komme i disse områdene. Det plangrepet som foreslås gjør Fornebu godt egnet til å ta en stor del av veksten innenfor en ramme som gir rom for en variert boligbygging. Kommende T-baneløsning både fordrer og gir grunnlag for økt utnyttning. Utbyggingsavtaler sikrer betydelig bidrag til utbygging av skoler, barnehager mm.

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

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

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

I tillegg til at plangrepet både forutsetter og godt tåler en boligramme på 11 000 boliger, vil rådmannen legge til grunn følgende forhold for sin tilrådning:

1. Utbyggingsavtalene gjør at utbygging av barnehager, skoler m.m. på Fornebu er betydelig rimeligere enn i andre deler av kommunen. Avtalene vil i sum sikre at bidraget utgjør 2,3 mrd kroner som vil utgjøre ca 50% av det kommunale investeringsbehovet.
2. Forneubanen muliggjør og fordrer økt utnyttelse på Fornebu. T-bane gir høyeffektiv komfortabel transportkapasitet for inn- og uttransport av langt flere bosatte og arbeidstakere enn dagens bussløsninger.
3. Byvekstavtalene, samordnet bolig, areal og transportplanlegging, regional plan for areal og transport Oslo og Akershus, kommunens egen arealstrategi og klimastrategi fordrer høy utnyttelse ved kollektivknutepunktene. Store investeringer i kollektivtilbud skal og må følges opp av økt utnyttelse langs banetraséen.
4. T-banens transportkapasitet og økt utnyttelse på Fornebu kan være viktig bidrag til at Bærum når sine klimaforpliktelser knyttet til det nasjonale nullvekstmålet dvs målet om ingen økning i persontransport med privatbil.
5. Realisering av T-banen forutsetter et betydelig bidrag fra grunneierne på til sammen 2, 040 mrd kroner på Akershus-/Bærums-siden. Bidraget er knyttet til den forventede økte utbygging fra KDP 2 til KDP 3. Det ansees at med en ramme på 11000 vil grunneierbidraget komme på plass og sammen statlige bidrag og Oslopakke 3-midler sikre fullfinansiering. En lavere boligramme vil gi et høyere bidrag pr kvm utbygging og være særskilt krevende å få grunneiernes tilslutning til.

Disse forhold er mer omtalt i del 2 av saksfremlegget, men rådmannen her fremheve noen momenter.

Planramme på 11 000 boliger sikrer et mer mangfoldig boligtilbud

Rådmannens planfaglige vurderinger konkluderer med at Fornebu ikke bare «tåler» en planramme på 11 000 boliger, men at plangrepet langt på vei fordrer et utbyggingsvolum i den størrelsen. Dette for å kunne etablere rikere tilbud og bymiljø i områdene ved t-banestasjonene. Fornebu vil like fullt ha områder med tilbud om mer landlige kvaliteter innenfor områdene Parken og Landet med umiddelbar nærhet til rekreasjons- og naturområder langs sjøen .

Planrammen, sammen med det differensierte plangrepet, vil gi Fornebu fortrinn med å kunne tilby reelle valg mellom mange alternativer av boligform og boligtyper – fra rekkehus nær sjøen til en mindre byleilighet over et livlig gateliv ved t-banestasjonen.

Større variasjon i boligtilbud vil gi langt flere økonomisk mulighet til å etablere seg på Fornebu. Det vil også gi innbyggere mulighet til en boligkarriere innad på Fornebu; fra en 2-rommer, til rekkehus og kanskje tilbake til en tilpasset leilighet for seniorsegmentet.

Rådmannen mener at anbefalt planramme over tid vil gi en mer naturlig miks av befolkning – kort sagt et mer mangfoldig Fornebu med større valgfrihet til «mennesker (som) lever, tenker, tror og elsker forskjellig...» (Fornebuerklæringen)

Utbyggingsavtaler sikrer betydelig rimeligere infrastruktur

Rådmannen vil understreke at Fornebu er det eneste stedet i Norge der en kommune har fått anledning til å inngå utbyggingsavtaler for medfinansiering av sosial infrastruktur og at avtalene er begrunnet med at utbyggingen er av stor samfunnsmessig betydning.

Alle utbyggerne på Fornebu har gitt tilslutning til søknad om samtykke til å inngå utbyggingsavtaler om bidrag til sosial infrastruktur. Alle utbyggerne har stilt som vilkår for å inngå avtale at det i KDP 3 blir åpnet for en vesentlig økt utbygging.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet la også *forholdsmessighet* til grunn for tillatelsen, dvs at utbyggenes bidrag skal være i samsvar med merutnyttelsen. Ved en samlet utnyttelse på 11000 boliger er kommunen sikret bidrag fra utbyggerne som i sum er nærmere 2,7 mrd kroner. Ved inngåelse av avtale vil også kommunen være forpliktet til å bygge det som er avtalt av kommunale bygg og som er nødvendig for å gi tilbud om skole, barnehager mm i tråd med utbyggingen.

Rådmannen vil understreke at avtalene må avspeile forholdsmessighet mellom bidrag og merutnyttelse for alle parter. En redusert planramme vil kunne medføre krav om reforhandling av avtalene og dermed også usikkerhet om hva det vil gi av muligheter til å få dekket 50% av kommunens utgifter. En situasjon der kommunen står uten utbyggingsavtalene, vil være svært ugunstig økonomisk.

Forneubanen sikrer en bærekraftig befolkningsvekst

Det er Stortinget som høsten 2019 skal vedta finansiering og bygging av Forneubanen. Statens bidrag er 50% av kostnadene på ca 13,8 mrd. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune må garantere for den andre halvdel. Akershus fylkeskommune legger til grunn en forutsetning for sitt vedtak et vesentlig grunneierbidrag, på 2,040 mrd kroner. For å holde tidsplanen mht åpning av banen i 2025, må Akershus fylkeskommune fatte vedtak før

sommeren 2019. Grunneierne har signalisert villighet til å inngå en slik avtale om bidrag til bane under forutsetning av en planramme på ca 11000 boliger blir vedtatt.

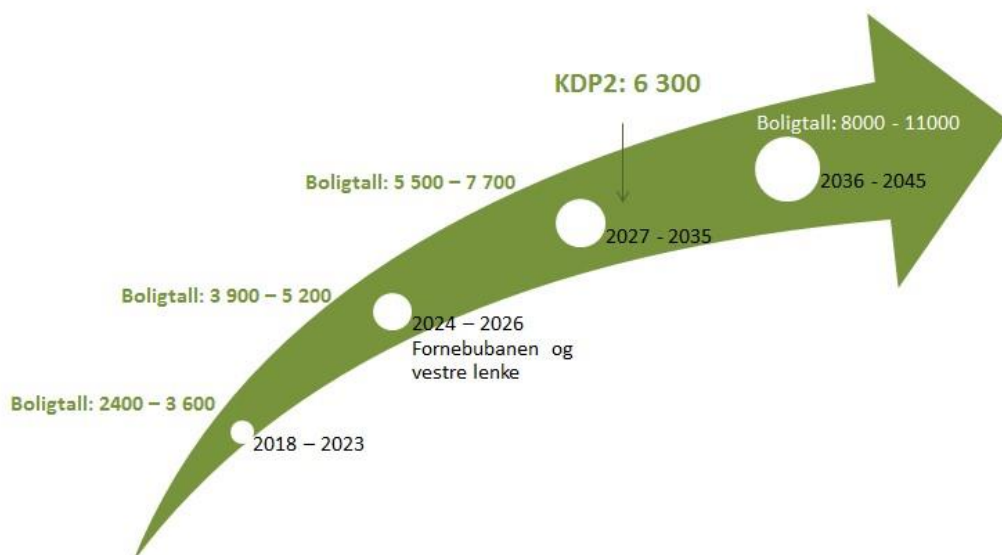
Finansieringsmodellen med grunneierbidrag er basert på forutsetninger bestemt utenfor kommunens beslutningsmyndighet, men KDP3 bygger på forutsetning om at t-bane kommer på plass.

Både planfaglige vurderinger, mulighet for positivt vedtak om bygging av Fornebubane og muligheter for utbyggingsavtaler danner grunnlag for at rådmannen tilrår en planramme på 11 000 boliger. Ettersom grunneierbidraget er fiksert til 2,040 mill vil en reduksjon av planrammen vil gjøre at bidraget pr kvadratmeter utbygging øker. Akershus fylkeskommune anser det i så tilfelle som særs krevende å få på plass en bindende avtale om grunneierbidrag. Uten slike avtaler vil ikke Stortinget anse banen som fullfinansiert og grunnlaget for vedtak om igangsetting vil ikke være tilstede..

«Fornebu ble ikke bygget på en dag...»

Rådmannen ønsker å legge mer vekt på hvordan byen bygges over tid, enn kun et fiksert boligtall. Hvert enkelt delområde må bygges med gode kvaliteter både som enkeltstående boligfelt, men også som en integrert del av en bystruktur under utvikling. Rådmannen vil også presisere at utbyggingen vil skje over svært lang tid.

Boligbyggingen på Fornebu ble påbegynt i 2004, i Rolfsbukta. Ettersom ca 2 500 boliger er bygd, vil det med gjeldende ramme på 6 300 boliger ennå gjenstå i underkant av 4 000 boliger, noe som tilsier at Fornebu fortsatt vil bygges i 10-12 år fremover i tid. Hvis boligrammen økes med 4 700 boliger, er det ikke usannsynlig at utbygging vil foregå helt frem til 2045. Skissen under illustrerer hvordan boligutviklingen vil kunne strekke seg over tid hvis det bygges ca 300 boliger på år på Fornebu.



Det finnes mange erfaringer med skadevirkning av for rask urbanisering. I norsk sammenheng forbindes dette med drabantbyutbyggingen på 1970 og -80-tallet og knyttet til sosial rotløshet, overvekt av folk i samme alder og livssituasjon, og at utbygging av kommunal service lå akterut i forhold til innflyttingen. I de nærmeste årene er det spesielt viktig å få på plass gode kultur og ungdomstiltak som kan bygge samhold og identitet.

Disse utfordringene ønsker kommunen å forebygge. Derfor fremmes «Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av fornebusamfunnet». I strategien tar rådmannen utgangspunkt i at kommunen ønsker å arbeide nært med befolkning, organisasjoner og næringsliv, og utvikle løsninger på konkrete samfunnsbehov sammen med dem. Ved å arbeide med konkrete tema, kan det skapes løsninger for fellesskapet som mange har eierskap til. Samtidig kan det utvikles relasjoner, kunnskap og erfaringer som på sikt gjør slikt samarbeid enklere og dypere.

Trafikkutfordringer

Tidsperspektivet er viktig for trafikkutviklingen på Fornebu. Rådmannen legger til grunn at trafikkbildet vil og må være endret i løpet av de neste 10-15 år, særlig som følge av nasjonale og internasjonale klimaforpliktelser. Fornebusambanen og Vestre lenke vil være på plass ca 2025. Det er mye som tyder på at vi som samfunn står overfor store endringer i reisemiddel valg. Flere vil kunne velge å ikke ha egen bil ettersom det vil være gode kollektivtilbud og bilpool/bildelings ordninger. Planen forutsetter en endring av bilbruk over tid, både som et resultat av tunge nasjonale trender mht redusert bilbruk og at plangrepet på Fornebu legger opp til at en større del av boligtilbudet vil være mer bymessig og dermed at færre velger å ha bil. Rådmannen legger opp til at kommunedelplanen skal underbygge denne utviklingen. Det er dog viktig å understreke at tidsfaktoren her er viktig.

Inntil Fornebusambanen og ny adkomst «vestre lenke» fra E18 er på plass, er det nødvendig å avpasse utbyggingstakten for å unngå større trafikale problemer. Rådmannen mener på denne bakgrunn at økt utnyttelse til ca 11 000 boliger betinger, og forplikter kommunen til:

- En moderat omfang av utbyggingen de første årene med om lag 300 boliger årlig slik at det ikke bygges mer enn ca 1500 nye boliger før banen er på plass. Derfor legger rådmannen til grunn at hoveddelen av utbyggingene først vil være innflyttingsklare etter at banen er på plass.
- Fram til banen og Vestre lenke er på plass og en ser effektene av endringer i reisevaner er det viktig å sikre tilstrekkelig kapasitet på Snarøyveien. Planen legger opp til at en ombygging av Snarøyveien til bygate vil skje suksessivt og knyttet til utbyggingen av de tilliggende delområdene

Vedlegg:

Del 2 - MER OM SAKEN	4268614
Plankart 2. gangs behandling - Fornebu - kommunedelplan 3	4231093
Bestemmelser 2. gangs behandling - Fornebu - kommunedelplan 3	4231087
Planbeskrivelse 2.gangsbehandling - Fornebu - kommunedelplan 3	4231116
Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur	3875945
Prinsipp for utvikling av Snarøyveien fra vei til gate – illustrasjon	4262526
Konsekvensutredning - sammenstillingsrapport	3875957
Tilleggsutredning trafikk - 16.10.2018	4231170
Notat MUA og høyder – 22.10.2018	4231202
Notat - tilleggsvurderinger trafikk_Norconsult_10-4-2018	3976516
Notat - vurdering buss på Forneburingen_Norconsult_10-4-18	3976515

Vedlegg:

Støyutredning	3875960
Luftutredning	4032175
ROS-analyse	4032176
Miljøprogram 2.gangsbehandling - Fornebu - kommunedelplan 3	4231270
Notat innspill i planprosessen	4032178
Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer - Fornebu - kommunedelplan 3	4231279
Samling merknader - Offentlige instanser	4261798
Samling merknader - Grunneiere og utbyggere	4261799
Samling merknader - Organisasjoner og foreninger	4261797
Samling merknader - Vel og private	4261796
Samling merknader - Mottatte etter fristen	4261800
Notat - høring av endringer og tillegg iht. formannskapsvedtak 213-18 (FSK - 04518) - rådmannens kommentarer	4241427
Frafall - innsigelse fra Statens vegvesen	4255494

DEL 2 – MER OM SAKEN

Innholdsfortegnelse

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

1 BAKGRUNN OG VIKTIGE RAMMEBETINGELSER

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

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

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

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

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

Fornebuerklæringen, vedtatt 12. mai 2006 sier:

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

1.1 Forutsetninger for økt utnyttning

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

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

1.2 Utbyggingsavtaler sikrer kommunens samfunnsbygging

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Byvekstavtaler

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Fornebubanen

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

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

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

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

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

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

1.5 Plandokumenter

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

KDP3 består av følgende plandokumenter:

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

2 MEDVIRKNING I PLANPROSESSEN

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

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

Det ble i 2016 også gjennomført barnetråkkregistrering:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 BESKRIVELSE AV PLANEN

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

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

Hensikt

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

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

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

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

Historikk

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

Stedet

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

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

Byplangrep

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

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

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

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

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

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

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

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

Klimaklok utvikling

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

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

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

Grønnstruktur

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

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

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

Fra vei til gate

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

Grønn mobilitet

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

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

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

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

Mangfold og variasjon

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

Næringsliv

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

Offentlige investeringer

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

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

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

Kunst i det offentlige rom

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

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

4 HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

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

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

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

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

Gjennomgående temaer i merknadene er:

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

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

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

5 TILLEGGSNOTAT

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

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

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

6 ENDRINGER ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

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

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

6.1 Kart

Plankartet er bearbeidet på følgende områder:

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

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

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

6.2 Bestemmelser

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

Innsigelsen fra vegvesenet

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

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

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

Rekkefølgekrav

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

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

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

Utnyttelse, høyder og MUA

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

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

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

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

Arkitektonisk kvalitet og byforming

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

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

6.3 Planbeskrivelse

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

I hovedsak er det gjort endringer i følgende kapitler:

Kap. 4.4 Gater og mobilitet

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

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

Kap. 4.5.1 Utnyttelse, høyder og MUA

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

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

Kap. 4.18.1 Strategi for etappevis utvikling

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

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

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

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

Kap. 5.1.2 Kapasitet på transport og kollektivnett

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

6.4 Illustrasjoner

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

Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur:

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

Kategorisering gatestruktur

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

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

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

Kart over eiendomsforhold (Planbeskrivelsens pkt. 2.7 Eiendomsforhold).

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

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

6.5 Miljøprogram

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

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

7 VIKTIGE KONSEKVENSER AV PLANEN

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

7.1 ROS- Risiko og sårbarhetsanalyse

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

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

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

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

7.2 Konsekvenser for kapasitet på transport og kollektivnett

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

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

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

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

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

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

Tilleggsutredning trafikk - oktober 2018

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

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

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

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

7.3 Konsekvenser naturområder og overordnet grønnstruktur

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

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

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

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

7.4 Konsekvenser for grønnstrukturer (parker) og uteområder

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

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

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

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

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

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

Tilleggsvurdering MUA og høyder- oktober 2018

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

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

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

7.5 Konsekvenser av økt handel

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

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

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

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

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

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

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

8 RÅDMANNENS VURDERING OG ANBEFALING

Bymessig og klimaklok utvikling

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

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

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

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

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

Overordnet byplangrep

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

Gate-, park- og byromsstruktur

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

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

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

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

Arealutnyttelse og boligall

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

Etappevis utvikling

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

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

Arkitektur og kvalitet

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

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

Grønnstruktur og naturområder

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

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

Rådmannens konklusjon og anbefaling

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

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

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

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

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

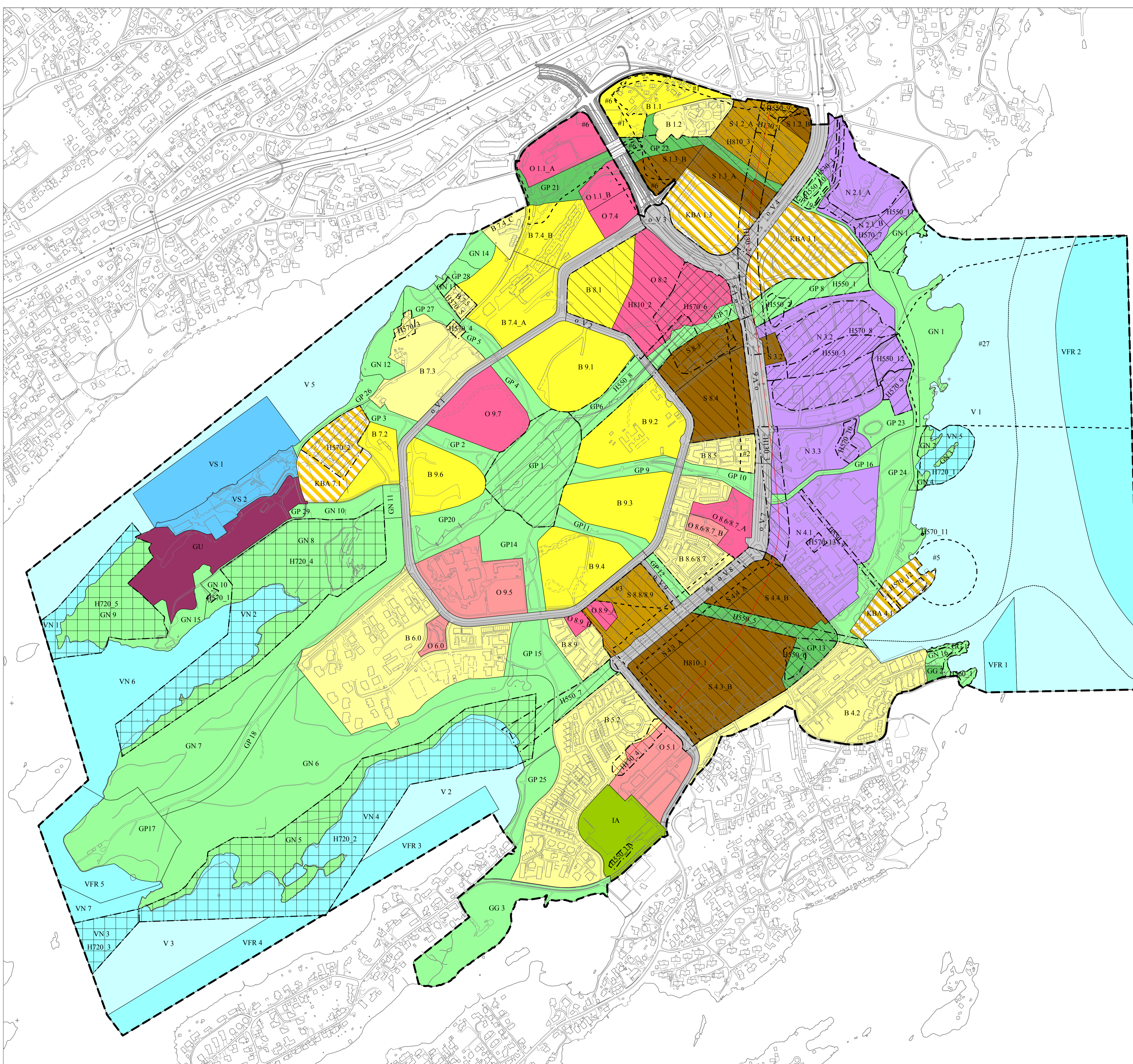
TEGNFORKLARING

Kommuneplan/Kommunedelplan PBL 2008	Nåværende	Fremtidig
§11-7. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse - B		
Sentrumsformål - S		
Tjenesteyting - O		
Næringsbebyggelse - N		
Idrettsanlegg - IA		
Grav og urnelund - GU		
Kombinert bebyggelse og anleggsformål - KBA		
§11-7. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Veg - o_V		
Sporveg		
Kollektivtrase		
Farled		
§11-7. Nr. 3 - Grønnstruktur		
Grønnstruktur - GG		
Naturområde - GN		
Park - GP		
§11-7. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone - V		
Småbåthavn - VS		
Naturområde - VN		
Friluftsområde - VFR		
§11-8 - Hensynsoner		
Byggeforbud rundt veg, bane og flyplass - H130		
Hensyn friluftsliv - H530		
Hensyn landskap - H550		
Bevaring naturmiljø - H560		
Bevaring kulturmiljø - H570		
Båndlegging etter lov om naturvern - H720		
Krav om felles planlegging - H810		
§12-7 - Bestemmelseområder		
Avviksområde støy #1-4		
Forhold som skal avklares og belyses #5, #27		
Krav vedrørende utbygging mot Vestre lenke #6		
Linjesymbol		
Grense for arealformål		
Bestemmelsegrense		
Angitt hensynsgrense		
Båndlegginggrense		
Gjennomføringsgrense		
Sikringsonegrense		
Planens begrensning		

Kartopplysninger
 Koordinatsystem: UTM sone 32/Euref89
 Høydegrunnlag: NN2000
 målestokk 1:5000 ekvidistanse 1 m

Kommunedelplan
Kommunedelplan 3 Fornebu
 PLANID 2016014
 DOKUMENTNR 4231093

KUNNGJØRING OM OPPSTART AV PLANARBEID 11.8.2016				ArkivsakID 16/8446
SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	PLANKART DOKUMENTNR	BESTEMMELSER DOKUMENTNR	ILLUSTRASJON DOKUMENTNR	DATO
1. gangs behandling	3875831	3875836		21.3.2018
Offentlig ettersyn fra 14.4.2018 til 26.5.2018	3965579	3965575		
2. gangs behandling	4231093	4231087		
KOMMUNESTYRETS VEDTAK KUNNGJØRING OM VEDTATT PLAN				BÆRUM KOMMUNE
REVIDERT 6.12.2018				





ArkivsakID: 16/8446

JpostID: 18/245830

Dokument: 4231087

Dato 17.12.2018

Bestemmelser og retningslinjer til Kommunedelplan 3 for Fornebu arealdel 2017 – 2035

Kommunedelplanens arealdel består av plankart, juridisk bindende bestemmelser, tilhørende retningslinjer, planbeskrivelse, temakart *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* og miljøprogram.

Det er gitt bestemmelser og retningslinjer generelt og til de ulike arealformål, Bestemmelsesområder og hensynssoner.

Planen er et overordnet styringsverktøy for alle kommende planprosesser på Fornebu og angir viktige hensyn og vurderingstema for kommunens saksbehandling.

Innholdsfortegnelse

GENERELLE BESTEMMELSER og retningslinjer (Pbl § 11-9).....	3
Hensikt.....	3
Plankrav, rekkefølgekrav og innholdet i utbyggingsavtaler	5
Barn og unge.....	8
Byforming, arkitektur og uterom	9
Kulturminner, landskap og blågrønn struktur	19
Natur- og friområde, strandsone	20
Transport og parkering.....	21
Handel og sentrumsstruktur	24
Naturskader, luftforurensning og støy	25
Teknisk infrastruktur, miljøkvalitet og samfunnsikkerhet	26
BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL	28
BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER FOR HENSYNSSONER	34
Gjennomføringssoner – krav om felles planlegging	34
Hensynssone landskap, naturmiljø og kulturmiljø.....	36

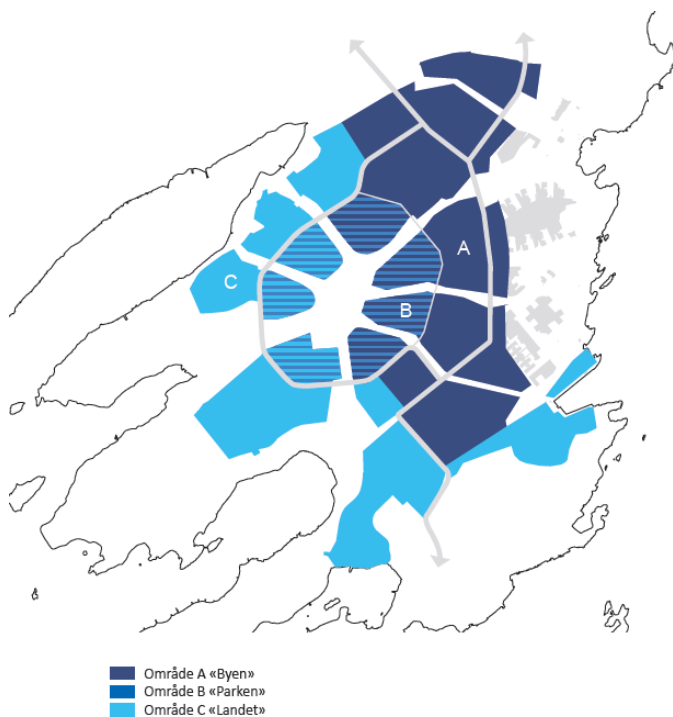
GENERELLE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER (PBL § 11-9)

Hensikt

Kommunedelplan 3 for Fornebu, KDP3, skal legge til rette for en bærekraftig, grønn og urban utvikling av Fornebu i henhold til kommunens arealstrategi og klimastrategi 2030.

Planen tilrettelegger for:

- Bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport.
- Lett orienterbar bystruktur med nettverk av offentlige forbindelser og en sammenhengende struktur av gater, 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 med biologisk mangfold, overvannshåndtering, og 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 delområder med ulike områdekarakterer:
 - Område A «Byen»
 - Område B «Parken»
 - Område C «Landet»
- En sentrumsstruktur basert på at Fornebu samlet utgjør et områdesenter i Bærum, med sentrumsfunksjoner fordelt på Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør inkludert kjøpesenteret Fornebu S.
- Tilrettelegge for byliv i område A «Byen», med fokus på attraktive byrom og funksjonsblandet bebyggelse med publikumsrettede funksjoner på gateplan.
- Transformasjon 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.
- Bebyggelse med høy arkitektonisk kvalitet, utformet med variasjon i uttrykk, høyder og bebyggelsesstruktur som bidrar til gode og opplevelsesrike omgivelser.
- Styrking av stedsidentitet og steds karakterer gjennom bevaring og bruk av kulturminner, samt aktiv og strategisk bruk av offentlige funksjoner for å skape god byutvikling og varierte opplevelser.



Område A «Byen»:

Områdene langs Fornebubanen, Widerøeveien og Snarøyveien med 3 sentrumsområder, bolig og næringsområder.

Område B «Parken»:

Omfatter alle områdene innenfor Forneburingen mot Nansseparken. Overgangssone mellom «Byen» og «Landet».

Område C «Landet»:

Området ligger i randsonen mot sjøen og naturområde i vest.

Plankrav, rekkefølgekrav og innholdet i utbyggingsavtaler

§ 1 Forholdet mellom kommunedelplanen og kommuneplanen (pbl § 1-5)

§ 1.1 Kommunedelplanen gjelder foran kommuneplanen (KPA).

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer skal supplere kommunedelplanen der den ikke angir noe annet.

§ 2 Forholdet mellom kommunedelplanen og reguleringsplaner (pbl § 1-5)

§ 2.1 Reguleringsplaner vedtatt før kommunedelplanens arealdel gjelder så langt de ikke er i strid med kommunedelplanens arealdel med følgende unntak og presiseringer:

Bestemmelsesområde for rigg og anleggsformål (#5) i Områderegulering E-18 korridoren Lysaker - Ramstadsletta, med tverrforbindelser(planid. 2014012) gjelder.

Kommunedelplanens bestemmelser og retningslinjer skal i tillegg supplere gjeldende Reguleringsplaner der disse ikke selv angir noe annet.

Følgende reguleringsplaner er i strid med kommunedelplanen og settes til side i planperioden:

Planens navn	Planid	Ikrafttredelsesdato
Reguleringsplan for Oslo lufthavn	Planid 1961028	14.06.1965
De deler av reguleringsplan for Rolfstangen og Rolfsbukta nord som omfattes av feltene oP2, I2, oG, oS, B, oBF, oK, GP2, GP1	Planid 2014002	19.11.2015
Reguleringsplan for Fornebu, område 7.1, Oxenøen bruk, sørvestre del	Planid 2009010	19.11.2009
Sørvestre del (byggetrinn 2) av reguleringsplan for Fornebu, område 7.1, Oxenøen bruk	Planid 1997001	24.09.1997

Retningslinjer

Når private forslag til reguleringsplaner fremmes for behandling, skal det være redegjort for hvordan det regulerte området inngår i en større sammenheng i forhold til teknisk og sosial infrastruktur, grønnstruktur, servicetilbud, planlagt utbyggingsmønster og samfunnssikkerhet.

§ 3 Krav om reguleringsplan (pbl § 11-9 nr. 1)

§ 3.1 Innenfor planområdet kan det ikke utføres arbeid og tiltak som nevnt i pbl §§ 20-1 og 20-2 før området inngår i reguleringsplan, jf. pbl § 11-9 nr. 1). I sjøområder inngår hele vannsøylen, jf. pbl § 11-11 nr. 3.

Kommuneplanens bestemmelser om unntak fra krav om reguleringsplan gjelder ikke.

§ 4 Rekkefølgekrav og vilkår for etablering av samfunnsservice, grøntstruktur og teknisk infrastruktur (pbl § 11-9 nr. 3 og 4)

- § 4.1 Områder avsatt til bebyggelse og anlegg kan ikke utbygges, brukesendres, vesentlig utvides, før nødvendige tekniske anlegg, blågrønn struktur og samfunnstjenester som energiforsyning, vann og avløp, offentlige gater/veier, kollektivbetjening, herunder bane, gang- og sykkelvegnett, torg/møteplasser, helse- og sosialtjenester, herunder barnehager, skoler, annen tjenesteyting mv. er etablert eller sikret.

For Forneburingen, Snarøyveien og Widerøeveien gjelder:

- 4.1.1. Byggefelt S 1.2_B og S 1.3_A ved Fornebuporten kan ikke utbygges før fortau og separat sykkelanlegg langs Snarøyveiens nordvestside i felt o_V4 er etablert eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.2.
- 4.1.2. Byggefelt KBA 1.3 ved Fornebuporten kan ikke utbygges før fortau og separat sykkelanlegg langs Widerøeveiens nordøstside i felt o_V3 er etablert eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.2.
- 4.1.3. Byggefelt KBA 3.1 kan ikke utbygges før fortau og separat sykkelanlegg langs Snarøyveiens sydøstside i felt o_V4 og ombygging av Snarøyveien til bygate i felt o_V5 er opparbeidet, eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg §§ 39.1 og 39.2.
- 4.1.4. Byggefelt S 3.2 øst for Flytårnet t-banestasjon kan ikke utbygges før ombygging av Snarøyveien til bygate i felt o_V5, er opparbeidet, eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.1.
- 4.1.5. Byggefelt O 8.6/8.7_A kan ikke utbygges før ombygging av Snarøyveien til bygate i felt o_V7 er opparbeidet eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.1.
- 4.1.6. Byggefelt S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A og S 4.4_B ved Fornebu sør og felt S 8.8/8.9 kan ikke utbygges før ombygging av Snarøyveien til bygate i felt o_V8 er opparbeidet eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.1.
- 4.1.7. Byggefeltene B 7.2, B 7.4_A, B 7.4_B, B 8.1, B 9.1, B 9.4, B 9.6, O 7.4, O 8.9_A, O 8.9_B, O 9.7 og KBA 7.1 langs Forneburingen vest og John Strandruds vei (felt o_V1) kan ikke utbygges før ombygging av veiene med tilrettelegging for buss, fortau og separat sykkelvei på begge sider av veien, er opparbeidet, eller sikret. Utvikling av felt o_V1 skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.4.
- 4.1.8. Byggefelt B 9.2, B 9.3, B 8.1, O 8.2, S 8.3 og S 8.4, langs Forneburingen øst (felt o_V2) kan ikke utbygges før utvikling av veien med økt prioritet for fotgjengere og syklister, er opparbeidet eller sikret. Utvikling av felt o_V2 skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.5.
- 4.1.9. Byggefelt O 8.2 Flytårnet kan ikke utbygges før fortau og separat sykkelanlegg langs Widerøeveien sydvestside i felt o_V3 er opparbeidet eller sikret. Opparbeidelse skal skje i henhold til bestemmelser om gatenett i § 20.2 og samferdselsanlegg § 39.3.

For oppgradering av parkkorridorer i Nansenparken og felt GP 8 og GP 13 gjelder:

4.1.10. Byggefelt B 9.1, B 9.2, B 9.3, B 9.4 og B 9.6 i område B «Parken», og felt B 7.2, B 7.4_A, KBA 3.1 og S.3.2 kan ikke utbygges før oppgradering av tilliggende parkkorridorer i Nansenparken er utført eller sikret. Felt S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A og S 4.4_B kan ikke utbygges før opparbeidelse av felt GP 13 - «Fornebu sør bystreng» er utført eller sikret. Utvikling av feltene skal skje i henhold bestemmelser om grønnstruktur – park jf. § 37.

Retningslinjer for oppgradering av parkkorridorer § 4.1.10

Følgende felt skal oppgradere tilliggende parkkorridor slik det er angitt nedenfor:

- a) *Felt GP 4 utføres samtidig med felt B 9.1*
- b) *Felt GP 9 utføres samtidig med felt B 9.2*
- c) *Felt GP 2 og GP 20 utføres samtidig med felt B 9.6*
- d) *Felt GP 14 utføres samtidig med felt B 9.4*
- e) *Felt GP 5 utføres samtidig med felt B 7.4_A*
- f) *Felt GP 3 utføres samtidig med felt B 7.2*
- g) *Felt GP 8 utføres samtidig med felt S 3.2 og KBA 3.1*
- h) *Felt GP 11 utføres samtidig med felt B 9.3*
- i) *Felt GP13 utføres samtidig med utbygging av felt S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A, S 4.4_B*

§ 4.2 Ved planlegging av nye boligområder kan det stilles krav om etablering av offentlige omsorgsboliger innenfor området.

§ 4.3 Innenfor konsesjonsområde for fjernvarme gitt etter energiloven skal alle bygninger som oppføres tilknyttes fjernvarmeanlegget. Det samme gjelder ved hovedombygging.

§ 4.4 Boligene innenfor området skal tilknyttes vakuumanlegg for rørtransport av avfall.

§ 4.5 Utbyggingsrekkefølge
Utbyggingsrekkefølgen skal skje feltvis etter nærmere bestemmelser gitt av kommunen.

Utbyggingsrekkefølgen skal sikre en utvikling i tråd med overordnet byplangrep og planens premisser og målsetninger.

Retningslinjer for utbyggingsetapper

Ved regulering og utbygging av bolig- næring og sentrumsområder skal det tilstrebes en utbyggingsrekkefølge som bidrar til at byutviklingen skal skje innenfra og ut med utgangspunkt i t- banestasjonene. Behovet for tidlig etablering av bymessig hovedgatenett med økt kapasitet for myke trafikanter, og et godt kollektivtilbud bør vektlegges spesielt. I tillegg bør ferdigstilling av lokalt nabolag langs Forneburingen vest, vektlegges. Utbyggingen må hensynta anleggsavhengighet til Fornebu-banen og ny E18.

Etappe 1	Felt som kan utvikles
	Felt B 7.2, B 9.4, B 9.6 og KBA 4.1
Etappe 2	Felt som kan utvikles
	Felt B 8.1, S 8.3, S 8.4, S 3.2
	Felt S 1.2_B, S 1.3_A og KBA 3.1
	Felt S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A og S 4.4_B
Etappe 3	Felt som kan utvikles
	Felt B 9.1, B 9.2, B 9.3
	Felt KBA 7.1
	Felt B 7.4_A og B 7.4_B
	Felt S 1.3_B og B 1.1

§ 5 Forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler (pbl § 11-9 nr.2, jf.§§ 17-2 og 17-3)

§ 5.1 Bærum kommune kan inngå utbyggingsavtaler i hele kommunedelplanens byggesone.

§ 5.2 Avgrensning etter type tiltak

Utbyggingsavtale forutsettes inngått, der utbygging i henhold til vedtatt arealplan (kommunedelplan, områderegulering, detaljregulering) med tilhørende bestemmelser også forutsetter bygging/oppgradering av offentlig anlegg og/eller tilpasning til slike anlegg. Med offentlige anlegg menes teknisk infrastruktur, offentlig samferdselsanlegg og blågrønnstruktur som er vist som offentlig regulerte formål i reguleringsplan og som følger av bestemmelser til planen (jf. pbl § 17-3).

Utbyggingsavtalen i tilknytning til denne kommunedelplanen kan også omfatte sosial infrastruktur i henhold til gitte samtykker fra Kommunal og moderniseringsdepartementet etter pbl. § 17-7. Med sosial infrastruktur menes skoler, barnehager, bo- og behandlingssenter og annen sosial infrastruktur som er nødvendig for et levende samfunn av denne størrelsen.

§ 5.3 Sosial boligbygging

Utbyggingsavtalen kan regulere at kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene innenfor et avgrenset område til markedspris (jf. pbl § 17-3).

Barn og unge

§ 6 Barn og unge (pbl § 11-9 nr. 5)

§ 6.1 Planlegging og tiltak skal bidra til å fremme god oppvekst for barn og unge. Det skal etableres varierte aktivitetstilbud, og det skal etableres trafikksikre snarveier, gang- og sykkelforbindelser.

§ 6.2 Lekeplasser skal være tilpasset barnas alder, aksjonsradius og aktivitetsnivå.

- § 6.3 Leke- og oppholdsarealer skal ha en solrik plassering, som er skjermet for fremtredende vindretninger (fra nordøst og sydvest), forurensing og trafikkfare. Arealene skal være egnet for opphold til ulike årstider og for ulike aldersgrupper og interesser. Leke- og oppholdsarealer skal utformes så de tilfører et nytt aktivitetstilbud i forhold til nærliggende areal. Det skal tilrettelegges for arealer for samhandling mellom barn og voksne.
- § 6.4 I alle plansaker skal det inngå en redegjørelse for plassering, utforming og areal avsatt til lek.

Retningslinjer

I Plansaker som angår barn og unge bør det dokumenteres medvirkningsmetoder som for eksempel barnetråkkregistreringer, uttalelser fra elevråd og ungdomsrådet.

Byforming, arkitektur og uterom

§ 7 Arkitektonisk kvalitet (pbl § 11-9 nr. 6 og 7)

- § 7.1 Kvalitet og krav til god arkitektonisk utforming skal prege utviklingen av området. Bygninger, anlegg, felles utearealer, offentlige gater, parker og byrom skal utformes slik at disse samspiller både estetisk og bruksmessig. Høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet skal ivaretas.
- § 7.2 Ny bebyggelse og tiltak skal tilføre nye kvaliteter og/eller opprettholde eksisterende særpreget og visuelle kvaliteter i området.
- § 7.3 Bebyggelse skal utformes med variasjon i arkitektonisk uttrykk. Variasjon kan eksempelvis oppnås ved ulik høyde, bygningstypologi og/eller bebyggelsesmønster. Bebyggelse skal utformes slik at det oppnås variasjon i lange fasadeløp gjennom fasadesprang og relieffvirkning. Farger og materialer skal brukes slik at det oppnås variasjon og sikrer hvert felt egen identitet.
- § 7.4 Takene skal behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Bygningselementer på tak skal integreres i bygningens helhetlige utforming.

Estetiske retningslinjer for utforming av bebyggelsen

- *Tekniske anlegg og installasjoner skal fortrinnsvis integreres i ny bebyggelse. Frittstående anlegg eller installasjoner skal plasseres og utformes slik at de harmoniserer med områdets arkitektur og/eller integreres i uteområdet.*
- *Materialer og detaljer som benyttes på Fornebu skal være preget av høy estetisk, miljøriktig, bruksmessig, håndverksmessig og vedlikeholdsmessig kvalitet. Bygget skal være holdbart over tid.*
- *I sentrumsområdene og områder hvor kantsonene er definert som aktive og viktige fasader i temakart Overordnet prinsipplan for gate- park- og byromsstruktur, kan utkragede balkonger tillates fra og med 3. etasje.*
- *Kunstnerisk utsmykking skal brukes for å forsterke viktige steder, men bør også brukes i mindre miljøer for å skape opplevelsesrike omgivelser og særpreget.*

§ 8 Byforming (pbl § 11-9 nr. 6 og 7)

- § 8.1 Bygninger og offentlige rom skal tilpasses i skala, høyde og tetthet slik at omgivelsene blir gode å oppholde seg i for mennesker.
- § 8.2 Bystrukturen skal være lett orienterbar med et sammenhengende nettverk av gater, byrom, forbindelser og parker, jf. *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* i retningslinjer til byforming § 8.
- § 8.3 Det skal sikres allment tilgjengelige gang- og sykkel forbindelser gjennom byggeområdene.
- § 8.4 Bebyggelse skal definere offentlige gater og byrom. Offentlige gater, byrom og utearealer skal være tydelig romlig avgrenset, med definert skille mellom offentlige, halvoffentlige og private rom. De offentlige rommene skal være en del av ett sammenhengende nettverk, med varierte størrelser og innhold, slik at de legger til rette for variert bruk.
- § 8.5 Bebyggelse mot offentlige gater og byrom skal ha utadrettede førsteetasjer, med vindu og inngangspartier henvendt mot gater og byrom. I tilknytning til sentrale gater og byrom, jf. områder definerte med «aktive fasader» i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*, skal det legges inn publikumsrettede funksjoner i førsteetasjene.
- § 8.6 Boliger i 1. etasje mot offentlige gater og byrom skal ha gulvoverflaten løftet min. 0,9 m over gate/fortau/bygulv/terreng. Det bør etableres forhager. Forhagene skal utformes med høy kvalitet og være berikende for det offentlige rommet. Boliger skal fortrinnsvis ha innganger fra gate.
- § 8.7 Bebyggelse bør utformes slik at det muliggjør fleksibel bruk.
- § 8.8 Bebyggelse skal ha minimum 50 % grønne tak. Minimum 1/3 av grønn takflate skal utformes som intensivt grønt tak, for å øke det biologiske mangfoldet og opplevelsesverdien av takflaten. Solcelleanlegg kan integreres forutsatt at fordrøynings-effekten ivaretas. Minimum 1/3 av grønne tak kan utformes som takhage med kombinasjon av ikke-vegeterte flater, som gangstier, helleganger, eller oppholdsplasser. Harde flater skal fremstå som en design- og funksjonsmessig integrert del av taket.
- § 8.9 Bebyggelse mot Snarøyveien, Vestre lenke og Forneburingen skal definere veiene som bygater.
- § 8.10 Bebyggelse skal utformes slik at den skjermer bakenforliggende områder mot støy- og luftforurensning.
- § 8.11 Bygninger og anlegg av spesiell betydning for offentligheten og felleskapet kan gis en særegen utforming for å gjøre dem synlige i bystrukturen.
- § 8.12 Felles utearealer, herunder gårdsrom, felles takterrasser og lokalplasser og offentlige byrom, herunder hovedplasser, allmenninger og primær bypark jf. *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*, 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.
- § 8.13 Bygninger og anlegg skal ha god terrengtilpasning med minst mulig bruk av store skjæringer, fyllinger og murer.

Retningslinje

Temakart **Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur** skal være retningsgivende for kommende planfaser.



Retningslinjer arkitektonisk kvalitet og byforming

Arkitektkonkurranse

Innenfor hvert felt og/ eller områder med krav om felles planlegging, kan kommunen kreve arkitektkonkurranse, parallelloppdrag eller tilsvarende for å belyse alternative løsninger for utbygging av området. Alle viktige fellesbygg/signalbygg etc. skal være resultat av arkitektkonkurranser eller tilsvarende.

Det bør benyttes forskjellige arkitektkontorer/landskapsarkitektkontorer og entreprenører ved utbyggingen.

Hensikten er å sikre et godt hovedgrep med høy miljøkvalitet, variasjon i arkitektonisk utforming, stedsidentitet, god bokvalitet, høy arkitektonisk kvalitet med god landskapsmessig tilpasning i bygg og uterom.

For å sikre bokvaliteten og god estetisk utforming av de enkelte områder på Fornebu, bør Bærum kommune konsulteres i forbindelse med utforming av program for arkitektkonkurranse/alternativvurdering og ved valg av alternativ.

Midlertidige tiltak

Forutsatt at planens intensjon følges, og det ikke vanskeliggjør annen fremtidig arealbruk, ikke er til vesentlig ulempe for omgivelsene, kan det etter en skjønnsmessig vurdering av kommunen åpnes for midlertidige tiltak som bidrar til å:

- Klargjøre området for byutvikling og/eller bidrar til planens hensikt om byutvikling.
- Skape engasjement og bred medvirkning i lokalbefolkningen.
- Skape byliv, aktivitet, opplevelser som beriker Fornebusamfunnet og stedet.
- Øke grønnstrukturens/parkers bruksverdi, naturmangfold og attraktivitet.
- Prøve ut et byroms potensiale.

§ 9 Premisser for utforming av delområdene «Byen»(A), «Parken»(B) og «Landet» (C) (pbl § 11-9 nr. 6 og 7)

§ 9.1 Premisser for utforming av bebyggelse i område A «Byen»:

- a) Premisser for utforming av bebyggelse i sentrumsområder (felt S 1.2_A, S 1.2_B, S 1.3_A, S 1.3_B, S 3.2, S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A, S 4.4_B, S 8.3, S 8.4, S 8.8/ 8.9, og offentlige områder (felt O 7.4, O 8.2, O 8.6/8.7_A, O 8.9_A og O 8.9_B):

Innenfor området skal det bygges en bymessig og variert bebyggelse, med et tett nett av bygater, gode byrom, parker og møteplasser, organisert slik at bygningene danner sluttede kvartaler.

Bebyggelsen skal bidra til å definere offentlige gater, byrom og parker.

Høyder skal variere.

Det kan være mindre sprang og forskyvninger i fasadelivet som skaper variasjon.

Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning.

Boliger skal fortrinnsvis ha inngang fra gate.

I kvartal med boliger bør gårdsrommet være forbeholdt beboerne.

Det åpnes for ulike bygningstypologier.

Som hovedregel skal bygningers fasade ha en utadrettet førsteetasje mot offentlige gater og byrom. I tilknytning til sentrale gater og byrom, jf. områder definerte med «aktive fasader» i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*, skal det legges inn publikumsrettede funksjoner i førsteetasjene.

Området skal få en sammensetting og et funksjonsmangfold som understøtter utviklingen av bysentrum. Boliger, næringsbebyggelse, skoler og annen bebyggelse for sosial infrastruktur skal innpasses i en felles bystruktur.

- b) Premisser for utforming av bebyggelse i næringsområder (felt N 2.1_A, N 3.2, N 3.3, N 4.1, KBA 3.1, KBA 1.3):

Ny bebyggelse og tiltak i området skal definere Snarøyveien som bygate, styrke sammenhengen mellom ny og eksisterende bebyggelsesstruktur og bidra til et tettere nett av forbindelser, særlig forbindelser til sjøsiden.
Bebyggelsen skal gi økt lesbarhet og attraktivitet for allmenheten.

- c) Premisser for utforming av bebyggelse i boligområder (felt B 1.1, B 7.4_B og B 8.1):

Innenfor området skal det etableres boligbebyggelse med en bymessig karakter, fortrinnsvis organisert slik at bygningene danner sluttede kvartaler, som ivaretar offentlige forbindelser gjennom området.

Det åpnes for ulike typologier.

Bebyggelsen skal bidra til å definere offentlige gater, byrom og parker.

Høyder skal variere.

Det kan være mindre sprang og forskyvninger i fasadelivet som skaper variasjon.

Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning.

Boliger skal fortrinnsvis ha inngang fra gate.

I kvartal med boliger bør gårdsrommet være forbeholdt beboerne.

Bebyggelse i felt B 1.1 skal styrke Vestre lenke som bygate og bidra til at gaten får et bymessig definert gaterom begrenset av husfasader.

Feltene skal ha offentlig tilgjengelige møteplasser, som kan utformes som byrom eller park, jf. «lokalplasser» vist i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* og krav i § 8.12. Mindre servering- og servicebedrifter tillates i tilknytning til lokalplass.

Retningslinjer for utforming av bebyggelse i sentrumsområder

- *Det skal legges til rette for byliv.*
- *I sentrumsområder skal det bygges fleksible førsteetasjer som kan transformeres fra kontor eller bolig til publikumsrettet aktivitet på et senere tidspunkt.*
- *Bebyggelsen i sentrumsområdene ut mot viktige gater og byrom skal 1. etasjen ha minimum 4 m innvendig høyde for å ivareta gode forhold til publikumsrettet funksjoner.*
- *Bebyggelse mot byrom skal ha en høyde som ivaretar gode solforhold i byrommene.*
- *Uterom skal etableres med naturlige, brukbare, helhetlige og gode overganger til tilstøtende parkområde.*
- *Offentlige uterom og anlegg bør ha kunstnerisk utsmykning.*
- *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur er veiledende for alle plansaker.*

§ 9.2 Premisser for utforming av bebyggelse i område B «Parken» (B 9.1, B 9.2, B 9.3, B 9.4, B 9.6, O 9.5 og O 9.7):

- a) Innenfor området skal det etableres boligbebyggelse med en bymessig karakter organisert innenfor en kvartalsstruktur. Det tillates større åpenhet i fasaderekken, og en løsere/mer permeabel bebyggelsesstruktur enn i område A «Byen», jf. § 9.1 a.
Det åpnes for ulike typologier.
Hjørner skal gis særlig oppmerksomhet.

Høyder skal variere, men bebyggelsen skal trappes ned mot parkkorridorer og den sentrale delen av Nansenparken, felt GP1.

Bebyggelsesstruktur, høyder, og bebyggelsens avstand til Nansenparken skal bidra til gode solforhold og visuell åpenhet til parkkorridorene i parken.

Det skal etableres et nett av offentlige forbindelser gjennom områdene, og grønne forbindelseslinjer som binder sammen byggefeltene på tvers på en logisk måte.

- b) Bebyggelse skal definere og henvende seg til Forneburingen og til byrom jf. § 8.5, til nærmeste parkkorridor og den sentrale delen av Nansen parken, felt GP1.
- c) Tilliggende parkkorridorers karakter skal være førende for plassering og utforming av ny bebyggelse.
- d) Det skal være variasjon og aktivitet i fasadene. Lange fasadelengder langs parkens grenser skal unngås.
- e) Bevertning, detaljhandel og servicefunksjoner kan etableres mot lokale plasser jf. *Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur* og hjørnelokaler mot Forneburingen.
- f) Det skal etableres offentlig tilgjengelige møteplasser i området, som kan utformes som byrom og / eller park, jf. «lokalplasser» vist i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* og krav i § 8.12.

Retningslinjer for utforming av bebyggelse mot parker

Ny bebyggelse vil ramme inn Nansenparken og definerer grensen mellom park og by. Plassering av bebyggelsen og utforming av fasaden har betydning for hvordan det oppleves å bevege seg langs grønnstrukturen.

- *Variasjon i fasader skal benyttes for å skape opplevelsrike omgivelser og steder med ulik identitet i parken.*
- *Transparente gjerder mot parken kan tillates for inngjerding av evt. uteareal for barnehager. Gjerder mot parken for øvrig tillates ikke.*
- *Innenfor område B «Parken» bør bebyggelsens plassering ha en avstand til formåls grensen mot park på min 4 m.*
- *Bebyggelsen ut mot de mer sentrale delene av Nansenparken, felt GP 1, bør ikke få byggehøyder høyere enn maks 3 etasjer.*
- *Uterom skal etableres med naturlige, brukbare, helhetlige og gode overganger til tilstøtende parkområde.*

§ 9.3 Premisser for utforming av bebyggelse i område C «Landet».

Premisser for felt B 7.4 A, KBA 7.1, B 7.2:

- a) Innenfor området skal det i tillegg til blokker åpnes for konsentrert småhusbebyggelse. Det skal etableres et nett av offentlige forbindelser gjennom områdene, og grønne forbindelseslinjer som binder sammen byggefeltene på tvers.
- b) Bebyggelse, utearealer og offentlige byrom skal utformes med særlig fokus på grønne kvaliteter og tilpasning til det omkringliggende landskap og ferdselsstrukturen i området.
- c) Det skal etableres offentlig tilgjengelige møteplasser i området, som kan utformes som byrom og/eller park, jf. «lokalplasser» vist i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* og krav i § 8.13. Lokalplasser skal tilrettelegges for opphold på tvers av aldersgrupper.

Premisser for felt KBA 4.1 ved Sjøflyhavna:

Innenfor området skal det bygges en bymessig og variert bebyggelse, med et tett nett av forbindelser, gode byrom og møteplasser. Området skal ha en attraktiv sjøfront. Bestemmelsen § 9.3. c gjelder.

§ 10 Dokumentasjonskrav for byforming og arkitektonisk kvalitet

- § 10.1 I alle plansaker skal det inngå en redegjørelse i form av illustrasjoner og beskrivelser for:
- a) Sammenheng og lesbarhet av gatenettet, byrom og andre forbindelser internt i planområder og med tiliggende områder.
 - b) Hvordan kvaliteten i byrom er ivaretatt, deriblant solforhold og hvordan den menneskelige dimensjonen i byrommet er ivaretatt.
 - c) Vurdering av tiltakets innvirkning på nærliggende landemerker, bevaringsverdige landskapselementer, eller kulturminner.
 - d) Beskrivelse av fjernvirkning. Det skal blant annet utarbeides fotomontasjer som viser både dagens situasjon og ny situasjon med foreslått bebyggelse lagt inn.
 - e) Hvordan arkitektonisk kvalitet sikres ved gjennomføring.
 - f) Vurdering av tiltakets innvirkning på sikkerhet, trivsel og kriminalitetforebygging.
 - g) For alle tiltak som innebærer vesentlige nye volumer, skal det leveres modell i målestokk 1:1000 som bidrag til en helhetlig modell for Fornebu. I tillegg, kan det kreves andre fysiske og digitale modeller.
- § 10.2 Ved regulering av felt B 7.4_A, B 9.1, B 9.2, B 9.3, B 9.4, B 9.6 skal det foreligge en felles landskapsplan for opparbeidelse av tilstøtende parkkorridorer i Nansenparken for økt aktivitet og opphold.
- § 10.3 Ved regulering av felt S 3.2 eller KBA 3.1 skal det foreligge en plan for opparbeidelse av felt GP 8.

§ 11 Bokkvalitet (pbl 11-10 nr. 2)

- § 11.1 Det er ikke tillatt med ensidig orienterte leiligheter mot nord.
- § 11.2 I alle plansaker skal boligkvalitet dokumenteres og det skal redegjøres for hvordan bokkvaliteten ivaretas.
- § 11.3 Svalgangsløsninger og midtkorridorløsninger skal som hovedregel unngås.
- § 11.4 Det skal etableres en fellesløsning innenfor hvert boligfelt i form av et fellesrom, festlokale, gjesterom, eller tilsvarende løsninger. Lokalet skal plasseres over bakken, sentralt i området.
- § 11.5 Ved utforming av boligens utearealer skal funksjon som sosial møteplass og rekreasjonsareal sees i sammenheng med potensialet for dyrking og overvannshåndtering.

§ 12 Variert boligsammensetning (pbl 11-10 nr. 2)

- § 12.1 Ved regulering av boligområder skal det være varierte størrelser på boligene innenfor utbyggingsområdet. I planer med mer enn 25 boenheter skal minimum 20 % være leiligheter under 50 m² BRA. Alle leiligheter skal ha minst ett soverom.
- § 12.2 Det skal redegjøres for antall boenheter, boligsammensetning i alle planer som inneholder boliger, og beskrives hvordan det tilrettelegges for beboere i ulike livsfaser og med ulike boligpreferanser. Nye boligprosjekter bør komplementere eksisterende boligtilbud.

Retningslinjer

Det kan tilrettelegges for pilotprosjekter som omhandler sosial bærekraft, som for eksempel utprøving av alternative boformer.

§ 13 Kvalitetskrav og uteoppholdsareal for bolig (pbl 11-10 nr. 5 og 6)

§ 13.1 I alle planer og søknader om tiltak skal det sikres og dokumenteres tilstrekkelige, gode og solfylte leke- og felles uteoppholdsarealer egnet for variert fysisk aktivitet tilpasset alle alders- og brukergrupper.

Felles uteareal skal ivaretas innenfor utbyggingsområdene.

Avstand mellom fasader i gårdsrom skal som hovedregel være mer enn 1,5 ganger gesimshøyden og ikke mindre enn 17 meter. Hovedandelen av uteoppholdsarealet skal være sammenhengende og ha en hensiktsmessig form.

Arealer med støynivå over Lden 55 dB skal ikke regnes med i uteoppholdsarealet.

Areal brattere enn 1:3 medregnes ikke i MUA med mindre det gis en hensiktsmessig bruk for lek og opphold.

Arealer beslaglagt av brannbils oppstillingsplass teller kun 50 % ved MUA-beregning.

Ikke overbygde takterrasser kan regnes inn i uteoppholdsarealet.

Lokalplasser jf. *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*, skal etableres innenfor alle felt med boliger.

Ikke overbygde takterrasser kan regnes inn i uteoppholdsarealet.

MUA – Bolig- og Sentrumsområder i område A "Byen" (felt B 1.1, S 1.3_A, S 1.3_B, B 7.4_B, B 8.1, S 8.3, S 8.4, S 4.3_B og S 4.4_B)

Innenfor område skal det avsettes;

- Minimum 30 m² MUA per 100 m² BRA boligareal, hvorav minimum 80% skal være felles.
- Minimum 70 % av felles MUA skal ligge på bakkeplan, eller lokk i nivå med gate/terreng. Herav skal 10 m² per boenhet avsettes til lek.
- Minimum 30 % av felles uteoppholdsareal på bakken skal ha direkte sollys minst 5 timer 1. mai.

MUA – Boligområder i område B "Parken" (felt B 9.1, B 9.2, B 9.3, B 9.4 og B 9.6):

Innenfor område skal det avsettes;

- Minimum 40 m² per 100 m² BRA boligareal, hvorav minimum 80% skal være felles.
- Minimum 70 % av felles MUA skal ligge på bakkeplan, eller lokk i nivå gate/terreng. Herav skal 20 m² per boenhet avsettes til lek.
- Minimum 50 % av felles uteoppholdsarealer på bakken skal ha direkte sollys minst 5 timer 1. mai.

MUA – Boligområder i område C "Landet" (felt B 7.4_A, B 7.2):

Innenfor område skal det avsettes;

- Det skal avsettes minimum 50 m² MUA per 100 m² BRA boligareal.
- Minimum 80 % av MUA skal være felles og ligge på bakkeplan. Herav skal 20 m² per boenhet avsettes til lek.

- Minimum 50 % av felles uteoppholdsarealer på bakken skal ha direkte sollys minst 5 timer 1. mai.

- § 13.2 Innenfor områdene B «Parken» og områdene C «Landet» skal alle leiligheter ha tilgang til privat uteareal – balkong, terrasse/takterrasse, eller hage.
- § 13.3 Det skal være et tydelig skille, i struktur og utforming mellom privat, halvprivat og offentlig uteoppholdsareal.
- § 13.4 De gunstigst beliggende arealene på bakkeplan mht. solforhold, støy, klima og trafikk, skal avsettes til felles uteoppholdsareal.
- § 13.5 Der det planlegges uteoppholdsarealer over garasjeanlegg, eller andre typer bygg, kulverter eller lokk, skal det dimensjoneres for tilstrekkelig vekstjord til at trær kan utvikle seg godt. Det skal være et vekstjordlag på minimum 80 cm i en utstrekning på minimum 10 m² per tre.
- § 13.6 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 lé. Utearealer på tak som inngår i uteoppholdsarealregnskapet skal redegjøres for i takplan.
- § 13.7 Der det planlegges felles uteoppholdsarealer på tak, skal det dimensjoneres for tilstrekkelig jorddybde for variert vegetasjon som trær, busker og stauder med ulike høyder, sesonguttrykk mm.
- § 13.8 I alle plansaker kan kommunen kreve en detaljert utomhusplan/landskapsplan og fastsette tidspunkt for ferdigstillelse av grøntarealene.

Retningslinjer MUA

På hele Fornebu skal uterom og lekearealer ha høy kvalitet og tilrettelegges for høy bruksintensitet.

Del av Lokalplasser jf. Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur, som er egnet til lek, opphold og rekreasjon, kan medregnes i uteoppholdsarealet.

Arealene avsatt til lek innenfor område A «Byen»:

I gårdsrommene skal det legges til rette for voksne, eldre og barn i aldersgruppen 2- 13 år.

Avsatt areal til lek skal fordeles på:

- *Småbarnslekeplass 5 m² pr. boenhet.*
- *Nærolekeplass/ kvartalslekeplass 5 m² pr. boenhet.*

Aktiviteter for større barn/ungdom skal integreres i hovedplasser og lokalplasser, jf. Overordnet prinsippplan for gate-, park – og byromsstruktur.

På Fornebu Sør, felt S 4.3_B skal det i tillegg etableres en nærmiljøpark som bør være på 3 m² pr boenhet.

Arealene avsatt til lek skal fordeles som følger innenfor område B «Parken» og område C «Landet»:

- *Småbarnslekeplass på 5 m² pr. boenhet.*
- *Nærolekeplass/kvartalslekeplass på 7,5 m² pr. boenhet.*
- *Nærmiljøpark på 7,5 m² pr. boenhet.*
Boligfelt med mer enn 500 boligenheter skal ha en nærmiljøpark.

Nærmiljøpark og nærolekeplass kan vurderes samlokalisert med lokalplasser.

§ 14 Elementer i uterom (pbl § 11—9 nr. 5)

§ 14.1 Skilt og reklame

I alle reguleringsplaner hvor skilt og reklame er aktuelt skal det settes krav om skiltplan.

Retningslinjer for utforming av skilt

- *I boligområder, parker og grøntområder skal det ikke være reklame.*
- *Skilt og reklame skal ta hensyn til offentlige byrom, gateløp, bebyggelse og bymøbler, og tilpasse seg bygningens arkitektur.*
- *I kulturmiljøer og på bevaringsverdige bygg skal reklame begrenses.*
- *Frittstående eller mobil reklame tillates ikke.*
- *Skilting av funksjoner på gateplan skal følge samme struktur pr. gate.*
- *Skilt og reklame over gesims tillates ikke.*
- *Virksomhetens navn skal bestå av frittstående symboler og bokstaver og festes direkte på fasaden. Bokstavene skal fortrinnsvis belyses bakfra. Belysning av skilt skal være dempet, ha nøytral lysfarge med god fargegjengivelse.*
- *Lyskasser skal som hovedregel ikke benyttes. Lyskasser utformet med tett front/utskårne bokstaver slik at kun bokstaver/logoer blir gjennomlyst kan vurderes.*
- *Virksomhetsskilt i gatesituasjon skal plasseres mellom 1. og 2. etasje, som fasadeskilt eller uthengskilt. Underkant uthengskilt må være min. 2,5 m, skal ikke stikke lenger ut enn 1 m, og ikke strekke seg over flere etasjer.*

§ 14.2 Støyskjerming og gjerder

Bygg langs hovedveisystemet skal skjerme bakenforliggende uteareal/bebyggelse for støy. Demping av trafikkstøy kan ivaretas ved lokal skjerming av uteoppholdsareal.

Lange strekk med frittliggende støyskjermer tillates ikke.

Retningslinjer

- *Oppsetting av gjerde skal som hovedregel ikke tillates. Det kan gjøres unntak for barnehager og der det av sikkerhetsmessige årsaker er behov for gjerder.*
- *Gjerder og murer bør utformes enhetlig, ha høy kvalitet og ta hensyn til omgivelsen og bebyggelsens utforming. Det bør vurderes om de kan utformes med tanke på flerbruk/integrering av andre funksjoner.*

§ 14.3 Kabler

Kabel- og ledningsanlegg i byggesonen skal legges i grunnen.

Retningslinjer

Nye ledningsanlegg skal som hovedregel legges i byggeområder, eller i offentlig vei. Plassering av antennemaster i grønnstruktur, strandsonen, vernede naturområder eller på bevaringsverdige bygninger tillates ikke.

- § 14.4 Mindre tekniske anlegg
Mindre tekniske anlegg (pumpestasjoner, trafoer, anlegg for søppelsug mm) skal plasseres innenfor byggeområder. Mindre tekniske anlegg skal integreres i annen bebyggelse, eller tilpasses offentlige byrom, gateløp, landskap og bebyggelse/ bygningsarkitektur på en god måte.

Kulturminner, landskap og blågrønn struktur

§ 15 Kulturminner og kulturmiljøer (pbl § 11—9 nr. 7)

- § 15.1 Kulturminner, historiske hageanlegg og bygningsmiljøer samt vegetasjon og landskap med kulturhistorisk verdi skal bevares. Det skal legges vekt på verneverdi og sammenhengen kulturminnene inngår i. Nye tiltak skal ha en bevisst plassering og utforming i forhold til kulturmiljøer/kulturminner.

Bevaringsverdig bebyggelse skal fremheves og fremstå som en visuelt viktig del av Fornebus fremtidig arkitektoniske uttrykk.

Retningslinjer kulturminner og kulturmiljøer

Ved byggetiltak på bevaringsverdige bygninger skal det legges særlig vekt på å opprettholde bygningens karakter og særtrekk. Ved istandsetting av verneverdige bygninger skal opprinnelige eller eldre eksteriørmessige detaljer bevares i så stor utstrekning som mulig. Opprinnelige bygningsdeler bør i størst mulig grad repareres fremfor hel utskifting.

§ 16 Landskap, grønnstruktur og overvann (pbl § 11—9 nr. 6)

- § 16.1 Ny utbygging må ta hensyn til viktige landskapsilhouetter og bevare siktlinjer for visuell kontakt med fjorden.
- § 16.2 Den sammenhengende grønnstrukturen fra Nansenparken og ut til strandområdene skal fremstå som et overordnet strukturerende visuelt element.
- § 16.3 Den etablerte grønnstrukturen skal ivaretas. Skålform, overvannshåndtering, vannskille og grønnkorridorer skal videreføres.
- § 16.4 Landskapsformasjoner med koller, sjønære fjellpartier og oppkomme av knollekalk skal bevares som identitetsskapere og viktige landskapselementer.
- § 16.5 I områder avsatt til grønnstruktur park skal opplevelsesverdi, rekreasjonsverdier, biologisk mangfold og naturmangfold ivaretas og forbedres. Parkområder skal opparbeides med høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Robuste materialer og stedstilpasset beplantning skal benyttes. Større terrengendringer i parkområder skal unngås. Parkområder skal være tilgjengelige for allmenheten.
- § 16.6 I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for tiltakets innvirkning på grønnstrukturen.
- § 16.7 Overvannshåndtering skal følge etablert løsning med avrenning til grønnstrukturen. Vannveier for transport av overflatevann og områder for infiltrasjon av overvann skal ivaretas og videreutvikles. Landskapsforming og overvannshåndtering skal samordnes.

Overvann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent, gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen, åpne vannveier, eller på annen måte utnyttes som ressurs. Flerfunksjonelle løsninger skal etterstrebes.

I alle plansaker kan det stilles krav om bruk av blågrønn faktor, eller tilsvarende ordning. Overvannshåndtering og vegetasjon skal inngå som en del av illustrasjonsplaner og utomhusplaner/landskapsplaner. Det skal fremgå hvordan overvannet kopler seg på hovedsystemet for overvann.

Bygninger og anlegg skal plasseres og utformes slik at naturlige flomveier ivaretas.

- § 16.8 I plansaker kan det innenfor planområdet kreves etablert anlegg for oppsamling, rensing og bortledning av overflatevann fra bebyggelse, gater og andre arealer. Dette gjelder også for overvann som kommer fra områder utenfor planområdet.

Retningslinjer

I plan- og byggesaker skal tiltak som kan bidra til å begrense/forsinke overvann benyttes, herunder størst mulig andel permeable flater og bruk av grønne tak, dammer og vannspeil. Overvann skal så langt som mulig utnyttes som et positivt element i byggeområdene.

Natur- og friområde, strandsone

§ 17 Vegetasjon (pbl § 11—9 nr. 6)

- § 17.1 Viktige trær, trekker, alléer og vegetasjonsområder skal bevares. Ved bygge- og anleggstiltak må bevaringsverdig vegetasjon sikres i anleggsperioden. Plan for avbøtende tiltak som sikrer utsatt vegetasjon mot skader kan kreves.

Retningslinjer for ny vegetasjon

Stedtilpasset vegetasjon bør brukes. Ved regulering og etablering av nye grøntanlegg skal vegetasjonen opparbeides med formål om å styrke naturmangfoldet. Vegetasjon bør etableres i ulike sjikt med planter som tiltrekker seg pollinerende insekter. Ved opparbeidelse av delområder skal det gjennomføres tiltak for å fjerne og hindre spredning av fremmede arter med høy spredningsevne.

§ 18 Park- og friområder (pbl § 11—9 nr. 6)

- § 18.1 Strandområdene skal ivaretas og styrkes som allment tilgjengelige rekreasjonsarealer der dette ikke kommer i konflikt med naturreservatene. Buffersoner mot naturvernområdet skal opprettholdes.
- § 18.2 Eksisterende parker og friområder skal videreutvikles og tilrettelegges for et mangfoldig tilbud av aktiviteter, attraksjoner, gode oppholdsarealer og turløyper. Målpunkt for allmenheten langs strandsonen, jf. *Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur*, skal videreutvikles.

§ 19 Strandsone (pbl § 1-8, § 11—9 nr. 5 og § 11-11 nr. 3 og 5)

§ 19.1 Bebyggelse og tiltak skal lokaliseres minst 30 meter fra strandlinjen målt i horisontalplanet ved middel høyvann. I felt avsatt til bebyggelse og anlegg bestemmes byggegrense mot sjø i reguleringsplan.

Naturstrand skal beholdes, eller gjenopprettes.

Bebyggelse og anlegg skal ikke bryte sammenhengen mellom sjø og land.

Bøyeanlegg kan kun etableres i areal avsatt til småbåthavn.

Retningslinjer strandsone

Kvaliteten på anlegg for rekreasjon og friluftsliv i strandsonen bør styrkes for å avlaste verdifulle naturområder. Det tillates informasjonstiltak og tilrettelegging i strandsonen som sikrer, fremmer og styrker ivaretagelsen av viktige naturområder.

Transport og parkering

§ 20 Transport (pbl § 11-9 nr. 3 og 8)

§ 20.1 Kollektivtransport.
T- banestasjonene skal integreres i bystrukturen.
Det skal sikres god framkommelighet for kollektivtransport.

§ 20.2 Gatenett
Forneburingens vestre del felt o_V1 skal tilrettelegges for buss i begge retninger.

Utvikling av gatene skal skje etter kriterier for utforming og funksjonalitet som går fram av planbeskrivelsen.

Snarøyveien, Forneburingen vest, Vestre lenke og Widerøeveien skal kobles sammen til et hovedgatesystem.

Hovedgatene skal ha en bymessig utforming som prioriterer gående, syklende og kollektivtransport.

Alle hovedgater skal ha;

- Trerekker på en, eller begge sider av gaten.
- Arealeffektivt gateareal.
- Tosidige fortau med separat sykkelanlegg.
- Oppstrammet geometri på strekninger og i kryss.
- Bymessig utforming av belegg, oppmerking, utstyr og gatemøblering.

Bebyggelsen skal plasseres langs gaten med innganger fra gaten.

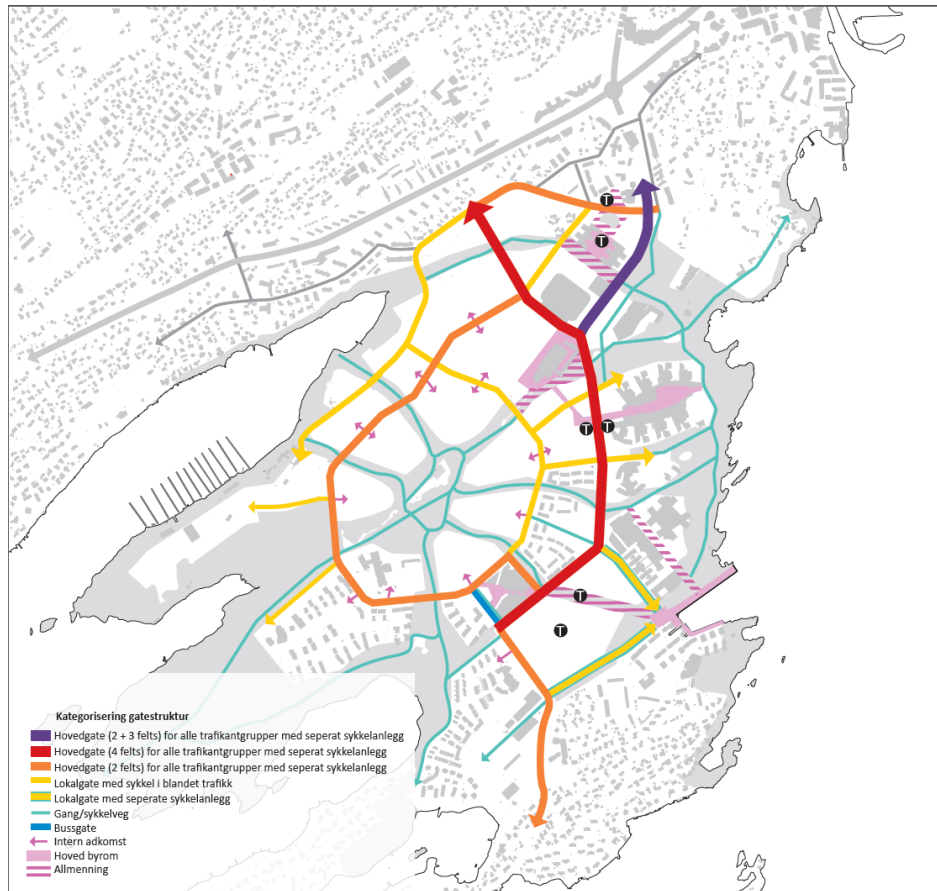
Eksisterende gatetrær skal hensyntas.

Det skal etableres et finmasket nettverk av gater og gang- sykkelforbindelser som supplerer hovedgatene.

Eksisterende broer over parkkorridorer skal ivaretas, men kobles sammen med gaten på en bymessig måte.

Eksisterende broer kan utvides eller suppleres med gang- og sykkelanlegg.

Eksisterende kulvert under Widerøeveien med kobling til Telenor arena Felt KBA 1.3 skal ivaretas.



§ 20.3 Sykkel

I alle plansaker skal sykkelveinett sikres reguleringsmessig, jf. Bærum kommunes sykkelstrategi med plan for sykkelveinett 2018 – 2030. Ved planlegging av sykkelanlegg iht. til plan for hovedsykkelveinettet skal separat sykkelanlegg adskilt fra gående og kjørende vurderes og dokumenteres.

Det skal etableres et effektivt og finmasket nett for syklister med trygge og trafikksikre forbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud, skole, barnehage, bussholdeplasser, t-banestasjoner og hovedsykkelveinett.

Det skal etableres sykkelparkering ved bussholdeplasser, t-banestasjoner, offentlig tjenestetilbud (som blant annet skole, barnehage og helsestasjon) og i sentrumsområder.

§ 20.4 Gangforbindelser

Det skal etableres et effektivt og finmasket nett for gående med korte, trygge og trafikksikre gangforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud, skole, barnehage, bussholdeplass og t-banestasjoner. Flest mulig skal kunne komme seg frem uavhengig av funksjonsevne. Snarveier i form av trapper, stier og smug skal være viktige ledd i et effektivt nett for gående. Tosidig fortau skal være hovedløsningen for gående langs gater. Gangforbindelser skal ha god belysning.

§ 21 Byggegrenser (pbl § 11-9 nr. 4)

§ 21.1 Byggegrenser skal avklares i reguleringsplan. Langs hovedgatene Snarøyveien, Forneburingen, Vestre lenke, Widerøeveien og John Strandruds vei skal bebyggelse bidra til å definere gatene.

§ 22 Parkering (pbl § 11-9 nr. 5)

- § 22.1 Parkeringskrav skal bestemmes i reguleringsplan. Framtidige parkeringsløsninger skal stimulere til mindre bilbruk. Bilparkering kan dekket utenfor eget felt. Trygg og attraktiv parkering for sykkel skal ivaretas på egen grunn.
- § 22.2 Der kommunen setter krav om parkeringsplasser i område A «Byen» og område B «Parken» kan kommunen i tråd med § 28 -7, samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp for bygging av offentlige parkeringsanlegg.
- § 22.3 Ved utbyggingsprosjekter hvor det er etablert felles parkeringsanlegg skal alle parkeringsplassene tilrettelegges med et eget ladepunkt for elbil.

Retningslinjer parkering:

Følgende parkeringsnorm for bil og sykkel skal legges til grunn ved planlegging i planområdet:

Parkeringsnorm boliger

	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 kan p-kravet reduseres med inntil x % dersom:	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 nedganger fra t-banestasjon til bygning er lik eller mindre enn 350 m	15 %	10 %		
Etablering av forpliktende mobilitetsprogram med varighet min. 5 år	10 %	5 %		

Parkeringsnorm kontor, forretning, barnehage og undervisning

Krav til p. plass pr 100 m ² BRA	Bil			Sykkel
	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

*BRA beregnes etter teknisk forskrift, inkl. felles areal innendørs for boligformål. Parkeringsareal tas ikke med i beregningsgrunnlaget.

Retningslinjer for parkering

Minst 10 % av plassene skal være tilgjengelig for besøkparkering. Det skal tilrettelegges for miljøvennlig sykkel-/bildelingsordning. Bildelingsplassene skal lokaliseres på de mest tilgjengelige parkeringsplassene.

Sykkelparkering

Parkeringsanlegg for sykkel skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.

Det skal være regulert inn plass til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn. Sykkelparkering skal ha høy kvalitet og være tilpasset ulike type sykler inkludert lastesykkel og sykkelvogner. Sykkelparkeringen skal som hovedregel etableres i samme etasje som gateplan. 50 % skal være under tak.

I store boligbygg eller kontorbygg skal det etableres areal til vedlikeholdsmuligheter for sykkel (tilgang til vann- og strøm).

Bilparkering

Eksisterende parkeringsarealer på bakkeplan skal på sikt transformeres og bli en integrert del av den framtidige bystrukturen. For nye utbyggingsprosjekter skal parkering som hovedregel ligge i felles parkerings-/servicehus på bakken, eventuelt parkeringsanlegg under bakken dersom parkeringshus ikke er mulig.

Boligparkering i felles parkeringsanlegg for flere felt/områder skal vurderes i reguleringsplaner for å stimulere til mindre bilbruk.

Ved nyetablering og endring av større næringsbygg bør det utarbeides en mobilitetsplan med tiltak for miljøvennlige arbeidsreiser.

For offentlig tjenesteyting bør det kun tillates en mindre sone for levering/henting, handicap- og besøkparkering, og parkering som er nødvendig for drift av tjenestene. Det skal som hovedregel ikke tilrettelegges for ansattparkering.

Ved felles parkeringsanlegg med flere enn 5 plasser skal det settes av minimum 5 % parkeringsplasser og minst 1 plass for forflytningshemmede.

I boligprosjekter med mer enn 20 boliger skal det sikres parkeringsmuligheter for ambulerende tjenester.

Handel og sentrumsstruktur

§ 23 Lokalisering av handelsareal (pbl § 11-9 nr. 5)

§ 23.1 Handel og bevertning skal konsentreres ved t-banestasjonene og sentrale hovedgater og byrom jf. områder definerte med «aktive fasader» i *Overordnet prinsippplan for gate-, park – og byromsstruktur*.

I samme område skal det også være stor variasjon av funksjoner.

Detaljhandel og bevertning, kan i tillegg etableres mot lokale plasser og i hjørnelokaler mot offentlige gater og byrom, jf. § 9.2.

Avgrensingen av området for konsentrasjon av publikumsrettete funksjoner skal bestemmes i felles plan. I disse områdene skal det være utadrettede førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner.

Det skal tilrettelegges for mindre virksomheter som, småskala produksjon, verksted og gründervirksomhet som en del av funksjonsblandingen.

Etablering av forretninger for plasskrevende varegrupper, dvs. biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler og hagesentre, tillates ikke.

- § 23.2 Detaljhandel for dagligvarer med inntil 800 m² BRA salgsareal kan etableres i områder for boligbebyggelse, der området ikke har et dagligvaretilbud, jf. §§ 9.2 og 30.1. Med salgsareal menes gulvflaten i den delen av et utsalgsstedets lokale hvor varer beregnet for salg til publikum er synlig utstilt.
- § 23.3 Ved planlegging av nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal over 800 m², kan det stilles krav om utarbeidelse av en handelsanalyse i senere planfase. Kommunedelplanens byplangrep med 3 steder for sentrumsfunksjoner skal legges til grunn for handelsanalysen.

Naturskader, luftforurensning og støy

§ 24 Naturskader (pbl § 11-9 nr. 8)

- § 24.1 All utbygging langs sjøen skal ha en sikkerhet mot stormflo opp til minimum 2,5 m over middel høyvann.

§ 25 Luftforurensning (pbl § 11-9 nr. 6)

- § 25.1 Klima- og miljødepartementets til enhver tids gjeldene retningslinje for behandling av lokal luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) skal legges til grunn for planlegging og tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1.

§ 26 Støyforurensning (pbl § 11-9 nr. 6)

- § 26.1 Klima- og Miljødepartementets til enhver tids gjeldende retningslinje for støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn for planlegging og tiltak etter plan- og bygningslovens § 20-1. Ved regulering skal støytiltak beskrives og dokumenteres. Konsekvensutredninger skal konkretisere nødvendige tiltak mot støy.
- § 26.2 Minste uteoppholdsareal (MUA) for skoler, barnehager og boliger skal ikke ha støynivå over anbefalte grenseverdier i T-1442, tabell 3.
- § 26.3 Stille områder, angitt i Bærum kommunes kartdatabase, er områder med særlig hensyn til rekreasjon i lite støypåvirkede omgivelser. Et stille område har et støynivå under Lden 50 dB. Ny og vesentlig utvidelse av støyende virksomhet i henhold til de enhver tid gjeldende statlige retningslinjer for støy i arealplanlegging, skal lokaliseres og utformes slik at støypåvirkningen i stille områder forblir uendret eller dempes. Stille områder skal ivaretas i alle plan- og byggesaker.
- § 26.4 Rød sone – forbudssone
Nye bygninger til støyfølsomt bruksformål (boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager) tillates ikke lokalisert i områder som faller inn under rød støysone i henhold til T-1442, tabell 1.

Eksisterende bygninger til støyfølsomt bruksformål innenfor denne sonen kan gjenoppbygges, utvides og påbygges, forutsatt at det ikke fører til flere boenheter. Dersom man med skjerming reduserer støynivået til et nivå under grenseverdiene for rød sone gjelder bestemmelser for gul sone.

§ 26.5 Gul sone – vurderingssone

Nye bygninger til støyfølsomt bruksformål (boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager) kan lokaliseres i områder med støynivå utenfor vindu opp til Lden 65 dB fra vei, dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Nødvendige støyfaglige utredninger, avveiinger og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom reguleringsplan.

Retningslinjer

Krav til avbøtende tiltak for bebyggelse med støyfølsomt bruksformål:

- *Alle boenheter har en stille side.*
- *Minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruk skal ha vindu mot stille side.*
- *Minimum 1 soverom skal ha vindu mot stille side.*
- *Vinduer i soverom mot støy- og soleksponert side bør ha utvendig solavskjerming og behovet for kjøling må vurderes.*

I områder som faller inn under gul støysone skal det i reguleringsplan dokumenteres at alle boenheter får en stille side hvor anbefalte grenseverdier for ny støyfølsom bebyggelse i T-1442, tabell 3 er tilfredsstillende.

§ 26.6 Avviksområder

Bolig- og sentrumsområder langs Snarøyveien, Vestre lenke og Oksenøyveien er avviksområder for støy (Avviksområde støy # 1 – 4). I avviksområdene kan nye bygninger til støyfølsomt bruksformål lokaliseres i områder med støynivå utenfor vindu opp til Lden 70 dB fra vei.

Krav til avbøtende tiltak for bebyggelse med støyfølsomt bruksformål i avviksområder:

- Alle boenheter har en stille side.
- Minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruk skal ha vindu mot stille side.
- Minimum 1 soverom skal ha vindu mot stille side.
- Vinduer i soverom mot støy- og soleksponert side bør ha utvendig solavskjerming og behovet for kjøling må vurderes.
- Utnyttelse av bygningskropp som støyskjerming bør prioriteres.

Nødvendige støyfaglige utredninger, avveiinger og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom reguleringsplan.

Skoler og barnehager eller sykehjem /pleieinstitusjoner bør ikke etableres innenfor avviksområdene i rød støysone.

Teknisk infrastruktur, miljøkvalitet og samfunnssikkerhet

§ 27 Miljøoppfølging (pbl § 11-9 nr. 8)

§ 27.1 Ved planlegging og opparbeidelse av området skal det foretrekkes løsninger preget av helhetlig miljø- og ressurstenkning.

Miljøprogram i plansaker skal følge opp Miljøprogram for kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3) med forslag til konkrete tiltak for og nå mål innenfor innsatsområdene; arealstrategi,

mobilitet, energi, blågrønn struktur(herunder naturmangfold og overvann) og ressursutnyttelse og klimagassreduksjon.

Det skal stilles krav om klimagassregnskap i alle planer.

I reguleringsplaner skal det stilles krav om miljøoppfølgingsplaner i byggesøknader.

Retningslinjer:

Massehåndtering

Asfalt og løsmasser skal håndteres slik at miljøhensyn og samfunnsøkonomi blir best mulig ivarett og slik at massetransport inn og ut av Fornebu begrenses.

Innovative pilotprosjekter

Alle nye byggefelt skal ha minst ett pilotprosjekt som sikrer utvikling/utprøving av nye løsninger/kunnskap om bærekraftig byutvikling.

Avfall (pbl § 11-9 nr. 3)

Husholdningsavfall og næringsavfall

Areal til avfall skal ivaretas på egen grunn og vises i illustrasjonsplan/utomhusplan som følger reguleringsplan og/eller byggesak. Nedgravde avfallsløsninger inkludert avfallssug skal tilstrebes der dette er hensiktsmessig. Krav til avfallsløsning skal følge gjeldende renovasjonsforskrift for Bærum kommune.

Hageavfall

Ved planlegging av ny, eller utvidet bebyggelse skal det redegjøres for hvordan hageavfallet skal håndteres for å hindre skade for bestandene av dragehode og andre sårbare naturtyper. Tiltak kan f.eks. være tilrettelegging for lokal kompostering, regelmessig felles innsamling, informasjonstiltak osv.

§ 28 Opprydding og håndtering av eventuelle forurensede masser

- § 28.1 Før anleggsstart må det dokumenteres at eventuell forurensning i grunnen er fjernet/ behandlet iht. krav fra forurensningsmyndighetene og plan- og bygnings- myndighetene, jf. plan- og bygningslovens § 28.

§ 29 Teknisk infrastruktur

- § 29.1 I alle plansaker skal det redegjøres for eksisterende og planlagte høyspenningsanlegg.
- § 29.2 Trafoer tillates ikke plassert i områder avsatt til grønnstruktur.
- § 29.3 Ledningsanlegg skal som hovedregel plasseres innenfor områder avsatt til bebyggelse og anlegg, eller veianlegg.
- § 29.4 Ny teknisk infrastruktur skal som hovedregel ikke plasseres innenfor opparbeidede områder avsatt til grønnstruktur.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL

§ 30 Boligbebyggelse

- § 30.1 I felt for boligbebyggelse kan det i tillegg til boliger tillates bevertning, detaljhandel, og servicefunksjoner i begrenset omfang med hensyn til boligfunksjonen i området. Bevertning, detaljhandel og servicefunksjoner skal lokaliseres mot lokale plasser og hjørnelokaler.
- § 30.2 **Felt B 1.1**
I området kan det i tillegg til boliger, tillates bevertning, kontor, offentlig og privat tjenesteyting.
- § 30.3 **Felt B 7.4_A og B 7.4_B**
Eksisterende vegetasjon og større trær innenfor feltene skal registreres og vurderes med tanke på tilstand, bevaringsverdi og potensiale for bynatur og identitetsskapende elementer i ny bebyggelse.
- § 30.4 **Felt B 9.6**
Feltet skal gis en landskapsarkitektonisk utforming som harmoniseres med naturpreget i tiliggende grøntkorridor mot syd.
- § 30.5 **Felt B 9.1, B 9.3**
Innenfor hvert felt skal det etableres barnehage for minst 120 barn.

§ 31 Sentrumsformål

- § 31.1 **Felt S 1.3_A, S 8.3, S 8.4 og S 4.3_B, S 4.4_B**
I feltene tillates boliger, forretning, bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting, kulturtilbud, hotell / overnatting, forsamlingslokaler, utdanningsinstitusjoner og barnehager.
- § 31.2 **Felt S 1.2_B**
Innenfor feltet kan lokalisering av høyhus vurderes for prosjekter som dokumenterer særlig høy arkitektur- og miljøkvalitet og der bygget har spesiell betydning for offentligheten og felleskapet. De nederste etasjene i bygget må ha et bevisst forhold til bakkeplan og offentlige rom.
I feltet tillates bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting, kulturtilbud, hotell / overnatting, forsamlingslokaler og utdanningsinstitusjoner.

Øverste etasje skal være tilgjengelig for allmenheten.
- § 31.3 **Felt S 1.3_B**
I området skal det i tillegg til boliger, etableres barnehage for minst 120 barn.
- § 31.4 **Felt S 3.2**
Innenfor feltet kan lokalisering av høyhus vurderes for prosjekter som dokumenterer særlig høy arkitektur- og miljøkvalitet, og der bygget har spesiell betydning for offentligheten og felleskapet. De nederste etasjene i bygget må ha et bevisst forhold til bakkeplan og offentlige rom.
I feltet tillates bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting, kulturtilbud, hotell/overnatting, forsamlingslokaler og utdanningsinstitusjoner.

Øverste etasje skal være tilgjengelig for allmenheten.

Atkomst for kjøretøy, fotgjengere og syklistar skal søkes utformet slik at atkomsten er arealeffektiv, bymessig og integrert i det overordnede gatenettet med effektiv tilkobling mot Snarøyveien.
- § 31.5 **Felt S 4.3_A og S 4.4_A**
a) Innenfor feltene tillates forretning, kontor, administrasjon, kulturtilbud og hotell/overnatting
b) Innenfor feltene kan det etableres bussterminal.

§ 31.6 **Felt S 4.3_B og S 4.4_B**

- a) Innenfor feltene skal det etableres en kirke/ livssynsnøytralt seremonibyg.
- b) I tilknytning til t-banestasjonen skal det etableres et offentlig byrom (Stasjonsplassen) på minimum 3 daa.
- c) Innenfor felt S 4.3_B kan det etableres bussterminal.
- d) Innenfor feltene skal det etableres to barnehager for minst 120 barn på hver.
- e) Stasjon og driftsbasis for Forneubanen skal ivaretas.
- f) Forretning, kirke/livsnøytralt seremonibyg, kontor, administrasjon, kulturtilbud og hotell/ overnatting skal fortrinnsvis lokaliseres mot Fornebu sør bystreng (del av felt GP13).

§ 31.7 **Felt S 8.3 og S 8.4;**

- a) I tilknytning til t-banestasjonen skal det etableres et offentlig byrom (Stasjonsplassen) på minimum 3 daa.
- b) Gangakse mellom t-banestasjon og Flytårnet skal sikres og opparbeides.

§ 31.8 **Felt S 8.8/8.9**

I feltet tillates bolig, forretning, bevertning, kulturtilbud, kontor, hotell/ overnatting, forsamlingslokaler og utdanningsinstitusjoner.

§ 32 Offentlig og privat tjenesteyting

§ 32.1 **Felt O 1.1_A og O 1.1_B**

Innenfor feltene skal det etableres barneskole med tilhørende idrettsanlegg og barnehage. Uteoppholdsarealene på feltene skal være tilgjengelig for allmenheten utenom skolens/barnehagens åpningstid.

§ 32.2 **Felt O 9.7**

Innenfor feltet skal det etableres barneskole med tilhørende idrettsanlegg, barnehage, og bo- og behandlingssenter.

§ 32.3 **Felt O 7.4**

Innenfor feltet skal det etableres brannstasjon og avfallssuganlegg.

§ 32.4 **Felt O 8.2**

Innenfor feltet kan det avsettes areal til videregående skole og/eller ungdomsskole med tilhørende idrettsanlegg og uteareal, helsestasjon, ungdomsklubb, bibliotek, kulturformål og, nærmiljøkontor. Byrommet omkring Flytårnet skal opparbeides som et helhetlig byrom med høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Det indre byrommet ved Flytårnet, Kulturgaten, skal styrkes som en kulturell møteplass med utadrettede lokaler med kunst- og kulturliv i form av verksteder, gallerier, utsalg o.l. henvendt mot byrommet. (Feltet inngår i krav om felles planlegging, H810_2).

§ 32.5 **Felt O 8.6/8.7_A**

Innenfor feltet kan det etableres offentlig tjenesteyting, herunder skole.

§ 32.6 **Felt O 8.9_A**

Innenfor feltet skal det etableres offentlig tjenesteyting, herunder kulturformål.

§ 32.7 **Felt O 8.9_B**

Innenfor feltet skal det etableres offentlig tjenesteyting.

§ 33 Kombinert formål

§ 33.1 **Felt KBA 1.3**

Innenfor feltet tillates det idrettsanlegg, bevertning, kontor, utdanningsinstitusjoner og offentlig og privat tjenesteyting.

§ 33.2 **Felt KBA 3.1**

Innenfor feltet tillates det hotell, bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting.

Atkomst for kjøretøy, fotgjengere og syklistar skal søkes utformet slik at atkomsten er arealeffektiv, bymessig og integrert i det overordnede gatenettet med effektiv tilkobling mot Snarøyveien.

§ 33.3 **Felt KBA 4.1**

I området tillates fritids- og turistformål, herunder tilrettelegging for umotorisert sjøsportaktiviteter, seilspport og kajakkpadling, offentlig og privat tjenesteyting, bevertning og forretning. Sjørelatert attraksjon (for eksempel akvarium) med tilhørende undervisnings- og forskningsfunksjoner, kan tillates. I området skal det etableres kai for hurtigbåtanløp og utrykningsfartøyer, offentlig tilgjengelig bryggekant og kaipromenade, og et seilspportsenter. Eksisterende funksjoner for offentlig samfunnsikkerhet skal ivaretas. Allmennheten skal sikres sammenhengende direkte tilgang til fjorden på en slik måte at allmennhetens interesser, trivsel og bruk av sjøen ivaretas og styrkes.

§ 33.4 **Felt KBA 7.1**

Innenfor feltet tillates kontor, offentlig og privat tjenesteyting, undervisning og kultur. Utvikling av feltet skal hensynta eksisterende kulturmiljø.

§ 34 Næringsbebyggelse

§ 34.1 **Felt N 3.2, N 3.3, N 4.1**

Innenfor feltene kan det tillates undervisning i tillegg til kontor. I mindre utstrekning tillates også bevertning.

§ 34.2 **Felt N 2.1_A**

Innenfor feltet kan det tillates undervisning i tillegg til hotell. I mindre utstrekning tillates også bevertning.

§ 34.3 **Felt N 2.1_B**

Innenfor feltet kan det tillates kulturformål i tillegg til kontor. I mindre utstrekning tillates også bevertning.

§ 35 Grad av utnyttning (pbl § 11-9 nr. 5)

§ 35.1 Utnyttelsen (maks %-BRA) angis for fremtidige byggefelt som inneholder boliger, og felt S 4.3_A, S 4.4_A og KBA 7.1. Fordeling av andel bolig og annet (næring og sosial infrastruktur) er angitt for hvert felt.

Plan som har himling lavere enn 0,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes ikke med i bygningenes bruksareal. Gjennomsnittstørrelse pr. bolig er satt til 100 m² BRA i beregningsgrunnlaget. Endelig tomteutnyttelse fastsettes i reguleringsplan.

Kommunedelplan 3 for Fornebu – tabell for grad av utnyttning

Område	Felt	Maks %-BRA	Maks BRA m2 *	Andel bolig %	Andel annet % **	Høyder +/- (etg, snitt) ***	MUA pr. 100m2	Noter	Tomteareal m2
A	S 1.2_B			0,0	100,0	7		1	4 699
A	S 1.3_A			0,0	100,0	7		2	18 568
A	B 1.1	238	71 260	70,0	30,0	5	30		29 941
A	S 1.3_B	160	19 168	100	0,0	5	30	2	11 980
A	KBA 3.1				100,0	5			47 506
A	S 3.2				100,0	7		1	3 790
C	KBA 4.1				100,0	3			18 973
A	S 4.3_A	240	30 574	0,0	100,0	7			12 739
A	S 4.3_B	240	202 639	75,0	25,0	7	30		84 433
A	S 4.4_A	240	25 274	0,0	100,0	7			10 531
A	S 4.4_B	240	53 722	95,0	5,0	7	30		22 384
C	KBA 7.1	50	17 133	0,0	100,0	3	50		34 265
C	B 7.2	70	12 629	100,0	0,0	3	50		18 041
C	B 7.4_A	131	60 332	100,0	0,0	4	50		46 079
A	B 7.4_B	155	47 159	100,0	0,0	5	30		30 425
A	B 8.1	180	52 754	100,0	0,0	6	30		29 308
A	S 8.3	240	48 559	65,0	35,0	7	30		20 233
A	S 8.4	240	85 142	65,0	35,0	7	30		35 476
B	B 9.1	155	81 395	97,0	3,0	5	40		52 513
B	B 9.2	160	68 058	100,0	0,0	5	40		42 536
B	B 9.3	155	58 382	96,0	4,0	5	40		37 666
B	B 9.4	158	59 206	100,0	0,0	5	40		37 472
B	B 9.6	120	37 818	100,0	0,0	4	40		31 515
-	Ufordelt BRA bolig	-	12 613	100,0	0,0	-	-	3	-

Noter:

* Parkering på terreng kommer i tillegg til angitt BRA.

** Under kolonne «andel annet» er det lagt inn en andel næring og sosial infrastruktur.

*** Etasjetallene i kolonne for høyder er retningsgivende. Intensjon med gjennomsnittlig høydekrav er å sikre variasjon innad i feltene. Oppgitt BRA kan uansett høyder ikke overskrides.

Den konkrete volumoppbyggingen skal vurderes i påfølgende planprosesser.

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

2 - Det åpnes for omfordeling mellom bolig og næring innenfor felt S 1.3_A og S 1.3_B, men m² BRA bolig står fast.

3- Bærum kommune har et ufordelt utbyggingsvolum (12 613 m² BRA bolig) som kan fordeles på fremtidige prosjekter som viser fremragende kvaliteter i form av særlig høye ambisjoner innen miljø, arkitektur og landskapsutforming. Utbyggingsvolumet skal fortrinnsvis fordeles innenfor område A «Byen».

Retningslinjer volumoppbygging og høyder

Høyde skal variere innenfor de tre områdekarakterene A, B og C. Høyder skal avtrappes mot vest, mot Nansenparken og mot sjøen.

Høydevariasjon i byggefeltene skal varieres for å hensynte:

- Gode solforhold i offentlige byrom og felles utearealer.
- Behov for variasjon og stimuli for å ivareta gode omgivelser og oppholde seg i.
- Behov for tilpassing til bevaringsverdige bygningsmiljø.
- Behov for tilpassing til grønnstrukturen.
- Behov for støyskjerming mot hovedgatenettet.
- En variert bysilhuett på Fornebu.

§ 36 Grønnstruktur – naturområde

§ 36.1 Felt GN 11

Innenfor feltet tillates etablert trykkøkningsstasjon for vannforsyning.

§ 36.2 Felt GN 1

Innenfor feltet kan det tillates stupebrett og badestiger.

§ 36.3 Felt GN 6 og GN 7

Felten skal fungere som bufferzoner for Storøykilen og Koksa naturreservat.

Retningslinje for GN 6 og GN 7:

Mindre tiltak som stier, benker, skulpturer og tynning av vegetasjon kan tillates. Etablering av en paviljong i felt GN 6 i lett eller mobil konstruksjon som kan etableres uten større terrenginngrep, og som er tilrettelagt for undervisnings, formidlings eller kulturelle formål tilknyttet naturverdiene kan tillates. Eventuell konstruksjon må lokaliseres nær gang- og sykkelveien i felt GP 18.

§ 37 Grønnstruktur – park

§ 37.1 Videreutvikling og planlegging av grønnstruktur for økt bruk skal skje etter kriteriene og konsept som fremgår av planbeskrivelsen til kommunedelplanens arealdel.

§ 37.2 Innenfor opparbeidede parker tillates ikke plassering av riggområder og brakker i forbindelse med bygge- og anleggstiltak.

§ 37.3 Ny teknisk infrastruktur skal som hovedregel ikke plasseres innenfor opparbeidede områder avsatt til grønnstruktur.

§ 37.4 Felt GP 1 og GP 6

Festplassen og strekningen fra Flytårnet mot festplassen i Nansenparken skal ivaretas med dagens utforming. Ved sentraldammen kan det tillates oppført bebyggelse, herunder tekniske bygg, som har tilknytning til bruken av området til leke- og rekreasjonsformål for befolkningen på Fornebu.

§ 37.5 Felt GP 2, GP 3, GP 4, GP 5, GP 9, GP 11 og GP 14

Parkkorridorene i Nansenparken skal videreutvikles som lokalparker med tilrettelegging for økt opphold, for å avlaste naturvernområdene. Endelig utforming må innordne seg eksisterende helhet og logikk i parken når det gjelder vegetasjon, overvann og organisering.

- § 37.6 **Felt GP 7 og GP 8 «Flytårnet bypark»**
Flytårnet bypark med kobling mot Festplassen skal videreutvikles som en sammenhengende grønn park og møteplass integrert i bystrukturen, som kobler Flytårnet til fjorden på den ene siden og Festplassen på den andre.
- § 37.7 **Felt GP 13 «Fornebu sør bystreng»**
Parkkorridoren som forbinder kjøpesenteret Fornebu S og Sjøflyhavna skal utformes som et grønt bymessig og variert byrom i høy kvalitet. Sikt mot sjøen skal ivaretas. Stasjonsatkomst for t-bane kan innpasses.
- § 37.8 **Felt GP 14 «Storøya lekeområde»**
Omfatter eksisterende parkområde ved Storøya skole som er tilrettelagt for lek med terrengformer, ballplass og lekeapparater. Parkområde skal videreutvikles som lokalt lekeområde.
- § 37.9 **Felt GP 17 «Storøya badeplass»**
Område skal videreføres som regionalt strand- og rekreasjonsområde med naturpreg.
- § 37.10 **Felt GP 20 «naturpark Nansenparken»**
Naturpreg og våtmarksområde skal ivaretas. Tilliggende byggeområder skal gis en landskapsarkitektonisk utforming som harmoniseres med naturpreget. Mindre tiltak som stier, benker, skulpturer, tynning av vegetasjon kan tillates.
- § 37.11 **Felt GP 21 og GP 22 «Kilenstrengen»**
Grøntdraget vil primært fungere som en ferdselsåre som vil inngå i en del av en sammenhengende turløype på Fornebu. Feltene skal opparbeides parkmessig med naturpreg. Punkter langs turdraget kan aktiviseres med f.eks. tuftapparater, parkour og benker for opphold.
Eksisterende vegetasjon og større trær innenfor felt GP 21 skal registreres og vurderes med tanke på tilstand og bevaringsverdi/potensialet for å utnytte disse som bynatur. Nedre del, felt GP 21, skal kobles mot framtidige uteområder i bebyggelse for offentlige funksjoner på nordsiden. I feltet skal det etableres et åpent bekkedrag som kan lede overvann mot Holtekilen.
- § 37.12 **Felt GP 23 og GP 24 «Fornebu strandpark og strandpromenade»**
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 gang- og sykkelanlegg gjennom parken.
Anlegg for gående bør tilrettelegges som promenade med landskapsarkitektoniske kvaliteter, varierte opplevelser og steder for opphold underveis.

Det tillates etablering av mindre paviljonger eller tilsvarende lette/mobile konstruksjoner som ikke medfører større terrenginngrep, for publikumsrettede funksjoner tilknyttet parken som kiosk/enkel servering.

Det kan etableres et regionalt lekeanlegg i parken.
- § 37.13 **Felt GP 25 «Koksabukta strand»**
Området kan videreutvikles som lokal strand med naturpreg og tilrettelegging for bading og rekreasjon. Eksisterende landskapselementer og naturformasjoner skal ivaretas. Utvikling må hensynta tilliggende naturreservat.
- § 37.14 **Felt GP 29 ved gravplass/urnelund**
Feltet kan opparbeides som et byrom med parkmessig preg, og parkering for gravlunden og allmennheten.

§ 38 Naturområde i sjø og vassdrag

- § 38.1 Inngrep i vannflate, vannsøylen og bunn som er negativt for vannkvaliteten og viktige marine naturverdier er ikke tillatt. Biotopforbedrende tiltak tillates.
- § 38.2 **Felt VN 6 og 7**
Feltet skal fungere som buffersone for Storøykilen, Koksa og Lilleøya naturreservat og sikre ivaretagelse av eksisterende bløtbunnsområde og ålegrassamfunn.

§ 39 Samferdselsanlegg

- § 39.1 **Snarøyveien, felt o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8**, skal omformes til bygate med et redusert gatetversnitt med to kjørefelt i hver retning, tosidig fortau og separat sykkelanlegg, gatetrær og kryssinger i plan. Stasjonsatkomstene for ny Fornebubane skal ha en god kobling mot gaterommet. Gaten skal oppleves som en integrert del av en sammenhengende gate- og byromsstruktur i området A «Byen».
Flytårnet skal defineres som et sted ved å smalne inn gatesnittet ved Flytårnet t-banestasjon, og tydeliggjøre byromsaksen mellom Telenoranlegget og Flytårnet.
- § 39.2 **Snarøyveien felt o_V4**, skal opparbeides/ombygges med tosidig fortau og separat sykkelanlegg. Veien skal oppleves som en bygate.
Stasjonsatkomstene til Fornebulanen skal ha en god kobling mot gaterommet. Gaten skal oppleves som en integrert del av en sammenhengende gate- og byromsstruktur i område A «Byen».
- § 39.3 **Widerøeveien felt o_V3**, skal oppleves som en bygate og det skal tilrettelegges for tosidig gang- og sykkelanlegg. Eksisterende gangkulvert mellom Telenor Arena og Flytårnet skal ivaretas.
- § 39.4 **Forneburingen vest, felt o_V1**, skal tilrettelegges for buss i begge kjøreretninger, og det skal opparbeides tosidig gang- og sykkelanlegg.
- § 39.5 **Forneburingen øst, felt o_V2**, skal videreutvikles som lokalgate med økt prioritering av gående og syklende.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER FOR HENSYNSSONER

Gjennomføringssoner – krav om felles planlegging

§ 40 Krav om felles planlegging for flere eiendommer

- § 40.1 Innenfor sonene H810_1-3 skal det gjennomføres felles planlegging før detaljregulering. Felles planlegging kan være områderegulering eller annet plangrunnlag som sikrer samarbeid om planløsning og gjennomføring av felles utbygging. Som et minimum skal det lages et utvidet planprogram som avklarer videre planprosess, med byplangrep eller tilsvarende. Det bør også utarbeides en veileder for by- og bokvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av felles plan, som gir retningslinjer for tema som bla. bomiljø, estetikk, byforming, utforming av bebyggelse og de viktigste elementene i offentlige uterom.
- § 40.2 Felles planlegging for sone H810_1 ved Fornebu sør skal sikre utvikling av Fornebu sør og felt S 8.8/8.9 og O 8.9_A til et lokalsentrum og regionalt målpunkt med en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur og avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal, busstrasé mellom Forneburingen og Snarøyveien, ny transformatorstasjon og, lokalisering av kirke/livsnøytralt seremonibygge. Bussterminalen skal integreres i bystrukturen på en bymessig måte. Det skal tilrettelegges for god omstigning mellom t-bane og buss. Det skal defineres et

område for konsentrasjon av publikumsrettet aktivitet som bygger opp under de sentrale byrom. Utvikling av felt S 8.8/8.9 skal styrke torget sør for kjøpesenteret Fornebu S som et viktig byrom og bidra til at kjøpesenteret blir mer utadrettet. Tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til en bygata skal utredes.

§ 40.3 Felles planlegging for sone H810_2 ved Flytårnet skal være områderegulering før detaljregulering.

Planen skal sikre utvikling av Flytårnet til et lokalsentrum med en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur og en god forbindelse fra Flytårnet til Fornebubanens stasjonsinngang ved Snarøyveien. Forbindelsen til felt KBA 1.3 (Arenatomten) skal avklares.

Planen skal avklare lokalisering av skolefunksjoner (videregående og/eller ungdomsskole) med tilhørende idrettsanlegg og uteanlegg, helsestasjon, ungdomsklubb, bibliotek, kulturscene og nærmiljøkontor.

Planen kan angi en annen fordeling av arealformål og feltinndeling, med ambisjon om å oppnå en funksjonsblanding og en sammenheng i bystrukturen som legger best mulig til rette for å oppnå målet om en bymessig utvikling i området. Offentlige funksjoner skal lokaliseres strategisk, integreres i bystrukturen og utformes slik at de bidrar til å skape byliv i sentrumsområdet. Store monofunksjoner skal unngås. Det skal defineres et område for konsentrasjon av publikumsrettet aktivitet som forsterker de sentrale byrom. I tilknytning til Flytårnet skal det etableres et offentlig byrom på minimum 3 daa. Siktlinje og gangakse mellom Flytårnet og Nansenparken, samt gangakse mellom Flytårnet og Flytårnet stasjon ved Snarøyveien, skal sikres. Flytårnet skal ivaretas som landemerke og målpunkt.

Som en del av planleggingen skal det gjøres en særskilt vurdering av hvilke deler av bebyggelsen for Gamle Fornebu lufthavn (H570_6) som skal bevares og hvilke som kan rives uten at verdien av kulturmiljøet forringes. Fremtidig bebyggelse skal berike og forsterke kulturmiljøet på en god måte som ivaretar og stryker stedsidentiteten. Tiltak som bidrar til å bygge om Snarøyveien til en bygata skal utredes.

§ 40.4 Felles planlegging for sonen H810_3 ved Fornebuporten skal sikre utvikling av Fornebuporten til et lokalsentrum med en sammenhengende gate- park- og byromsstruktur og en god forbindelse til Flytårnet, øst for Telenor arena, med fortau og sykkelanlegg langs Snarøyveien. Forbindelse til Flytårnet på østsiden av Telenor Arena, med kryssing forbindelse på tvers av Widereøveien skal avklares.

Planen skal avklare lokalisering av funksjoner mellom felt S 1.3_A og S 1.3_B, og kan angi en annen fordeling av arealformål og feltinndeling med ambisjon om å få til funksjonsblanding og bruk av bygg langs hovedveisystem som støyskjerming av boligområder.

§ 41 Bestemmelsesområde (pbl § 11 – 8a)

§ 41.1 Innenfor bestemmelsesområde # 27 skal nytt friområde – Fornebu friluftøy avklares gjennom en planprosess.

§ 41.2 Innenfor bestemmelsesområde # 5 skal overgangen mellom land og vann, forurensningsfare og hensyn til naturmangfold og friluftsliv avklares og nødvendige tiltak i sjø for realisering av sjørelatert attraksjon e.l. i felt KBA 4.1 belyses.

§ 41.3 De deler av byggefelt som ligger innenfor bestemmelsesområde # 6 kan ikke igangsettes før E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta er ferdigstilt.

§ 42 Sikringssoner – byggeforbud rundt vei og bane (pbl § 11 – 8a)

- § 42.1 Innenfor sikringssone H130_1-4 tillates det ikke arbeid og tiltak som kan være til hinder for bygging av Fornebubanen.

Hensynssone landskap, naturmiljø og kulturmiljø

§ 43 Hensynssone for landskap, naturmiljø (pbl § 11 – 8c)

- § 43.1 **H550_1 – «Flytårnet bypark»**
Innenfor hensynssonen skal det sikres en visuelt åpen landskapskorridor mot sjøen.
- § 43.2 **H550_2 – Landskapselement «Flytårnet bypark»**
Eksisterende terreng og verdifull vegetasjon skal bevares. Tynning av vegetasjon og etablering av stier tillates. Området skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.
- § 43.3 **H550_3 – Byrom ved Telenoranlegget**
Området skal ivaretas som et åpent byrom og det skal sikres en visuelt åpen landskapskorridor mot sjøen.
- § 43.4 **H550_4 – Byrom mellom Terminalbygget gnr/bnr 41/779 og Statoilbygget gnr/bnr 41/639 med forbindelse til Sjøflyhavna, felt KBA 4.1.**
Området skal ivaretas som et åpent byrom og det skal sikres en visuelt åpen landskapskorridor mot sjøen.
- § 43.5 **H550_5 – «Fornebu sør bystreng»**
Innenfor hensynssonen skal det sikres en visuelt åpen landskapskorridor mot sjøen. Konstruksjoner innenfor denne sonen skal gis en luftig og lett utforming.
- § 43.6 **H550_6 – Landskapselement «Fornebu sør»**
Eksisterende terreng og verdifull vegetasjon skal vurderes bevart. Tynning av vegetasjon og etablering av stier kan tillates. Området skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.
- § 43.7 **H550_7 – «Koksaparken»**
Innenfor hensynssonen skal det sikres en visuelt åpen landskapskorridor mot sjøen.
- § 43.8 **H550_8 – Festplassen og Parkakse Festplassen – Flytårnet**
Innenfor hensynssonen skal det sikres en visuelt åpen landskapskorridor og visuell forbindelse mellom parkdraget og verneverdig bygningsmiljø på Flytårnet. Festplassen skal ivaretas med dagens utforming.
- § 43.9 **H550_9 – Landskapselement «Fornebuporten nord»**
Eksisterende terreng og verdifull vegetasjon, samt krigsminner skal bevares. Tynning av vegetasjon og etablering av stier kan tillates. Området skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.
- § 43.10 **H550_10 – Krigsminne i felt GP 19**
Eksisterende krigsminne, terreng og verdifull vegetasjon skal bevares. Tynning av vegetasjon og etablering av stier kan tillates. Området skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.
- § 43.11 **H550_11 – Fornebu gård, felt N 2.1_A, N 2.1_B og GN 1**
Eksisterende landskap/terreng, trær og annen verdifull vegetasjon skal bevares.
- § 43.12 **H550_12 – Telenoranlegget/Villa Hareløkken felt N 3.2**
Området skal ivaretas som et åpent, parkmessig landskapsrom som samspiller med- og innrammer kulturmiljøet ved Villa Hareløkken, og som skaper avstand mellom kulturmiljøet og det etablerte Telenoranlegget.

§ 44 Hensynssone kulturmiljø (pbl § 11 – 8c)

- § 44.1 **H570_1 – Lilløyplassen bolig og uthus**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.2 **H570_2 – Oksenøya bruk**
Norske skogs tidligere hovedkontor skal reguleres til bevaring.
Opprinnelig bebyggelse og utomhusanlegg innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.3 **H570_3 – Villa Solstua**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.4 **H570_4 – Portnerboligene**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.5 **H570_5 – Øvergård bolig 1 og 2** (Gnr./bnr. 41/112 og 41/907)
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.6 **H570_6 – Gamle Fornebu lufthavn**
Eksisterende kulturmiljø innenfor hensynssonen skal ivaretas.
Følgende gjelder for bebyggelsen innenfor hensynssonen:
- Flytårnet med tilhørende påbygg skal reguleres til bevaring.
Rolle og bruk avklares i senere planfase.
 - «Verkstedsgaten/Kulturgaten» og verkstedbygningene skal reguleres til bevaring.
 - Hangarens eldste del skal reguleres til bevaring. 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 Luftvaffebygget i ny bebyggelse vurderes i felles områderegulering for Flytårnet.
 - Deler av brannstasjonen ønskes bevart og integrert i ny bystruktur. Vurderingen skal gjøres i felles områderegulering for Flytårnet.
 - Aksen mellom «Stasjonsplassen» og Flytårnet skal sikres, jf *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*
- § 44.7 **H570_7 – Fornebu gård med tilhørende parkanlegg**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.8 **H570_8– Telenoranlegget**
Bebyggelsen innenfor hensynssonen skal reguleres til bevaring med hensikt å bevare bygningsstruktur, torget og byggets plassering i park.
Det åpnes for videreutvikling av dagens bruk og tilrettelegging for utadrettede funksjoner.
Det kan etableres undervisningsinstitusjoner i eller i tilknytning til bygget.
- § 44.9 **H570_9 – Villa Hareløkken**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.10 **H570_10 – Villa Birkeli**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.11 **H570_11 – Badehuset Villa Høvde**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.
- § 44.12 **H570_12 – Sjøflyhavna kro og vaktbod**
Eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.

§ 44.13 **H570_13 – Sentralhallen i terminalbygget (Kai Fjell hallen)**

Del av eksisterende bebyggelse innenfor hensynssonen er regulert til bevaring.

Retningslinje for hensynssone landskap

Grønnstruktur og siktlinjer skal ivaretas i forbindelse med plan og byggesaker.

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

Retningslinje for hensynssone naturmiljø

Naturmiljø skal ivaretas i forbindelse med plan- og byggesaker.

Retningslinje for hensynssone kulturminner

Kulturminner og verneverdige bygninger skal ivaretas i forbindelse med plan- og byggesaker.

Verneverdige og antikvarisk verdifulle bygninger, og bygninger og anlegg som er del av et helhetlig kulturmiljø eller kulturlandskap, skal bevares og ikke rives eller endres slik at verneverdien forringes.

Ved utarbeidelse av detaljert reguleringsplan eller områdeplan skal det lages bestemmelser som ivaretar kulturminnene og verneverdige bygninger i området.

Vedlegg til journalpost 18/245800

Kommunedelplan 3 Fornebu PLANBESKRIVELSE



17.12.2018
Bærum kommune

FORORD

Fantastiske Fornebu

Fornebu har en fantastisk beliggenhet på en sør-vestvendt halvøy ut i Oslofjorden, med nærhet til sjøen, en raus park i midten 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 klare.

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. I planlegging, bygging og tilrettelegging på Fornebu skal det være enkelt å gjøre klimakloke valg både som enkeltpersoner og som samfunn. I begrepet «etablert som nullutslippsområde» 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 et nullutslippsregnskap i 2027.

Revidert kommunedelplan, «Fornebu 2017 - 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel», heretter KDP3, har til hensikt å legge til rette for en bymessig utvikling på Fornebu.

Forslag til KDP3 behandles iht. Plan – og bygningsloven. Planforslaget følges derfor av mange dokumenter som er lovpålagt å utarbeide. De viktigste er:

- Plankart med bestemmelser – som gir juridiske bindende bestemmelser 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	9
1.1	Hensikten med planen	9
1.2	Om kommunedelplan 2	12
1.3	Planavgrensning	13
2	Planområdet	14
2.1	Historikk	14
2.2	Stedet	14
2.3	Stedsidentitet	14
2.4	Eksisterende forhold, utfordringer og fortrinn	16
2.5	Teknisk infrastruktur	34
2.6	Fareområder og forurensing	34
2.7	Eiendomsforhold	35
2.8	Fornebusamfunnet	36
3	Planprosessen/medvirkning	38
4	Beskrivelse av planforslaget	40
4.1	Fornebu – bymessig og klimaklok	40
4.2	Overordnet byplangrann	42
4.3	Nettverk av byrom, gater og forbindelser	53
4.4	Gater og mobilitet	64
4.5	Arkitektur og utnyttelse	84
4.6	Boligbebyggelse	99
4.7	Sentrumsbebyggelse med funksjonsblanding	102
4.8	Offentlige funksjoner	103
4.9	Næring og handel	106
4.10	Innovative pilotprosjekter	109
4.11	Helsefremmende byutvikling	110
4.12	Kunst og kultur	111
4.13	Kulturminner og kulturmiljøer	112
4.14	Landskap og blågrønn struktur	117
4.15	Miljø	132
4.16	Hovedplan for teknisk infrastruktur	133
4.17	Stedsnavn	134

4.18	Strategi for etappevis utvikling	135
4.19	Plankart og bestemmelser	142
5	Virkninger av planforslaget	143
5.1	Konsekvensutredning	143
5.2	Andre virkninger av planforslaget	148
6	Føringer i planarbeidet	158
6.1	Nasjonale føringer	158
6.2	Regionale føringer	159
6.3	Gjeldende lokalt regelverk og veiledere for Fornebu	165
6.4	Planer under arbeid	166

SAMMENDRAG

Fornebu er utpekt som prioritert utbyggingsområde i Bærum kommunes arealstrategi fra 2017.

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

Hensikt

Revidert kommunedelplan, «Fornebu 2017 - 2035 - kommunedelplan 3 - arealdel» (KDP3) har til hensikt å legge til rette for en bymessig utvikling på Fornebu.

Fremtidig utbygging må i enda større grad være bærekraftig med hensyn til arealbruk, klima, transport og bevaring av naturverdier.

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

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

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

Historikk

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

Stedet

Den relativt korte avstanden til Oslo sentrum og Sandvika gjør at Fornebu har en attraktiv plassering både regionalt og lokalt.

1/3 av antall boliger innenfor rammene av KDP2 er i dag bygd ut. Det bor 7 500 mennesker (inkl. Snarøya) i området, mens vel 25 000 har arbeidsplassen sin her. Ved ferdig utbygd plan vil det være 25 000 bosatte og 30 000 arbeidsplasser på Fornebu.

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

Det er et stort potensial for å øke andelen som reiser kollektivt, går eller sykler. Tettere bebyggelse nær knutepunkt og kortere avstander til

hverdagsfunksjoner vil kunne føre til at flere velger andre transportalternativer enn bilen.

Byplangrep

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

Planforslaget legger opp til **sentrumsfunksjoner i tilknytning til alle de tre t-banestasjonene**. Det forventes at stasjonene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu vil få en viktig rolle i den framtidige bystrukturen, slik vil det ikke være ett sentrum, men tre sentrum - alle med hver sin identitet. Med tre sentrumsområder kan innbyggerne dekke sine hverdagsbehov lokalt (innen ca. 5 min gangavstand), noe som vil redusere behovet for bilkjøring på Fornebu. Kompakte bysentrum er også en forutsetning for byliv og at menneskene som bruker byen klarer å fylle byrommene.

Tre sentrumsområder vil til sammen utgjøre en områdesenterfunksjon i Bærum kommune iht. §16 Senterstruktur i Kommuneplanens arealdel 2017-2035.

Videre utbygging av Fornebu skal sette fokus på menneskelig skala ved 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.

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

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

Nye offentlige funksjoner som skoler og bibliotek kan potensielt skape synergieffekter. 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 i 2027 skal være etablert som et nullutslippsområde.

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

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

Grønnstruktur

Fornebu har idag store friområder, naturvernområder og Nansenparken med brede tilhørende parkkorridorer. Plangrepet viderefører, sikrer og styrker de grønne verdiene. Det skal formes nye byrom for opphold, grønne lunger og gode forbindelser gjennom området for gående og syklende.

Parken beholder dagens utstrekning, men flere av parkkorridorene skal videreutvikles og gis forskjellige attraksjoner. Dette kan øke bruksverdien av parkene og avlaste naturvernområdene. Gatene på Fornebu skal fortsatt ha karakter av å være grønne alléer med tosidig treplanting.

I boligfeltene inndeles grønnstrukturen i felles og private uteareal, samt grønne forbindelseslinjer gjennom feltene. Planforslaget gir bestemmelser som skal gi gode uteareal. Uterommene skal fungere som grøntareal og være så godt beplantet at det grønne preger hovedinntrykket fra leilighetene.

Trær, gress og blomster skal dominere framfor harde overflater, noe som også er gunstig for overvannshåndtering. Planen stiller krav om sol på uteareal, og dette påvirker byggehøyde og avstand til nabobebyggelse.

Fra vei til gate

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

Grønn mobilitet

Fornebubanen skal være ryggraden i kollektivbetjeningen av Fornebu. Planens hovedgrep med høyest utnyttelse nærmest banen og en senterstruktur med tre lokale sentrum tilknyttet de tre T-banestasjonene skal bygge opp under dette. Områdene lengst unna banen skal betjenes av buss langs Forneburingens vestre del. Forneburingen «deles» i to. For vestre del av ringen opprettholdes to kjørefelt som i dagens situasjon, men kjørebanebredden utvides slik at to busser kan møtes. Fartsgrensen bør settes til 40 km/t. Østre del av Forneburingen vil i større grad bli en lokalgate som kan stenges for gjennomkjøring. Det må etableres en tilfredsstillende kobling for buss mellom Forneburingen vest og Snarøyveien sør. Vestre Lenke vil gi Fornebu en ny hovedvei inn i området. Flatt landskap, korte avstander og et allerede robust gang- og sykkelveinett gjør

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

Mangfold og variasjon

For å skape bærekraftige og stabile bomiljøer over tid, er det nødvendig at alle delområdene på Fornebu skal inneholde en variasjon av boliger tilpasset 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.

Næringsliv

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

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.

Revidert kommunedelplan for Fornebu, KDP3, skal gi rammer for videre utvikling av Fornebu de neste 20 år og være et overordnet styringsverktøy for alle kommende planprosesser 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 i 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. KDP3 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 overordnet plangrep og prinsipp om arealfordeling mellom grøntområder og utbyggingsområder fra KDP 2.

Planen tilrettelegger for:

- Bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport.
- Lett orienterbar bystruktur med et nettverk av forbindelser og en sammenhengende struktur av gater, byrom, parker og naturområder.
- Gode boligområder og variasjon av boliger for mennesker i forskjellige livsfaser, familie-situasjoner og med ulike behov og livsstiler.
- Styrke et attraktivt næringsliv og kompetansemiljø ved å tilrettelegge for økt næringsaktivitet og variasjon i næringsbebyggelsen.
- Beskytte og styrke naturmangfoldet og viktige landskapsverdier. Videreutvikling av parkområder for biologisk mangfold, overvannshåndtering og 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:
 - Område A «Byen»
 - Område B «Parken»
 - Område C «Landet»
- En sentrumsstruktur basert på at Fornebu samlet utgjør et områdesenter i Bærum, med sentrumsfunksjoner fordelt på Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør.
- Tilrettelegge for byliv i område A «Byen», med fokus på attraktive byrom og funksjonsblandet bebyggelse med publikumsrettede funksjoner på gateplan.
- Transformasjon 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 opplevelsesrike omgivelser.
- Styrking av stedsidentitet og stedskarakterer gjennom bevaring og bruk av kulturminner, samt aktiv og strategisk bruk av offentlige funksjoner for å skape god byutvikling og varierte opplevelser.



Byrom i Rolfsbukta



Flytårnet og Nansenparken



Arrangement Vårt Fornebu (Foto: Paal Alme)



Fornebubukta



Fornebu i dag (Foto: Åsmund Tynning/Bærum kommunes bildearkiv)

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 kommunestyre i 1996 og kommunedelplan 2 vedtatt i 1999 som definerer en mer detaljert utforming av plan for etterbruken.

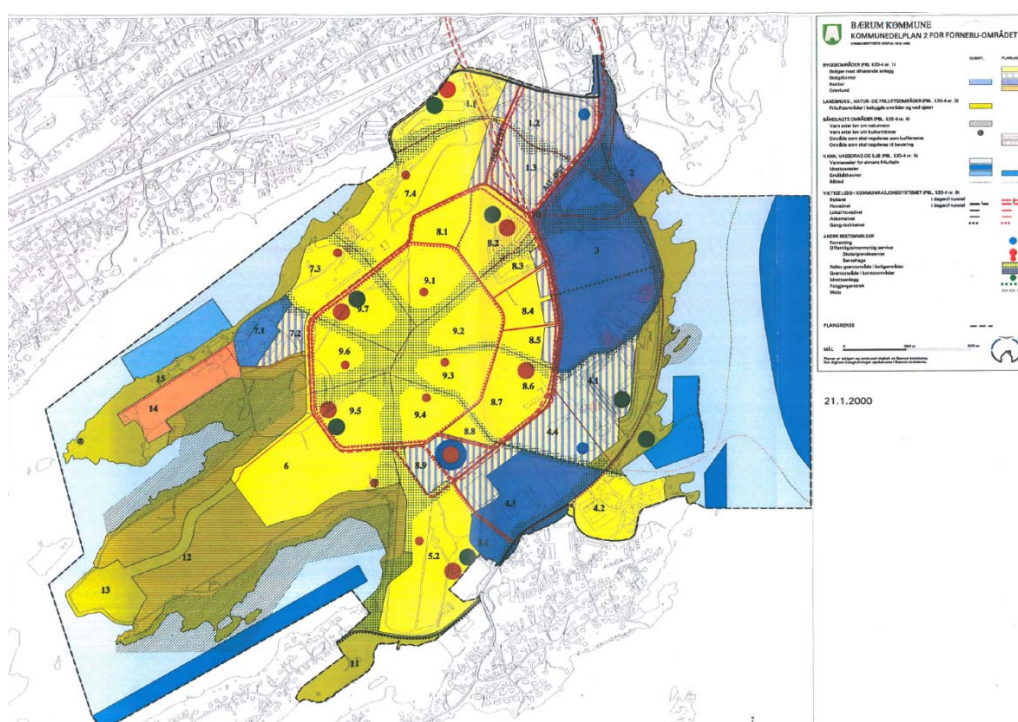
KDP2 la til grunn et samfunn med ca. 15 000 innbyggere og ca. 15 000 arbeidsplasser. I departementets stadfesting av planen i 2000 forutsatte de at det minimum skulle være 6000 boliger. Optimistiske prognoser tilsa at Fornebu kanskje var ferdig utbygd rundt 2018.

Kommunedelplan 2 fastlegger hovedgrepet i planutformingene 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.

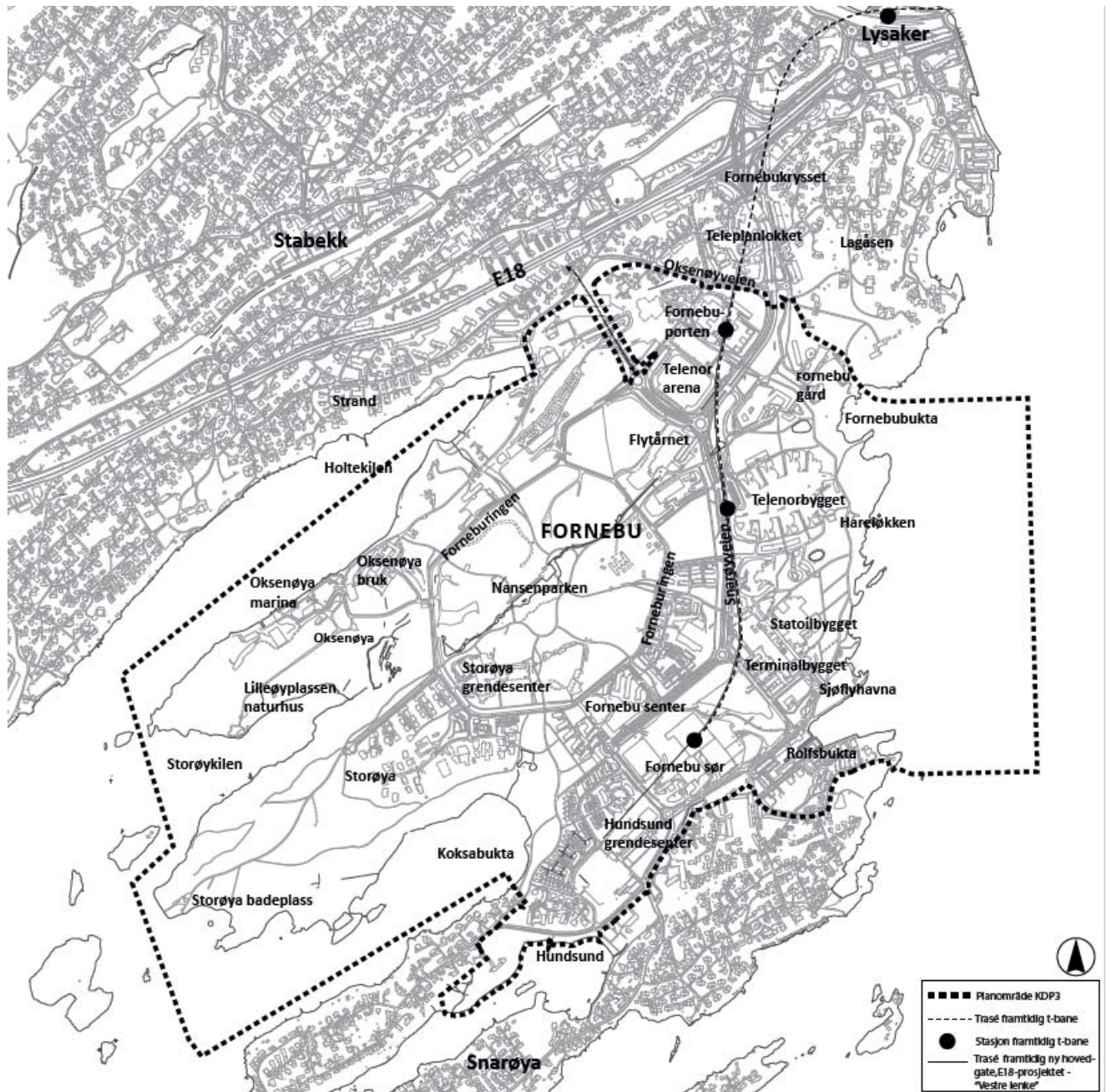
KDP2 var et grundig og robust dokument som har gitt gode rammer for utviklingen av Fornebu. Sentrale momenter i planen er:

- 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 tilhørende parkkorridorer og 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, herskkelige 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. 2600 boliger og etablert rundt 25 000 arbeidsplasser. I tillegg var den overordnede grønnstrukturen og teknisk infrastruktur etablert.

Handelsvirksomhet på Fornebu er i hovedsak samlet i et kjøpesenter; Fornebu S. Kjøpesenteret rommer 80 butikker, spisesteder og servicetilbud. Fornebu 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 9 km) og Sandvika (ca 8 km). 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

Fornebu har, og utvikler stadig, sterkere stedsidentitet. Flyplasshistorien og nå Fornebus regionale funksjon som tyngdepunkt for arbeidsplassintensivt og høykomponent næringsliv er sentralt. Sammen med sjønære naturområder, Nansenparken med tilhørende grøntkorridorer, tilgangen til badeplasser av høy kvalitet og kunsten i det offentlige rom, gir dette Fornebu en særegen stedsidentitet.



Fornebu i kontekst

2.4 Eksisterende forhold, utfordringer og fortrinn

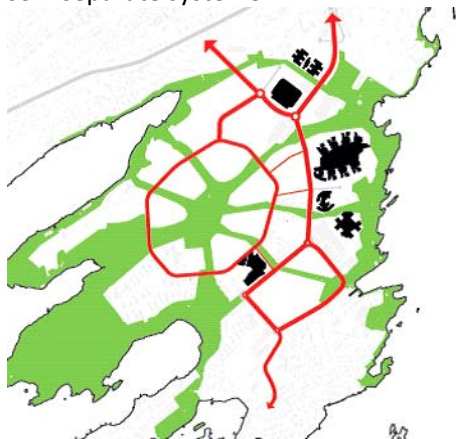
2.4.1 Bystruktur, arealbruk og bebyggelse

Fornebu er planlagt utfra planprinsipper fra 1990-tallet med 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 parkkorridorer 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 er i hovedsak samlet i et kjøpesenter; Fornebu S, sør i planområdet.

De strukturerende hovedelementene på Fornebu - grønnstruktur, infrastruktur og bygninger fungerer som separate systemer.



Grønnstruktur, infrastruktur og bygninger fungerer i dag 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. Boligfeltene i sør har lavest utnyttelse. Det er generelt stor grad ensartet arkitektur innenfor det enkelte boligfeltet 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 i «Rusegrup», Hundsvand.

Ved Fornebuporten er det etablert tett og høy blokkbebyggelse 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. KDP2 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 barnehage i boligområdene, Idretts-barnehagen. Det har vært behov for midlertidig etablering av sosial infrastruktur.

Næringsområdene preges av introvert bebyggelse med særegen arkitektur og hovedkontorfunksjoner. Næringsbyggene er i hovedsak i fem etasjer, med unntak av Equinorbygget og Fornebuporten som er på 9 etasjer og fremstår som signalbygg.



Equinorbygget, næringsbebyggelse

Telenorkomplekset og næringsbebyggelsen i Fornebuporten er henvendt mot indre torg og er noe mer utadrettet enn øvrige næringsbygg. Flytårnet ved gamle Fornebu lufthavn (på felt O 8.2 KDP3) er et tydelig landemerke, som sammen med omkringliggende teglsteinsbygg og gammel flyplassbebyggelse utgjør et unikt kulturmiljø som grunnfester Fornebu sin plass i historien

Telenor Arena, 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. Til sammen danner dette en av de største «kunstparkene» i Norge.



«Spydkasteren» - Fornebu sør

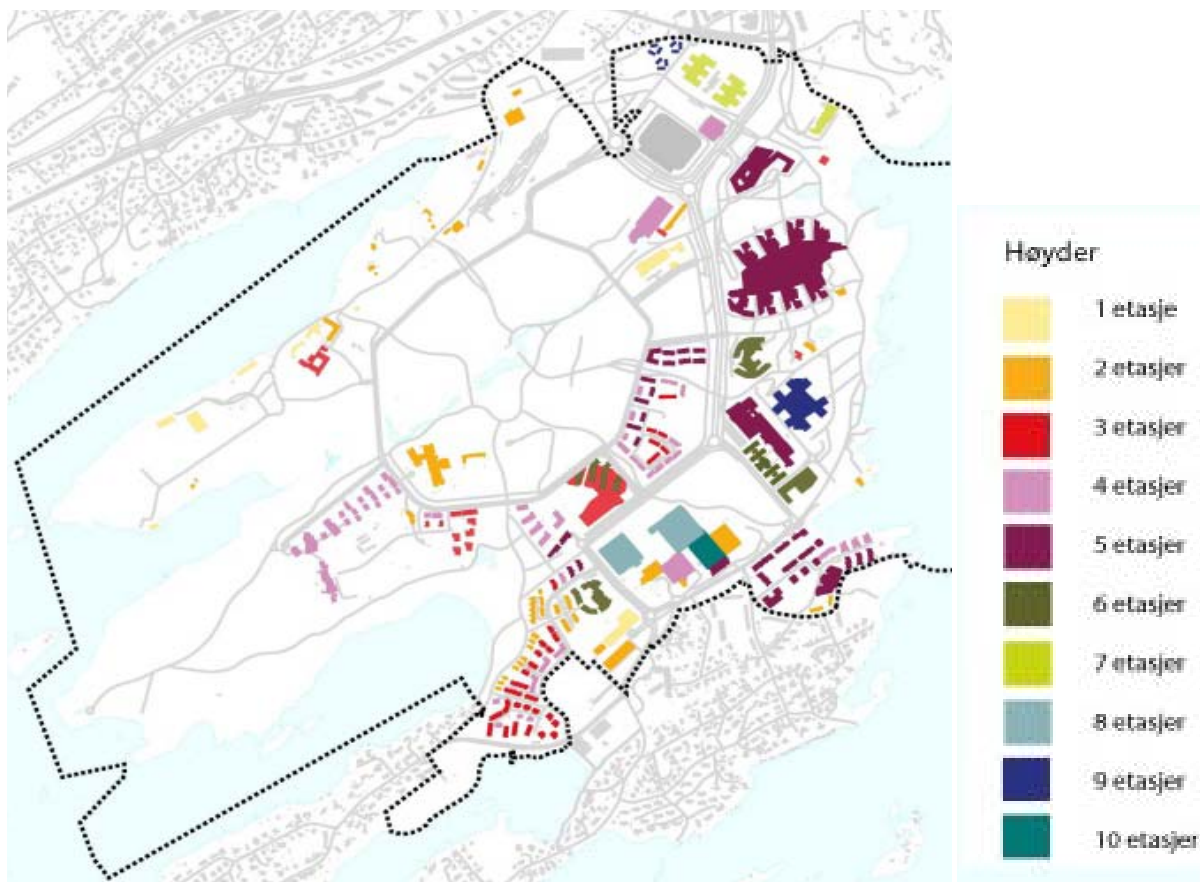
Bystruktur, bebyggelse og arkitektur

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 sitt 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.
- Nærhet til Oslo/Sandvika/by, men likevel naturrikt.
- Planer om kapasitetssterkt kollektivtilbud.
- Kunstneriske installasjoner i parker og offentlige rom.



Bygningshøyder på Fornebu (NB – plangrensen er feil, illustrasjon fra tidligere planprosess pr. 2017)

2.4.2 Byrom, møteplasser og byliv

Fornebu fremstår 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 solrikt torg i sørvest med kaféer. Mot Snarøyveien er det en hovedinngang, mens øvrige deler av fasadene 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 populære og nesten 60 år gamle serveringsstedet Sjøflyhavna kro, mens det kan kjøpes bakevarer ved Rolfsbukta.



Sjøflyhavna kro

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

Av helårs møteplasser er Flytårnet ved gamle Fornebu lufthavn på felt O 8.2 en viktig arena for det frivillige kulturlivet.



Kulturgaten ved Flytårnet ved gamle Fornebu lufthavn

Nærheten til sjøen gjør at mange oppfatter Fornebu kun som et sommerområde. Badeplassene, lekeplassene ved skolegårdene 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.



Akers hus, Snarøyveien 36

Enkelte av næringsbyggene har flotte uterom, som Telenoranlegget, men det mangler et større omfang av 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:

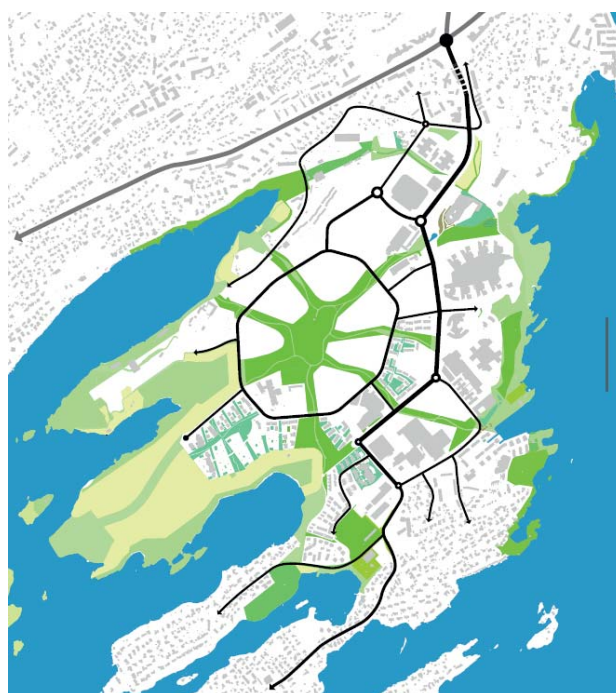
- Skape levende gater og byrom med urbane kvaliteter.
- Tilrettelegge grøntanlegg i næringsbeltet øst for Snarøyveien mer for allmenheten.
- Skape større variasjon i tilbud av møteplasser og aktiviteter på flere tider av døgnet, gjennom hele året.
- Økt boligbygging - hvordan sikre «kritisk masse» som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

Fornebu sitt fortrinn:

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

2.4.3 Landskap, naturverdier og blågrønn struktur

Fornebuhalvøya er omkranset av vann på tre sider og har store friområder, naturvernområder og Nansenparken som en stor sentralpark med tilhørende parkkorridorer. Fornebu 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 som del av den nye utviklingen. Dette er gjort ved å heve Forneburingen så det dannes en skålforn, 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 parkkorridorene binder sammen de omkransende grøntområdene. Det er lagt vekt på lokal og åpen overvannshåndtering, slik at vann er et hovedelement i utformingen av Fornebulandet, med sentraldammen i Nansenparken som et viktig funksjonselement, i tillegg til høy estetisk verdi.



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. Besøksenteret våtmark Oslo sin avdeling Lilløyplassen har en sentral rolle i naturveiledning og forvaltning av naturvernområdene og driver i dag med aktiviteter og undervisning hele året. Det er stort biologisk mangfold med stor variasjon i vegetasjonstyper og med mange sjeldne arter. Lagmannsholmen er også viktig for forståelse av Oslofeltets fossilførende bergart.

Plangrepet for Fornebu fra KDP2 gir en sammenhengende grønnstruktur med god kvalitet som kan nås innen kort gangavstand fra bolig- og næringsområdene. Det sentrale grøntområdet 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 grønne oppholdsoner 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 en blågrønn struktur. Denne 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 estetiske.

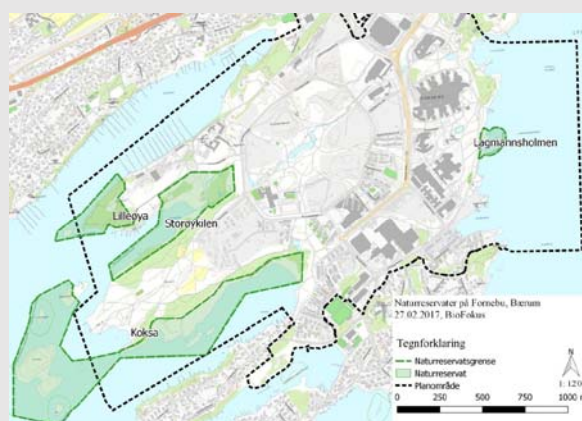
Landskap og blågrønn struktur

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 klimautfordringer 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 den blågrønne strukturen på Fornebu.
- Sikre at verdifulle trær og annen vegetasjon hensyntas i nye utbyggingsprosjekter.
- Sikre at viktige våtmarksområder hensyntas og at fuglelivet kan vernes.
- Aktivitet fra mennesker og kjæledyr kan fortrenge viktige områder for flora og fauna.

Fornebu sitt fortrinn:

- Gjennomarbeidet og opparbeidet blågrønnstruktur av høy kvalitet.
- Etablert våtmarkssenter.
- Rik flora og fauna
- Nærhet til sjøen



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

2.4.4 Lokalklimatiske forhold

Fornebulandet har et gunstig klima, men området er flatt og eksponert for værlagsvindene som virker i området. Dette gjelder helårsvind fra sør – sørvest som følge av solgangsbris, samt kald til dels nedbørrik vind fra nordøst. Området har svært gunstige solforhold uten terrengmessige hindringer. I Holtekilen/ «Dumpaområdet» oppstår det noe termisk drivkraft, dvs. svake vinder forårsaket av lokale temperaturforskjeller og terrengvariasjoner. De termiske luftstrømmene er spesielt betydningsfulle på vindstille vinterdager med inversjon da konsentrasjon av luftforurensning er størst.

Som en del av arbeidet med kommunedelplan 1 og 2 ble det foretatt analyse av lokalklimatiske forhold, som grunnlag for retningslinjer for utforming av planområdet. Forholdene som er beskrevet nedenfor ble påpekt som spesielt betydningsfulle (utdrag fra konsekvensutredningen fra 1996). Disse forholdene ble forsøkt hensyntatt i KDP2 og det antas at blant annet overordnede hovedstrukturer for grøntkorridorene og Snarøyveien (med åpen forbindelse videre mot sjøen i sør) er et uttrykk for dette (skal sikre vindgjennomstrømning/ ventilasjon, unngå stagnasjon). Disse forholdene bør også hensyntas i videre utvikling av Fornebu.

Ventilasjonskanaler/-soner

Sjøbrisen fra sør og den kalde drenasjevinden fra nordøst, er ventilerende vinder som bør få virke på en positiv/gunstig måte i framtidige bolig- og næringsområder. Så fram det er mulig bør utluftingskanaler holdes intakt. Dette gjelder spesielt for «Dumpaområdet» og flere av buktene.

Stagnasjonssoner

«Dumpaområdet» nord på Fornebu representerer et potensielt stagnasjonsområde for kaldluft med fare for opphopning av forurenset luft der særskilte klimahensyn bør tas. Våtmarksområdene er små stagnasjonssoner (kaldluftssjøer) som om vinteren holder lavere temperatur enn områdene rundt. Stagnasjonssonen sørøst for Oksenøya bruk kan egne seg dårlig for formål med behov for utearealer, som f.eks. barnehage.

Beskyttelses-/skjermingsoner

Selv om vindforholdene på Fornebu ikke er ekstreme, vil enkelte områder være mer værekspontert enn andre og ha behov for en viss léskjerming. Dette gjelder områder langs østkysten og på Storøya som har vindpåkjenning fra nordøst og sørvest. Lokal skjerming av parker, boliggårdsrom og leke-/rekreasjonsområder kan være nødvendig av mer komfortmessig hensyn.

Bebyggelses-/veistrukturer

Bygninger kan forsterke, kanalisere, lede eller bremse vind. Ved å legge bygninger i lésoner er det mulig å oppnå energibesparelse og gunstige oppholdssoner. Oppdemmingeffekter kan oppstå når bebyggelse legges på tvers av vindretninger og hindrer nødvendig luftutskifting.

Vindtunneler/korridoreffekter kan oppstå dersom sammenhengende fasader legges i lengre gateløp. I lengre gateløp på mer enn 100-125m vil vinden kunne øke betraktelig.

Bebyggelse- og veistrukturer bør legges slik at naturlige ventilasjonskanaler holdes intakt. Brede veier eller grønne korridorer bør strekkes helt ut til sjøen. Tett og tosidig bebyggelse langs en trafikkert vei/gate kan gi negative konsekvenser i form av spredning av forurensning.

Terrengforming

Ved å innføre små høyder, kan man oppå mer skjermende lésoner. Høyder som innføres bør ikke være mer enn 20m høyere enn landskapet for øvrig, for å unngå å skape værutsatte høyder, turbulente vinder eller ugunstige skyggesoner.

Innføring av vegetasjon

Grøntområder kan brukes planmessig for å bedre/sikre mikroklimaet og luftkvaliteten i området. Store asfalterte flater kan gi tørr luft og bør unngås. For å bremse vind i åpne gateløp kan enkelte vegetasjonsgrupper (skogholt) legges inn. Behov for vindskjerming kan komme i konflikt med behov for ventilering eller ønske om utsikt. Vegetasjon kan filtrere avgasser og svevestøv. Vegetasjonsbeltene langs E18 og Snarøyveien bør bevarer/suppleres da de tar opp i seg stor mengde avgasser og svevestøv. De grønnkledde åsene rundt Fornebu som Lagåsen og Langodden bør beholde mest mulig av eksisterende vegetasjon, og holdes fri for forurensende virksomhet som f.eks. veianlegg.

2.4.5 Transport og mobilitet

Fornebus plassering på en halvøy gjør at forbindelsen til omverdenen i dag kun skjer via en tunnel 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, Langodden 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 vedtatt i mai 2017.

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.

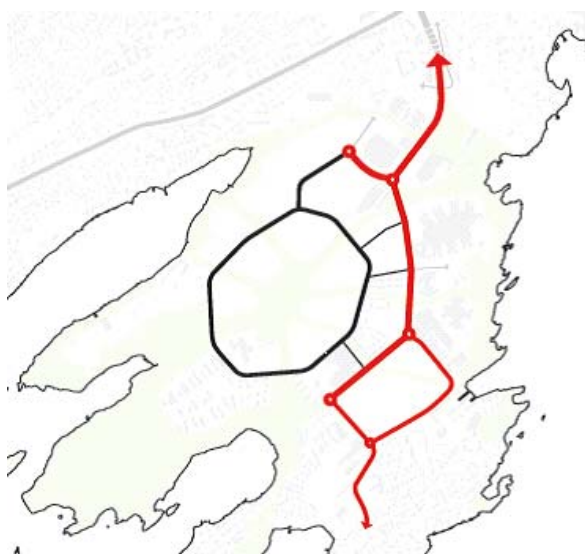
Fornebu betjenes i dag av et omfattende busstilbud langs Snarøyveien, med høy frekvens i rushtiden og tidvis belastet med framkommelighetsproblemer på veinettet. I rushtiden kommer det busser hvert 5.min - busser til/fra Lysaker eller Oslo S. Beregnet kjøretid er ca. 30 min fra Fornebu til Oslo S. Til/fra Sandvika busstasjon går det rushtidsbuss ca hvert 15 min. og beregnet kjøretid er 14min. Det er ingen bussbetjening på Forneburingen. Iht. tidl. reguleringsplan fra 2005 skulle Fornebu vest betjenes med bane (svevebane). Dette er nå bortfaldt med ny reguleringsplan for t-bane, 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. Realisering av Fornebubanen er organisert som et felles prosjekt mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gjennom Fornebuetaten i Oslo kommune. Banen er kalkulert til å koste ca 13,8 mrd. kroner (2018 kr). Staten vil bidra med 50% gjennom byvekstavtaler. Øvrig finansiering må dekkes av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Gjennom Oslopakke 3 avtalen forutsettes det ca 3 mrd kroner i grunneierbidrag. Oslo andel er på ca 460 mill kr, tidligere bidrag er ca 500 mill kr noe som medfører et grunneierbidrag fra Akershusssiden på 2040 mill kr. Oppstart av bygging kan skje i 2019 og da med åpning høsten 2025. Beregnet reisetid fra endestasjonen i Fornebu Sør til Majorstua er ca. 13 minutter.

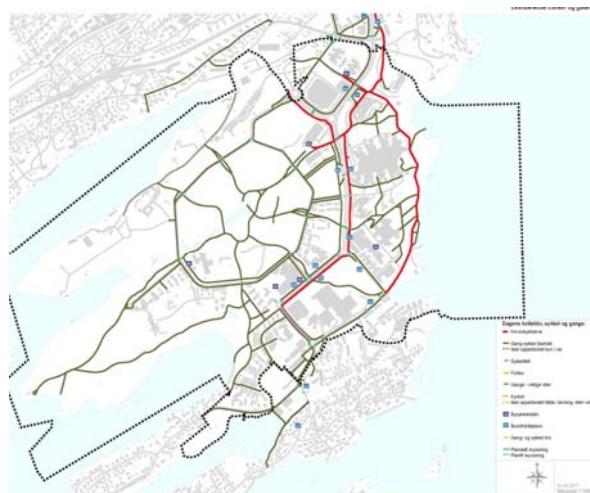


Illustrasjon av framtidig trasé Fornebubanen fra vedtatt reguleringsplan. Merk at iht. vedtak i Bærum 13.9.18 skal stasjonene nå hete Lysaker, Fornebuporten(tidl.Arena), Flytårnet og Fornebu (tidl. Fornebu sør)

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 båt rute fra Vollen - Fornebu – Aker brygge, med kaifasiliteter ved Sjøflyhavna kro. Båtruta ble nedlagt i 2016 som følge av at Ruter vurderte denne som lite økonomisk drivverdig pga. få reisende.

Det er godt tilrettelagt for gående og syklende 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 i 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

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 4 timer gratis kundeparkering. Det er generelt god tilgang på parkeringsplasser og veikapasitet på Fornebu, noe som gjør at bilen er 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 med bil, mens omtrent en fjerdedel gjøres med kollektivtrafikk.

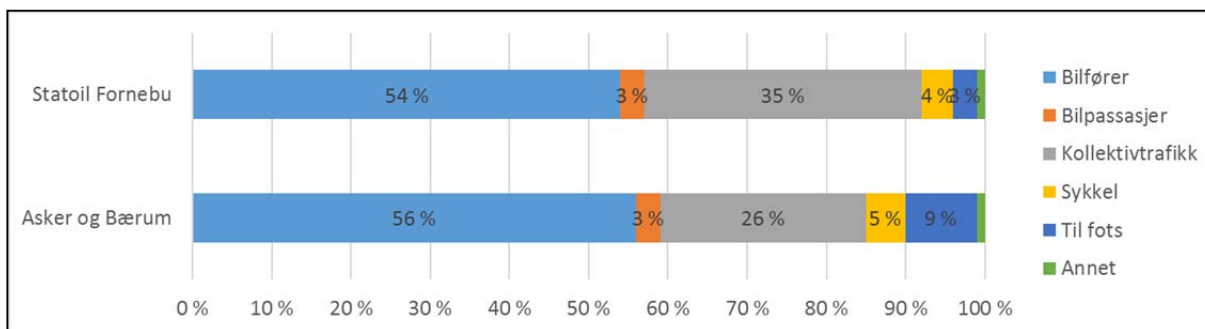
TØI har gjennomført en tilsvarende reisevaneundersøkelse hos Equinor på Fornebu. Kartleggingen viser at andelen som bruker bil til jobb på Fornebu er omtrent den samme som øvrige arbeidsplasser i Asker og Bærum. Det er imidlertid flere som reiser kollektivt til jobb på Fornebu, men færre som går eller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

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

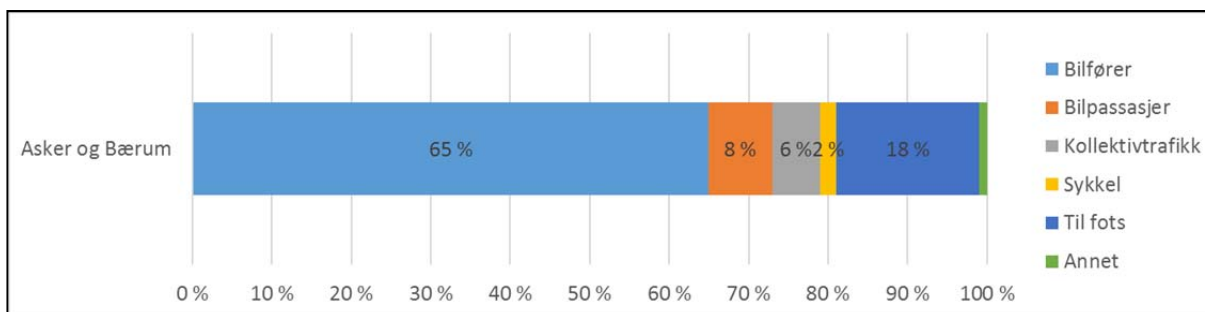
- det går raskt
- det er fleksibelt
- dårlig kollektivtilbud

Reisevaner bosatte

Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomfører bosatte i Asker og Bærum gjennomsnittlig 3,31 reiser daglig, hvor over halvparten av reisene gjøres med bil. 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 Equinor 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/t.

Forneburingen

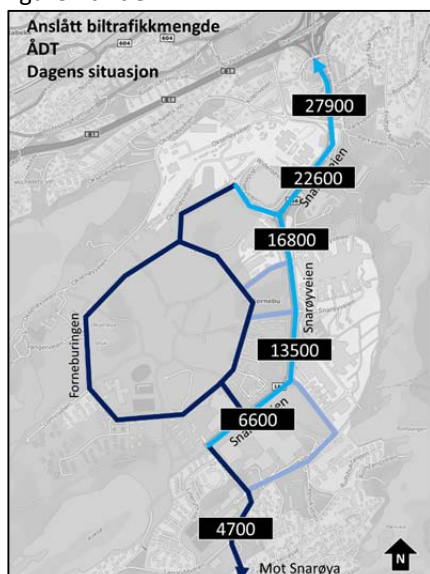
Forneburingen har hovedsakelig én kjørebane uten oppmerkede kjørefelt, men i praksis kan to kjøretøy møtes fra hver sin kjøreretning. Forneburingen er ikke bred nok til at to busser kan møtes. Fartsgrensen er 40 km/t og store deler av veien går gjennom framtidige byggeområder.

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 Forneburingen, 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 Snarøya. Ut fra en trafikktelling gjennomført i oktober 2017 er dagens trafikkmengde (ÅDT) i Oksenøyveien mellom Snarøyveien og punktet der Vestre lenke er planlagt, anslått til 4000 kjøretøy per døgn. Siden Fornebu er i stadig utvikling, kan dagens biltrafikkmengde skille seg noe fra det som er vist i figuren under.



Dagens trafikkmengde (ÅDT) på Fornebu

Transport og mobilitet

Utfordringer:

- En fullført utbygging av Fornebu vil gi betydelig trafikkvekst om dagens reisevaner fortsetter. Også fullført utbygging med dagens planramme iht. KDP2 vil gi store utfordringer, dersom ikke reisevanene endres.
- Finne trafikkreduserende tiltak som kan endre reisevaner. Krever nyteknung, handlekraft og gjennomføringsvilje.
- Kommende utbygging må bygge opp under Fornehubanen, som det foretrukne framkomstmiddelet sammen med gange og sykkel
- Grønnstruktur, veisystem og byggeområder er lite integrert i hverandre og i forhold til framtidige T-banestasjoner.
- Snarøyveien bør utformes slik at den er mer arealeffektiv og med et mer bymessig, integrert forhold mellom gate og bebyggelse.
- Etablere et mer finmasket nettverk og hierarki i gang- og sykkelnettet.
- 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 Fornehubanens stasjoner.

Fornebu sitt fortrinn:

- Etablert vei- og gatenett, og gang, - og sykkelveier som kan videreutvikles.
- Etablert bysykkelordning.
- Framtidig tilknytning til T-banenettet i Oslo
- Mulighet for enkel tilkobling til båtnettet på fjorden.
- Kort vei til Lysaker kollektivknutepunkt med togstasjon

2.4.6 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 boliger som er tatt i bruk, og disse fordeler seg ca. 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 boenheter 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 gode boforhold og bomiljø i alle faser av Fornebus videre utvikling.

Fornebu sitt fortrinn:

- Muligheten til å skape og bygge det gode byliv.
- Mulighet for boligkarriere internt på Fornebu (hvis man lykkes med variert boligmasse)

2.4.7 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 kunnskapsbedrifter med både nasjonalt og internasjonalt nedslagsfelt, eksempelvis aktører som Telenor, Accenture, Aker og Equinor. Et forskningslaboratorium, SIMULA* (**har besluttet å flytte til Oslo*) 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 Fornebu. 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 etablering av Fornebubanen. 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 Telenoranlegget er det et sentralt torg som er offentlig tilgjengelig og området har flere selvstendige kvartaler og bygningsenheter, og utgjør dermed en svært fleksibel bygningsmasse mht. evt. framtidig næringsvirksomhet. Fornebuporten er også bygget med henvendelse mot et felles torg og framtidig 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 verdiskapning 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 er på Fornebu, bl.a. 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.
- Integre eksisterende og fremtidige næringsområder i en framtidig bystruktur.
- Få næringslivet ut av kantinene og inn i byen
- Sikre flere små og mellomstore næringslokaler.
- Tilrettelegge for fleksible flerbrukerløsninger med høye etasjer, og mulighet for effektiv og miljøvennlig logistikkaksess.
- Tilrettelegge for et klimaklokt næringsliv.

Fornebu sitt fortrinn:

- Dagens arbeidsplassintensive og høykompetent næringsliv.
- Etablering av kapasitetsterkt kollektivtilbud
- Nærhet til Lysaker

2.4.8 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 Lilløyplassen. 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

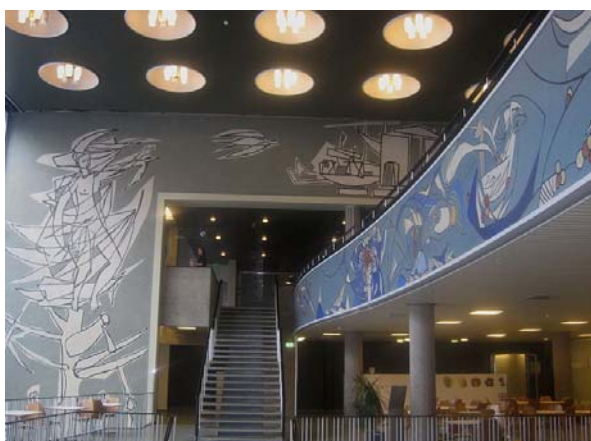
I 1934 kjøpte Oslo kommune landareal på Fornebulandet for å anlegge flyplass. Ved Rolfsbukta ble Oslo Sjøflyhavn med tilhørende ekspedisjonsbygning (nytt bygg i 1948) anlagt. Ved okkupasjonen av landet i 1939 overtok tyskerne ferdigstillelsen av flyplassen på land med tilhørende anlegg. Tyskerne brukte 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, flytårn, 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 ved Technopolis). Hallen i terminalbygget på Fornebu kalles Kai Fjell hallen, etter Fjells vernede veggmalerier. I dag brukes bygget til næringsvirksomheter og hallen til kantine, som er åpen for allmennheten på dagtid.



Vernede veggmalerier 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 utarbeidet en egen rapport, «Krigens kulturminner på Fornebu», som belyser krigsminner på Fornebu. Krigsminnene er lagt inn på kommunens digitale kulturvernkart.

Krigsminner omfatter både bygninger, 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 tidsdybde, 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 sitt fortrinn:

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



Bildet viser 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 jernbanelpanel. 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 jernbanelpanel og en kontorpaviljong i en etasje ble bygget som en utvidelse foran terminalbygg og tårn. Foto: Digitalt museum.



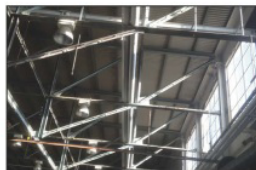
I 1954 ble verkstedbygningens søndre del (nærmest tårnet) påbygd med en tredje etasje i tegl. Det ble også reist ett treetasjes kontorbygg i sørenden av "Verkstedgaten", som forbinder de to lange verkstedbygningene. Foto: Digitalt museum.

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 inn til 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, atelierer, verksteder, lydstudio og Odonata spisested. Foto: Google.

2.4.9 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, barnehage, idrettsanlegg og andre offentlige tjenester, disse benevnes som «grendesentre». I tillegg er lagt til grunn i KDP2 at flere barnehager skal lokaliseres i boligområdene.

Det er etablert fem barnehager på Fornebu; Hundsunnd barnehage, Storøya barnehage, Fornebu idrettsbarnehage og Nansenparken barnehage. I tillegg er det gitt midlertidig dispensasjoner for flere barnehager.

Barneskole med tilhørende idrettsfasiliteter, som flerbrukshall, kunstgressbane og bordtennislokaler, er etablert på Storøya grendesenter. Ungdomsskole er etablert på Hundsunnd grendesenter. Også her er det idrettsfasiliteter med svømmehall, flerbrukshall, kunstgressbane og kunstisbane.

Det er avsatt tomt til videregående skole på felt O 8.6/8.7_A 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 sykehjem med 150 plasser.

Vest for Kilen rundkjøring på felt O 7.4 er det avsatt egen tomt til brannstasjon. I tillegg er det avsatt areal til gravplass/urnelund på Lilleøya, som er ventet ferdig i 2019.

Offentlige funksjoner

Utfordringer:

- Innbyggerne på Fornebu må få en tilfredsstillende kapasitet på sosial infrastruktur.
- Integrere offentlige funksjoner i en framtidig bystruktur og sikre flerbruk

Fornebu sitt fortrinn:

- Etablerte offentlige funksjoner.

2.5 Teknisk infrastruktur

Veistrukturane på Fornebu er etablert, utenom interne kjøreveier i fremtidige boligområder og Vestre lenke.

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 sentraldammen. 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 og ledninger fra Lysaker Ellers er det etablert avfallsug på Fornebu. For avfallshåndtering er det etablert et vakuumanlegg for avfallstransport, der alle der alle nye boligområder har tilknytningsplikt. Både Storøya og Hundsunnd grendesenter har knyttet seg til avfallssuget, i tillegg til Idrettsbarnehagen. Fornebu S er ikke tilknyttet. Det er heller ikke næringsområdene.

Oslofjord Varme er konsesjonær for fjernvarme på fornebuområdet, og leverer varme og kjøling til bygg på Fornebu. Fjernvarme- og fjernkjølingsanlegget er basert på varmpumper med sjøvann som varmekilde.

Høyspentledninger er lagt i bakken, samordnet med de øvrige tekniske anleggene. Anleggene er i hovedsak plassert i veiarealene.

2.6 Fareområder og forurensing

Mye av forurensningen i grunnen, som er knyttet til den mangeårige flyplassvirksomheten, ble ryddet og fjernet av Statsbygg etter at flyplassen ble nedlagt. 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 S 4.3_A, S 4.3_B, S 4.4_A og S 4.4_B). I tillegg kreves det også i nesten alle byggesaker 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.

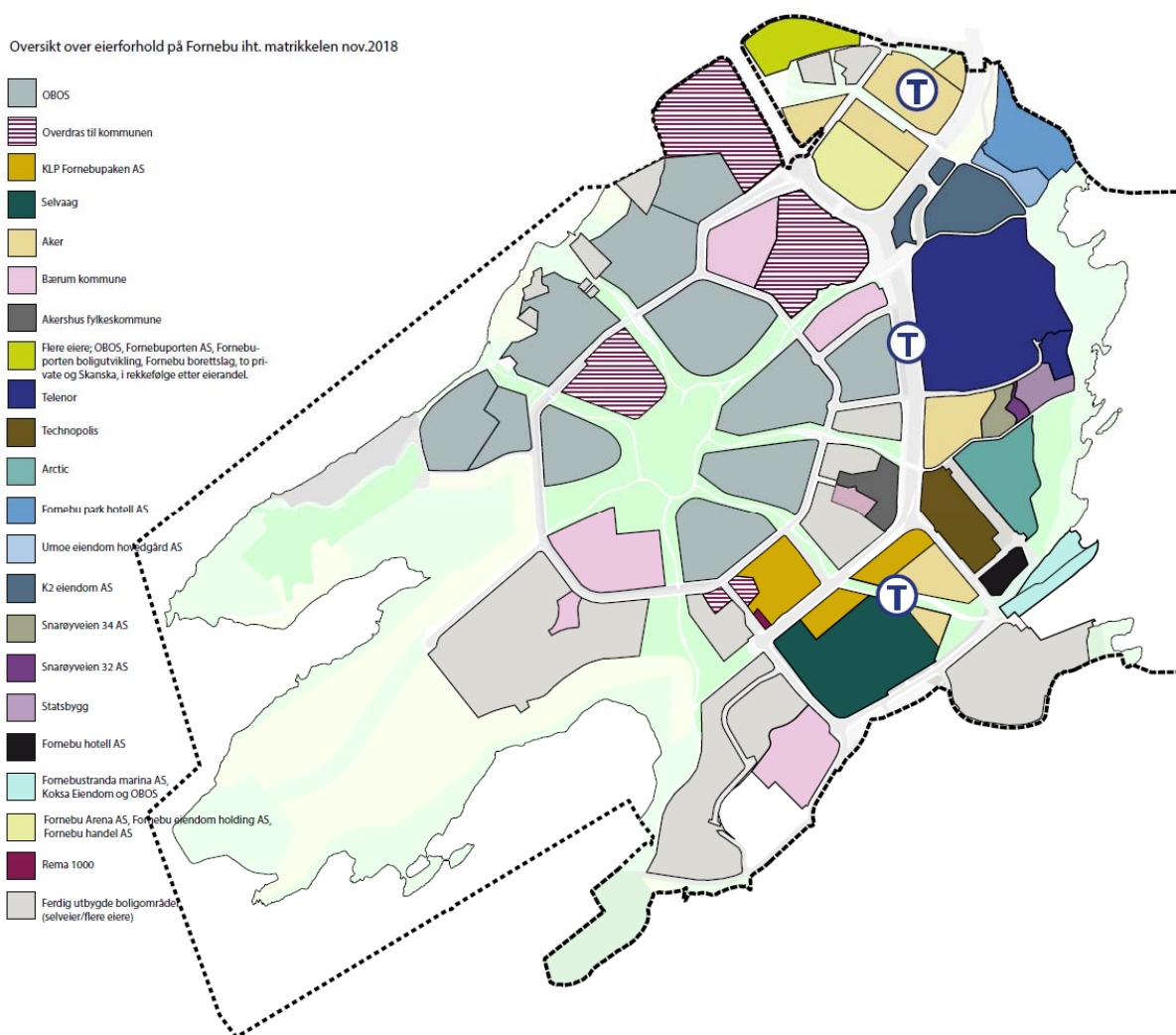
Strandsonen er utsatt for stormflo, og dette påvirker boligområde B 4.2 i Rolfsbukta. Dette er hensyntatt i regulering og byggesak.

Med tanke på skredfare er det registrert kvikkleire i «dumpa» (felt O 1.1_A og felt O 1.1_B Holtekilen). Dette må undersøkes mer i kommende planprosesser. Det vises ellers til ROS-analysen for mer info om andre områder med skredfare.

2.7 Eiendomsforhold

Det er mange eiendommer innenfor planområdet. 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. Fylkeskommunen eier felt O 8.6/8.7_A som er regulert til undervisning.

Bærum kommune eier to utbyggingsfelt B 8.1 og S 8.3. I tillegg er feltene avsatt til grendesentrene, Storøya og Hundsund, overdratt til kommunen. Feltene O 9.7 (Oksenøya), O 8.2 (Flytårnet) og O 1.1_A og B (Holtekilen) er forutsatt overdratt til kommunen iht. utbyggingsavtalen av 2003.



Oversikt over eierforhold på Fornebu.

2.8 Fornebusamfunnet

Samfunnet på Fornebu kan ikke avgrenses på samme måte som kommunedelplanen. Snarøya og Langodden 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 og Langodden i stor grad er etablert som boligområde, er områdene i nord under transformasjon og utbygging, 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 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.

Ungdom trenger innendørs og utendørs ikke-kommersielle møteplasser i tillegg til skole og idrettstilbud. Dette er funksjoner som gir grunnlaget for en god og trygg ungdomstid.

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 blitt etablert flere små muséer, 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 for 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 om å yte tjenester til befolkningen, å utøve myndighet og øg 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 og medvirkning.

Det er naturlig at Bærum kommune bygger sine samfunnsroller på de fire hovedpillarer som finnes for området: Fornebueklæringen, 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.

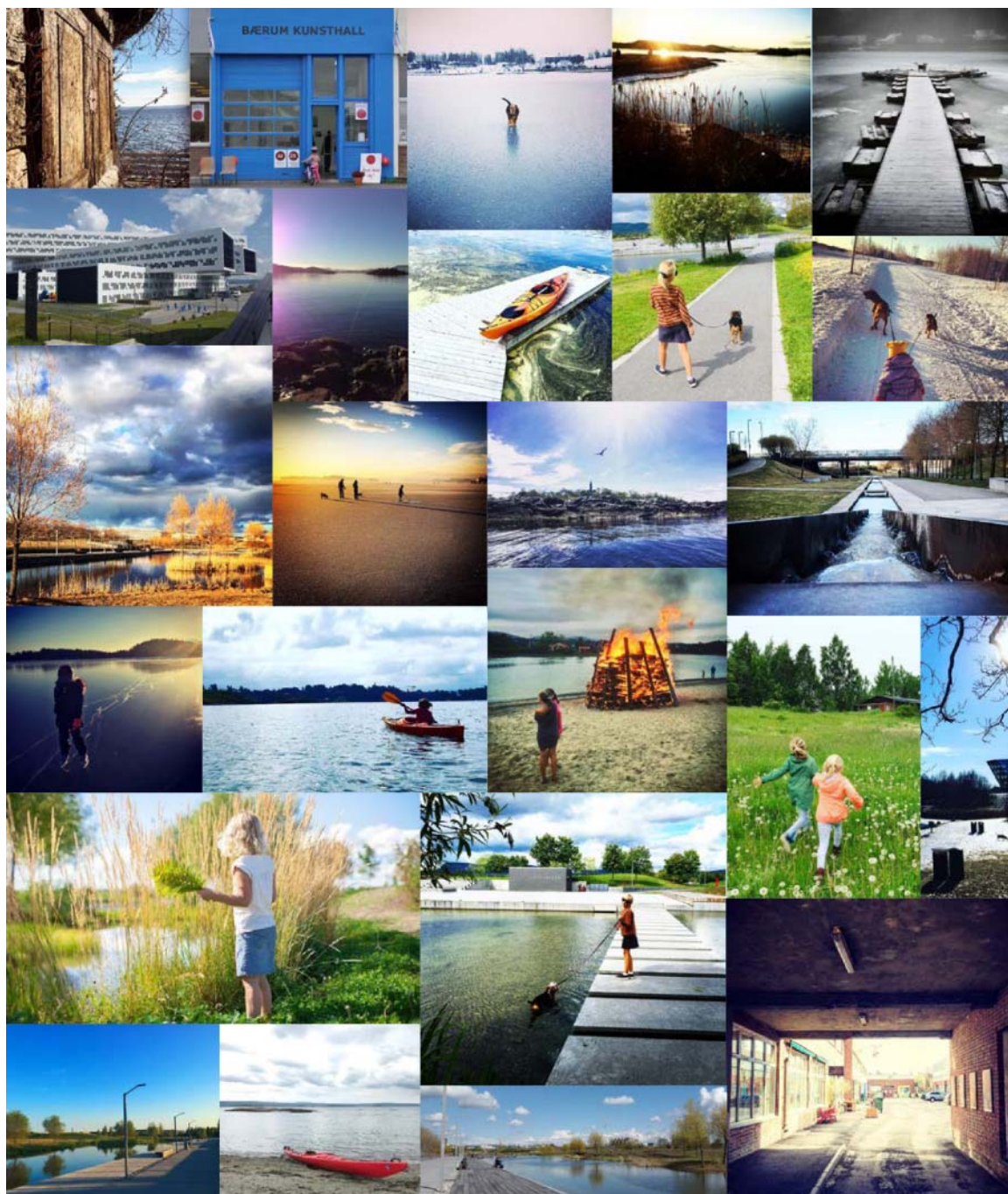


Foto: Hedvig Andersson, Khan Thi Kim Ho, Ellen Linnestå, Mathias Mikkelsen og Hanne Rønneberg

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 av vilkårene for økt utnyttelse på Fornebu basert på grunnlag av orderordnede planvedtak.
- **2015:** Mulighetsstudier fra utbyggere – prosess/samarbeid med kommunen
- **April 2016:** Fornebu – rammer for videre utvikling – politisk sak 15/126003, Jpost ID 16/27885
- **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
- **April-mai 2018:** Høringsperiode

Medvirkning

Det ble varslet oppstart av planarbeid og planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn den 11.8.16. Det kom inn 30 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 feltene B 8.1, O 8.2, S 8.3, S 8.4 og brannstasjonstomten.
- «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 og innbyggere om planprogrammet

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 og møte vedrørende ny kirke, 2017.
- Innspill fra Fornebulandet vel og møte, 2017.
- «Norges største høringsmøte», april 2018
Åpent møte på Quality hotell Fornebu.
- Nye diaologmøter med grunneiere høst 2018
- Møte med Ruter
- Møter med Statens vegvesene pga. deres innsigelse til planen
- Begrenset høring B7.4 A og B ved Holtekilen i september 2018

NYHETER BÆRUM FORNEBU ØKONOMI OG NÆRINGS LIV

Stappfullt av folk ville høre om Fornebus fremtid



FLUST AV FOLK: Det var flust av folk på møtet om Fornebu mandag kveld. Foto: KARL BRAANAAS

Av Marit Helland

23. april 2018, kl. 21:27

Det var stappfullt av folk på det store høringsmøtet om Fornebus utvikling fremover mandag kveld.

"Norges største høringsmøte" på Fornebu 23.4.2018. (Kilde: Budstikka.no)

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. Fornebu skal bli bymessig og må planlegges ut fra byens karakteristika som kjennetegnes ved 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. Flere mennesker i byens rom gir også økt trygghet og sosial kontroll.

Samtidig er nærheten til fjorden, generøse parkarealer og et unikt naturmiljø en særlig kvalitet ved Fornebu, som gir andre opplevelser enn i en by. 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 er 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 bærekraftige løsninger. Offentlige og private utbyggere, næringsliv, organisasjoner og innbyggere må alle ta ansvar og en aktiv rolle i det grønne skiftet på vei til nullutslippsamfunnet.



Myke trafikanter på Fornebu



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;

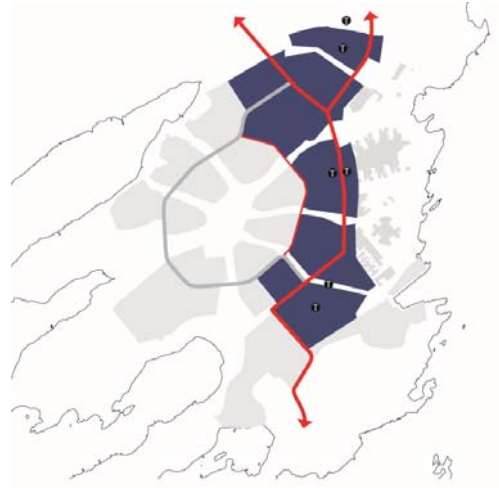
Område A «Byen», område B «Parken» og område C «Landet».

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

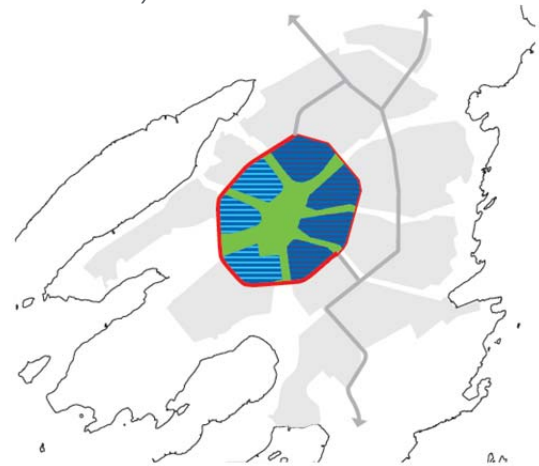
«**Byen**» er den tette byen langs T-banen hvor tilbudet av handel, næring, kultur og aktiviteter er størst. Deretter avtrappes intensiteten og aktiviteten mot vest, ned mot «**Landet**», som er de mer rolige boligområdene lengst fra T-banen. Midt mellom disse ligger «**Parken**», som omkranser Nansenparken, det grønne hjertet på Fornebu. Felles for byggeområdene i område B «**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 i KDP2. Lokale variasjoner forekommer, slik at bebyggelsen også stedvis vil trappe ned mot parken eller mot fjorden.

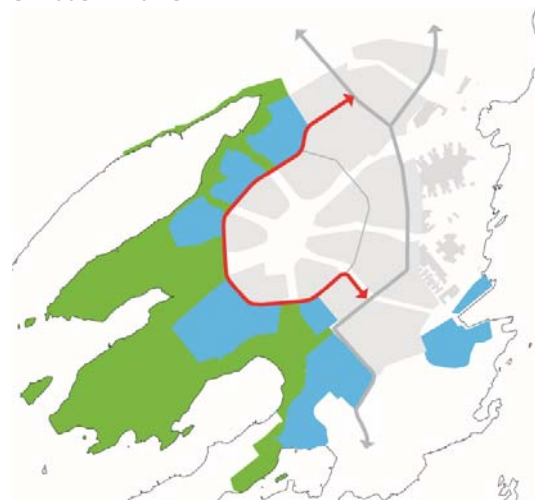
Det skal være glidende overganger mellom de tre områdene. Vestre og østre del av «**Parken**» vil være forskjellige, da østsiden grenser til en tett by med kvartalsstruktur, mens vestsiden grenser mot det roligere «**Landet**». Dette gjenspeiles i fastsatt utnyttelse og høyder på byggeområdene i planforslaget. Sjøflyhavnområdet er definert under kategorien «**Landet**», samtidig som det åpnes for bymessig utvikling med bevertning, kulturopplevelser, rekreasjon og attraksjoner. Bymessighet handler her om type funksjoner det tilrettelegges for. Hensynet til landskapet, sjøen og allmennhetens tilgang er styrende. Området er tenkt utviklet i småskala, tett – lav, et motstykke til den høyere bebyggelsen i Fornebu Sør. Denne kontrasten vil gi sørøstre del av Fornebu en økt kvalitet og nærheten til vann vil understreke Fornebus identitet.



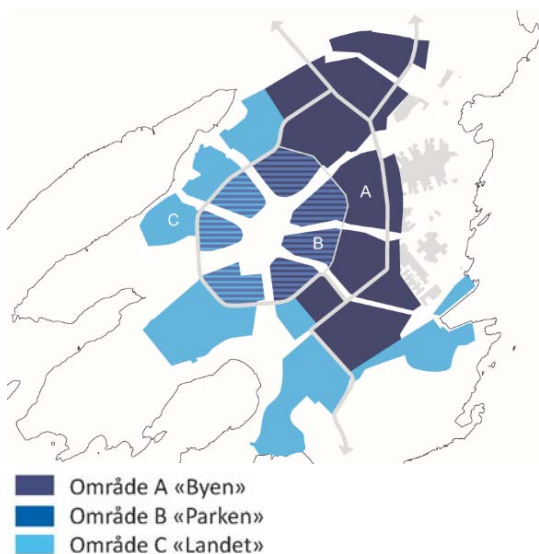
Område A «Byen».



Område B «Parken».



Område C «Landet».



Referansebildene under illustrerer hvilken karakter de ulike områdene kan få i fremtiden.



Område A «Byen» (Kilde: Kjellander Sjøberg Arkitektkontor)



Område B «Parken» (Kilde: White arkitekter/Obos)



Område C «Landet» (Kilde: Arkitema)

Område A «Byen»

- Består av områdene langs hovedgatesystemet 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.
- Snarøyveien skal ha en viktig funksjon som et sammenbindende element i bystrukturen og en hovedåre for alle trafikantgrupper.
- 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.

Område B «Parken»

- Byggeområdene som ligger mellom Nansenparken og Forneburingen og som er bundet sammen av parkkorridorene 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 område A «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.

Område C «Landet»

- 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 i småskala med bevertning, kultur-opplevelser, rekreasjon og attraksjoner.

4.2.2 Tre steder for sentrumsutvikling

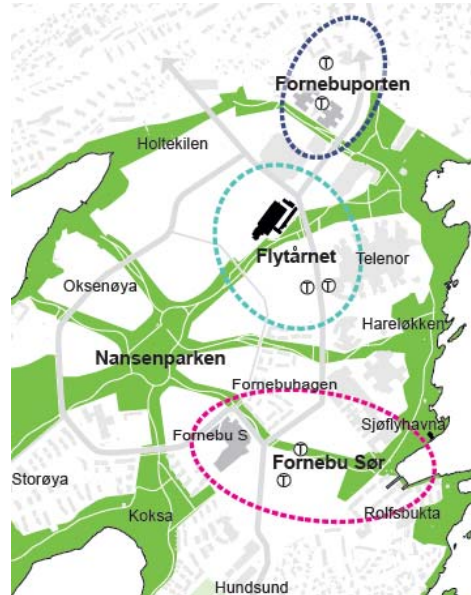
På Fornebu vil det ikke være ett sentrum, men tre sentrumsområder – alle med hver sin identitet.

Med nytt byplangrep vil Fornebu i framtiden ha ca 25.000 innbyggere, noe som tilsvarer en mellomstor norsk by (Hamar har ca. 26.000 innbyggere, Moss har ca. 32.000 innbyggere). Fornebu vil i framtiden også ha ca.30.000 arbeidsplasser. Fornebubanen vil knytte Fornebu-området til T-banenettet i Oslo, noe som er en viktig premissegiver for byplangrepet på Fornebu.

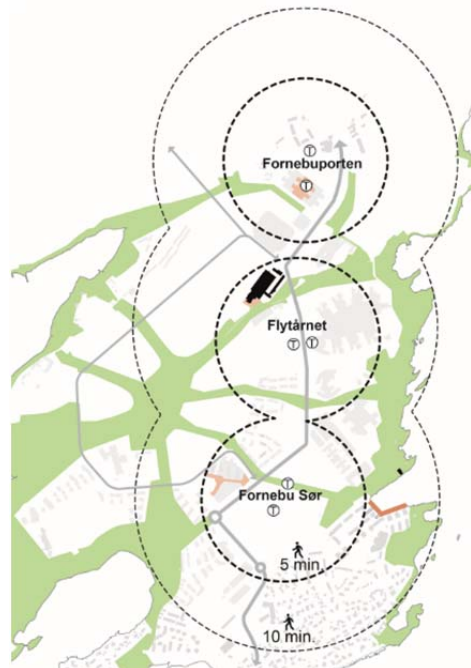
De tre t-banestasjonene forventes å få en viktig rolle i framtidig bystruktur på Fornebu. Planen tilrettelegger for en bærekraftig og klimaklok byutvikling med korte avstander til hverdagsfunksjoner og kollektivtransport. I tråd med dette legges det i planforslaget opp til sentrumsfunksjoner i tilknytning til alle de tre t-banestasjonene. Fornebu skal samlet utgjøre et områdesenter i Bærum, med sentrumsfunksjoner fordelt på Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør, inkludert kjøpesenteret Fornebu S.

På Fornebu vil det altså ikke være ett sentrum, men tre steder med sentrumsfunksjoner, - alle med hver sin identitet.

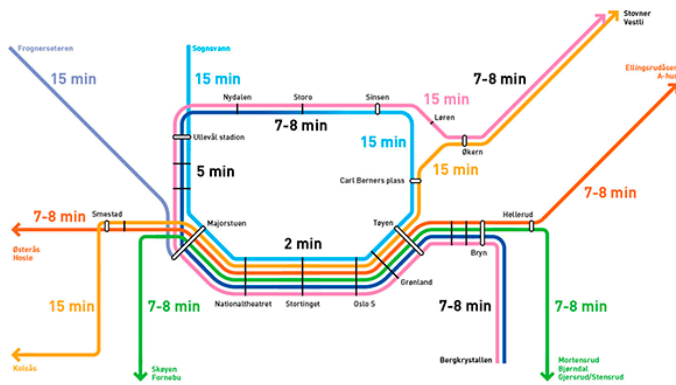
Arealbruken i planforslaget underbygger dette ved at det legges opp til mer konsentrert og bymessig vekst med utgangspunkt i t-banestasjonene. Kompakte bysentrum vil være en forutsetning for byliv og at menneskene som bruker byen klarer å fylle byrommene. Handel, servering og andre publikumsrettede funksjoner skal konsentreres omkring stasjonene i hvert sentrumsområde og henvendes ut mot offentlige gater og byrom. Fornebu sør omfatter også kjøpesenteret Fornebu S og vil fortsatt være et tyngdepunkt for handel på Fornebu.



Tre sentrumsområder med ulik identitet.



Sirklene viser områder som ligger i 5 og 10 minutters gangavstand til de tre T-banestasjonene. Akseptabel avstand til holdeplass regnes å være 400 meter, eller fem minutters gange.



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

Fornebuporten

Sentrumsområdet ved Fornebuporten skal være et tyngdepunkt for næring, teknologi og kompetansemiljøer, og ha lokalsenterfunksjoner for nærmiljøet. Tyngdepunktet vil ligge ved t-banestasjonen og det nyetablerte uterommet/torget.



Fornebuporten - torget i Akerkvartalet. (Foto: Norconsult)

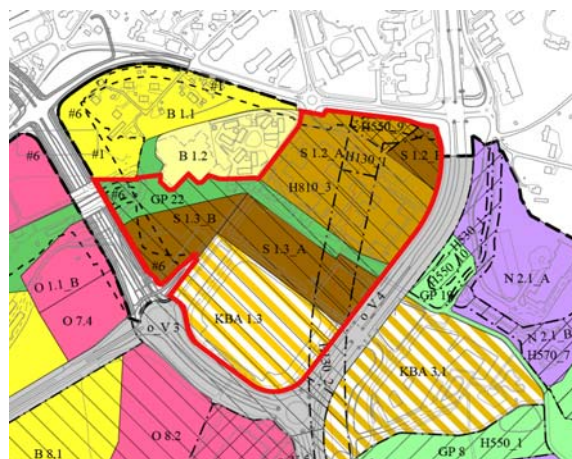
I tillegg til allerede etablerte boliger og næringsbygg på Fornebuporten, åpnes det for sentrumsutvikling med større funksjonsblanding innenfor området. Planen tilrettelegger for at det kan vurderes høyhus i felt S 1.2_B ut mot Snarøyveien (må avklares nærmere i reguleringsplan). Det forutsettes at de nederste etasjene blir løst slik at de bidrar til byliv og gode byrom på bakkeplan.

Innenfor området ligger også Telenor arena. Bygget bør integreres i fremtidig bystruktur ved å etablere utadrettede fasader på gateplan med en utforming som gjør det mer attraktivt å ferdes langs bygget og som bidrar til å definere gatene.

KDP3 stiller krav om felles plan for utvikling av området. Dette skal sikre en helhetlig utvikling som vektlegger en bymessig og sammenhengende struktur av gater, byrom og forbindelser gjennom området.

Det åpnes for en omorganisering av funksjonene bolig/næring mellom feltene S 1.3_A og S 1.3_B med sentrumsformål dersom nærmere faglige utredninger tilsier at dette kan være hensiktsmessig. Dette må avklares nærmere i felles plan. Lokalisering av funksjoner i disse feltene må særlig vurderes med tanke på god funksjonsblanding og tilrettelegging for byliv, og hvordan bebyggelse langs hovedveisystemet kan bidra til støyskjerming av boligområder.

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



Rød avgrensning viser området ved Fornebuporten der det stilles krav om felles plan

Flytårnet

Sentrumsområdet ved Flytårnet omfatter et større utviklingsområde mellom Flytårnet t-banestasjon og gamle Fornebu lufthavn.

Flytårnet ved gamle Fornebu lufthavn, med tilliggende kulturmiljø har allerede etablert seg som kulturell møteplass på Fornebu. Stedet vil fortsatt være et viktig møtested for beboerne og besøkende på Fornebu i fremtiden. Flytårnet ligger nært fremtidig t-banestasjon, sentralt blant nye utviklingsområder, overordnede gater og «Flytårnet bypark» (GP 7 og GP8) som knytter Flytårnet til fjorden og Nansenparken.

Den eksisterende indre Kulturgaten som omkranses av den gamle flyplassbebyggelsen og kulturmiljøet rundt Flytårnet, er med på å gi stedet innhold og identitet. Parken, kulturmiljøet og historien spiller sammen og skaper et unikt utgangspunkt for et større sentrumsområde.



Flytårnet ved gamle Fornebu lufthavn og tilliggende kulturmiljø og parkkorridor.

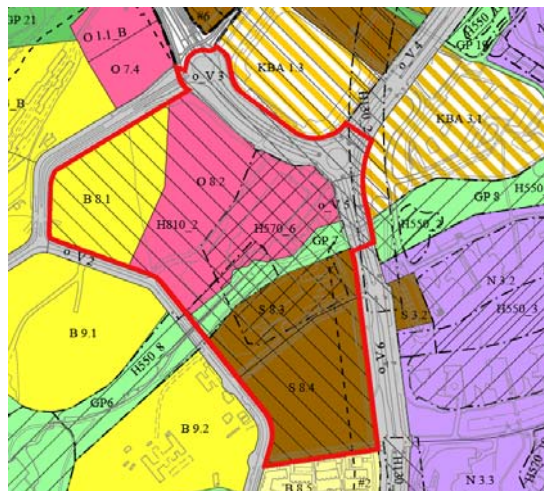
KDP3 legger opp til å styrke stedet som et målpunkt for byliv. Det stilles krav om felles plan for videre utvikling av Flytårnet sentrumsområde. I felles plan skal feltene omkring Flytårnet ses i sammenheng for å oppnå en best mulig kobling mellom den gamle flyplassbebyggelsen, fremtidige funksjoner og fremtidig t-banestasjon.

Planforslaget legger opp til lokalisering av bibliotek, kunsthall/kulturtilbud, offentlige formål og videregående skole i området.

Handel kan også supplere og styrke eksisterende funksjoner og skape et attraktivt, flerfunksjonelt og funksjonsblandet sted.

Den framtidige t-banestasjonen sammen med gamle Fornebu lufthavn vil danne et tyngdepunkt i sentrumsområdet. Mellom t-banestasjonen og gamle Fornebu lufthavn skal det etableres en sammenhengende byromsakse med konsentrasjon av handel, servering og andre typer publikumsrettede funksjoner. Denne aksen skal også ha en god kobling mot det eksisterende torget i Telenoranlegget. Denne aksen vil være en viktig forbindelse mellom boligområdene vest for Snarøyveien og fjorden.

Planen tilrettelegger for at det kan vurderes høyhus på vestsiden av Telenoranlegget i felt S 3.2 ved Snarøyveien (må avklares nærmere i egen reguleringsplan). Det forutsettes at et nytt bygg her skal forholde seg til Snarøyveien på en bymessig måte og ha utadrettede førsteetasjer. Dette vil bidra til mer byliv og mulighet for opplevelser ved stasjonsområdet.



Rød avgrensning viser området ved Flytårnet der det stilles krav om felles plan

Fornebu Sør

Siste stopp for Fornebusbanen vil bli «Fornebu» ved Fornebu Sør. T-banestasjonen er lokalisert i sentrumsområdet ved felt S 4.3_A og B og S 4.4_A og B i Fornebu sør. Dette området er på størrelse med kvadraturen i Oslo sentrum og vil romme både boligbebyggelse, funksjonsblandet bebyggelse og ren næringsbebyggelse. Dette vil bli et stort sentrumsområde med mange nye innbyggere, arbeidstakere og besøkende.

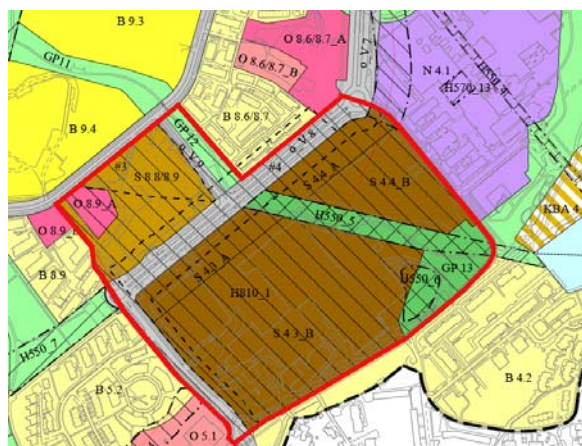


Mulig fremtidig sentralt byrom Fornebu sør, Illustrasjon: Selvaag/Rodeo arkitekter.

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 parkkorridoren som binder sammen kjøpesenteret Fornebu S og Sjøflyhavna. Parkkorridoren vil være en sentral byromsakse i sentrumsområdet i Fornebu sør, og er i planforslaget foreslått utviklet som et grønt og urbant byrom. Handel, servering og andre publikumsrettede funksjoner skal primært konsentreres langs denne aksen og ut mot Snarøyveien. Ut mot denne byromsaksen er det også foreslått at det kan plasseres kirke/livssynsnøytralt seremonibyg.

Kjøpesenteret Fornebu S skal ivaretas som tyngdepunkt for handel på Fornebu, men det kjøpesenteret bør se på muligheter for å bli mer utadrettet mot Snarøyveien, torget og omkringliggende gater for å unngå opplevelse av baksider. Torget på sør-vestsiden av kjøpesenteret er en av de viktigste lokale møteplassene på Fornebu i dag med servering og lekeplass og skal videreføres. Plassen har gode solforhold og er i lé for vind.

Sjøflyhavna er det eneste stedet ved sjøen på Fornebu som har potensial for en bryggekant av urban karakter og menneskelig skala. Planen tilrettelegger for bevertning, kulturopplevelser, rekreasjon, sjøsportaktiviteter og attraksjoner. Området ved Sjøflyhavna vil dermed kunne 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. Planen åpner for fergeanløp for rutebåter som kan koble Fornebu til andre deler av Oslofjorden via sjøveien.



Rød avgrensning viser området ved Flytårnet der det stilles krav om felles plan

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, slik at det sikres god mobilitet for gående og syklende, ikke bare i parken som i dag, men også innenfor byggeområdene. Gater, gang- og sykkelveier, 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 til 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. Flere folk utendørs har også en kriminalforebyggende effekt.

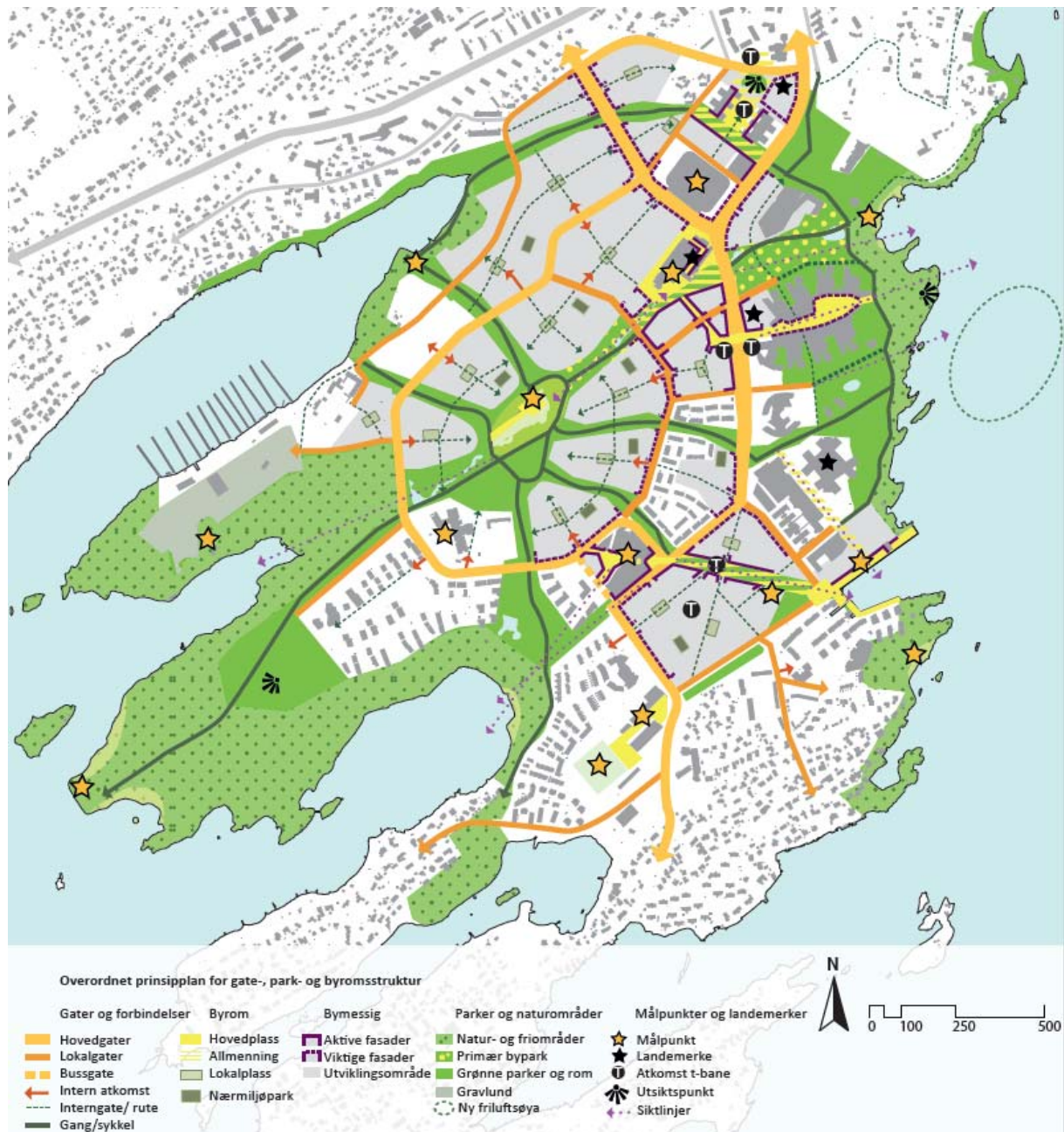
Skalahopping gir variasjon og ulike opplevelser. Snarøyveien som bred og grønn bygata og åre for alle trafikantgrupper balanseres med trangere gater og smug i tilstøtende bolig- og sentrumsområder. Gjennom variasjon i boligtyper, bygningshøyder og fasadetrekk innenfor ett og samme felt eller kvartal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

Ny bebyggelse skal ha gode overganger mot eksisterende bebyggelse.

Overordnet prinsipplan for gate-, park-, og byromsstruktur skal ligge til grunn for videre utvikling (*jp.ID 18/245861, dok.nr. 4231164*).



Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur



Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromstruktur

Hovedgate

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

Lokalgate

Gate med bymessig utforming og lokal funksjon.

Bussgate

Gate med bymessig utforming som er forbeholdt buss.

Intern atkomst

Hovedatkomst til interne bolig- og sentrumsområder. Det bør anlegges minst mulig kjørbare vei inn i boligområdene, og i størst mulig grad få trafikk inn og ned i bygg slik at biltrafikk inne i området kan unngås. Løsninger der adkomst med bil og parkering gjøres rett inn i bygg uten arealakrevende ramper skal tilstrebes.

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 tvers av byggefeltene og parkkorridorene. Skal kunne benyttes av lokalbefolkningen og besøkende.

Hovedplass

Bymessig utformet uterom, det vil si med en klart definert romlig avgrensning, som ofte utgjøres av bebyggelse. 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 lokaliseres i tilknytning til disse.

Allmenning

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

Lokalplass

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

Aktiv fasade

Aktive fasader er utadrettede 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 mer. 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.

Viktig fasade

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, samt vurdere andre virkemidler som f.eks. bevisst bruk av møblering, beplantning og utforming bygulv. 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 publikumsrettede funksjoner, men hvor bebyggelsen forholdsvis enkelt skal kunne endre bruksformål. Dette gjøres for å sikre en fleksibel bygningsmasse som kan absorbere endringer i fremtiden.

Målpunkt

Målpunkt er viktige steder/funksjoner på Fornebu som tiltrekker seg mange mennesker, og som vil ha en tydelig rolle i bystrukturen som møteplass, sted for opplevelser og identitetsskaper. Eksempler på målpunkt på Fornebu er Storøya badebasseng, Lilløya naturhus, Gamle Fornebu lufthavn, med flytårnet og tilhørende flyplassbebyggelse, torget ved Fornebu S, skolene mm.

Landemerke

Landemerke er særpregede bygninger eller andre landskapselementer som man kan se fra lang avstand. Landmerket gir identitet til området det er en del av, og bidrar til å gjøre det enklere å orientere seg i landskapet og bybildet. Eksempler på eksisterende landemerker på Fornebu er Statoilbygget og Gamle Fornebu lufthavn. Eventuelle fremtidige høyhus vil bli fungere som landemerker på Fornebu.

Utsiktspunkt

Utsiktspunkt er et steder med god utsikt over landskapet. Eksempler på utsiktspunkt på Fornebu i dag er bergknausen ved Fornebuporten nord og utsiktspunkt med utsyn over fjorden på på østiden av Telenoranlegget og på høye punkt i terrenget langs strandområdene i øst.

Siktlinjer

Siktlinjer er visuelle korridorer i landskapet og/eller bebyggelsen som skaper visuell kontakt mellom to steder eller objekter. Det kan eksempelvis være siktlinjer fra et byrom til havet, fra et boligområde til viktige landemerker eller målpunkt, fra byen mot spesiell natur eller fjell osv. Siktlinjer bidrar til orientering og beriker bebygde områder med glimt av utenforliggende omgivelser. På Fornebu er det spesielt viktig å sikre visuell kontakt mot fjorden, og mellom Nansenparken og tilstøtende boligfelt til den gamle flyplass bebyggelsen med flytårnet og tilhørende bebyggelse.

Primær bypark

Større parkanlegg og møteplass som er åpen for alle. Skal hente inspirasjon fra klassiske europeiske by og folkeparker. I byparken kan det være turstier, benker, andedammer, paviljonger, utescener, lekeplasser og kunstneriske installasjoner. En bypark kan også inneholde soner for midlertidig tiltak som foodtrucks og andre «pop-up» konsepter innen kultur og opplevelser.

Grønne parker og rom

Grønne områder med parkmessig opparbeidelse som er tilrettelagt for rekreasjon, aktivitet og opphold. Omfatter områder mellom bebyggelsen internt på Fornebu, samt områder ned mot vannet ved Holtekilen og Lagåsen. Grønne parker og rom kan ha ulik utforming i forhold til sted, omkringliggende landskap, innhold og identitet. Områdene vil være viktige ikke-kommersielle møteplasser.

Natur- og friområder

Omfatter grønne områder med naturpreg og biologisk mangfold som er helt eller delvis upåvirket av menneskelig ferdsel. Naturområdene er rik på plante- og fugleliv som skal i størst mulig grad forbli uberørt. Det kan være etablert enkelte skjul og utkikkspunkt for å komme tettere på fuglelivet. Friområder er grøntområder tilrettelagt for opphold og rekreasjon. Friområdene kan blant annet inneholde tilrettelagte badeplasser, elementer for aktivitet, sitteplasser, turstier og kunstneriske installasjoner.

4.2.4 Fra vei til gate

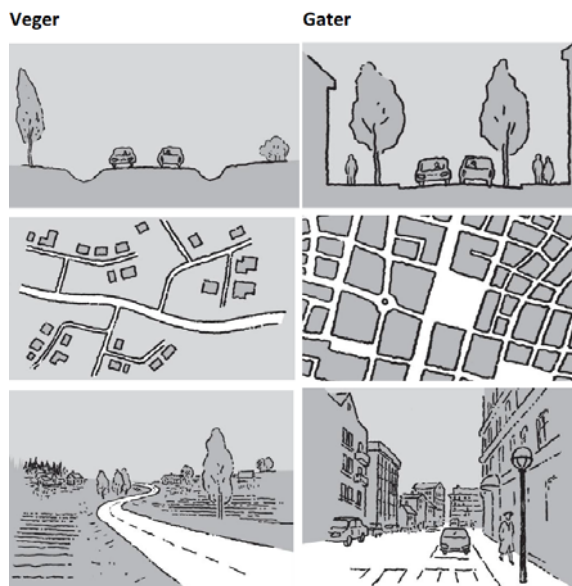
«Der husene ligger
Hver for seg
Kaller vi gaden for en vei
Der husene sammen danner en fasade
Kaller vi veien for en gade.»

-Piet Hein

Gaten er et viktig strukturerelement 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 på gatenivå, 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 kjørebanner, planskilte løsninger for biler og myke trafikanter (underganger), 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 gater. For å skape en attraktiv og bærekraftig bystruktur som fremmer byliv, gående, syklende og kollektivreisende, tilrettelegger planen for at hovedveier på Fornebu skal transformeres til gater som gir prioritet for disse gruppene. Snarøyveien som i dag er en barriere mellom bebyggelsen og parkområdene skal transformeres til en sammenbindende bygate med kollektivfelt, kjørefelt, sykkelvei, fortau og gatetrær.

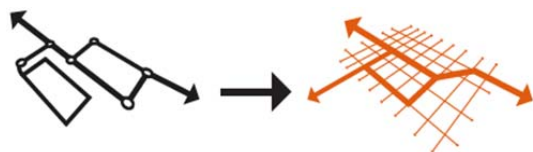


Kjennetegn ved veier og gater. Veier er transportårer fra «A til B» som bygges utenfor byområder mens gater bygges i byområder og er en integrert del av en bystruktur. (Illstrasjon: Statens vegvesen)



Snarøyveien i dag (2018).

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, på tvers av Snarøyveien, og med effektiv kobling mot t-banestasjonene. Denne strukturen blir spesielt viktig for å tilrettelegge for gående og syklende, og supplere eksisterende grønne grønne forbindelser og bidra til at parkene kan tåle økt bruk.



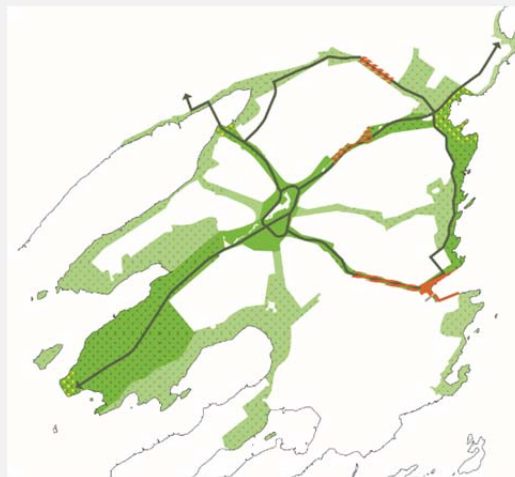
Eksempel: Grønn, allmenn tilgjengelig forbindelse i bymessig boligområde (kilde: Arkitema)

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

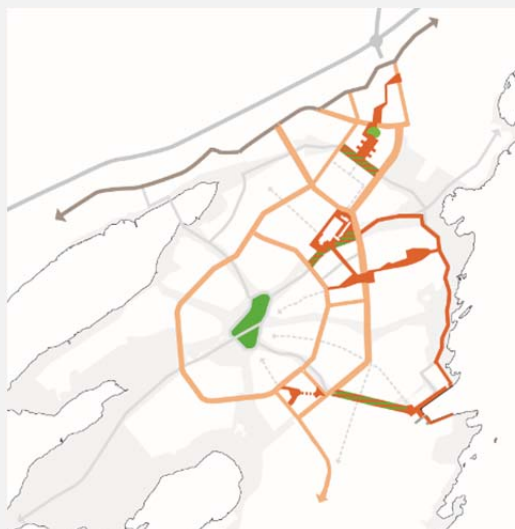
1. Nansenparken og grønnstrukturen ligger i bunn og er ryggraden for hele organiseringen av Fornebu og binder grøntområdene sammen.
2. Et nytt lag med sentrale byrom og hovedforbindelser danner et nytt urbant nettverk, som løper gjennom byområdene og kobler seg til T-banen.
3. Et finmasket nettverk av 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. Fornebu blir mer å betrakte som et langsgående bybelte med tre lokalsentrum/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.

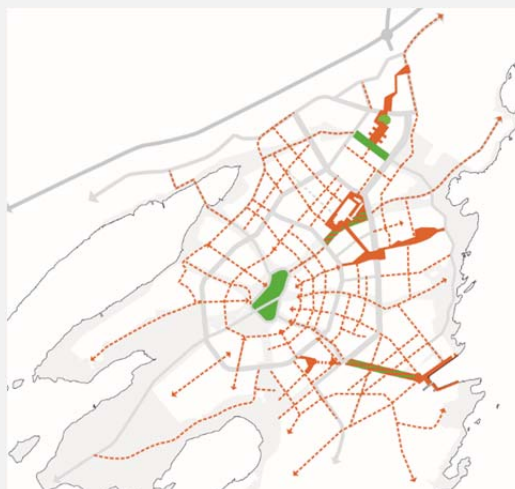
Tre nivåer av offentlige byrom:



Grønnstruktur og parker



Viktige fremtidige byrom og forbindelser



Finmasket nettverk av lokale plasser og forbindelser

4.3.1 Byrom og møteplasser

Med ca. 55 000 beboere trenger Fornebu en variasjon av offentlige byrom og møteplasser for å imøtekomme ulike behov og interesser. 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 ved gamle Fornebu lufthavn, Fornebu S (kjøpesenteret), Sjøflyhavna og Telenor, og ved de etablerte skolene. Planen tilrettelegger 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 og en offentlig sjøfront ved Sjøflyhavna.

Utover de mest sentrale byrommene skal Fornebu ha et nettverk av lokale plasser og byrom. Disse har et mer lokalt nedslagsfelt og lokaliseres innad i hvert byggefelt. De er viktige møteplasser for nabolag og lokalmiljø. For ungdom spesielt er dette viktige ikke-kommersielle møteplasser.

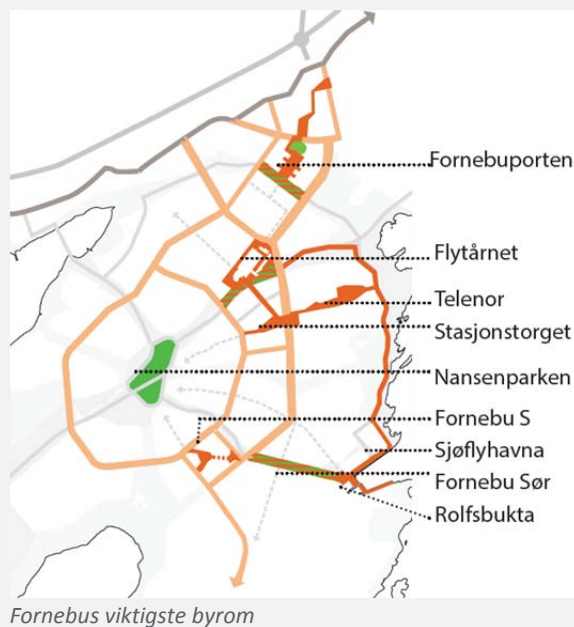
Byrommene skal utformes med solide materialer, høy kvalitet på møblering, trær og sikres gode solforhold.

Når flere mennesker i alle aldre oppfordres til å bruke byrommene som møtesteder og aktivitetsarena, er det viktig at det tilrettelegges for offentlige toaletter i tilknytning til viktige byrom, plasser og aktiviteter.

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 ved gamle Fornebu lufthavn og Rolfsbukta.
- Skape møteplasser/byrom ved kollektivknutepunktene.
- Etablere et nettverk av lokale møteplasser i boligområdene.
- 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 kobles nordover mot Lysaker gjennom Teleplanområdet, og sørover langs Snarøyveien og parkkorridorer mot Flytårnet, Fornebu sør og sjøen. Etablering av tosidig fortau og sykkelanlegg langs Snarøyveien og ny bebyggelse tett på Snarøyveien styrker det bymessige nettverket, og bygger opp om Snarøyveien som bygate.



Fornebuporten

Flytårnet/gamle Fornebu lufthavn og stasjonstorget

Gamle Fornebu lufthavn 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 Gamle Fornebu lufthavn vil bli styrket med nye funksjoner som skal henvende seg ut mot dette; undervisning, kultur og offentlige formål. Deler av byrommet kan bli brukt som uteareal for elever/studenter på dagtid. Byrommet forutsettes opparbeidet som et helhetlig byrom med høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Det indre byrommet i den gamle bebyggelsen, 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.

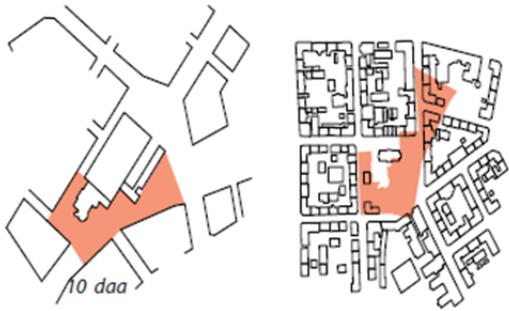


Kulturgate ved Flytårnet (Illustrasjon: Asplan viak/Transborder studio AS)

I tillegg foreslår planen å binde byrommet ved Flytårnet/ gamle Fornebu lufthavn sammen med Stasjonstorget via en ny, viktig byromsakse. Utadrettet handel, servering og andre publikumsrettede funksjoner skal konsentreres i 1 etasjene langs denne aksene. Hele dette området, fra Flytårnet t-banestasjon og opp til den gamle flyplassbebyggelsen, utgjør sentrumsområdet Flytårnet. Ved Flytårnet t-banestasjon etableres et viktig torg, her omtalt som Stasjonstorget. Stasjonstorget skal inneholde noe handel og bevertning, offentlige formål og nødvendige hverdagsfunksjoner for kollektivreisende, gående og syklende.



Skalassetammenligning av Stasjonstorget og Valkyrien plass i Oslo



Skalassetammenligning av fremtidig torg ved Flytårnet T-banestasjon og Schous plass på Grünerløkka i Oslo.

Telenoranlegget

I planen legges det til grunn at det eksisterende byrommet mellom fløyene til Telenoranlegget skal være et viktig byrom i det framtidige byromsnettverket på Fornebu. Byrommet har en strategisk plassering i aksene mellom Flytårnet t-banestasjon og sjøen. Dette vil være et av Fornebuss største byrom. I dag fremstår byrommet som noe sterilt, og det er nødvendig med aktiv programmering fra eierne av bygget for å videreføre den opprinnelige visjonen om byliv. Byrommet har mange fine kvaliteter og stort potensial.



Byrom ved Telenoranlegget

Ved transformasjon med mer utadrettede funksjoner i 1. etasje eller innføring av for eksempel undervisningsfunksjoner/høyskole/forskning i Telenoranlegget, 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 i hjerte av Nansenparken, som bør ivaretas slik det fremstår i dag og har derfor fått hensynssone landskap i plankartet. 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 Nansenparken.



Festplassen (Foto: Bjørbekk og Lindheim)

Fornebu S

Torget på sør-vestsiden av kjøpesenteret 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 lé for vind.



Torget ved Fornebu S

Sentrumsstrengen Fornebu Sør

Parkkorridoren også omtalt som «Bystrengen» som forbinder Fornebu S og Sjøflyhavna skal utformes som et grønt urbant byrom, med høy landskapsarkitektonisk kvalitet, utadrettede fasader og aktiviteter slik at den blir en viktig identitetsskaper i området. Bystrengen kobler seg også til t-banestasjonen og vil bli mange besøkendes første møte med Fornebu. Bystrengen har potensial for aktiviteter, rekreasjon, butikker og tjenester. Bystrengen er foreslått som en av to mulige plasseringer for en kirke/livssynsnytralt seremonibyg.

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 blir 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 etableres et seilsporsenter.



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. Med dette menes det at bygninger skal ha en utadrettet og offentlig fasade mot gater og byrom og danne «vegger»/«kanter» mot disse, og at de mest offentlige aktivitetene i bebyggelsen foregår ut mot gata. Kantsonene skal invitere til bruk.

Den arkitektoniske utformingen av de offentlige fasadene, spesielt på gatenivå, vil være av stor betydning for bybildet. Ny bebyggelse på Fornebu skal tilføre nye visuelle kvaliteter. Bebyggelse mot Snarøyveien, Vestre Lenke og Forneburingen skal bygge opp under veiene som bygater. Bebyggelsen skal som hovedregel ligge inntil fortau/byrom.

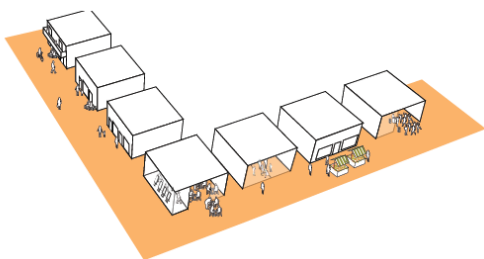
Bebyggelse mot offentlige hovedgater og byrom skal ha utadrettet førsteetasje med vinduer og inngangsparti som henvender seg ut mot gate- og byrom.

Delområdene på Fornebu vil ha ulik grad av urbanitet som følge av bebyggelsens funksjoner og utformingen av fasader og førsteetasjer. Et sentralt byrom ved en av t-banestasjonene skal ha større grad av publikumsrettet program som f.eks. butikker og kaféer enn et område med overvekt av boliger.

Innenfor sentrumsområdene i delområde A «Byen» skal det i de nederste etasjene legges inn publikumsrettede funksjoner i tilknytning til sentrale gater og byrom Jfr. områder definert med «aktive fasader» i *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur*.

Publikumsrettede funksjoner kan være butikker, kaféer, frisører, skreddere, sykkerverksted, kantiner osv.

Det åpnes i tillegg for at bevertning, detaljhandel og servicefunksjoner kan etableres mot lokale plasser og hjørnelokaler mot Forneburingen.



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

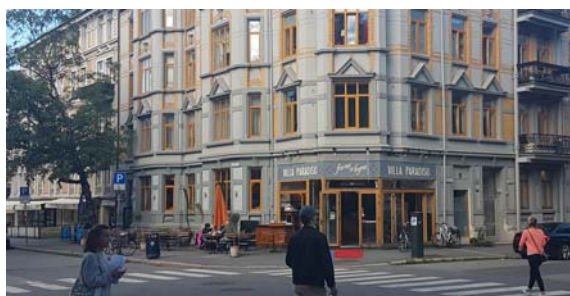


Publikumsrettet funksjon på gateplan - eksempel fra Wien

I *Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur* er det i tillegg til de aktive fasadene definert «viktige fasader». Med dette menes fasader som er sentrale i å transformere hovedveisystemet til bygater, og hvor man må være bevisst på at bebyggelsen skal henvende seg mot og ha direkte innganger fra gaten.



Aktive fasader mot sentralt byrom – fra mulighetsstudier Fornebu sør (Illustrasjon: Selvaag/Rodeo arkitekter AS)

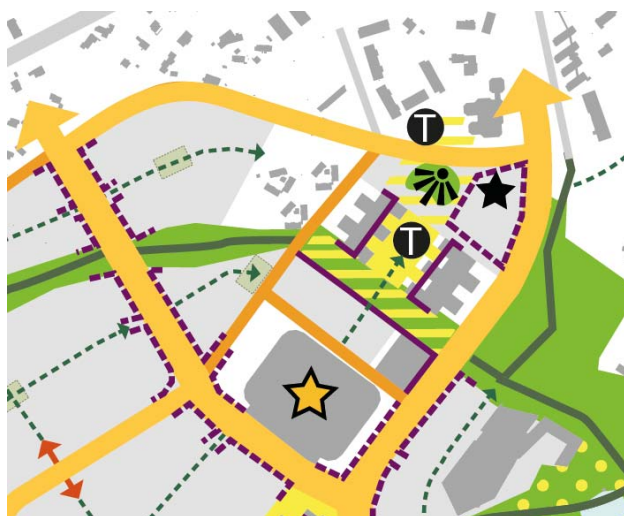


Hjørner er viktige i bystrukturen og må vies spesiell oppmerksomhet. Langs Forneburingen kan det etableres publikumsrettede funksjoner som bevertning, detaljhandel og service i hjørnelokaler og mot lokale plasser. Eksempel fra Jacob Aalsgate i Oslo.

Boliger i førsteetasje 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 og viktige fasader mot sentrale gater og byrom på Fornebu iht. Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur (jp.ID 18/245861, dok.4231164):



Aktive og viktige fasader ved Fornbuporten



Aktive og viktige fasader ved Flytårnet T-banestasjon og aksen mellom Telenoranlegget og Kulturgaten i den gamle flyplass bebyggelsen.



Aktive og viktige fasader ved Fornebu Sør, Sjøflyhavna og ved Fornebu

Prinsipper for utforming av kantene

Kanter 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 og farger. Lange, sammenhengende fasader på gateplan dominert av glass bør unngås da dette kan oppleves som monotont og gir lite tilbake til omgivelsene. Detaljer i fasadeuttrykket har betydning for å gi bebyggelsen en menneskelig skala.



Eksempel på variasjon i et lengre fasadeforløp, fra København



Bevisst bruk av ulike fargevalører mellom næringslokaler i første etasje og boliger i etasjene over på Frogner i Oslo. Skaper en variert fasade og understreker den utadrettede førsteetasjen.

- Gatehjørner er spesielt viktige for å generere byliv. Bebyggelsen i område A «Byen» skal bygge opp om gatehjørnene. Her skal bebyggelsen organiseres slik at bygningene danner sluttede kvartaler i form av karré - bebyggelse. Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning.

- Lokaler med publikumsrettede funksjoner eller utadrettede 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/bygulv/terreng. Dette for å øke bokvaliteten på førsteetasjeleiligheter, redusere innsyn, og skape et tydeligere skille mellom offentlig og private fasader.
- Boliger skal som hovedregel ha innganger mot offentlig gate/byrom.



Lille Bislett – boligkvarter med utadrettet fasade og inngang mot gate (Kilde: Dyrvik arkitekter).



Eksempel på løftet førsteetasje mot gate.

- I sentrumsområdene og områder hvor kantsonene er definert som aktive og viktige i temakart *Overordnet prinsipplan for gate-, park og byromsstruktur*, kan utkragede balkonger tillates fra og med 3. etasje.
- Innslag av forhager i boligkvartaler, skal bidra til identitet, variasjon og innslag av grønt i det offentlige rom. Forhager bør også invitere til bruk. Forhagene skal utformes med høy kvalitet og være berikende for omgivelsene.



Forhage mot offentlig gate, New York



Forhager mot offentlig gat, illustrasjon fra «Nærheden», Danmark. Arkitekt: Karres + Brandes (kilde: www.karresenbrands.nl/project/naerheden)

- Det bør bygges fleksible førsteetasjer med 4 meter takhøyde og mulighet for utadrettede fasader og publikumsrettede funksjoner mot de viktigste gatene og plassene i sentrumsområdene. Publikumsrettede virksomheter bør ha tilgang til utendørs areal på bakkeplan i tilknytning til førsteetasje som kan benyttes til f.eks. uteservering eller varesalg tilknyttet virksomheten (f.eks. blomster og frukt. Dette bidrar til variasjon og opplevelser i bybildet).
- 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.

Kanter mot parker

Byggeområdene innenfor område B «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 Nansenparken og parkkorridorene, og i stor grad definere hvordan det oppleves å bevege seg langs parkkorridorene i Nansenparken.

- Nansenparkens landskap og karakter varierer fra sted til sted. Enkelte deler av parken er mer offentlige enn andre. De enkelte parkkorridorenes karakter skal være førende for plassering og utforming av ny bebyggelse som plasseres inntil, og bidra til å skape variasjon.
- Bebyggelsen skal ikke vende baksiden til parken. Lange fasadeløp langs parkens grenser bør unngås. Det skal være variasjon og aktivitet i fasadene. Dette skal bidra til å skape opplevelsrike omgivelser og steder med ulik identitet i parken, og vil også bidra til å skape sosial kontroll og gjøre parker tryggere å ferdes i.



Varierte fasademot park - eksempel (illustrasjon: C.F. Møller arkitekter, kilde: <https://www.cfmoller.com/g/no/BYUTVIKLING-I-SODRA-LADUGAaRDSAeNGEN-i15426.html>)

- Bebyggelsens utforming må hensynta at det skal tilstrebes gode solforhold og visuell åpenhet i parkkorridorene. Det tillates større åpenhet i fasaderekken, og en løsere/mer permeabel bebyggelsesstruktur enn i område A «Byen». Bebyggelsen bør ha en avstand mot parken som sikrer at nødvendig vedlikehold o.l. kan utføres innenfor eget område og at parkkorridorene ikke privatiseres.
- Uterom skal etableres med naturlige, brukbare, helhetlige og gode overganger til tilstøtende parkområder. Med dette menes at det skal være en helhetlig landskapsarkitektonisk utforming, og at overganger mellom offentlig og privat areal/funksjoner skal være gode og tydelig definert.



Eksempel på overgang med tydelig skille mellom offentlig park og private uterom(kilde: Pinterest).



Eksempel på boligbebyggelse mot park, prosjekt i Køl (Arkitekt: Karres + Brandes).

- Transparente gjerder mot parken kan tillates for inngjerding av evt. uteareal for barnehager. Gjerder mot parken for øvrig tillates ikke.



Barnehage ved Bjerkedalen park med uteområdet henvendt mot parken, transparente gjerder, ingen hekk. Bidrar til et mer visuelt åpent parkrom.

- I boligområdene må det sikres grønne forbindelser som er tilgjengelige for alle på tvers av utbyggingsfeltene. Forbindelsene må kobles sammen i det overordnede nettet av forbindelser.



Eksempel på grønne forbindelser gjennom boligområde. Fra prosjektet "Nærheden", Danmark (landskapsarkitekt: Karres + Brandes).

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 kunstner i 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 Equinorbygget: Landemerke og identitetsbærer på Fornebu.



Tigerstatuen ved Oslo S i Oslo av Elena Engelsen: Landemerke, identitetsbærer og 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 området er planlagt. For mange 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 all vekst i personbiltransporten 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 foregangsområde ved at mer areal kan brukes til å utvikle det gode byliv og opphold, framfor økt arealbeslag til vei og parkering.



Grønn mobilitet i bygate

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 vokser i dag 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 pr. innbygger er blant de høyeste i Akershus, og betydelig over Oslo og landsgjennomsnittet.

Sykelvanene har endret seg mye i de siste årene. Bruk av elsykkle har økt, og dette gir folk større rekkevidde og senker terskelen for å sykle.

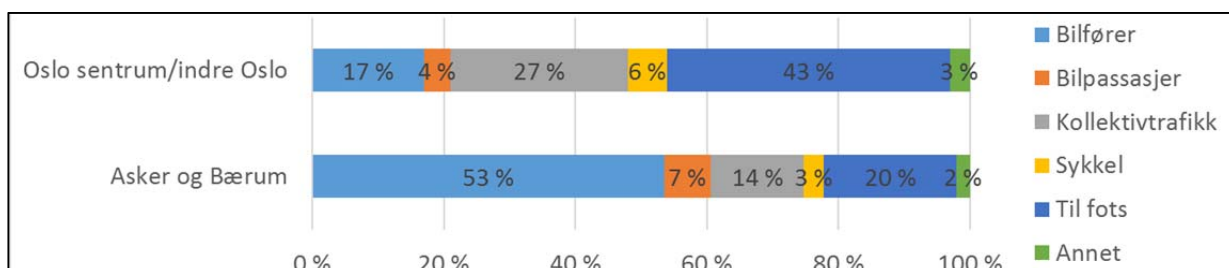
Tilrettelegging av bysykkle på Fornebu gjør at vaner fra Oslo kopieres til Fornebu.

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.

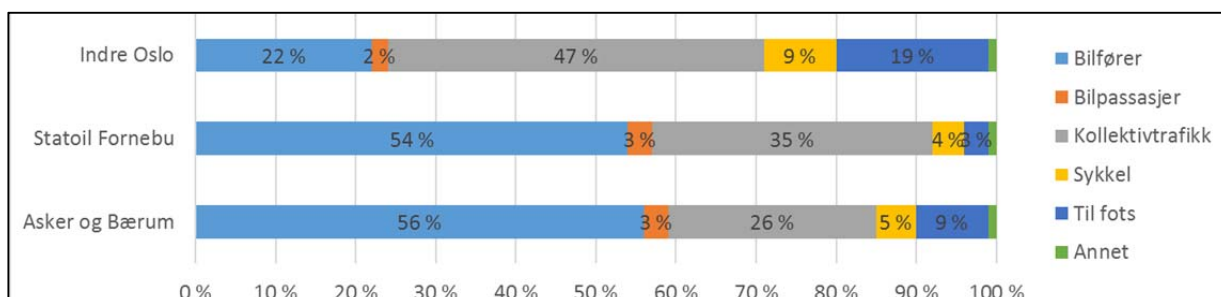
Økt utbygging vil gi økt trafikkvekst. Hvis en legger dagens reisevaner til grunn, vil biltrafikken i fremtiden overskride veikapasiteten.

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, bomavgifter 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 det offentlige.



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



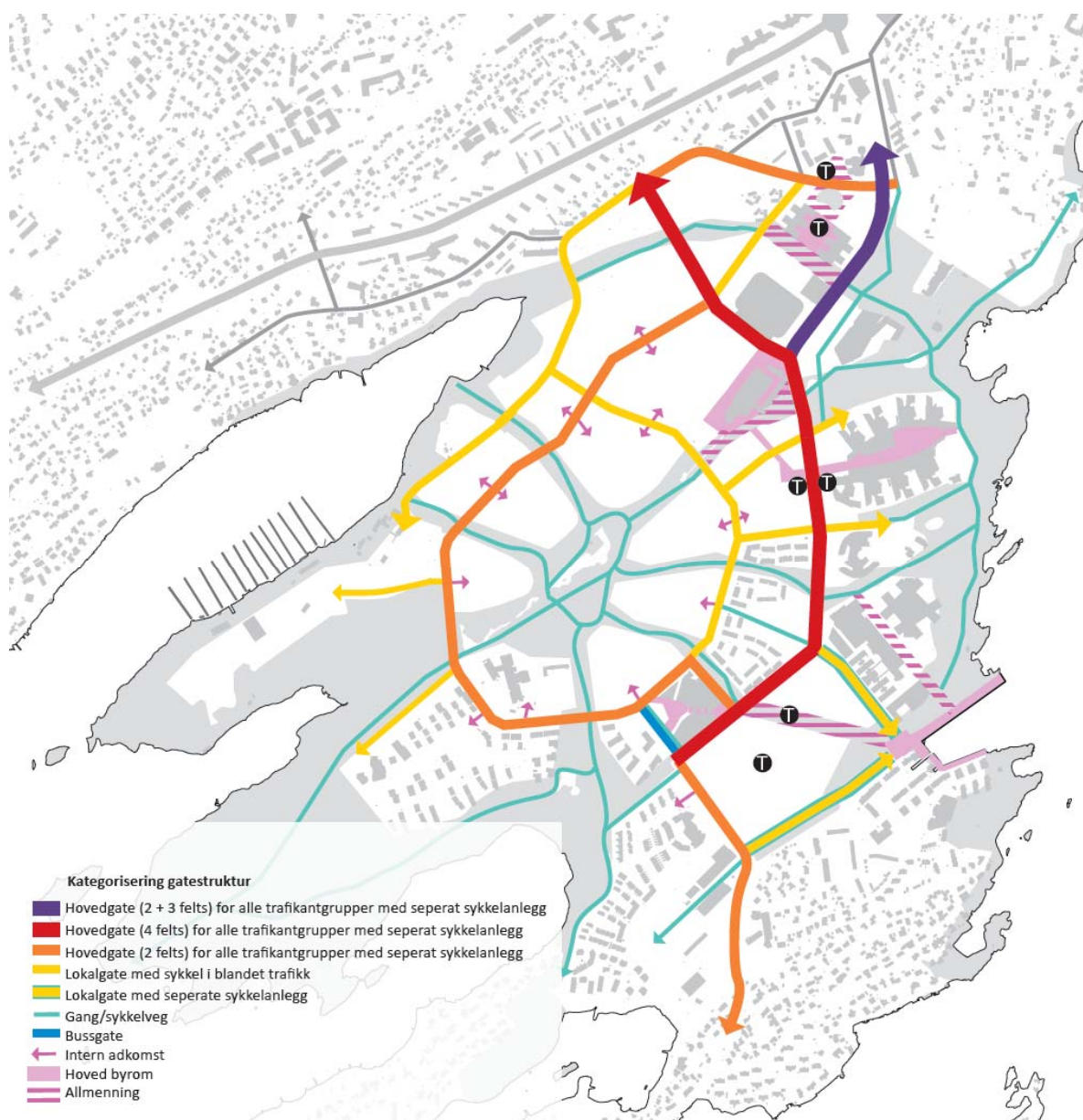
Reisemiddelfordeling for arbeidsreiser til indre Oslo, Equinor på Fornebu og til Asker og Bærum fra Nasjonal reisevaneundersøkelse i 2013/14.

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 med økt kapasitet og attraktivitet for gående og syklister. Kollektivtilbudet skal styrkes med etablering av Fornebubanen og tilrettelegging for bussbetjening langs vestre del av Forneburingen for områdene lengst unna T-banen.

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 for alle trafikantgrupper. 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.

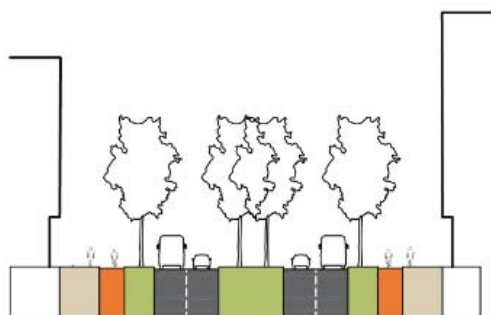


Overordnet prinsipplan for gater og forbindelser.

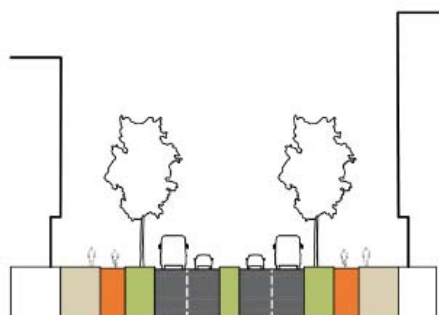
Prinsippsnitt for gatetyper:



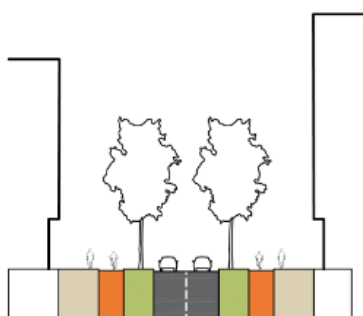
Hovedgate 2 + 3 felt



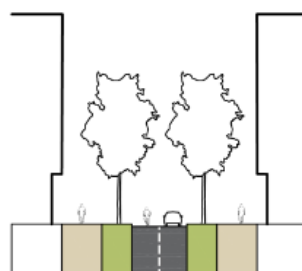
Hovedgate 4 felt med midtrabatt



Hovedgate 4 felt smal midtrabatt



Hovedgate 2 felt



Lokalgate



4.4.3 Snarøyveien og Widerøeveien

Snarøyveien skal videreutvikles til en bymessig gate og et strukturerende hovedelement som binder byen sammen med areal for alle trafikanter; gående, syklende, kollektiv-reisende og privatbiler. Snarøyveien skal bli en viktig gate for alle trafikanter og fremme tilgjengelighet både langsmed gaten og på tvers av den. Stasjonsatkomstene for Fornebusbanen skal ha god kobling mot gaterommet. Planen tilrettelegger for at Snarøyveien kan transformeres fra en arealkrevende 5-felts vei til en byggate med kollektivfelt, kjørefelt, sykkelanlegg, fortau og gatetrær. Bygaten skal ha en mer arealeffektiv utforming med bebyggelse tettere på gaten som definerer gaterommet, og der fotgjengere og syklistene i størst mulig grad skal kunne krysse gaten på gatenivå. Det er potensial for å redusere gatesnittet fra dagens 60 meter til ca. 50 meter langs flere delstrekninger.

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

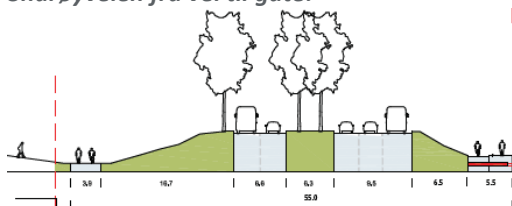
Bebyggelsen langs Snarøyveien skal ha utadrettede fasader ut mot gaten og adkomster og adresser direkte fra gaten. Reduksjon av gatesnittet sammen med etablering av kryssninger i plan reduserer gatens barrierevirkning. Overflødig veiareal ved reduksjon av gatesnittet innlemmes i tilstøtende byggetomter.

Ombyggingen av Snarøyveien må koordineres med utbygging av Fornebusbanen. Eksisterende hovedanlegg for teknisk infrastruktur i bakken langs dagens gang- og sykkelvei på østsiden av Snarøyveien er forutsatt ivarett (bør ikke flyttes eller overbygges med større bygninger eller underjordiske anlegg). Langs Widerøeveien og Snarøyveien nord (felt O_V3 og o_V4) må utformingen ivareta at disse gatene skal fungere som beredskapsveier ved stenging av ny E18.

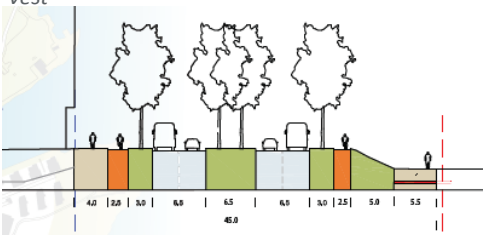
Som en del av arbeidet med KDP3 er det utarbeidet et mulighetsstudie (jp.nr. 18/18287/dok.nr.3875948) som belyser nærmere hvordan Snarøyveien kan utformes som en byggate og integreres i en framtidig bystruktur. Her foreslås et konsept som bygger på følgende:

- Økt prioritet for sykkel og fotgjengere i gatesnittet og tydelig skille mellom sykkel og fotgjengere.
- Fortette langs gata for å skape romlige sammenhenger og avgrensning av byrommene
- Eksisterende broer og kryssende parkdrag skal ivaretas
- Videreføre eksisterende treplanting, men med mer variasjon i rabattbredder
- Tydelig definisjon av Flytårnet som et sted,

Snarøyveien fra vei til gate:

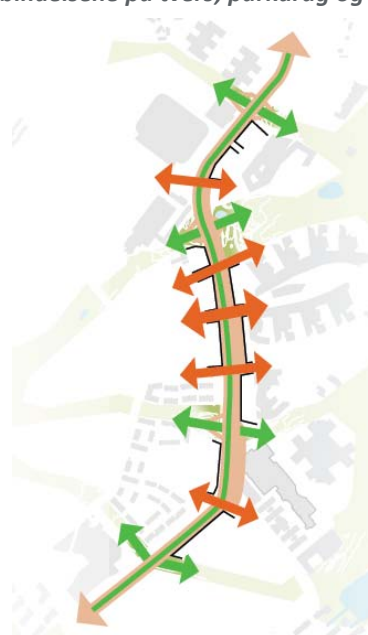


Dagens situasjon: 2+3 kjørefelt, planskilte løsninger for myke trafikanter med separat gang- og sykkelanlegg i øst og delt anlegg i vest



Nytt prinsipp : 2+2 kjørefelt (2+3 kjørefelt i felt o_V4 Snarøyveien nord pga. beredskapsfunksjon), tosidig fortau og separat sykkelanlegg

Styrke forbindelsene på tvers; parkdrag og byrom:



Hovedgrep – prinsipp for transformasjon av Snarøyveien og Widerøeveien til bygater



Tegnforklaring

- | | |
|------------------|-------------------|
| Viktig byrom | Kjørefelt |
| Fortau/ gangfelt | T-bane holdeplass |
| Sykkelfelt | Bussholdeplass |



Delstrekninger og etappevis utvikling

Det er allerede vedtatt å gjennomføre større endringer i infrastruktur på Fornebu.

Det er regulert omlegging av deler av Snarøyveien som en del av Fornebubanetiltaket, og Vestre lenke skal bygges som del av ny E-18.

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



Illustrasjon - sideforskjøvet og ombygd Snarøyvei ved nye Flytårnet T-banestasjon - fra illustrasjonsplan for Fornebubanen (2014).

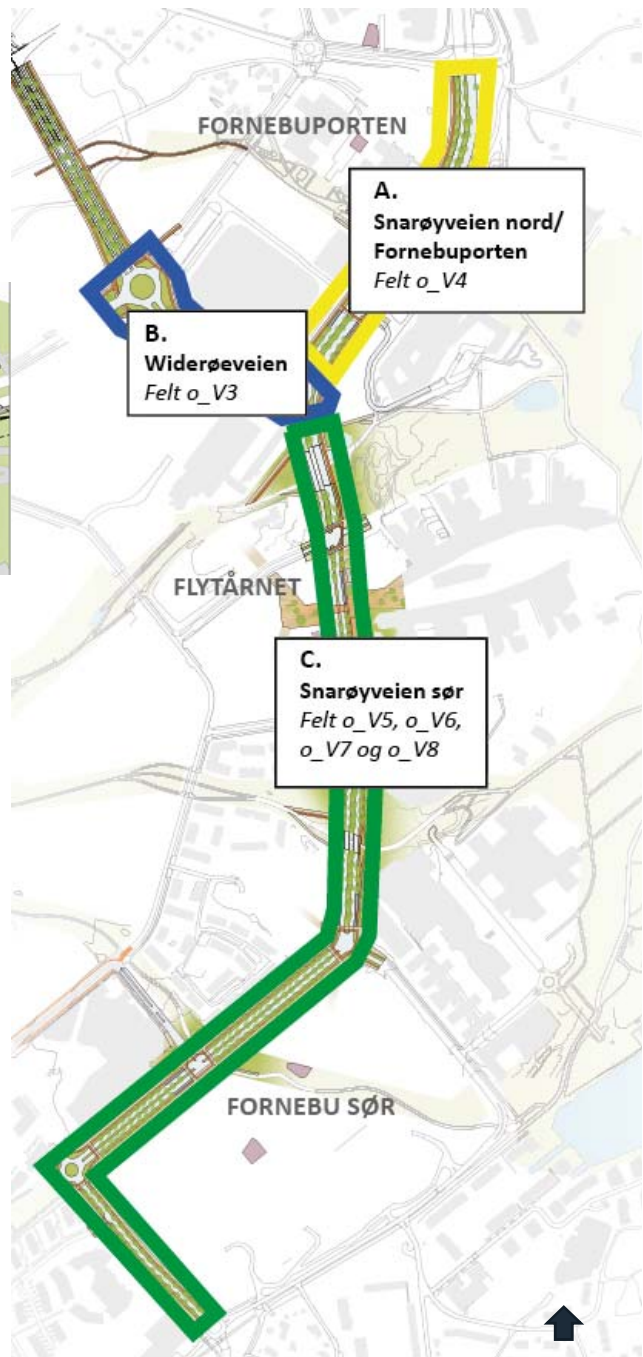
Iht. rekkefølgekrav i bestemmelsene er Snarøyveien og Widerøeveien delt inn i felt som skal utvikles parallelt med byggeområdene langs veien. Dette omfatter feltene o_V3, o_V4, o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8 på plankartet. Prinsippene for videreutvikling beskrives i planebeskrivelsen med utgangspunkt følgende delstrekninger av Snarøyveien:

A Snarøyveien nord/Fornebuporten (felt o_V4)

B Widerøeveien (felt o_V3)

C Snarøyveien sør (felt o_V5-8)

Prinsippene for videreutvikling bygger på anbefalinger i mulighetsstudiet «Snarøyveien – fra hovedvei til hovedgate» av Norconsult, samt oppdaterte illustrasjoner fra Norconsult høsten 2018. Det forutsettes at videre utvikling av Snarøyveien må avklares mer detaljert i egne planer.

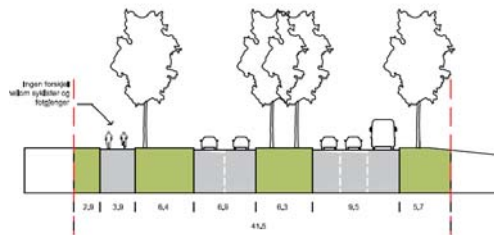


Delstrekninger Snarøyveien

Delstrekning A

*Snarøyveien nord/ Fornebuporten
(Felt o_V4)*

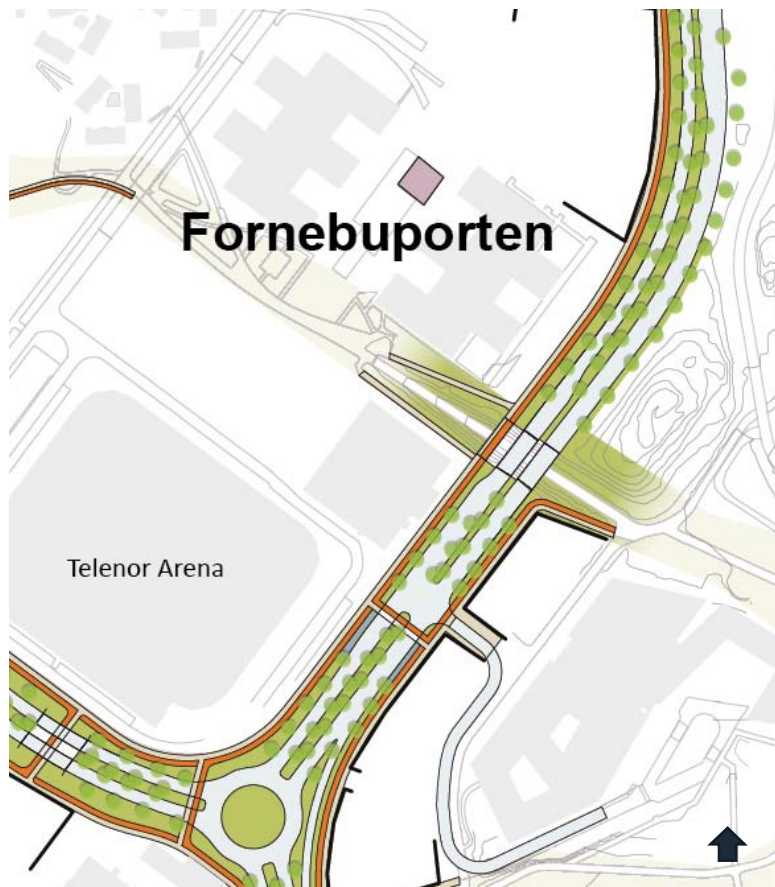
Strekningen er ca.0.5km lang og omfatter Snarøyveien sør for Oksenøykrysset og frem til før krysset ved Telenor Arena. Det foreslås mindre endringer fra dagens situasjon som i hovedsak omfatter sykkeltilrettelegging og fortau. Det forutsettes at tiltakene må gjennomføres før nye utviklingsarealer på østsiden av Snarøyveien kan bebygges.



Snarøyveien nord/Fornebuporten – dagens snitt



Snarøyveien nord/Fornebuporten – prinsipp for transformasjon - snitt

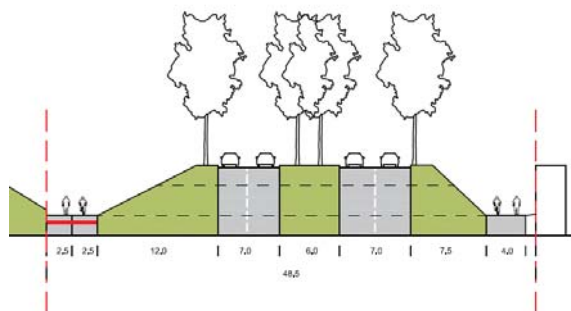


Snarøyveien nord/Fornebuporten - prinsipp for transformasjon - plan

Delstrekning B

Widereøveien
(Felt o_V3)

Strekningen er ca.0.25km lang omfatter Widerøveien fra Vestre lenke til rundkjøringen ved Telenor arena, inkludert selve rundkjøringen. Viktig innfartspunkt til Fornebu fra vest med Vestre lenke. Utdfordrende med høy ÅDT og veiutforming. Kulvert under Widerøveien med forbindelse mellom Telenor arena og Widerøveien forutsettes opprettholdt. På sikt bør det tilstrebes et mer bymessig gaterom og tosidig fortau og sykkelanlegg langs Widerøveien. Som et minimum for å kunne oppnå dette tilrettelegger planen for at det skal etableres tosidig fortau og sykkelanlegg. Det forutsettes at ytterligere muligheter for å kunne utvikle et bymessig gaterom langs Widerøveien skal vurderes nærmere i felles plan for Flytårnetområdet.



Widereøveien – dagens snitt



Widereøveien - prinsipp for transformasjon - plan

Delstrekning C

Snarøyveien sør

(Felt o_V3, o_V4, o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8)

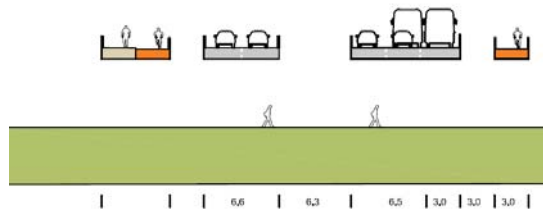
Strekningen er ca. 1.25km lang og omfatter Snarøyveien sør for rundkjøringen ved Telenor arena og fram til Fornebu sør/Hundsund. For denne strekningen foreslås det en mer omfattende transformasjon. Snarøyveien vil her passere sentrale deler av sentrumsområdene ved Flytårnet og Fornebu sør, og må endres fra en barriere til et sammenbindende element og et gateromsom prioriterer byliv og grønn mobilitet. Deler av strekningen skal uansett sideforskyves og ombygges som en del av T-banetiltaket for Fornebubanen, og foreslåtte prinsipper for transformasjon her er derfor tilpasset T-banetiltaket og potensialet dette gir for en helhetlig og koordinert transformasjon. Det vil være mest samfunnsøkonomisk lønnsomt at permanent snitt for Snarøyveien ved Flytårnet stasjon etableres som en del banetiltaket. Alternativet vil være at det kun bygges noe midlertidig når banen ferdigstilles, og at et endelig løsnings først bygges på et ukjent tidspunkt. Nye forbindelser med bymessig kvalitet som trappeanlegg el.tilsv som kobler lavere terrengnivå med bygater må vurderes langs hele strekningen.

Ved bro over parkkorridor rett sør for rundkjøringen ved Telenor arena (Felt o_V5)

Der Snarøyveien krysser parkkorridoren mellom Gamle Fornebu lufthavn ved Flytårnet og Telenoranlegget skal det etableres en ny bro med separat gang- og sykkelanlegg i vest, og en ny bro med sykkelanlegg i øst. Dette området blir videre en overgangssone der kjørefeltene skal kobles fra 2+2 felts gate i Snarøyveien sør til 2+3 felts gate og beredskapsvei for E18 i Snarøyveien nord.



Ved bro over grøndrag rett sør for rundkjøring ved Telenor arena – dagens snitt



Ved bro over grøndrag rett sør for rundkjøringen ved Telenor arena – prinsipp for transformasjon - snitt

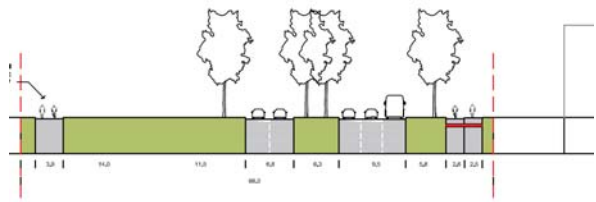


Ved bro over grøndrag rett sør for rundkjøringen ved Telenor arena – prinsipp for transformasjon - plan

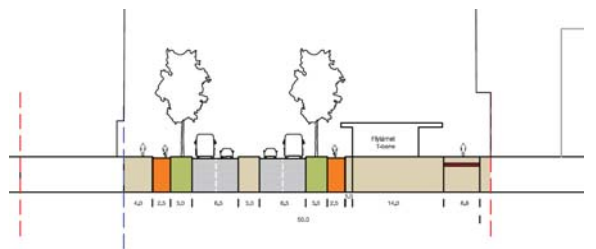
Ved Flytårnet stasjon

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.

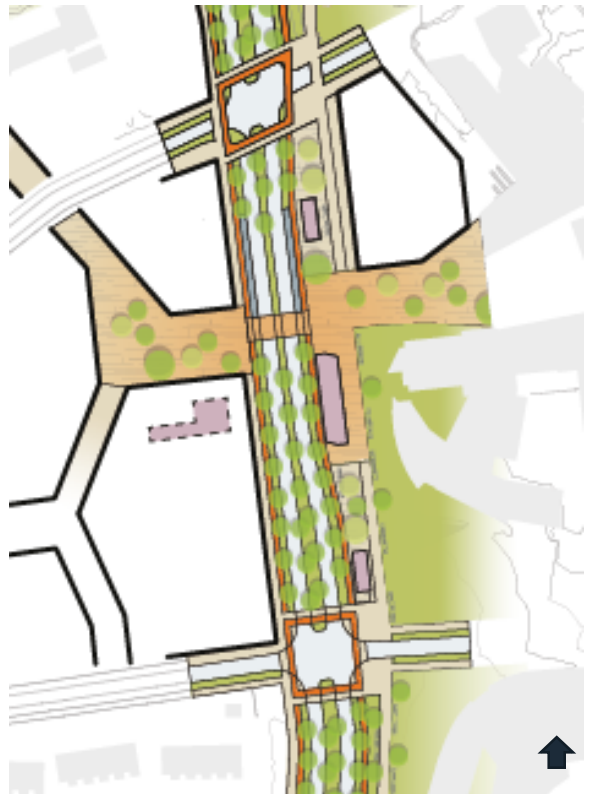
KDP3 legger nå nye premisser om en mer bymessig gateutforming og det vil derfor være behov for en optimalisering av regulert løsning for Snarøyveien. KDP3 foreslår at midtrabatten smalnes inn til 3 meter ved stasjonen for å kunne prioritere sykkel langs hovedgata på innsiden av stasjonen. Dette skaper mindre konflikt mellom passerende syklist og kryssende fotgjengere som skal til stasjonen. Kulverten under Snarøyveien fra stasjonen bør vurderes videreført for å sikre direkte atkomst til/fra torget på vestsiden og skape en effektiv forbindelse til stasjonen for områdene i vest. Ved å ha både planskilt og planfri kryssning blir situasjonen mer fleksibel for brukeren i fremtiden, mer robust ift. fremtidens trafikk situasjon og ulike behov. Sykkelparkeringen legges i grøntbeltet nord og sør for stasjonen. Plankryssing i tilknytning til alle gatekryss og ved stasjonen.



Ved Flytårnet stasjon – dagen snitt



Ved Flytårnet stasjon – prinsipp for transformasjon

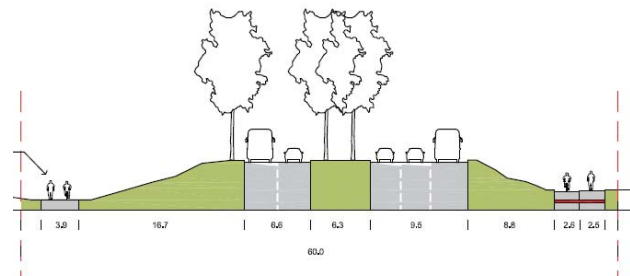


Ved Flytårnet stasjon – prinsipp for transformasjon - plan

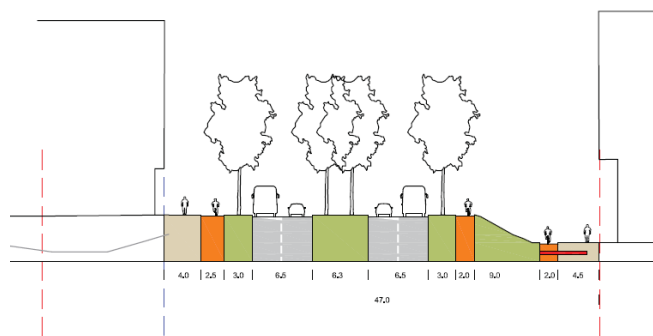
Sør for krysset ved Bernt Balchens vei og til rundkjøringen ved Accenture/Terminalbygget (Felt o_V7)

Sør for Flytårnet stasjon 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 syklistler.

Der gaten krysser parkkorridoren ved Accenture/Terminalbygget foreslås det etablering av ny gang- og sykkelbro på vestsiden av dagen bro.



Ved Accenture/Terminalbygget- dagens snitt



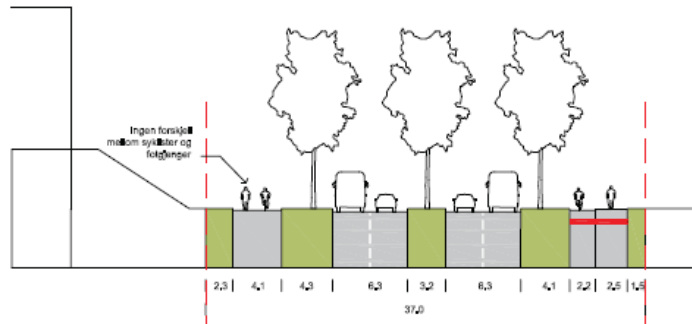
Ved Accenture/Terminalbygget- prinsipp for transformasjon - snitt



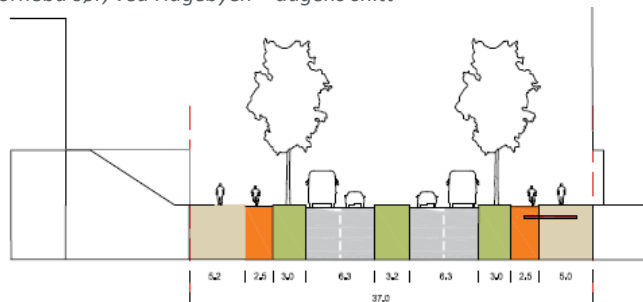
Sør for krysset med Bernt Balchens vei og til rundkjøringen ved Accenture/Terminalbygget – plan

Fornebu sør (Felt o_V8)

I Fornebu sør i området mellom rundkjøringen ved Accenture/Terminalbygget, forbi Hagebyen og fram til rundkjøringen sør for kjøpesentert Fornebu S, videreføres i hovedsak gjeldende bredder for trerabatter og kjørefelt, mens det foreslås utvidelse med tosidige separate løsninger for fortgjengere og syklist. Ny utvikling langs gaten skal forholde seg til gata og bidra til å skape gode byrom og aktivitet.



Fornebu sør, ved Hagebyen – dagens snitt



Fornebu sør, ved Hagebyen – prinsipp for transformasjon - snitt

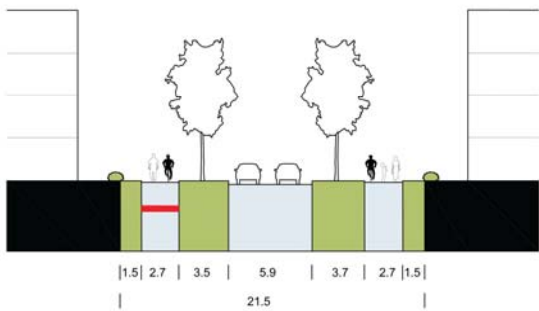


Fornebu sør - prinsipp for transformasjon - plan

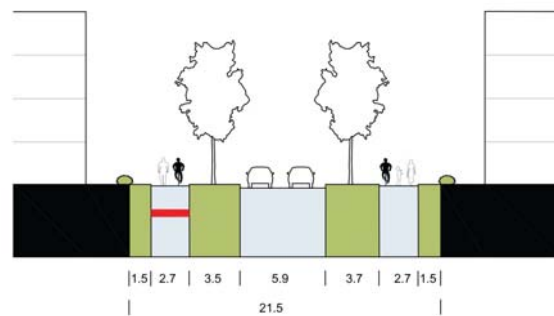
4.4.4 Forneburingen

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 vestre del av Fornebu et tilfredsstillende kollektivtilbud. Forneburingen «deles» i to. For vestre del av ringen felt o_V1 opprettholdes to kjørefelt som i dagens situasjon, men kjørebanebredden må utvides slik at to busser kan møtes. Fartsgrensen bør settes til 40 km/t. Detaljert utforming av framtidige gatesnitt må avklares nærmere i detaljplan.

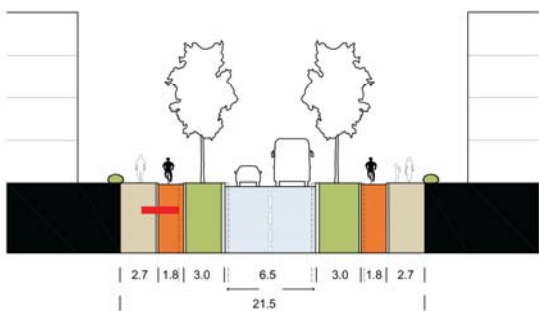
De syklende og gående får egne gang-/sykkelveier som anlegges på begge sider av veien adskilt fra veibanen med trerabatt. Østre del av Forneburingen felt o_V2 blir i større grad en lokalgate og stenges for gjennomkjøring. Fartsgrensen bør settes til 30 km/t. Sykling vil foregå i blandet trafikk. Denne løsningen krever i hovedsak mindre endringer på dagens infrastruktur og det må tilstrebes å ivareta eksisterende trær. Trær er særlig sårbare for å bli flyttet.



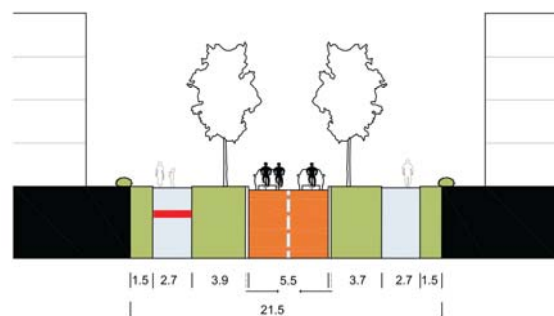
Forneburingen vest - dagens gatesnitt



Forneburingen øst - dagens situasjon



Forneburingen vest - prinsippsnitt KDP3



Forneburingen øst - prinsippsnitt KDP3

4.4.5 Oksenøyveien

Oksenøyveien ligger utenfor planområdet (dvs. den juridiske planavgrensningen) for kommunedelplan 3, men utgjør en vesentlig del av gatenettet på Fornebu og er derfor synliggjort i overordnet prinsipplan for gatenettet som vist i kap. 4.4.2.

Oksenøyveien mellom Snarøyveien og Vestre lenke vil ha en rolle i bussnettverket i Bærum etter at ny E18 Lysaker-Ramstadsletta er ferdigstilt, i tillegg til at gaten vil fungere som lokalvei til Oksenøya.

I prinsipplanen i KDP3 er Oksenøyveien ikke planlagt med egen sykkelløsning, kun med sykling i blandet trafikk. For gjennomkjøring mellom øst og vest vil sykkellekspresveien langs nye E18 være en mer attraktiv løsning. Som sykkeltrasé vil Oksenøyveiens funksjon primært være adkomst til boligene og næringsvirksomheten langs gaten.

I en trafikkanalyse gjennomført for Teleplanbyen er fremtidig trafikkmengde i Oksenøyveien anslått til 2200 kjøretøy per døgn mellom Snarøyveien og Vestre lenke. Dette forutsetter reisevaner som i tettbygde urbane områder, tilsvarende som det er gjort i trafikkanalysen for kommunedelplan 3 på Fornebu. I Oksenøyveien vest for Vestre lenke er den fremtidige trafikkmengden anslått til 800 kjøretøy per døgn. Sykling i blandet trafikk anbefales ikke på veier med trafikkmengde større enn 4000 ÅDT, og fordi det anslås at trafikkmengden i Oksenøyveien vil bli mindre enn dette antas det at sykling i trafikk vil være akseptabelt her.

I framtiden vil det være en viktig kobling mellom Fornebuporten og Teleplanområdet/Lysaker vest på tvers av Oksenøyveien, og dette må hensyntas ved videre utvikling av Fornebuportområdet

4.4.6 Rolfsbuktveien

Rolfsbuktveien er en kommunal samlevei som går mellom rundkjøring Propellen og fylkesvei Snarøyveien i nordøst, og rundkjøring Gropa og kommunal vei Snarøyveien i sørvest. Veien har fartsgrense 50 km/t, og separat sykkelvei med fortau på sydsiden. Rolfsbuktveien er også en busstrasé med busstrafikk i begge retninger. Det er tre busstopp i veien, alle tre er utformet som kantstopp. Ådt ble i 2017 målt til ca 6300 kj/d.

Rolfsbuktveiens rolle i framtiden må ses i sammenheng med overordnet områdeutvikling i Fornebu sør. Fornebu sør skal ha en mer bymessig struktur omkring T-banestasjonen med et finmasket nett av forbindelser for myke trafikanter og et sammenhengende struktur av attraktive byrom og parker med kobling mot omkringliggende områder og målpunkt.

«Fornebu sør bystreng» (felt GP13) mellom kjøpesenteret Fornebu S og det foreslåtte nye målpunktet ved fjorden ved Sjøflyhavn blir en spesielt viktig akse for byliv og myke trafikanter i Fornebu sør. Denne aksens krysser Rolfsbuktveien og bør tilrettelegges som et mest mulig sammenhengende rom og tilgjengelighet der bilens framkommelighet må vurderes mht. prioritet. Ulike løsninger bør vurderes nærmere i påfølgende felles plan; f.eks. om aksens kan utformes som et byrom som kan krysses av bil, men der sambruk og et landskapsarkitektonisk attraktivt bygulv vektlegges framfor definert, separat biltrasé. Eller at veien stenges helt der den krysser bystrengen. Prinsipplanen som følger KDP3 kalt *Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur* signaliserer dette ved å vise en sammenhengende byromsakse på tvers av Rolfsbuktveien.

Endelig løsning for Rolfsbuktveien skal avklares i krav om felles planlegging for Fornebu sør, sone H810_1, felt S 4.3_A og B, S 4.4_A og B og felt S 8.8/8.9.

Rolfsbuktveiens funksjon som alternativ atkomstvei til Snarøya og Langodden, og som atkomstvei til fremtidig utvikling av Fornebu brygge må også hensyntas i videre prosesser.

4.4.7 Kollektivreiser

Fornebubanen skal være ryggraden i kollektivbetjeningen av Fornebu. Planens hovedgrep med høyest utnyttelse nærmest banen og en senterstruktur med tre lokale sentrum tilknyttet de tre t-banestasjonene skal bygge opp under dette.

Områdene lengst unna banen skal betjenes av buss langs Forneburingens vestre del. Det må etableres en tilfredsstillende kobling for buss mellom Forneburingen vest og Snarøyveien sør, planen tilrettelegger for at dette kan skje på begge sider av kjøpesenteret Fornebu S, men det forutsettes at det må vurderes nærmere i felles plan for Fornebu sør. Det forutsettes også at rutebusstilbud langs Snarøyveien kan opprettholdes.

I felt S 4.3_A og B og S.4.4_A ved Fornebu sør tilrettelegges det for at det kan etableres en bussterminal. Endelig lokalisering av bussterminalen skal avklares i felles plan, og det forutsettes at bussterminalen skal integreres i bystrukturen på en bymessig måte og at det skal tilrettelegges for god omstigning mellom t-bane og buss.

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 til/fra buss er viktig for å bygge oppunder bruken av Fornebubanen. 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. Både buss og t-bane vil ha gode omstigningsmuligheter til tog på Lysaker. 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.

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

4.4.8 Sykkel

Det er en ambisjon om å øke sykkelandelen på Fornebu. 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 20% i 2030 iht. Bærum kommunes forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinett 2018 – 2030.

Elsykel 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 elsykkel. Det er stor grunn til å tro at flere elsyklister vil være med på å øke 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, innad i boligområdene, ved offentlige bygg og generelt god dekning på gateplan.

4.4.9 Gående

Gåing er noe de aller fleste kan gjøre hvor og når som helst. Det er enkelt, gratis og miljøvennlig. I tillegg er det miljøvennlig. Daglig gåing har positiv effekt på folkehelsen.

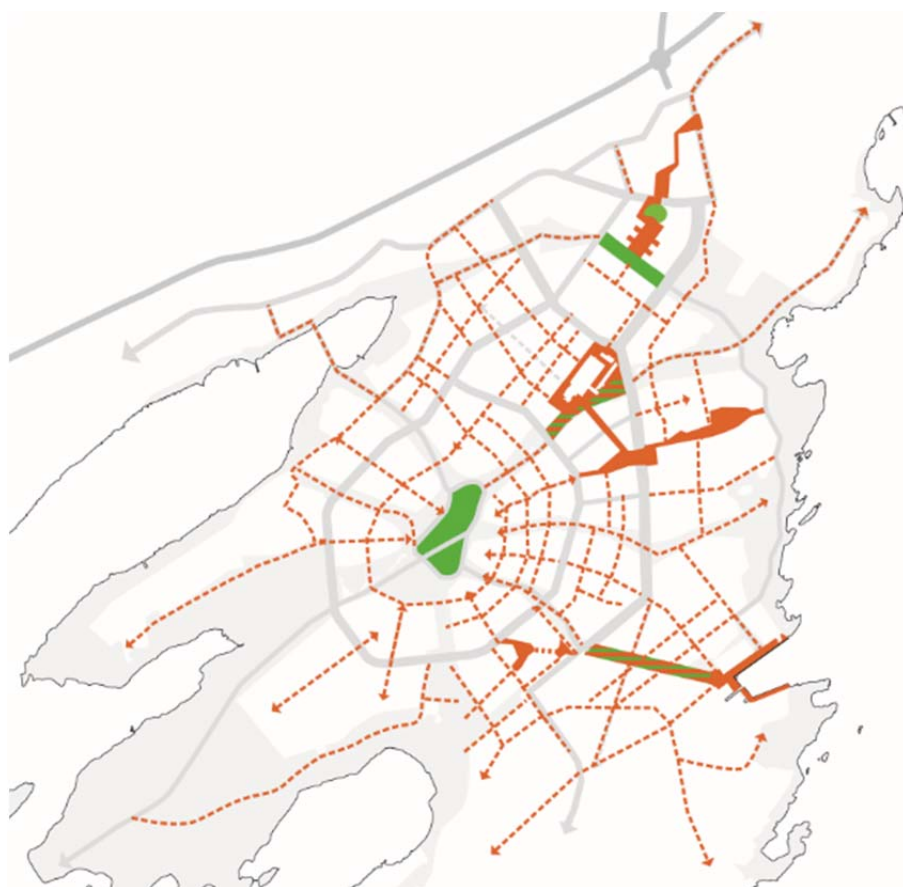
Fotgjengere øker den sosiale aktiviteten i byen, og det gjør gater og plasser tryggere og mer attraktive.

For å oppnå en økning i antall gående, må barrierer bygges ned, vinterdriftsstandarden bedres, snarveier tilrettelegges og krav til universell utforming vektlegges i planlegging og bygging. God gatebelysning og bevissthet rundt trygge ferdselsårer er også svært viktig for å lykkes med tilrettelegging for fotgjengere.

Høy kvalitet på infrastruktur for gående gjør det enklere og mer attraktivt å forflytte seg til fots for alle.

Byliv og opplevelsesrike omgivelser vil også øke attraktiviteten for gående.

Planforslaget tilrettelegger for et finmasket nett av gangveier gjennom de nye byggeområdene. Nettet supplerer det eksisterende gang- og sykkelveinettet i Nansenparken og grønn-strukturen. Hverdagsfunksjoner lokaliseres i sentrumsområder 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.



Fornebu skal ha et finmasket nettverk av forbindelser for gående.

4.4.10 Parkering

Endringer i parkeringsnorm

For å nå målet om nullvekst 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.

Urban 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 gode 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 som i for eksempel eksisterende næringsbebyggelse.



Parkeringshus, serviceanlegg, sykkelverksted og lekeplass på taket, Nordhavnen i København.

Gjeldende parkeringsnorm for bolig, kontor, forretning jf. Kommuneplanens arealdel 2017 – 2035

Retningslinjer:

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende områdeinndeling

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

Område B: Området innenfor 900 meter gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen, samt områdene innenfor definert fortetningsgrense (i kommuneplanens arealdel) som ikke er A- områder.

Område C: Resten av kommunen

Tabell: Parkeringsnorm for bolig, kontor, forretning

Kategori		A-områder	B-områder	C-områder	Sykkelparkering
Ene- tomannsbolig	Pr. boenhet	2,0	2,0	2,0	min 3,0
Rekkehus	PR. 100m2 BRA	1,0			min 3,0
Leilighet	PR. 100m2 BRA	1,0			min 3,0
Kontor	PR. 100m2 BRA	maks 0,25	maks 0,5	maks 0,7	min 1,0
Forretning	PR. 100m2 BRA	maks 1,0	maks 1,5	maks 1,5	min 1,0

Maksimalkravet skal normalt legges til grunn i reguleringsplaner.

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

Fornebu vil med få unntak ligge innenfor område A til Jf. retningslinjer for parkering i Kommuneplanens arealdel 2017 – 2035. Det foreslås en ytterligere tredeling innenfor Fornebuområdet. Nye soner blir da:

Område A «Byen»:

For boliger beholdes krav om 1 parkeringsplass per 100 m² BRA som et grunnkrav. Parkeringskravet kan reduseres avhengig av avstand til t-banestasjon 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.

Område B «Parken»:

I disse områdene er tilgjengeligheten til kollektivtilbudet også god. Grunnkravet om 1 parkeringsplass per 100 m² BRA foreslås her, som i område A «Byen», med mulighet for reduksjon av pakeringskravet, avhengig av plassering i forhold til t- banestasjoner 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.

Ved utbyggingsprosjekter hvor det er etablert felles parkeringsanlegg skal alle parkeringsplassene tilrettelegges med et eget ladepunkt for elbil.

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 kan 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-banestasjon 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-norm for bolig blir lik gjeldende kommuneplan. Effekten kan ved maks % uttak bli en reduksjon av grunnkravet på henholdsvis 60%, 40% og 10% for område A, B og C.

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 bildelingsplasser 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 foregangområde 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 elbil
- grønne fasader/tak etc.

Ny parkeringsnorm kontor, forretning, barnehage og undervisning for sykkel og bil

Kategori: pr 100 m ² BRA*	Bil			Sykkel
	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

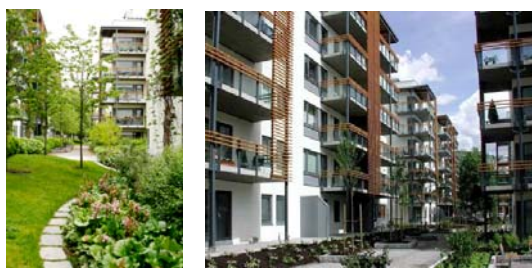
Det er i tillegg til forslag til parkeringsnorm utarbeidet retningslinjer som sier noe om utformingen av spesielt sykkelparkering, under tak, i nærhet til inngang, utforming med tanke på transportsyklar og sykkelvogner. Dette er enkle utformingstiltak som gjør det mer attraktivt å sykle

Område A – «Byen» får en utnyttelse på **155-240% BRA**, som tilsvarer sammenlignbare områder i Oslo i umiddelbar nærhet til t-banen. Byområdene vil være funksjonsblandet og bestå av både bolig, næring/handel og offentlig tjenesteyting som skoler, barnehager mm. Bebyggelsen skal fortrinnsvis ha en kvartalsstruktur (karrébebyggelse). Dette vil tilrettelegge for urbanitet og bymessige kvaliteter.

Område B – «Parken» får en utnyttelse på **120–160 % BRA**. Områdene vil bestå av boligområder, med noe innslag av lokal handel og egne felt for sosial infrastruktur. Det vil også anlegges to nye barnehager innenfor boligfeltene i «Parken». Byggehøydene skal trappes ned fra Forneburingen mot Nansenparken.

Område C – «Landet» får lavest utnyttelse på **50–131% BRA** på grunn av tilpasning til eksisterende utbygde tomter med lav utnyttelse, overgang mot park- og friluftsområdene. Områdene vil være rene boligområder og et felt med kombinert formål.

Eksempler på ulike grader av utnyttelse i bymessige boligområder



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/Kjoepe-bolig/Bolig/Leilighet/Vaekeroeveien-191-B-304218481>

Tabell for grad av utnyttning i KDP3:

I KDP 3 er det i bestemmelsene fastsatt maks %-BRA for alle fremtidige byggefelt som inneholder boliger. Det er også angitt en fordeling i prosent mellom bolig og annet (næring og sosial infrastruktur). I tillegg er det fastsatt en utnyttelse for felt S 4.3_A, S 4.4_A og KBA 7.1.

%-BRA er angitt med grunnlag i tomteareal for hele feltet avsatt til arealformål bebyggelse og anlegg.

Plan som har himling lavere enn 0,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes ikke med i bygningenes bruksareal. Gjennomsnittstørrelse per bolig er satt til 100 m² BRA i beregningsgrunnlaget. Endelig tomteutnyttelse fastsettes i reguleringsplan. Prinsipper for høyder utdypes nærmere på s.87.

Område	Felt	Maks %-BRA	Maks BRA m2 *	Andel bolig %	Andel annet % **	Høyder +/- (etg, snitt) ***	MUA pr. 100m2	Noter	Tomteareal m2
A	S 1.2_B			0,0	100,0	7		1	4 699
A	S 1.3_A			0,0	100,0	7		2	18 568
A	B 1.1	238	71 260	70,0	30,0	5	30		29 941
A	S 1.3_B	160	19 168	100	0,0	5	30	2	11 980
A	KBA 3.1				100,0	5			47 506
A	S 3.2				100,0	7		1	3 790
C	KBA 4.1				100,0	3			18 973
A	S 4.3_A	240	30 574	0,0	100,0	7			12 739
A	S 4.3_B	240	202 639	75,0	25,0	7	30		84 433
A	S 4.4_A	240	25 274	0,0	100,0	7			10 531
A	S 4.4_B	240	53 722	95,0	5,0	7	30		22 384
C	KBA 7.1	50	17 133	0,0	100,0	3	50		34 265
C	B 7.2	70	12 629	100,0	0,0	3	50		18 041
C	B 7.4_A	131	60 332	100,0	0,0	4	50		46 079
A	B 7.4_B	155	47 159	100,0	0,0	5	30		30 425
A	B 8.1	180	52 754	100,0	0,0	6	30		29 308
A	S 8.3	240	48 559	65,0	35,0	7	30		20 233
A	S 8.4	240	85 142	65,0	35,0	7	30		35 476
B	B 9.1	155	81 395	97,0	3,0	5	40		52 513
B	B 9.2	160	68 058	100,0	0,0	5	40		42 536
B	B 9.3	155	58 382	96,0	4,0	5	40		37 666
B	B 9.4	158	59 206	100,0	0,0	5	40		37 472
B	B 9.6	120	37 818	100,0	0,0	4	40		31 515
-	Ufordelt BRA bolig	-	12 613	100,0	0,0	-	-	3	-

NOTER:

* Parkering på terreng kommer i tillegg til angitt BRA.

** Under kolonne «andel annet» er det lagt inn en andel næring og sosial infrastruktur.

*** Etasjetallene i kolonne for høyder er retningsgivende. Intensjon med gjennomsnittlig høydekrav er å sikre variasjon innad i feltene. Oppgitt BRA kan uansett høyder ikke overskrides. Den konkrete volumoppbyggingen skal vurderes i påfølgende planprosesser.

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

2 - Det åpnes for omfordeling mellom bolig og næring innenfor felt S 1.3_A og S 1.3_B, men m² BRA bolig står fast.

3 - På bakgrunn av justering av tomtegrenser og feltinndeling for felt B 7.4_A og B, der eksisterende boligområde Kilenstua borettslag ble fraskilt som eget felt B 7.4_C, har Bærum kommune et ufordelt utbyggingsvolum (12 613 m² BRA bolig) i reserve, slik at det kan fordeles på fremtidige prosjekter som viser fremragende kvaliteter i form av særlig høye ambisjoner innen miljø, arkitektur og landskapsutforming. Utbyggingsvolumet skal fortrinnsvis fordeles innenfor område A «Byen».

Høyder

Generelt skal byggehøyden avtrappes. KDP3 tilrettelegger for en utvikling av tre ulike områdekarakterer, der det kan bygges høyest i «Byen» omkring t-banestasjonene og langs Snarøyveien, og lavere i «Parken» og «Landet».

Videre skal byggehøyder avtrappes mot Nansenparken og sjøen, og mellom Forneburingen og inn mot festplassen (felt GP1) i Nansenparken slik at parken beholder sin åpne karakter og gode solforhold. Bebyggelsen skal 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 .

I planen legges veiledende gjennomsnittshøyder til grunn. De tre områdetypene A - «Byen», B- «Parken» og C -«Landet» får ulike gjennomsnittshøyder. Hensikten med gjennomsnittlig høydekrav er å sikre områdekarakterer med en variert silhuett, men som samtidig ikke avviker vesentlig fra en 7-etasjers silhuett i «Byen», en 4-5 etasjers silhuett i «Parken» og en 4-etasjers silhuett i «Landet». Alle typer bygg skal forholde seg til områdekarakteren de er en del av. Det skal videre være et balansert forhold mellom byggehøyder.

Andre viktige faktorer for bebyggelsens utforming som sol/skygge, krav til uteareal, 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. Det må foretas en overordnet vurdering av gjennomsnittlig byggehøyde i reguleringsprosessen . Høyder, ønsket silhuett, områdekarakter mv. må vurderes detaljert i reguleringsprosessen og bearbeides innenfor gitte rammer for å sikre best mulig resultat av planlagt utbygging.

Høyder skal brukes til å skape variasjon. Høydevariasjon skal både bidra til å sikre nok lys og luft mot offentlige rom og gater, samt skape en variert bysilhuett på Fornebu.

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.

Bebyggelse på over 5-6 etasjer vil bryte med linjene i landskapet, men kan enkelte steder være et godt grep for å gi muligheter til orientering og variasjon i et ellers flatt område. Varierte høyder vil bidra til dynamikk i byutforming.

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.

Variasjon i høyder åpner også for en mer variert sammensetning av boligtyper og bidrar dermed til et mer mangfoldig boligtilbud.

Forskjellige grupper i samfunnet med ulike livssituasjoner og behov, har ulike preferanser for hvordan de ønsker å bo. Et mer variert boligtilbud på Fornebu vil kunne bidra til en mer variert og mangfoldig befolkningssammensetning.

Lokalisering av høyhus kan vurderes innenfor område A «Byen», fortrinnsvis på strategiske tomter mot Snarøyveien, men må avklares i egen reguleringsplan med nødvendig medvirkningsprosess og konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

I planen tilrettelegges det for at det kan vurderes høyhus på felt S 1.2_B og S 3.2. Utover dette åpnes det ikke for flere felt med mulighet for høyhus.

Høyhus er i Norge en betegnelse på bygninger over 12 etasjer eller 35 meter, men definisjonen er ikke entydig. Oslo kommune har utarbeidet en egen høyhusstrategi, der det er lagt til grunn at høyhus på over 12 etasjer kan tillates på utvalgte

knutepunkter eller i områder der det er behov for en markering, forutsatt en høy arkitektonisk kvalitet i seg selv og i forhold til sine omgivelser. I Bærum kommune foreligger det ikke en egen høyhusstrategi eller en klar definisjon, dette må vurderes i den enkelte reguleringsplan. Dette er derfor også lagt til grunn i KDP3.

Høyhus og andre spesielle bygg bør være studert i arkitektkonkurranser. Eventuelle høyhus skal ha en arkitektonisk tilnærming som støtter opp om grunnleggende elementer i planen.

Et høyhus skal innpasses i en situasjon som opprettholder et nettverk av forbindelser på

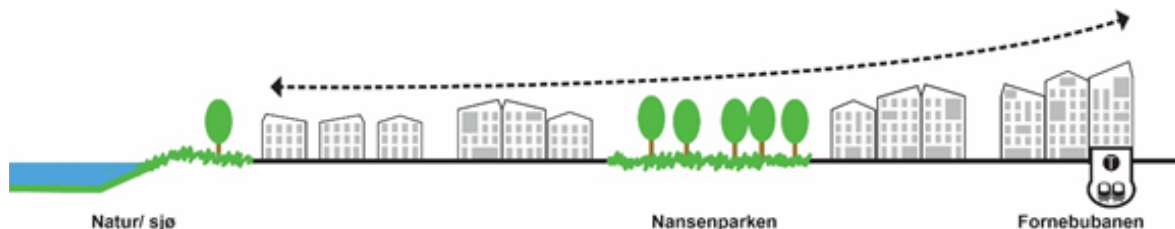
bakkeplan og skal ha et bevisst forhold til hvordan de nederste etasjene er løst ut mot bybildet og bygulvet. Fasadene må bidra til å generere aktivitet og gi noe tilbake til situasjonen bygget er en del av. Det er spesielt viktig at de nederste etasjene blir løst slik at de bidrar til menneskelig skala og romdannelse på bakkeplan med byrom som er gode å oppholde seg i.

I høyhus skal øverste etasje skal være tilgjengelig for allmennheten.

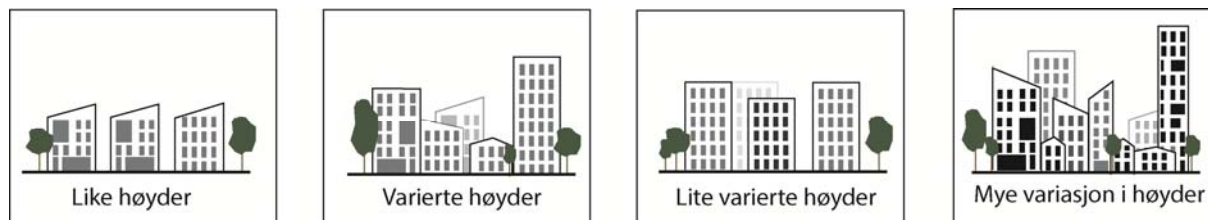
Variasjon ift. materialer er også et viktig element, samt høye miljøambisjoner.

Veiledende gjennomsnittshøyder i KDP3:

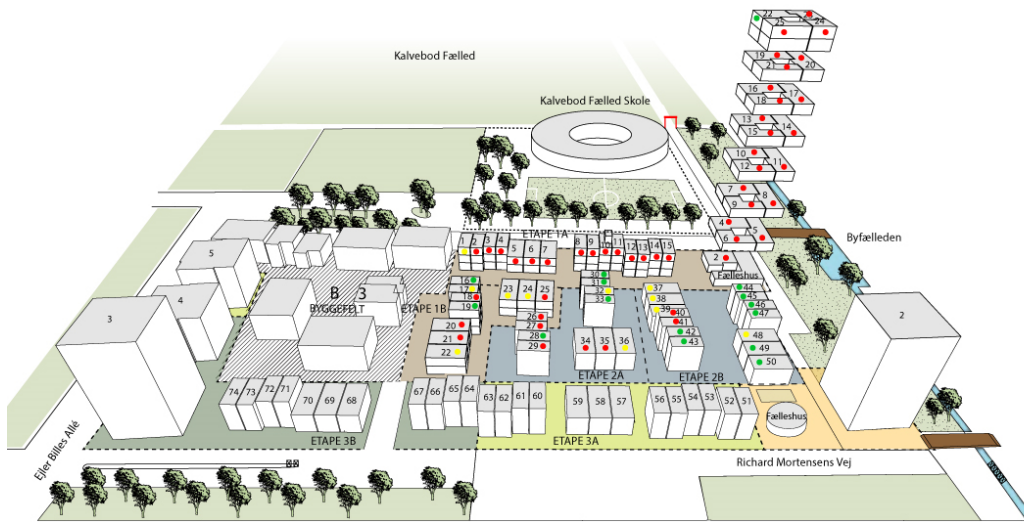
A - «Byen»	7 etasjer
B - «Parken»	Østre del: 5 etasjer Vestre del: 4 etasjer
C - «Landet»	4 etasjer



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



Høyder skal brukes bevisst for å skape en variert, men samtidig harmonisk bysilhuett på Fornebu, både innad i delområder og for Fornebu som helhet sett fra omlandet. I område A «Byen» skal bebyggelsen organiseres i kvartalsstruktur (karréer) og variasjon i takhøyder må innordnes i kvartalsstrukturen. I område B «Parken» og C «Landet» åpnes det for noe mer permeabel struktur, og ulik type bebyggelse med ulike høyder.



Eksempel på hvordan høyder kan variere innenfor felt. (Merk at dette kun må regnes som et prinsipp. På Fornebu tilstrebes en mer kvartalsmessig hovedstruktur/karréform på bebyggelsen enn det som fremgår i eksempelet.) Fra Skovkvarteret, Ørestaden. Under bygging. Polyform Arkitekter, Vilhelm Lauritzen Arkitekter).



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



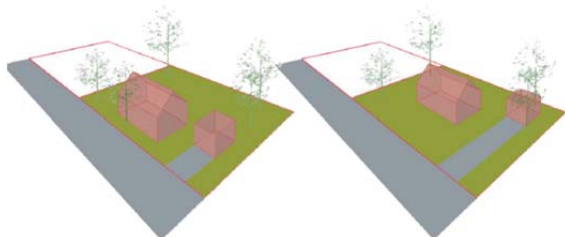
Mulighetsstudie på Fornebu, White arkitekter for OBOS. Viser variasjon i høyder og takutforming.



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

MUA – minste uteoppholdsareal for boliger

Boligenes uteoppholdsareal (minste uteoppholdsareal/MUA) har en viktig funksjon for bokvalitet og er den delen av tomten som er egnet til lek, opphold, rekreasjonsareal og gir boligområdene viktige sosiale møteplasser.



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 utnytting).

MUA-kravet i KDP3 er satt for å ivareta at fremtidige boligområder på Fornebu skal fremstå som grønne og frodige med høy kvalitet, selv der man har høy utnyttelse. Kravet skal sikre nok sol i boligområdene. 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.

For å oppnå dette må boligområdene utformes slik at man får kvalitativ gode uterom, både i gårdsrom, forhager, boliggater, ved inngangspartier og på hustak. Utbyggingen må organiseres slik at man unngår restareal eller andre typer areal med lav bruksverdi. Indre gårdsrom skal være store og sammenhengende med et variert program.

Landskapsarkitektonisk utforming av uterom på tak og bakkeplan i må ses i sammenheng og planlegges som en helhet. I detaljreguleringen skal det utarbeides en utomhusplan/landskapsplan med detaljert landskapsarkitektonisk utforming som skal sikre tilfredstillende kvalitet på uterommene.

Kvaliteten på utearealene defineres ikke kun av arealkrav. Faktorer som landskapsarkitektonisk utforming (design/program, terrengforming, material- og vegetasjonsbruk, møblering osv.) kan

ha vel så stor betydning som størrelse. Et stort uteareal uten tilstrekkelig jorddybde til variert vegetasjon og trær, og uten god rominndeling og variert innhold og aktivitetsmuligheter er ikke et godt uterom.

Ulike brukergrupper har ulike preferanser ift. hva slags uterom de foretrekker å oppholde seg i. Dette avhenger ofte av livsfase, årstid, tid på døgnet og hva en skal foreta seg. Det må derfor finnes en variasjon i utearealer i alle delfeltene. For å oppnå variasjon, stedsidentitet og ulike type tilbud innenfor et delfelt, er det viktig at innholdet i kvartalene/gårdsrommene varierer. Noen steder vil nærheten til attraktive byrom med aktivitetsbasert innhold og de lokale plassene bidra til variasjon. Det er også viktig å se utformingen av utearealet i sammenheng med omkringliggende grøntområder, slik at man oppnår variasjon, men også harmoni mellom uteareal.

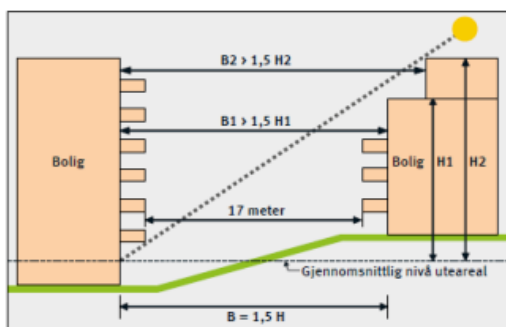
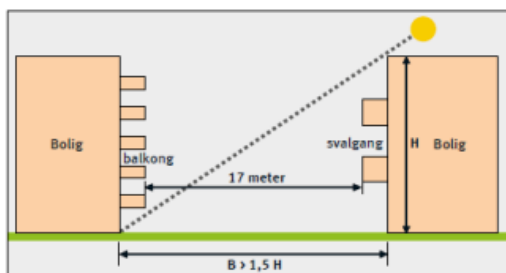
For å sikre gode og solfylte leke- og felles uteoppholdsarealer egnet for variert fysisk aktivitet tilpasset alle alders- og brukergrupper, settes det krav om % solbelyst areal i tilsammen 5 timer i de ulike områdene. Sol hele døgnet regnes, ikke kun ettermiddagssol.

Arealer med støynivå over Lden 55 dB skal ikke regnes med i uteoppholdsarealet. Begrenset støy i utearealene er et viktig kvalitetskrav for å ivareta gode utearealer for opphold.

For å sikre bokvalitet og gode uterom, er det satt et romlighetskrav. Med romlighetskrav menes krav til fysisk avstand mellom bebyggelse innenfor et felt, som sikrer lys og solinnfall. Romlighetskravet vil også sikre tilstrekkelig avstand som gir luft i indre gårdsrom og redusere innsyn mellom boenheter.

Bruk av vegetasjon vil også være et viktig element for å skape soner, skille mellom offentlig, halvoftentlig og privat uteareal og gi opplevelse av avstand til nærliggende bygninger. Jorddybde er avgjørende for å gi frodige uteareal over lang tid, slik at trær og busker har mulighet til å vokse seg store. Vegetasjon er også med på å skape identitet til et område, og er en viktig faktor for bokvalitet.

Avstand mellom fasader i gårdsrom skal som hovedregel være mer enn 1,5 ganger gesimshøyden og ikke mindre enn 17 meter målt mellom fasader, eller der det er andre utstikkende bygningsdeler som balkong, svalgang ol. som avgrenser felles uteoppholdsareal. Hovedandelen av uteoppholdsarealet skal være sammenhengende og ha en hensiktsmessig form.



Illustrasjonene over viser prinsippet for hvordan en måler avstand i gårdsrom for flatt, skrånende terreng og tilbaketrukket etasje. (Kilde: PBL Oslo kommune)

Lokalplasser skal etableres innenfor alle felt med boliger og medregnes i uteoppholdsarealet i henhold til temakart *Overordnet prinsippplan for gate, park og byromstruktur*.

I neste planfase utarbeides det detaljerte volumstudier, og dette gir et bedre grunnlag for å vurdere kvalitetene i prosjektet og for uteoppholdsarealet. Det kan være noe handlingsrom for å vurdere alternative måter å løse MUA på i reguleringsplan forutsatt at KDP3s ambisjoner er oppfylt og at dette kan dokumenteres med en byplanfaglig argumentasjon.

Det foreslås en differensiert arealstørrelse for uteareal for de 3 områdetypene A «Byen», B «Parken» og C «Landet».

Områdetype	Andel MUA per 100 m ² bolig	Hvorav % som skal være felles	Andel MUA påbakkeplan (fellesarealer)	Lek m ² /boenhet	Direkte sollys minst 5 timer den 1. mai.	Annet
A - «Byen»	30 m ²	70%	70 %	10 m ²	30%	Romlighetskrav
B - «Parken»	40 m ²	80%	70 %	20 m ²	50%	Romlighetskrav
C - «Landet»	50 m ²	80%	80 %	20 m ²	50%	Romlighetskrav

4.5.2 Arkitektur og kvalitet

Estetikk

Estetikk er knyttet til våre sanselige opplevelser og omfatter her visuelle kvaliteter i byggverk og omgivelser.

KDP3 stiller høye krav til estetikk i utforming av ny bebyggelse, parker og byrom. Ny bebyggelse skal utformes med nåtidens formspråk og skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Ny bebyggelse og opparbeidelse av offentlige uterom forventes å ha en levetid som spenner over flere generasjoner.

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 relieffvirkning.

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, fargebruk og detaljering. Og forbeholdes funksjoner som egner seg for visuell eksponering i fasaden og som fremmer kontakt mellom inne og ute.

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.



Eksempel på varierte fasader mot offentlige rom, Wien.

Arkitektkonkurranser

Utbyggingsområdene på Fornebu er store. For å sikre variasjon i arkitektonisk utforming, økt grad av steds karakter/identitet, god landskaptilpassning, bevisst valg av plassering av bebyggelse ift. uteareal og høy arkitektonisk kvalitet på bebyggelsen og uterommene, bør det benyttes arkitektkonkurranser (eller tilsvarende) for å få presentert ulike innfallsvinklinger og løsninger i utformingen av et felt.

Det bør også benyttes forskjellige arkitektkontorer/ landskapsarkitektkontorer og entreprenører ved utbyggingen.

Alle viktige fellesbygg/signalbygg etc. skal være resultat av arkitektkonkurranser eller tilsvarende.

For å sikre bokvaliteten og god estetisk utforming av de enkelte områder på Fornebu, skal Bærum kommune konsulteres i forbindelse med utforming av program for arkitektkonkurranse/ alternativvurdering og ved valg av alternativ.

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.

Offentlige bygg og allmenntilgjengelige bygg

Offentlige og allmenntilgjengelige bygg som skoler, grendesentre, barnehager, bibliotek, eldreplei, idrettsanlegg, kirke/livssynsnytralt seremonibygg, gravplass ol. har en spesiell betydning for fellesskapet. 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 allmenntilgjengelige 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, flerbruk 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, flerbrukshaller ol. skal kunne brukes til andre aktiviteter på ettermiddag, kveldstid og helger

Fornebubanens t-banestasjoner blir viktige offentlige målpunkt/landemerker 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 t-banestasjonene som gir identitet gjennom spennende arkitektur og design. Design, funksjon, brukervennlighet og opplevelse skal inspirere flere til å velge t-banen som transportmiddel. Adkomsten/nedgangene må være enkle å se og finne fram til for alle som ferdes i området. Fornebu bygges opp rundt Fornebubanen. Stasjonene får en viktig rolle i bystrukturen.



Stasjon og sted i byen: Nørreport stasjon, arkitekt Cobe/Gottlieb Paludan Architects

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 t-banestasjonene åpner planen for mer bymessige løsninger der bolig- og næring skal kunne kombineres i funksjonsblandede områder.



Næringsbygg i Trondheim sentrum, utadrettede fasader mot gågaten. Arkitekt: Team 3 AS

Boligbygg (se også kap. 4.6 boligbebyggelse)

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 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.

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, bør det vurderes store vindusflater slik at det oppnås gode dagslysforhold også i disse leilighetene. Svalgangsløsninger og midtkorridorløsninger skal som hovedregel unngås.



Årvollskogen boligområde i Oslo, variasjon i boligtyper, høy arkitektonisk kvalitet. Arkitekt: Jensen og Skodvin arkitekter



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



Agnes brygge, Stavern. Variert boligområde med høy arkitektonisk kvalitet. Arkitekt: MER arkitektur AS (kilde: sjøparken.no)

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, utsikt og et privat uteareal. En balkong fungerer som et ekstra utendørs rom i tilknytning til boligen.

Det er en fordel dersom balkonger kan nås fra hovedoppholdsrom.

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

Balkonger kan også ha negativ betydning, i form av tette balkongrekkeverk, 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. I sentrumsområdene og områder hvor kantsonene er definert som aktive og viktige fasader i temakart *Overordnet prinsippplan for gate- park og byromsstruktur* (jp.ID 18/245861, dok.4231164), kan utkragede balkonger tillates fra og med 3. etasje.

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.



Inntrukne balkonger som del av et variert fasadeuttrykk. Arkitekt: Allison Brooks architects, England (kilde: www.dezeen.com/2017/03/22/ely-court-alison-brooks-architects-south-kilburn-london-housing-brick-uk)

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 områdets 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 eller skape mer variasjon.



Eksempel på bygg med ulik takform. 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 møbelering som inviterer til opphold og sosial aktivitet, lé mot sol og vind, vegetasjon i form av grønne flater og frodige planter som også kan bidra til økt bynatur og ivareta overvannshåndtering, er elementer som kan bidra til å utforme gode takterrasser. Lévegger, pergolaer, plantekasser og belegning kan brukes for å underdele større takterrasser i ulike soner. De beste utearealene bør være fellesareal.

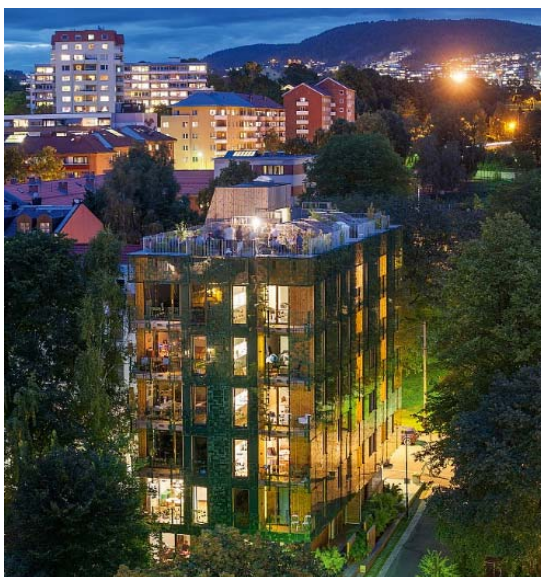
Vind er en utfordring på Fornebu og må spesielt hensyntas i reguleringsplan og ved utforming av takareal.

Tekniske funksjoner som heis-, antenne- og ventilasjonsanlegg etableres ofte som takoppbygg, ivareta overvannshåndtering, er elementer som kan bidra til å utforme gode takterrasser. Lévegger, pergolaer, plantekasser og belegning kan brukes for å underdele større takterrasser i ulike soner. De beste utearealene bør være fellesareal. Vind er en utfordring på Fornebu og må spesielt hensyntas i reguleringsplan og ved utforming av takareal.

Tekniske funksjoner som heis-, antenne- og ventilasjonsanlegg etableres ofte som takoppbygg,



Eksempel på takterrasse med både felles og private soner, Oslo Element arkitekter. Foto: www.architecturenorway.no



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 nye parkeringsplasser primært legges i bygningsmassen under bakken eller samles i parkeringshus på 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. Parkeringsanlegg for sykkel bør ingereres i bebyggelsens førsteetasje med enkel atkomst.



Innkjøring til parkeringsanlegg i et bymessig område, arealeffektiv og godt integrert i bebyggelsen. Fra Vulkanområdet i Oslo.

Arkitektoniske elementer i uterom

Gater og byrom skal opparbeides med høy landskapsarkitektonisk kvalitet og tilrettelegges som universelle oppholdsrom og møteplasser med høy bruksverdi for alle generasjoner. 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 viktige elementer i uterom som påvirker det visuelle og arkitektoniske uttrykket i omgivelsene; skilt og reklame, gjerder og støyskjermer, kabler og ledningsanlegg og mindre tekniske anlegg (pumpestasjoner, trafoer, anlegg for søppelsug mm). Retningslinjene vektlegger at disse elementene skal tilpasses det offentlige byrom, gateløp, landskap og bebyggelse/bygningsarkitektur på en god måte.

Skilt og reklame skal tilpasse seg bygningens arkitektur. Skilt og reklame over gesims tillates ikke. Belysning av skilt skal være dempet, ha nøytral lysfarge med god fargegjengivelse. I alle reguleringsplaner hvor skilt og reklame er aktuelt skal det settes krav om skiltplan.

Oppsetting av **gjerde** skal som hovedregel ikke tillates. Det kan gjøres unntak for barnehager og der det av sikkerhetsmessige årsaker er behov for gjerder. Gjerder og murer bør utformes enhetlig, ha høy kvalitet og ta hensyn til omgivelsen og bebyggelsens utforming. Det bør vurderes om de kan utformes med tanke på flerbruk/integrering av andre funksjoner.

Bygg langs hovedveisystemet skal skjerme bakenforliggende uteareal/bebyggelse for støy. Lange strekk med **frittliggende støyskjermer** tillates ikke. Demping av trafikkstøy kan ivaretas ved lokal skjerming av uteoppholdsareal.

Mindre tekniske anlegg og installasjoner skal fortrinnsvis integreres i ny bebyggelse. Frittstående anlegg eller installasjoner skal plasseres og utformes slik at de harmoniserer med områdets arkitektur og/eller integreres i uteområdet. Kabel- og ledningsanlegg i byggesonen skal legges i grunnen.

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 Bislett, 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 Orebro, tegnet av CF Moeller, under realisering i Sverige.

i



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.



Eksempel på variert uterom i boligområde. Fra Charlottehaven, Danmark. Landskapsarkitekt: SLA landskapsarkitektur



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



Illustrasjon fra Sundbyen Ålesund, viser kvartalsbebyggelse med varierte høyder og fasader, og tydelig definerte byrom mellom bygningene. Arkitekt: Ja-Ja arkitekter, Danmark.



Eksempel byrom med variert utrykk og innhold for opphold og aktivitet, og med kobling mot eksisterende park og markedshaller i hver ende. Benyttes og sp som skolegård på dagtid. Fra København. Arkitekt: Cobe/ Sweco (Kilde sportpods.co.uk)

4.6 Boligbebyggelse

KDP3 legger til grunn vedtatt føring om at det skal tilrettelegges for 9-11 000 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 t-bane. 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 livsløpperspektiv. 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 delfelt.

Typologi

I område A – «Byen», skal bebyggelsen være bymessig og fortrinnsvis organsiert slik at bygningene danner sluttete kvartaler/karreer. Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning.

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 forkyvninger i fasadelivet for å skape variasjon.

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



Hjørner, Nygaardsplassen i Fredrikstad (Illustrasjon: Mad AS)

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 Nansenparken og tilhørende parkkorridorer. Området skal ha grønne forbindelseslinjer gjennom kvartalene som binder sammen byggeområdene på tvers.



Eksempel på boligområde i parkmessige omgivelser, illustrasjon fra Varatunparken, Sandnes. Arkitekt: Ja-Ja arkitekter, Danmark.

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 unødig restarealer selv om utnyttelsen er lavere og bebyggelsen mer frittliggende.



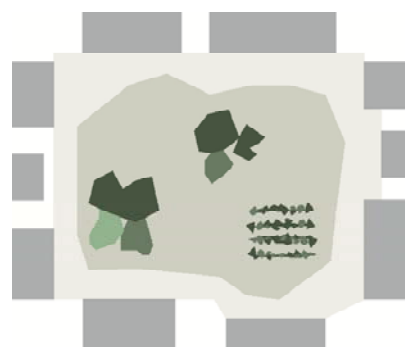
Illustrasjonen viser hvordan det i fremtiden kan se ut i område C «Landet». Mulighetsstudie Amager fælled kvarter, Arkitema Architects.

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 fellesareal 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.



Rekkehusområdet Blåbærstien på Nesodden har bevisst organisering med forhager og møteplasser mot offentlig gangvei. Skaper en attraktiv og opplevelsesrik forbindelse.

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 feltene 7.4_A og B, som grenser til strandsonen og naturområder langs Holtekilen. Fremtidig boligbebyggelse på disse feltene blir delvis liggende i et brattere terreng. Utformingen av bebyggelsen i disse feltene 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, Oslo. Eksempel på rekkehus og noen lavblokker i skrått terreng. Bebyggelsen er innpasset i terrengets naturlige form på en harmonisk måte, og har en menneskelig skala og gode uterom (kilde: wikipedia).

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 sø. 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 byggefelt i planforslaget. Planen stiller krav om at minimum 20 % av leilighetene skal være under 50 m. Alle delfeltene 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. Planen stiller krav om at det skal redegjøres for antall boenheter, boligsammensetning i alle planer som inneholder boliger, og beskrives hvordan det tilrettelegges for beboere i ulike livsfaser og med ulike boligpreferanser. Nye boligprosjekter bør komplementere eksisterende boligtilbud. Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse i planforslaget er satt til 100 m² som i KDP2. I KDP2 er det ikke krav til variasjon i leilighetssammensetning.



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



Sosialboliger med fellesareal i 1.etg og underetasje, på kommunal tomt, Wien. Superblock 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 felt.
- Variasjon av boligtypologier 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 Sentrumsbebyggelse med funksjonsblanding

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 er et eksempel på et funksjonsblandet område 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 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 transformere veien til en bygate.

Nye områder med funksjonsblanding

Snarøyveien:

- Snarøyveien transformeres 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 handlegate, men ha arealer som henvender seg mot gaten og har innganger til veien.
- Handel konsentreres i lokalsentrene rundt t-banestasjonene, samt i eksisterende kjøpesenter, Fornebu S.

Fornebuporten:

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

Næringsbeltet øst for Snarøyveien:

- Det tillates ikke transformasjon til boliger, men enkelte tomter åpnes for utvikling med næring (kontor), hotell, bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting, utdanningsinstitusjoner, kulturtilbud o.a.
- 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 beholder dagens karakter og identitet og har virksomheter som kan trekke folk til området.

Fornebu Sør:

- Lokale og regionale funksjoner.
- Tillates bygd ut med boliger og næring, hvor det i tilknytning til byromsaksen 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 kirke/livssynsnøytralt seremonibyg.

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 felt avsatt i KDP2 for offentlige formål viderføres. Planen foreslår lokalisering av 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.



Hundsvund 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 den gamle flyplassbebyggelsen ved Flytårnet. Biblioteket skal være et offentlig, moderne og utadrettet bibliotek, og en møteplass for alle aldersgrupper på Fornebu. Et bibliotek kan utvikles til å inneholde et rikt tilbud av aktiviteter, og også fungere som et aktivitetshus for ungdom. 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(Arkitekt: Dyrvik Arkitekter AS/Link arkitektur)



FUBIAK –Furuset bibliotek. Aktivitetshus på ca.1500 m2 – 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/livssynsøytralt seremonibygge

Tomt for kirke/livssynsøytralt seremonibygge er i dag avsatt ved Fornebu S. Når t-banestasjonen kommer ved Fornebu Sør, vil dagens kirketomt oppleves som mindre sentral. Det anbefales derfor å lokalisere kirken/livssynsøytralt seremonibygge 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 O 8.9_B). På Oksenøya senter er det regulert inn et sykehjem med 150 plasser. Kommende behov for sykehjem, seniorsentre o.l. kan med fordel løses innenfor felt avsatt til sentrumsformål slike at virksomhetene kan henvendes seg ut på gateplan og gis en sentral plassering med kort vei til ulike funksjoner og attraksjoner.

Barneskoler/barnehager

Barneskolenes beliggenhet og størrelse planlegges innenfor de arealene som er avsatt til offentlig formål. Barnehager skal i tillegg lokaliseres i boligområdene. Barnehagene kan integreres i annen boligbebyggelse slik at de fungerer som supplerende nærmiljøanlegg i nabolagene utenom åpningstid. Behovet for private barnehager integrert i boligområdene må ivaretas i reguleringsplaner og utbyggingsavtaler for de enkelte feltene. Barneskoler og barnehagers uteareal skal supplere boligens uteareal og fungere som gode møte-plasser utenom ordinær åpningstid. Utover allerede avsatt areal til tre store barnehager hhv. Nansenparken barnehage (ferdig bygget, ca. 200 plasser), Holtekilen og Oksenøya (ca. 300 plasser), tilrettelegges det for fem barnehager på minimum 120 barn. Derav skal to lokaliseres innenfor område B «Parken, og tre lokaliseres innenfor område A «Byen».

Ungdomsskole

Det er behov for en 11-parallellers ungdomsskole som sammen med Hundsund skal dekke behovet for ungdomsskole. I gjeldende planer er den tenkt plassert ved Flytårnet (felt O 8.2). Det er også en prosess på gang om også å relokalisere planlagt videregående skole fra felt O 8.6/8.7_A. I videre planprosesser bør det vurderes om en for nær samling av ungdomsskole og vgs-skole vil medføre et for stort ensidig skoleområde, som kan gi sosiale utfordringer for elevene og gi en uheldig sammenblanding av alderstrinn. Lokalisering av to viktige byggeklosser i byutvikling så tett sammen, er også uheldig i den forstand at man ikke får utnyttet et potensiale i tilskudd til 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 byliv og sosial interaksjon.

Ungdomsaktiviteter

For å møte den voksende andelen ungdommer på Fornebu, er det behov for et bredt spekter av ungdomsrettede funksjoner. Lokalisering av funksjonene er viktig, men også etableringen av dem, slik at tilbudene kommer på plass i takt med behovet. På alle skoler er det satt av areal til idrett og skolene skal også tilrettelegges for fritids-aktiviteter etter skoletid, innendørs og utendørs. Det legges opp til økt etablering av ikke-kommersielle møteplasser innenfor de fremtidige boligområdene og en videreutvikling av grøntområdene. Funksjoner som helsestasjon for ungdom, fritidsklubb og nærmiljøanlegg er tenkt lokalisert ved Flytårnet, i nær tilknytning til sentrumsområdet. Helsestasjonen skal være et sted som ungdom bruker, med lav terskel for å stikke innom. Biblioteket skal også utvikles til et aktivitetshus etter modell fra nyere bibliotek, som innehar et rikt tilbud for brukere i mange aldergrupper, og et sted der ungdommen selv også kan være med på å forme stedet og aktivitetene. På denne måten ligger forholdene til rette for flere aktive møtesteder for ungdom med et bredt tilbud av aktiviteter, både organiserte og mer uformelle, over store deler av Fornebu. I tillegg kommer kommersielle møteplasser, som kino, kulturarenaer, bowling etc. Dette er funksjoner som er naturlig vokser frem innenfor «Byen»,

Eksempelvis felt S 4.3_A og B og S 4.4_A og B. Sommerstid er det mange fine møteplasser for langs sjøfronten, ideelt sted for vannsport ol.

Videregående skole

I KDP 2 var det avsatt tomt til videregående skole på felt O 8.6/8.7_A 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 skole og næringslivet er en viktig ny trend, og Fornebu har naturlig gode forutsetninger for å få til dette. Vgs. skole bør ligge nært-banen og sentrumsområdene, slik at skolen kan nyte godt av og bygge opp under det bylivet man ønsker her. Elever ved VGS vil ha stor glede av nærhet til kapasitetssterk kollektivtilbud. VGS kan tiltrekke elever fra hele fylket, samt Oslo. 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. Arkitekt: Arch uno.

Forslag til lokalisering av viktige offentlige funksjoner

Fornebuporten:

Barnehage foreslås på felt S 1.3_B

Oksenøya:

Barneskole, barnehage, flerbrukshall, kunstgressbane tilpasset 11'er fotball, kunstgress, nærmiljøanlegg, sykehjem

Holtekilen:

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

Tårnet/ O8.6 og O8.7_A:

Videregående skole, helsestasjon, kulturscene, bibliotek, nærmiljøkontor, flerbrukshall, kunstgressbane tilpasset 7' fotball, ungdomsklubb (eller tilsvarende funksjon), ungdomsskole

Fornebu Sør

Kirke/livsynsnøytralt seremonibyg, seniorsenter, sykehjem, omsorgsboliger, to barnehager, helsehus, kultur.

Felt B 9.1

Barnehage (ca.120 plasser)

Felt B 9.3

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 gjeldende 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. Det vil være viktig å opprettholde dette forholdstallet for at Bærum kommune fortsatt skal være attraktiv som arbeidssted, gi muligheter for arbeid i nærheten av der man bor og redusere behovet for biltransport. KDP3 fastlegger ikke omfanget av nærings- og handelsarealer i detalj. Dette gjøres i reguleringsplan.

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



Barcode – næringsliv i urbant område

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.

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 allerede etablerte 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 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. I ubebygde områder med umiddelbar nærhet til t-banestasjonene 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-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 uutnyttet potensial for synergieffekter mellom et kunnskapsrikt teknologimiljø og utdannings-institusjonene. Det finnes mange gode eksempler i Skandinavia på områder der næringslivet og offentlige institusjoner er samlokalisert og drar nytte av synergiene.

Lokalisering av en videregående skole eller høyere utdanningsinstitusjon ville være en interessant videreutvikling av dette miljøet og positivt for Fornebu. Ungdomskolen på Hundstund 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 – gode muligheter for synergieffekter

Planforslaget åpner for å skape variasjon i tilbudet av næringslokaler gjennom næringsetableringer i sentrumsområdene i område A «Byen 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 område B «Parken» 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, kulturbedrifter etc. etablerer seg gjerne i typiske transformasjonsområder, men forsvinner når husleien blir for høy. Fornebu har allerede et slikt miljø i Kulturgaten ved den gamle flyplassbebyggelsen på felt O 8.2, noe som bør bevares og utvikles videre for å skape mangfold og identitet i området, og å dyrke en særegenhet på Fornebu ift. kommunen forøvrig.

For å ta vare på 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 boules/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 handelssenteret 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 i område A «Byen». Eventuell videreutvikling av Fornebu S må gjøres på en slik måte at kjøpesenteret blir mer utadrettet og henvender seg ut mot omkringliggende gater og torg.



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

Tre steder med sentrumsfunksjoner

Det tilrettelegges for sentrumsfunksjoner ved alle tre T-banestasjonene for at flere skal kunne betjene hverdagsfunksjoner bilfritt. Fornebu skal samlet utgjøre et områdesenter i Bærum, med sentrumsfunksjoner fordelt på Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør inkludert kjøpesenteret Fornebu S. Erfaringstall viser at de som bor innen 5 minutter fra et lokalsentrum, handler 75 % her, mens de som bor innen 10 min fra et lokalsentrum, handler 25 % her. Alle de tre t-banestasjonene til 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 å sokne til hver av de tre t-banestasjonene, i tillegg til alle

arbeidsreisende. Dette gir et betydelig kundegrunnlag i tilknytning til disse stasjonene. Handel i sentrumsområdene skal som minimum betjene hverdagsfunksjoner som matbutikk, apotek, frisør, kafé, 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 sentrumsområdene vil utvikle seg, og i hvilken takt, defineres ikke i detalj av planforslaget. Planen legger til rette for at sentrumsområdene kan vokse innenfra og ut i takt med utvikling og økte behov. Ved å bygge en fleksibel bystruktur blir sentrumsområdene fleksible nok til å håndtere en fremtidig utvikling og absorbere endringer som måtte komme. Planen gir føringer for 1. etasjene i definerte områder, se kapittel 4.3.2

Etablering av både offentlig og private funksjoner utover handel og tjenesteyting bl.a kultur, delestasjoner mm. i første etasje i sentrumsområdene bidrar til å skape byliv og styrke sentrenes attraksjon og konkurransevne. Kommunen bør bidra til å styrke bylivet i I sentrumsområdene 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, grunneierne og øvrige initiativtakere og bidragsytere.

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 klimaklok utvikling. Gjennom innovasjon og testing av ny teknologi og løsninger vil Bærum kommune erverve viktig kunnskap og erfaring som kan overføres til andre.

Alle nye byggefelter 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 ulik karakter. 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?
- Utvikling av felles parkeringshus med solcellelading av elbil og elsykkel 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 f.eks. 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.
- Boligfelt med ekstra vekt på variert vegetasjon, grønne vegger, intensive grønne tak mv.

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 dashboard.



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 å 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 tverrfaglig der hensynet til ulike (sektor) interesser samspiller for å bidra til de beste helhetsløsninger for å skape sosialt liv, bærekraftig 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 syklende, 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 både barn og unge og befolkningen generelt. Bygging av idrettsanlegg, lekeplasser og turstier skaper arenaer der barn og unge kan være i aktivitet, og stimulerer til at de beveger seg mer.

Trygghet/kriminalitet

Fornebu skal oppleves som et trygt område. Arealmessige grep som tilrettelegging før økt byliv (mer folk i gatene = mer sosial kontroll), plankryssinger for myke trafikanter framfor mørke underganger m.m kan bidra til å forebygge kriminalitet. God belysning av byrom og øvrige uteområder har også stor betydning. Dette bør være et viktig fokusområde i videre planlegging og utvikling på Fornebu.

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 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 et mer mangfoldig, inkluderende og bærekraftig samfunn. 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 alle, da det stimulerer til økt aktivitet. Bruk av friluftsområder er også gratis og dermed tilgjengelig for alle.

Kultur = folkehelsearbeid

KDP3 legger opp til at kultur kan bli en viktig del av utviklingen av Fornebu. For eksempel har et moderne bibliotek vel så viktig funksjon som ikke-kommersiell møteplass som et sted å låne bøker.



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. (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, identitet 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 rimelige 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 møttested for hele lokalbefolkningen. Det er også avsatt arealer til kulturscene, ungdomsklubb og andre funksjoner ved 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 sjørelatert attraksjon 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 Kulturgaten 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 kunst og kulturmiljøet, som vil være et viktig bidrag til å skape mangfold og identitet i området.

4.13 Kulturminner og kulturmiljøer

Kulturminner er viktige identitetsskaper 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 der.



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

Flytårnet og Sjøflyhavna er eksempler på kulturminner som i fremtidig utvikling av Fornebu må styrkes som målpunkter og bli del av en større byev.



På Sjøflyhavna har det vært restaurantdrift siden våren 1949.

Gamle Fornebu lufthavn

Gamle Fornebu lufthavn har stor verdi både som identitetsskaper, kulturhistorisk bebyggelse og som en viktig brikke i fremtidig utvikling av Fornebu. Flytårnet er del av et kulturmiljø som utgjør et tyngdepunkt i Fornebus 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.

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 oppgradering og vedlikehold uten at det går på bekostning av særegenhet og historisk uttrykk.

Vindusutformingen og plassering i vegglivet er karakteristisk for tidsperioden bebyggelsen ble reist og er med på å gjøre området særegent. Fasader bør i utgangspunktet bevares, men dersom det er behov for tilpasninger i forbindelse med utadrettet virksomhet, må dette avklares i tett dialog med Kulturvern i Bærum kommune og Akershus fylkeskommune.

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

Bærum kommune gjennomførte i 2016 mulighetsstudie for feltene B 8.1, O 8.2, S 8.3 og S 8.4 og brannstasjonstomten på felt O 7.4, der bevaring og mulig bruk av eksisterende bebyggelse var et 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 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.

Det er en forutsetning at kulturvernmyndigheten er delaktige og involveres tidlig i en videre planprosess. Tilbakeføring/restaurering, modifikasjoner av eksteriøret på fasadene bør utredes nøye gjennom foto og dokumentasjon og forelegges regional kulturvernmyndighet.

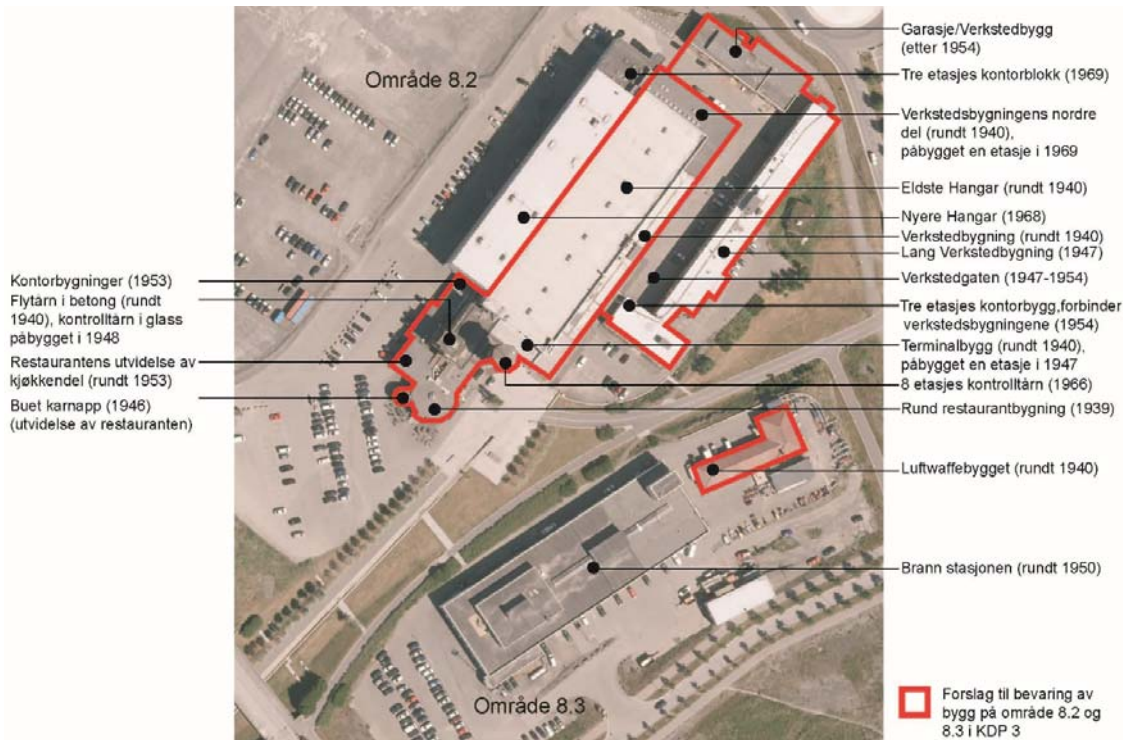


Terminalbygning i tegl, tårn i betong og verkstedbygning i tegl som ble bygget rundt hangaren i korrugerte (bølgete) stålplater. Bygget under krigen, (1940-1945). Foto: Digitalt museum.

I fremtidige plangrep er det viktig å sikre åpne siktlinjer til flyplassbebyggelsen fra 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 må ta hensyn til dette, spesielt i forkant, slik at Flytårnet er synlig også utenfor planområdet. Aksen mot Nansenparken i sør og aksene mot fremtidig t-banestasjon 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 Telenoranlegget 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 utbyggingssjekter.

Telenors hovedkvarter ble tegnet av arkitektene Bjørn Cappelen og Peter C. Pran med sine respektive arkitektkontorer; HUS arkitekter og NBBJ architects (Seattle, USA). Telenors hovedkontor på Fornebu har en fleksibel struktur som kan romme mange ulike funksjoner. Anlegget består av 8 selvstendige bygg i 4 kvartaler, organisert rundt et samlende torg. En arbeidsplass for opptil 8000 personer. Det er et karakteristisk bygg, både i form og plassering. Bygget ligger i landskapet, og speiler hvordan Fornebu ble planlagt etter nedleggelsen av Fornebu som hovedflyplass. Det har variasjon i materialbruk og farger. Bygget forholder seg til torget, dette kan i fremtiden i større grad aktiviseres ved å videreutvikle de arealene på torgplanet som er tilrettelagt for utadrettede funksjoner. Det 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-banestasjon og fjorden.



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

Telenoranlegget 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 en tilrettelegging for et større omfang av utadrettede funksjoner enn idag. Bærum kommune er også positive til å legge undervisningsinstitusjoner i eller i tilknytning til bygget.

Vest på Fornebu ligger Oksenøya Bruk, et tidligere gårdsanlegg og gartneri (i sin tid Nordens største gartneri) som i dag er regulert til bevaring. I 1998 bygget Norske skog, en av verdens største papirprodusenter, et administrasjonsbygg integrert i det verneverdige kulturmiljøet.



Norske Skogs administrasjonsbygg. (Foto: <http://www.lundhagem.no/#/projects/office-and-commercial/norske-skog-company-headquarters/about>)

Bygningsmassen til Oksenøya Bruk er svært særegent og karakteristisk. Det nye administrasjonsbygget ble innpasset i det eksisterende bygningsmiljøet på en forbillig måte. 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 og omkringliggende landskap. 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 utrerom som både skiller og binder sammen de to anleggene. Uterommet har høy kvalitet og god romfølelse. 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.

KDP3 tilrettelegger for at Norske skogs tidligere hovedkontor skal reguleres til bevaring i likhet med øvrig bebyggelse i kulturmiljøet.

Tiltak for å fremme kulturminner

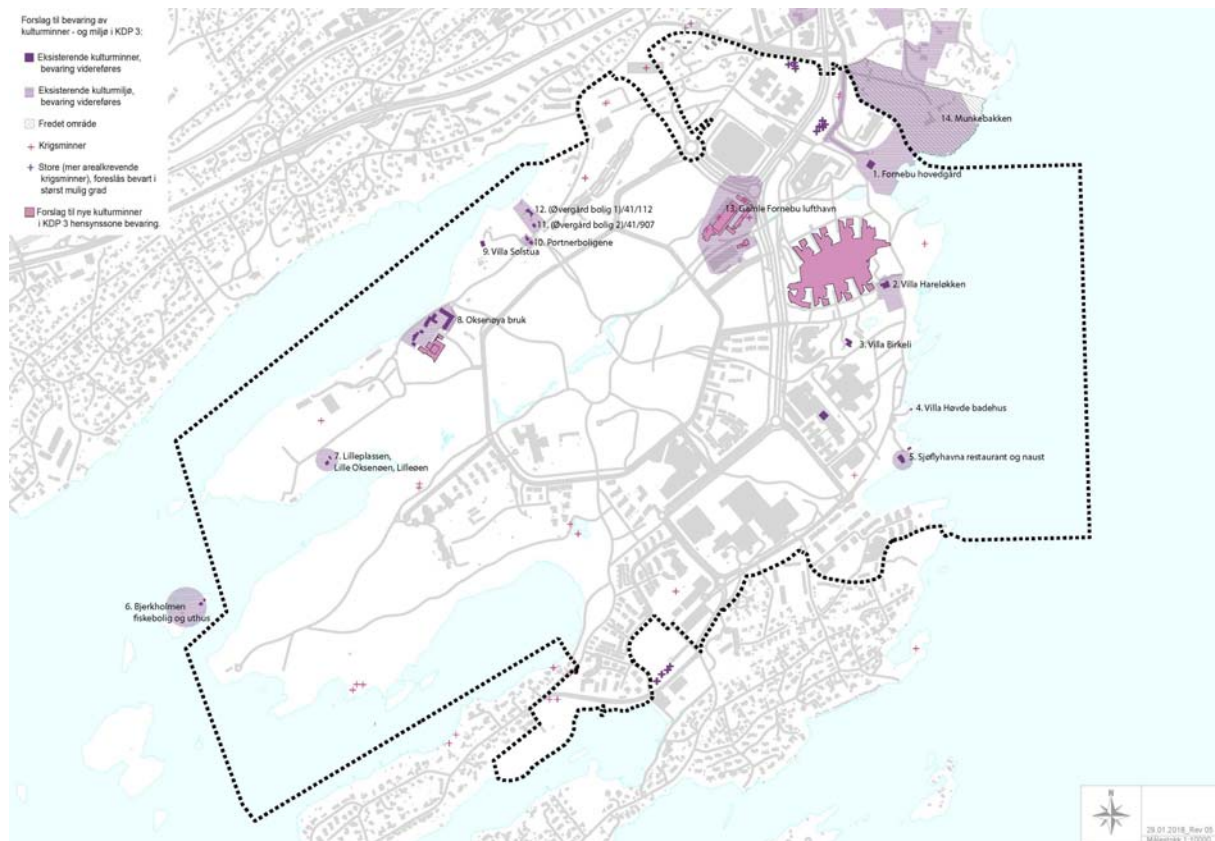
Kulturminner skal merkes med informasjonsskilt som informerer om historien og verdien av kulturmiljø og krigsminner.



Papirbredden i Drammen - eksempel på verneverdig bebyggelse integrert i ny bymessig bebyggelse (Kilde: Foto: Arne Holm/NIBR)

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/Kulturgaten 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 må avklares nærmere i områderegulering. I KDP3 reguleres bygget 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. Deler av brannstasjonen ønskes bevart og integrert i ny bystruktur.
- Telenoranlegget 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 landskapsilhuetter 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 frområder 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

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 og annen grønnstruktur skal oppleves som en integrert del av bystrukturen og ses i sammenheng med tilliggende byrom. Parkene har en viktig funksjon som ikke-kommersielle møteplasser for alle brukergrupper.

Nansenparken med Festplassen og de grønne korridorene 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 og hensynssone landskap. 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 infoserter for Nansenparken.

Nord for Telenor (felt GP8) og nord for Equinor/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.

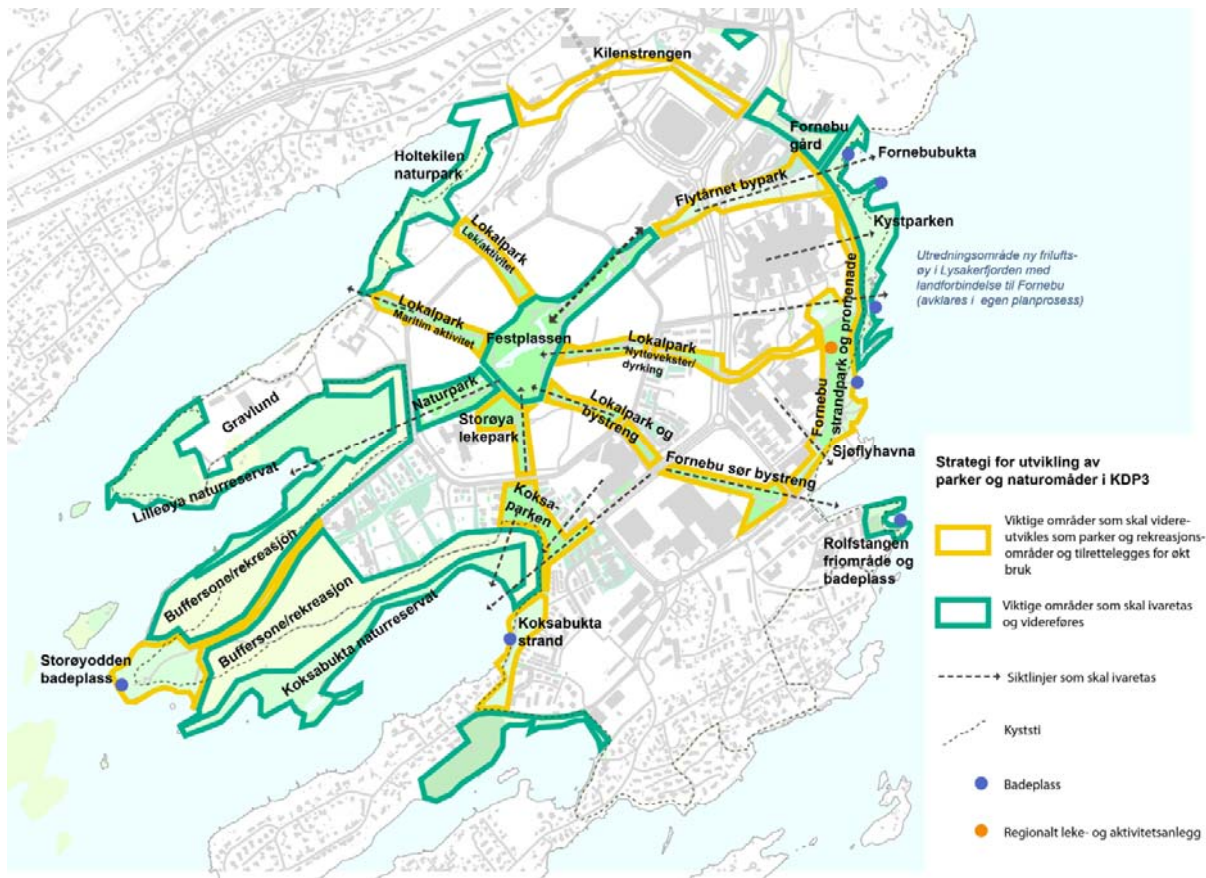
Videreutvikling av parkområder skal vektlegge høy kvalitet i den landskapsarkitektoniske utformingen og bygge opp under den overordnede ambisjonen om å skape variasjon i det arkitektoniske uttrykket. Robuste materialer og stedstilpasset beplantning skal benyttes. Større terrengendringer i parkutviklingsområder skal unngås slik at eksisterende naturverdier og funksjoner knyttet til avrenning/ overvannshåndtering ivaretas. Parkkorridorenes funksjon som viltkorridor opprettholdes.

Det pågår pr. mars 2018 reguleringsplanarbeid for etablering av en friluftsøy i Lysakerfjorden. En mulig friluftsøy 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 friluftsøy er også godt egnet for tilrettelegging for ulike typer sjøsport og kan styrke dette tilbudet på Fornebu.



Festplassen i Nansenparken, høy landskapsarkitektonisk kvalitet.
Landskapsarkitekt: Bjørbekk og Lindheim AS)

Utvikling av parker og naturområder



Utvikling av parker og naturområder.

Park- og naturområder som foreslås videreutviklet i KDP3

Lokale parkkorridorer i Nanseparken (felt GP 2, GP 4, GP 9, GP 11 og GP 14)

Planforslaget opprettholder den grønne strukturen som er etablert, men det foreslås kvalitetshevinger av utforming og innhold. Parkkorridorene skal videreutvikles som lokalparker med tilrettelegging for økt opphold, for å avlaste naturvernområdene. Lokalparkene skal være viktige sosiale møteplasser og arenaer for rekreasjon, opplevelser og aktivitet. Beboerne på Fornebu skal involveres i kartlegging av bruk og behov i parkkorridorene. Figuren over illustrerer en overordnet programmering dvs. forslag til tiltak som gjør at de forskjellige parkkorridorene får forskjellig profil og innhold. Samlet vil dette kunne gjøre lokalparkene mer spennende og inviterende for flere brukere. Endelig utforming må innordne seg eksisterende helhet og logikk i parken

når det gjelder vegetasjon, overvann og organisering.

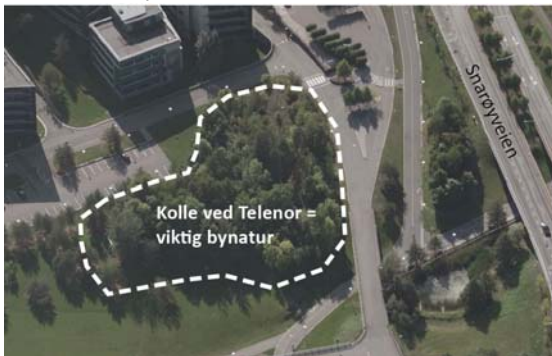
Flytårnet bypark med kobling mot Festplassen (GP 6, GP 7 og GP 8)

Skal videreutvikles som en sammenhengende grønn park som kobler Flytårnet til fjorden i nordøst og Flytårnet til Festplassen i sørvest. 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. Parken ligger godt til rette for også å utvikles til en attraktiv møteplass for ungdom.



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 vegetasjonsdekket kolle ved Telenor skal ivaretas og integres som en del av parken. Denne vil ha stor verdi som bynatur i et klimaklokt byområde.



Kolle på nordsiden av Telenoranlegget

Strekningen fra Flyårnet mot festplassen er den mest urbane av de grønne korridorane. Denne korridoren har en landskapsforming med høy landskapsarkitektonisk verdi og bør ivaretas som i dag.



Parkkorridor mellom Festplassen og Flytårnet.

«Storøya» lekeområde (felt GP 14)

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

Fornebu strandpark og strandpromenade (felt GP 23 og GP 24)

Omfatter parkområder langs sjøen i øst 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 sammenhengende 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 byromsakse.

Det kan åpnes for 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 Equinorbygget (GP16/GP24). Et slikt regionalt lekeanlegg kan være et godt supplement som lekeområde for både skoler/barnehager og boligområdene i område A «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 Frognerborgen i Frognerparken i Oslo, og elveparken i Drammen. Sett i sammenheng med utvikling av en sjørelatert attraksjon og urban brygge ved Sjøflyhavna, kan lekeanlegget bidra til å gi Fornebu og strandområdene i øst ytterligere attraksjonsverdi som utfartssted.



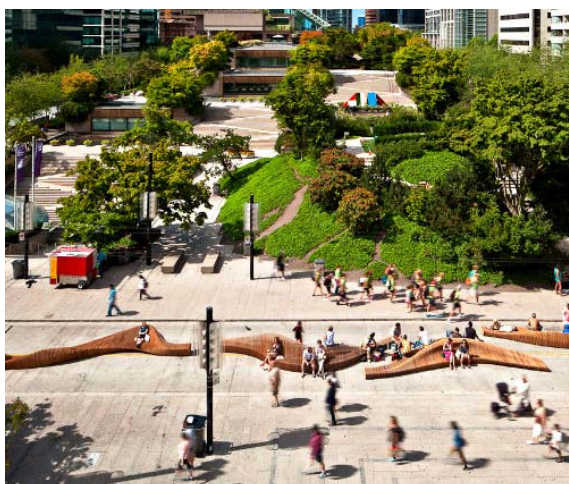
Badeparken i Drøbak – eksempel på strandpark. (kilde: akershus.com)



Gresslette ved Equinorbygget som foreslås tilrettelagt for regionalt lekeanlegg.

Fornebu sør byromsakse (felt GP 13)

Parkkorridoren 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. Byromsaksen kobler seg også til T-banen og vil bli mange besøkendes første møte med Fornebu, og har potensial for aktiviteter, rekreasjon, butikker, tjenester, kulturformål og andre publikumsrettede funksjoner. Visuell kontakt sjøen skal ivaretas. Eksisterende landskapselementet innenfor hensynssone H550_6 skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.



Urban reef i Vancouver – grønt, urbant og variert byrom

Koksaparken (felt GP 15)

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



Koksaparken med sommerfugldammen og karakteristiske fjellknauser.

Koksabukta strand (felt GP 25)

Kan videreutvikles som lokal strand med naturpreg og tilrettelegging for bading og rekreasjon. Eksisterende landskapselementer og naturformasjoner skal ivaretas. Utvikling må ikke gå på bekostning av tilliggende naturreservat.

Storøyodden badeplass (felt GP 17)

Skal ivaretas som regionalt strand- og rekreasjonsområde med naturpreg. Kan tilrettelegges for økt aktivitet i strandsonen; bading, fiske, 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. Kilenstrengen 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 (felt O 1.1_A og B). Det skal etableres et åpent bekke drag som kan lede overvann ned til 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 GN 1)

Kystparken er et flott område i dag med særpreg og naturverdier som knollekalksvaberg, naturbukter, stier og 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. Et av 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.



Stedet med kanskje den flotteste utsikten fra Fornebu?



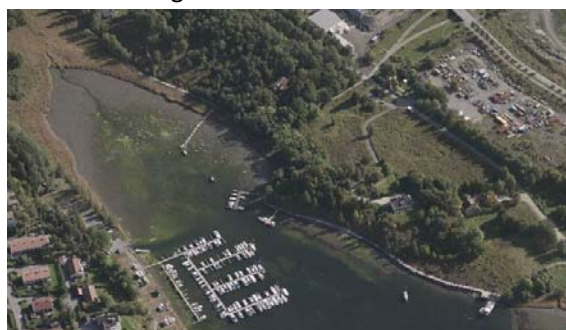
Fornebu gård og hageanlegg.

Rolfstangen friområde (GG 1, GG 2 og GN16)

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, fising, padling, seilbrett etc.

Holtekilen naturpark (felt GN 12, 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 forbindelser til overordnet grønnstruktur.



Naturpark Nansenparken (felt GP 20)

Parkkorridor 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 GN 6 og GN 7)

Skal ivaretas som bufferoner mot naturvernområdene, men mindre tiltak som stier, benker, skulpturer og tynning av vegetasjon kan tillates for å styre menneskelig aktivitet til disse områdene og ikke ut i naturområdene. Etablering av en paviljong i felt GN 7 i lett eller mobil konstruksjon som som kan etableres uten større terrenginngrep, og som er tilrettelagt for undervisnings-, formidlings-, eller kulturelle formål tilknyttet naturverdiene, kan tillates. Eventuelle tiltak må lokaliseres nær gang- og sykkelveien i felt GP18.

4.14.3 Naturmangfold

Alle eksisterende naturområder og reserverter 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 tilrettelagte skjul for innsyn i reservatene
 - Opprettholde buffersonene.
 - Gi god informasjon til reservatbesøkere, inkludert skilting, i samarbeid med Lilløyplassen.
 - Videreføre helårs båndtvang.
 - Utarbeide skjøtselsplaner.
 - Bruke norske arter, og ta utgangspunkt i stedstilpasset vegetasjon og opprinnelig jordsmonn (så langt det er mulig) ved opparbeidelse av parker og grønne tak.
 - Fjerne svartlistet vegetasjon og fremmede arter.
 - Fortrinnsvis bruke arter som er stedstilpasset med fokus på rødlistearter.
 - Etablere flere slåtteeenger; for bier, sommerfugler og humler. Dette er også positivt for å formidle naturverdier.
 - Etablere amfibietunnel under sykkelveien øst for Telenor.
 - Reetablere dammen i hotellhagen ved SAS-hotellet.

Lilløyplassen naturhus har en sentral rolle i naturveiledning og forvaltning av naturvernområdene. Det ligger store muligheter i videreutvikling av tilbudet Lilløyplassen har i dag. Det er sentralt for bevaringen av naturvernområdene at lokalbefolkningen og besøkende tilegner seg kunnskap og dermed eierskap til naturvernområdene.



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

Viktige landskapselementer ved Flytårnet bypark (felt GP8), Fornebuporten nord (del av felt S 1.2_A), og Fornebu sør (GP13) med fjellknauser og verdifull vegetasjon og bynatur foreslås sikret som landskapsområder med bruk av hensynssone. Landskapselementene skal integreres som viktig bynatur i ny bystruktur.



Bynatur ved Fornebuporten. Skal bevares og være en integrert del av park- og byromstrukturen i området

4.14.4 Uterom i boligområdene

Gode uteområder i tilknytning til boligene skaper tilhørighet og identitet, og har innvirkning på helse og trivsel. Utearealet, både på bakken og på tak, har også et stort potensial som bynatur, for overvannshåndtering, tilrettelegging for biologisk mangfold, lokal dyrkingsareal og læringsareal, stedsidentitet og opplevelse. Hvordan utearealene er utformet avgjør 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.

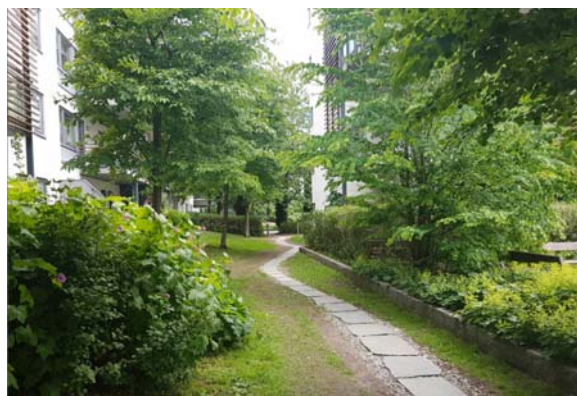
Tilstrekkelig solinnfall på utearealer bør sikres gjennom lavere etasjetall mot sydvest. Dette er spesielt viktig ved leke- og oppholdsarealer. Bygningenes høyde bør tilpasses gatebredden og avstand til nabobebyggelsen for å sikre gode solforhold på private forhager og balkonger/terrasser. Høyder påvirker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

Felles utearealer, herunder gårdsrom, felles takterrasser og lokalplasser skal opparbeides med høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Planen vektlegger at kvaliteten på den landskapsarkitektoniske utformingen (design/program, terrengforming, material- og vegetasjonsbruk, møblering osv.) er avgjørende for å skape gode uterom og sikre bokvalitet i bymessige områder. Dette er minst like viktig som størrelsen på uterommet. Et stort uteareal uten tilstrekkelig jorddybde til variert vegetasjon og trær, og uten god rominndeling og variert innhold og aktivitetsmuligheter er ikke et godt uterom. Alle felles utearealer skal 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. Bruk av vegetasjon vil være et viktig element for å skape soner, skille mellom offentlig, halvoffentlig og privat uteareal og gi opplevelse av avstand til nærliggende bygninger. Jorddybde er avgjørende for å gi frodige uteareal over lang tid, slik at trær og busker har mulighet til å vokse seg store. Vegetasjon er også med på å skape identitet til et område. For å styrke det biologiske mangfoldet, men ivareta naturmangfoldet, er det viktig å ikke bruke fremmede skadelige arter som truer den stedsegne vegetasjonen.



Pilestredet i Oslo - urbant boligområde i Oslo sentrum med grønne uteområder i høy landskapsarkitektonisk kvalitet. Fra sentral fellespark/offentlig sone.



Pilestredet park, uterom i sideområde med mer privat karakter.

Utbyggingen må organiseres slik at man unngår restareal eller andre typer areal med lav bruksverdi. Indre gårdsrom skal være store og sammenhengende med variert og tydelig programmering. For å oppnå variasjon, stedsidentitet og ulike type tilbud innenfor et delfelt, er det viktig at innholdet i kvartalene/gårdsrommene varierer. Noen steder vil nærheten til attraktive byrom med aktivitetsbasert innhold og de lokale plassene bidra til variasjon. Det er også viktig å se utformingen av utearealet i sammenheng med omkringliggende grøntområder, slik at man oppnår variasjon, men også harmoni mellom uteareal. Sammenhengende grøntareal har også betydning for spredning og opprettholdelse av bestanden for en rekke arter.

Regnvann skal tas i bruk som en ressurs og kvalitet i byrom ved løsninger som regnbed, dammer, renner o.l. som drenerer vann.



Regnvann som ressurs i felles uterom, Tyskland (kilde: Rambøll studio Dreiseitl).

Bebyggelse i sentrumsområdene som henvender seg mot bygater og torg kan ha balkonger fra og med 3. etasje. Dette fremgår i kantsonene som er definert som aktive og viktige fasader i temakart *Overordnet prinsipplan for gate- park og byromsstruktur*, viser til kap. 4.2.3.

Innenfor område B – «Parken» og område C – «Landet», skal alle boenheter ha tilgang til privat uteareal i form av balkong, terrasse/takterrasse, eller hage.

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.



Boligområdet Rolfsbukta på Fornebu har uterområder med høy landskapsarkitektonisk kvalitet og allment tilgjengelige forbindelser på tvers (landskapsarkitekt: Bjørbekk&Lindheim).

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. Det er viktig å sikre variert innhold i de ulike lekeplassene innenfor felt, og med tilliggende felt, slik at aktivitetstilbudet blir så stort og variert som mulig.

Areal for lek og opphold fordeles på følgende måte:

- **Lokalplass** – skal ha sentral beliggenhet i hvert felt, tilknyttet viktige forbindelsesårer, jfr. Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromstruktur. Plassene skal tilpasses alle aldersgrupper.
- **Småbarnslekeplass** skal ligge i umiddelbar nærhet til boligene og skal opparbeides for de minste barna.
- **Nærlekeplass/ kvartalslekeplass** (område A «Byen» / område B «Parken» og område C «Landet») skal ligge innenfor boligfeltet og skal opparbeides slik at de passer for litt større barn fra 5 til 13 år.
- **Nærmiljøpark** skal opparbeides innenfor felt med mer enn 500 boliger og skal inneholde aktiviteter 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. Barnehagers uteareal må gjerdes inn og kan derfor ikke sambrukes innenfor barnehagens åpningstid.

Lokalplass

Lokalplass skal være et møtested for nærmiljøet med lokalt nedslagsfelt. Plassene 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 deler/en andel av plassene kan medregnes i uteoppholdsarealet. Lokalplasser kan være både en park eller et mer urbant rom med grønne kvaliteter, dette må tilpasses nærmere i det enkelte felt, og sees i sammenheng med tilstøtende felt, 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 lekeinnetningene 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 innhold og utforming innbyrdes, eventuelt samlokalisering av småbarnslekeplassene kan vurderes i reguleringsplan for å oppnå større variasjoner.



I København er det satset bevisst på etablering av 125 store offentlige lekeplasser i byen som skal fungere som viktige møteplasser. Flere av disse er bemannet på dagtid med pedagogisk personale. En av disse er Naturlekeplassen i Valby. Landskapsarkitekt: Helle Nebelong (Kilde: <http://www.hellenebelong.com/?portfolio=nature-playground>) København kommune mener lekeplasser spiller en viktig rolle i lokalsamfunnet, selv der anlegget er utformet for de minste. Lekeplassene tiltrekker seg også unge, fordi det er et uforpliktende sted å være. Lekeplassen fungerer som et sosialt rom for både barn og voksne - for barnehager, skoleklasser, kjærestepar, besteforeldre. Spiller en viktig rolle som samlingspunkt på tvers av alder og sosial bakgrunn.

Nærlekeplass

Denne type aktivitetsanlegg skal stimulere til motorisk og fysisk utfoldelse og skal gi muligheter for allsidige aktiviteter. Hovedmålgruppen er barn fra 5 til 13 år. Kravet til nærlekeplass stilles i alle felt med boliger og kommer i tillegg til småbarnslekeplassene. Minimumsstr. er 1500 m2.

Nærmiljøpark (tidligere strøkslekeplass)

Nærmiljøparken skal stimulere til motorisk og fysisk utfoldelse og skal gi muligheter for allsidige aktiviteter. Den bør tilrettelegges med muligheter for å klatre, henge, krype, løpe, sykle, balansere, ake, bruke skøyter, ski og skateboard, og spille ballspill. Hovedmålgruppen er de største barna, fra 10 år, men yngre barn og voksne skal også kunne finne seg til rette i nærmiljøparken. Bepantning, sittegrupper, treningsapparater e.l., leke- og aktivitetstilbud, inkludert ballspill, skal integreres i en helhet i nærmiljøparken. Areal på nærmiljøpark bør være på mellom 4000- 6000 m2.

Nærmiljøparker foreslås etablert på feltene B 9.1, B 9.2, B 9.3, B9.4, B7.4_A og S 4.3_B. I tillegg skal deler av nærmiljøparken for felt B 7.3 opparbeides på felt O 9.7 og midlertidig nærmiljøpark på felt B 8.6/8.7 skal opparbeides permanent.

Regionalt lekeanlegg

Det anbefales også at det etableres et regionalt lekeanlegg med høy attraksjonsverdi og særpreget utforming, foreslås plassert grøntdraget øst for næringsbeltet, i felt GP 24, del av Fornebu strandpark og strandpromenade.



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



Lekeplass i Malmø. Design: Kunstner Karin Andersson og landskapsarkitekt Karin Sjölin (kilde: parkoganlegg.no).

Forhager

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



Forhage - eksempel fra Frogner i Oslo.

Forhagene fungerer som en halvoftentlig møteplass for å slå av en prat med naboene, og kan bidra til en mer variert gate og mer sosial kontroll i gaten. Forhager gir også stedsidentitet til et kvartal, og gir beboere mulighet til å sette personlig preg på «sitt» gatemiljø.

4.14.5 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 har tykkere lag av jord/vekstmedium og kan utformes som takhage med busker og mindre trær, bynatur på tak.

Minimum 1/3 av grønn takflate skal utformes som intensivt grønt tak, for å øke det biologiske mangfoldet og opplevelsesverdien av takflaten. Solcelleanlegg kan integreres forutsatt at fordrøynings-effekten ivaretas. Minimum 1/3 av grønne tak kan utformes som takhage med kombinasjon av ikke-vegeterte flater, som gangstier, helleganger, eller oppholdsplasser. Harde flater skal fremstå som en design- og funksjonsmessig integrert del av taket

KDP3 tilrettelegger med dette for en blanding av funksjoner også på tak, og begrenser dermed ikke grønne tak til kun til å være ekstensive. En kombinasjon av intensive og ekstensive grønne tak, og integrerte takhager for opphold og opplevelse, muligheter for dyrkning og miljøvennlige energiløsninger som solcellepanel og annet, gir mer opplevelsrike tak. Dette øker også den estetiske verdien av takflatene på kort og lang avstand. Takflatene blir også viktige områder for opphold og rekreasjon.

Ekstensive grønne tak pr i dag benytter i stor grad fremmede arter som ikke er ønskelig på Fornebu, det vil derfor være en fordel med variasjonen mellom ulike typer grønne tak.

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 lé. Det er utfordrende vindforhold på Fornebu. Utearealer på tak som inngår i utearealregnskapet skal redegjøres for i takplan.

I de tette 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.



DakAkker – takhage og restaurant i Rotterdam (kilde: <https://citiesintransition.eu/place/dakakker>).

4.14.6 Bytrær

Trær er en viktig kvalitet som bidrar til godt bymiljø, skaper byrom og bryter ned byskaalen. Trær forsterker årstidsvariasjonene og er berikende for det biologiske mangfoldet. Bytrær er også helsebringende, og utsikt til trær er en viktig bokvalitet, særlig i tette gårdsrom og gater.

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.



Trerekker langs Snarøyveien.



Store trær ved SAS-hotellet.

4.14.7 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/urnelunden gravplassen lunden, felt GU, 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/urnelund på Lilleøya.



Naturområdene på Fornebu er viktige for rekreasjon og friluftsliv.

4.14.8 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 i 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 (felt GP 21 og 22). 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 Sentralsdammen og videre mot Storøykilen, samt mot Koksabukta, Holtekilen, og mot Lysakerfjorden. For åpne overvannsløsninger skal man også sikre lokal fordrøyning/ infiltrasjon innenfor de enkelte byggefeltene.

For nye 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 Flytårnet viser ønsket løsning, der vannet filtreres i et grønt regnbed/sandfilter. Utforming av rørutløp i Nansenparken skal standardiseres. Filtrene skal få en parkmessig utforming der rørutløp føres gjennom granittblokker.

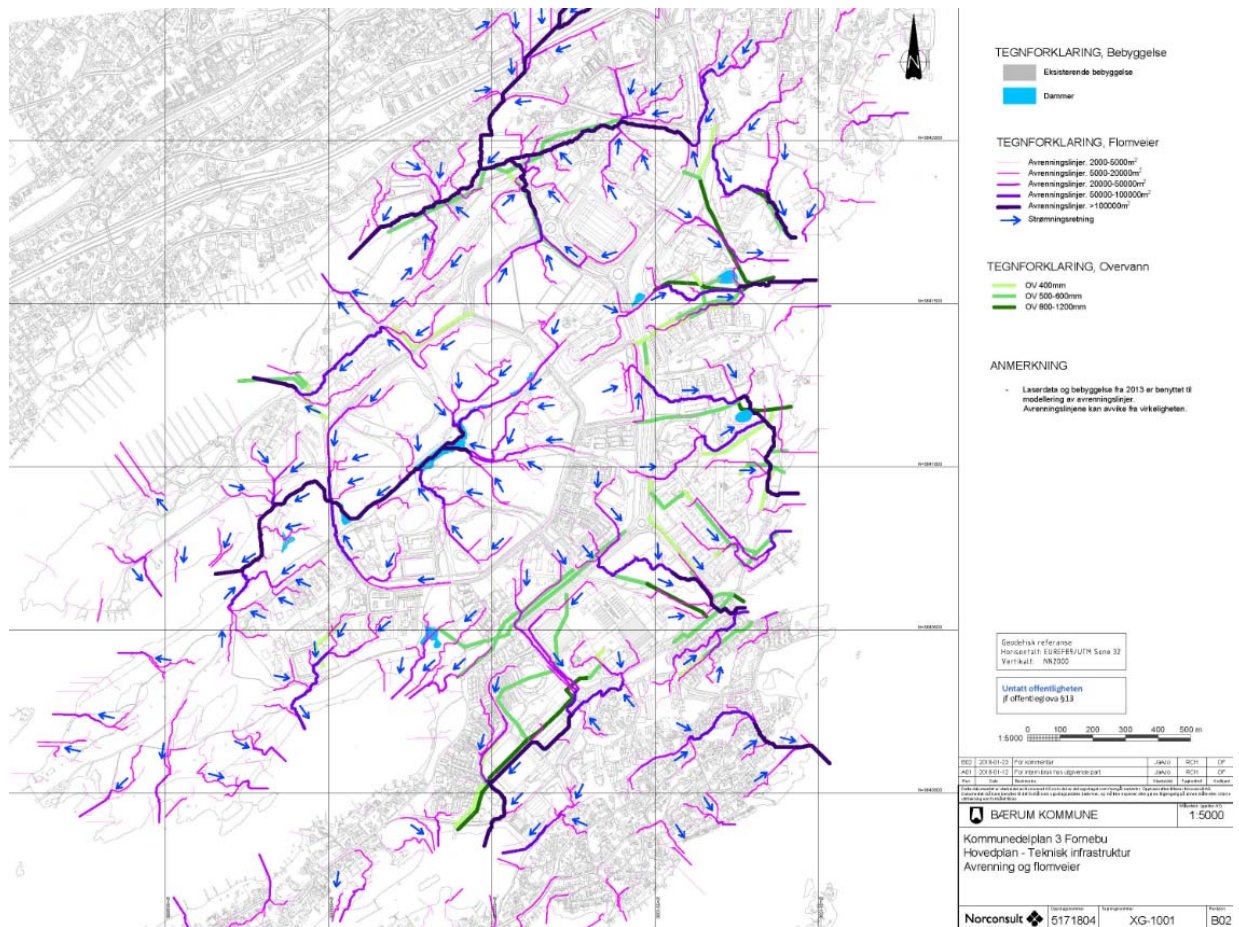
Innenfor Forneburingen dreneres alt overvann mot Nansenparken etter prinsippet «overflatebasert overvannshåndtering». Økt boligtaill/fortetting løses på samme måte. Utenfor Forneburingen må utbyggerne søke om å bruke den resterende kapasiteten som kommunale overvannsrør. Krav til overvannshåndtering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



Overvannsrenne langs hovedgrøntdraget i Nansenparken (foto: Bjørbekk & Lindheim).



Små klopper etableres der gangveiene krysser over overvannsrennen.



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 i 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 KDP3 er det utarbeidet et revidert Miljøprogram som utgjør rammeverket for å nå Bærum kommunes miljø- og klimamål på Fornebu. Miljøprogrammet beskriver myndighetspålagte miljøkrav og kommunens miljøambisjoner for videre utvikling av Fornebuområdet. Miljøprogrammet danner det overordnede grunnlaget for utarbeidelse av mer konkrete eller detaljerte miljøprogram i reguleringsplaner, og og miljøoppfølgingsplaner for bygge- og anleggsfasen. Programmet angir mål for hvert innsatsområde, beskriver aktuelle tiltak som kan gjennomføres.

Programmet skal være et viktig styringsredskap for både kommunen, prosjekterende, utbyggere og entreprenører til å velge fremtidsrettede miljøløsninger i byggeprosjektene.

Miljøhensyn skal innarbeides i planlegging, prosjektering, utbygging og drift ved all virksomhet på Fornebu. I avveiningen mellom ulike interesser, skal miljøhensyn gis like stor vekt som funksjonelle, tekniske, estetiske og økonomiske hensyn.

Oppfølging av miljøprogrammet sikres ved bestemmelser og retningslinjer til KDP3. De 5 innsatsområdene ligger implementert som et overordnet grep i planforslaget.



Naturmangfold på Fornebu - Dragehode

4.16 Hovedplan for teknisk infrastruktur

I KDP2 ble det utarbeidet en hovedplan for overordnede prinsipper og premisser for ny teknisk infrastruktur. Planen lå til grunn for all utbygging. Planen ble utarbeidet av Statsbygg. Hovedplanen gir nyttig informasjon om eksisterende og fremtidige anlegg, og ledninger som utgår. Det er utarbeidet nye og oppdaterte plantegninger av teknisk infrastruktur for Fornebu med utgangspunkt i ny KDP3 og behov ved økt utbygging. Hovedplanen omfatter:

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

Planene kan benyttes i kommunens saksbehandling og planlegging. Tegningene knyttes ikke opp til de formelle plandokumentene for KDP3.

På bakgrunn av opplysninger, etter 1. gangsbehandling, om behov vedr. brannvannstilgang og supplering av ledninger for slokkevann innenfor område B «Parken», er det utarbeidet et notat om slokkevann for utbyggingsområdene innenfor Forneburingen, med tilhørende plantegning. Notatet belyser utfordringene knyttet til planlegging og sikring av brannvannforsyning for bebyggelse som planlegges i byggefelt innenfor Forneburingen, for å unngå at Nansenparken skal benyttes til bygging og drift av tekniske anlegg for utbyggingsområdene som ligger inntil parken. Plantegning med slokkevann viser prinsipper/muligheter for hvor traseene kan ligge, for å unngå større inngrep i Nansenparken og parkkorridorene.

Det er viktig at prinsipper/premisser/behov for teknisk infrastruktur tas med i planlegging og utforming av nye byggeområder på et tidlig tidspunkt allerede i reguleringsplanprosesser. Arkitekt, landskapsarkitekt og tekniske konsulenter må sammen finne god løsninger og kompromisser som både ivaretar tekniske behov og god landskapsmessig, arkitektonisk og miljømessig utforming.

Teknisk infrastruktur er også nærmere omtalt under kap. 5.2.7 Teknisk infrastruktur.



Vakumanlegg for innsamling av avfall på Fornebu. Via separate innkast for restavfall, plast og papir suges avfallet gjennom et rør fra boligområdene inn til mottaksentralene der avfallet komprimeres i containere og fraktes til gjenvinning eller destruksj. Vakumanlegg for innsamling av avfall på Fornebu (Kilde: www.itbaktuelt.no)

4.17 Stedsnavn

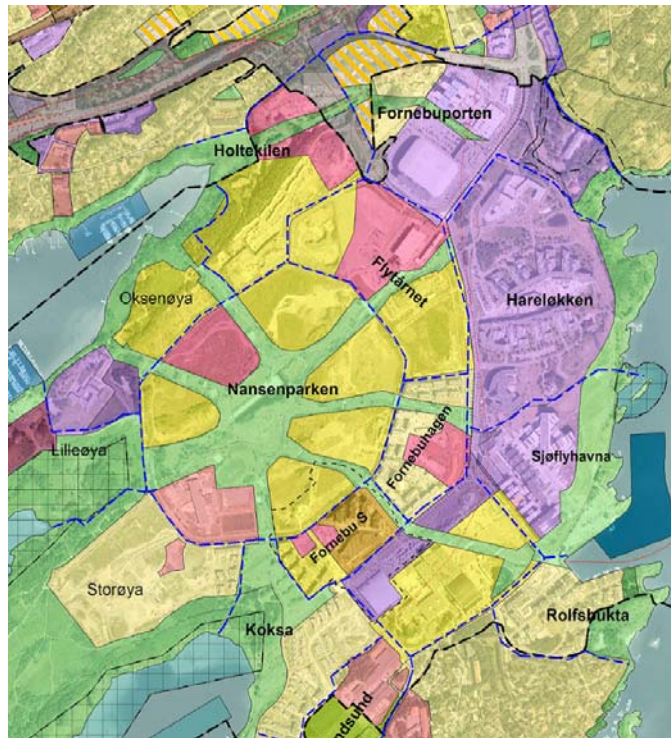
Bærum kommune vedtok i 2016 nye områdenavn på Fornebu. Disse områdenavnene har bakgrunn fra historiske kart og nyere planer, og gjenspeiler at Snarøyveien har vært og er et skille mellom områder skille mellom områder. Navnene har vært til høring hos både de store næringslivsaktørene, grendesentre, velforening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

I arbeidet med KDP3 har det vært behov for å se områdene i et større planperspektiv, både utfra nye sentrumsområder, t-banestasjoner, områdekarakterer og ønsket om mer funksjonsblanding mellom nærings- og boligområdene, samt ønsket om transformasjon av Snarøyveien fra en vei til en sammenbindende bygate. På bakgrunn av dette foreslås det supplerende steds- og områdenavn på Fornebu som kan underbygge de tre stedene Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu sør som sentrumsområder omkring t-banestasjonene, se figur nederst til høyre. Disse er lagt til grunn i planforslaget.

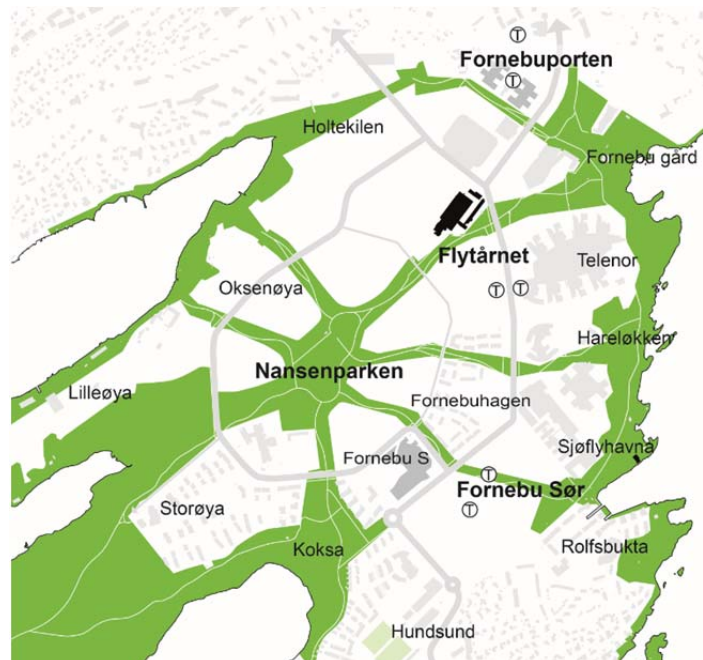
Eventuelle endringer i områdenavn må avklares videre i egen prosess.

Hovedutvalg for miljø, idrett og kultur vedtok 13.09.2018 at de tre nye T-banestasjonene på Fornebu skal gis følgende stasjonsnavn opplistet fra nord til sør:

1. Fornebuporten
2. Flytårnet
3. Fornebu



Stedsnavn på Fornebu – politisk vedtak 2016 (Bærum kommune)



Forslag til nye stedsnavn i KDP3 (merk at det i KDP3 skilles mellom «Fornebu sør» som navnet på sentrumsområdet omkring stasjonen, og «Fornebu» som navnet på selve stasjonen.)

4.18 Strategi for etappevis utvikling

4.18.1 Etappevis utvikling

Fornebu bygges ikke på en dag, og utbyggingen må skje i etapper.

Den etappevise utbyggingen må bygge opp under ønsket utvikling i tråd med overordnet byplangrep og planens målsettinger. Forutsetningen om at Fornebu skal ha god kollektivbetjening med en t-bane, og at delområdet byen skal utvikles innenfra og ut med sentrumsfunksjoner omkring de tre t-banestasjonene har aller størst betydning for ønsket utvikling. I tillegg er det viktig å få etablert god kollektivbetjening langs Forneburingen vest, og transformasjon av Snarøyveien fra vei til bygate så tidlig som mulig. Transformasjon av Snarøyveien henger sammen med utvikling av byggeområdene nærmest veien.

Flere premisser og faktorer må legges til grunn for utbyggingsrekkefølgen. Utbyggingen vil være avhengig av at t-bane og nødvendig teknisk og sosial infrastruktur er på plass, jfr. rekkefølgekrav i planbestemmelsenes §4.1; *«Områder avsatt til bebyggelse og anlegg kan ikke utbygges, brukes, vesentlig utvides, før nødvendige tekniske anlegg, blågrønn struktur og samfunnstjeneste som energiforsyning, vann og avløp, offentlige gater/veier, kollektivbetjening, herunder bane, gang- og sykkelveinett, torg/møteplasser, helse- og sosialtjenester, herunder barnehager, skoler, annen tjenesteyting mv. er etablert eller sikret.»*

Dette vil kunne være sikret gjennom avtaler om bidrag til t-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 avgjørende premisser for håndtering av framtidig trafikkbelastning. 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.

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 t-banens transportkapasitet. I en mellomfase kan buss i Snarøyveien sammen med busstilrettelegging på Forneburingen dekke kollektivbehovet i denne perioden.

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

terrenginngrep og midlertidig etablering av rigg- og anleggsområde på begge sider av gaten. Rigg- og anleggsområdet skal fungere som hovedriggområdet for hele E18-tiltaket Lysaker – Ramstadsletta og kan derfor være i drift inntil E18-tiltaket er ferdig utbygd.

Utbyggingsrekkefølge er avhengig av kapasitet på sosial infrastruktur. Oksenøya barneskole forventes ferdigstilt i ca.2022. Ny ungdomsskole ved Flytårnet lokalsenter antas ferdigstilt ca.2025.

Utbyggingsrekkefølge må videre vurderes opp i mot byplangrepet og ønsket bymessig utvikling. Det er viktig å starte med en god mobilitetsstruktur, og deretter etablerer man sosiale strukturer og bolig/næringslivsstrukturer. Stasjonsområdene er atkomstporter til Fornebu og nav i byutviklingen. Byutviklingen skal skje innenfra og ut med utgangspunkt i t-banestasjonene. Det bør ha startet en byutvikling når banen settes i drift, slik at reisende til Fornebu bymessige områder, og ikke en anleggsplass. Fornebubanens stasjoner blir blant de mest brukte stasjonene på t-banenettet i Oslo, med Flytårnet (ved Telenor) som den mest brukte. Det vil være problematisk for utviklingen av Fornebu som sted hvis det som møter alle reisende fra og til banen er en byggeplass over lengre tid enn nødvendig. Tidlig utvikling av sentrumsområdet ved Flytårnet er viktig for at det kan betjene nye boliger i tilliggende områder. Gamle Fornebu lufthavn ved Flytårnet er allerede etablert som kulturarena og møteplass, og tilføring av nye funksjoner vil kunne styrke området og skape en identitetsfølelse hos innbyggere, skoleelver og de som jobber på Fornebu. 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.

I sentrumsområdet ved Fornebuporten er det allerede tilrettelagt for atkomsten til t-banen 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, og å tilrettelegge for byliv, noe som vil skje med etablering av ny sentrumsbebyggelse og bedre tilrettelegging for gående og syklende langs Snarøyveien.

Sentrumsområdet ved Fornebu Sør er det er området som vil påvirkes mest anleggsaktivitetene ved bygging av Fornebubanen. Samtidig vil t-bane stasjonen her – Fornebu stasjon - bli et viktig stoppested for regionale attraksjoner, og et lokalt knutepunkt for beboerne i området. Bygging her bør kunne starte når anleggsarbeidene for Fornebubanen tillater det. Dette vil kunne minske lengden for anleggsaktivitet for naboer, og etablere deler av området som en nabo til eksisterende bebyggelse.

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

Boligbyggingen vil styres av markedet. Det antas at et årlig utbyggingsvolum på ca. 2- 300 boliger vil være i tråd med boligetterterspørselen. KDP 3 tilrettelegger for totalt ca. 11 000 boliger hvorav 2600 er eksisterende/regulerte. 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 strategi for utbygging av bolig-, sentrums- og næringsområder i deletapper som skissert i tabellen nedenfor.

Det forutsettes at etapper delvis kan planlegges parallelt og at det i praksis vil være glidende overganger mellom etappene. Strategien 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
<p><u>Etappe 0</u></p> <p>Realisert utbygging</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle boliger som er bygget etter at KDP2 trådte ikraft, inkl.delfelt B 7.3 og B 6.0 som er regulert /igangsatt. • Det gis ikke rammetillatelse til videre utbygging før finansiering av bane er sikret. 	
<p><u>Etappe 1</u></p> <p>Ferdigstilling lokalt nabolag Fornebu sørvest, tidlig igangsetting av Sjøflyhavna som attraksjon</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornebubanen skal være sikret finansiering. • Vestre lenke skal være sikret. • Forneburingen vest skal være tilrettelagt for buss og tosidig fortau med separat sykkelanlegg. • Kan planlegges/bygges parallelt med Fornebubanen, berøres ikke direkte av anleggsfasen for T-banetiltaket. 	<ul style="list-style-type: none"> • Områder nær Forneburingen vest som bygger opp under planlagte og igangsatt utbygging av Oksenøya skole og felt B 7.3, som kan benytte dagens sentrumsfunksjoner i Fornebu S, og der anleggsfase/belastning for lokalmiljøet skal kunne reduseres: Felt B 9.4, B 9.6 og B 7.2. • Sjøflyhavna, felt KBA 4.1.– viktig for å en skape ny attraksjon og i gangsette utvikling av Fornebu sør som regionalt målpunkt.
<p><u>Etappe 2</u></p> <p>Etablering av område A «Byen» innenfra og ut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byutviklingen skal skje innenfra og ut med utgangspunkt i t-banestasjonene. Forutsetter at endelig vedtak om realisering av Fornebubanen er fattet. • Vestre lenke skal være igangsatt. • Forneburingen vest skal være tilrettelagt for buss og tosidig fortau 	<ul style="list-style-type: none"> • Sentrumsnære områder ved Flytårnet som bidrar til etablering av dette lokalsenteret og bygger opp under Snarøyveien som byrom og sammenbindende struktur: Felt B 8.1, S 8.3, S 8.4 og S 3.2. • Fornebuporten nordøst: områder som bygger oppunder Snarøyveien som gate

<p>med separat sykkelanlegg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snarøyveien skal transformeres til bygata i felt o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8 sør for rundkjøringen ved Telenor arena. • Tosidig fortau med separat sykkelanlegg langs Widerøeveien og Snarøyveien i felt o_V3 og o_V4 skal være etablert. • Utvikling må hensynta og koordineres mot planlegging og utbygging av Fornebubanen og Vestre lenke, anleggsavhengighet flere steder. 	<p>og bidrar til å etablere et bymessig nettverk som kobler Fornebuporten sammen med øvrige deler av Fornebu: Felt S 1.2_B, S 1.3_A, og KBA 3.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fornebu sør: Få til sentrumsutvikling i Fornebu sør som bygger opp under t-banen, og der anleggsfase/belastning for lokalmiljøet skal komprimeres Felt S 4.3_A og B og S 4.4_A og B.
Etappe og premisser	Felt som kan utvikles
<p><u>Etappe 3</u></p> <p><i>Etablering av område B «Parken» og område C «Landet»</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vestre lenke skal være etablert. • Fornebubanen skal være satt i drift. • Forneburingen vest skal være tilrettelagt for buss og tosidig fortau med separat sykkelanlegg. • Forneburingen øst skal være utviklet som lokalgate med økt prioritet for fotgjengere og syklist. • Snarøyveien skal ombygget til bygata i felt o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8 sør for rundkjøringen ved Telenor arena. • Tosidig fortau med separat sykkelanlegg langs Widerøeveien og Snarøyveien i felt o_V3 og o_V4 skal være etablert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Byggeområder Vestre lenke/Holtekilen som kan utvikles i forbindelse med etablering av ny hovedgate til Fornebu: B 1.1, S 1.3_B. • Byggeområder i parken øst som kan benytte nytt lokalsenter ved Flytårnet: Felt B 9.1, B 9.2, B 9.3. • Byggeområder ved Holtekilen som må vurderes nærmere i forhold til framtidig utvikling/kontekst langs Vestre lenke og overordnet utviklingsakse Fornebu nord – Stabekk: Felt B 7.4_A og B. • Norske skog felt KBA 7.1.

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 urban dyrking på byggetomter som ligger brakk, streetart på murer/konstruksjoner o.l. For å legge til rette for økt aktivitet i planområdet samtidig som feltene er under utvikling, bør kommunen tillate midlertidig bruk av ubebygde 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.



Urban dyrking på Fornebu juni 2018, midlertidig bruk av felt 9.4



Bakgården i Sandvika – aktivisering av byrom

4.18.3 Krav til felles planlegging

Det settes krav til felles planlegging for utvalgte områder. Felles planlegging kan være område-regulering, men enkelte steder også et utvidet planprogram med byplangrep eller tilsvarende. Felles planlegging skal sikre en helhetlig utvikling i tråd med det overordnede byplangrepet i KDP3.

Det bør utarbeides en veileder for by- og bokvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av felles plan, som gir retningslinjer for tema som bla. bomiljø, estetikk, byforming, utforming av bebyggelse og de viktigste elementene i offentlige uterom.

Felles planlegging gjelder for følgende områder:

Fornebuporten

Følgende forhold blir viktige temaer i felles planlegging for sonen H810_3:

- Sikre utvikling av Fornebuporten til et sentrumsområde.
- Tilrettelegge for en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur
- Etablere forbindelse til Flytårnet på østsiden av Telenor Arena, med forbindelse på tvers av Widerøeveien til Flytårnet.
- Utrede tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til en byggate, herunder etablering av tosidig fortau med separat sykkelanlegg langs Widerøeveien og Snarøyveien i felt o_V3 og o_V4.
- Utrede hvordan Telenor arena kan integreres i en bystruktur med utadrettede fasader som nedskalerer opplevelsen av bygningsvolumet på gatenivå.
- Avklare lokalisering av funksjoner innenfor felt S 1.3_A og S 1.3_B. Lokalisering av funksjoner kan vurderes uavhengig av feltinndeling, med ambisjon om å få til funksjonsblanding og støyskjerming av boligområder.

Flytårnet

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

- Sikre utvikling av Flytårnet til et sentrumsområde
- Offentlig byrom ved t-banestasjonene «Stasjonsplassen» på 5 daa.
- Sikre byromsaksen mellom det gamle Flytårnet og Flytårnet t-banestasjon, samt kobling videre mot torget i Telenoranlegget.
- Lokalisering av funksjoner innenfor området skal vurderes uavhengig av feltinndeling og tomtegrense, med ambisjon om å oppnå funksjonsblanding og en sammenheng i bystrukturen som legger best mulig til rette for urban utvikling av området. Det skal defineres lokalisering av publikumsrettet aktivitet som bygger opp under de sentrale byrommene.
- Bevaring/integrering av eksisterende kulturminner. Finne gode løsninger for hvordan historisk bebyggelse kan integreres i ny bystruktur, og hvilke funksjoner bebyggelsen kan romme.
- Bygge videre på eksisterende kvaliteter i Kulturgaten med hensikt å bevare og videreutvikle dette miljøet.
- Konsept for og lokalisering av bibliotek. 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.

- Strategisk lokalisering av andre viktige offentlige og private funksjoner som helsestasjon, ungdomsklubb, kulturscene og nærmiljøkontor.
- Skape et sted for ungdom med idrettsanlegg, ungdomsklubb og helsestasjon for ungdom. Funksjonene skal integreres i bystrukturen, men likevel være litt skjernet fra sentrumsområdet.
- Vurdere lokalisering for videregående skole.
- Utrede tiltak som bidrar til å transformere Snarøyveien til bygate.

Fornebu sør

Følgende forhold blir viktige temaer i felles planlegging for sonen H810_1:

- Sikre utvikling av Fornebu sør til et sentrumsområde og regionalt målpunkt.
- Avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal og busstrasé.
- 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. Funksjonen skal åpne seg mot lokalmiljøet.
- Ny transformatorstasjon.

4.19 Plankart og bestemmelser

Plankart (*jp.ID 18/245833, dok.nr. 4231093*) og bestemmelser (*jp.ID 18/245830, dok.nr. 4231087*) 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

Planforslaget inneholder følgende arealformål/hensynssoner:

Bebyggelse og anlegg <ul style="list-style-type: none"> • Boligbebyggelse • Sentrumsformål • Tjenesteyting • Næringsbebyggelse • Idrettsanlegg • Grav og urnelund • Kombinert bebyggelse og anleggsformål 	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Veg • Kollektivtrasé • Sporvei • Farled
Grønnstruktur <ul style="list-style-type: none"> • Grønnstruktur • Naturområde • Park 	Bruk og vern av sjø og vassdrag/strandsone <ul style="list-style-type: none"> • Bruk og vern av sjø og vassdrag/strandsone • Småbåthavn • Naturområde • Friluftsområde
Hensynssoner <ul style="list-style-type: none"> • H130 - Byggeforbud rundt vei- bane og flyplass • H530 - Hensyn Friluftsliv • H550 - Hensyn landskap • H560 - Bevaring naturmiljø • H570 - Bevaring kulturminner • H720 - Båndlegging etter lov om naturvern • H810 - Krav om felles planlegging 	Bestemmelsesområder <ul style="list-style-type: none"> • Forhold som skal avklares og belyses - #5,#27 • Avviksområde støy - #1-4 • Krav vedrørende utbygging mot Vestre lenke - #6

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 sårbarhetsreducerende 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 til 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 i ROS-analysen.

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 byggteknisk 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 eksisterende skoler og barnehager innenfor planområdet. Det er også planlagt nye skoler og barnehager, 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 byggate med redusert kapasitet.

Kollektivtilbudet på Fornebu blir betydelig forbedret når Fornebusbanen 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 Fornebulandet, 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 veiprising, reduksjon i veikapasitet, restriktive parkeringsnormer, adskilt parkering fra bolig og parkeringsrestriksjon på arbeidsplasser. Fornebusbanen alene vil trolig ikke gi en tilstrekkelig endring i reisevaner. En overgang til nullutslippsbiler og/eller selvkjørende biler 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.

Tilleggsutredning trafikk - oktober 2018

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

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

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

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», Bjørbeek 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», Bjørbeek 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 boligtalet 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 av 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 slitasten som ca. 10 000 ekstra Fornebu-boere 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 m²¹ 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 m²²), Fornebuporten (ca. 3000 m²³) og IT Fornebu (ca. 2000 m²⁴). I tillegg er det enkelte mindre service og bevertningstilbud.

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 scenarier 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 områdesentre i utkast til kommuneplan. Fornebu S er allerede etablert som områdesentre med et bredt tilbud. Nærhet til Sandvika, Oslo og andre handelssteder med et regionalt nedslagsfelt gjør at det

¹ Det er tatt utgangspunkt i omsetning på 40 000 kr per m² handelsareal.

² <http://www.fornebu-s.no/miljo-pa-fornebu-s/miljoprofil/>

³ Gjeldende reguleringsplan

⁴ Gjeldende reguleringsplan

vrderes 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.

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 nullutslippssamfunnet, 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 Fornebusbanen 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 energiproduerende tiltak. Dette er positivt for overvannshåndtering og lokal luftkvalitet.

Alle enheter skal kobles på sentrale fjernvarmeanlegg og søppelsuganlegg.

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 trafikkfallene. 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 støynivåer 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 støynivåene i stilleområdene rundt Storøykilen vil trafikk i Lomviveien også kunne påvirke støynivåene 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 bygningstypologi, 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 bygningstypologier. 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 Equinor. 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 utdanning sinstitusjon 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 synergiene. 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 området⁵.

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.

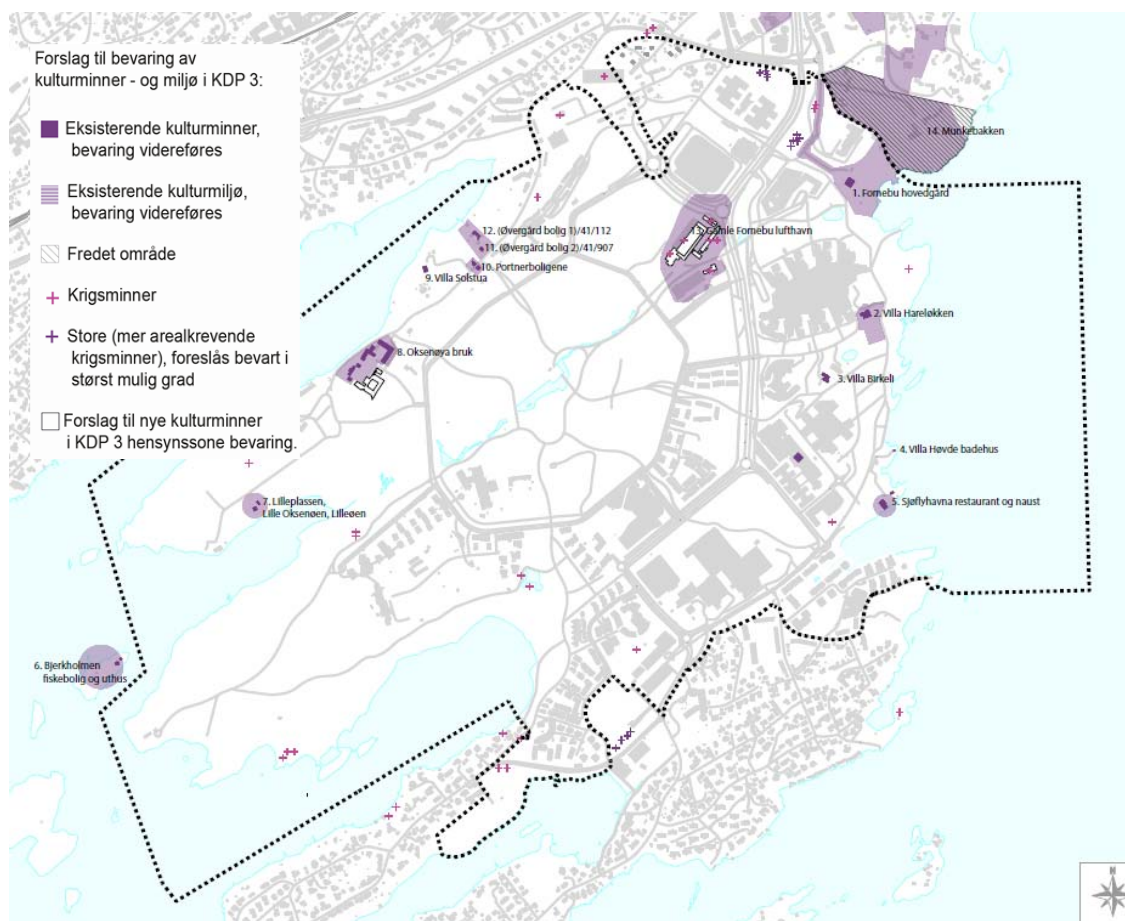
Flytårnet og Sjøflyhavna er eksempler på kulturminner som videreføres med publikumsrettede funksjoner og får en mer sentral plass i bybildet. Her vil bevaring av de historiske lagene gi identitet og tidsdybde til den nye utviklingen.

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

⁵ Regional Innovation Score Board (2014) fra Oslostrender 2015, Oslo kommune.

- 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.
- Telenoranlegget gis hensynssone bevaring. Bygget er viktig i fortellingen om Fornebus historie og bør hensyntas i fremtidig utbygging. Transformasjonen av Fornebu etter flyplassperioden startet med Telenoranlegget 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 tilgjengeligjøres for befolkningen.



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 aksene 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 trykkøkningsstasjon for vann og etablering av ny hovedvannledning, 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

Med de forutsetninger som er gitt, viser simuleringer Oslofjord varme har utført at nødvendig kapasitet for rørrnett 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 produksjonsenhetene.

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 rørtraséer. 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 boligtalet, 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
<ul style="list-style-type: none"> • 1 barneskole • 1 barnehage med 300 plasser • 1 Sykehjem med 150 plasser • Flerbrukshall med håndballbane og turn • 9'er kunstgress • Nærmiljøanlegg

Flytårnet sentrumsområde og felt O 8.6/8.7_A
<ul style="list-style-type: none"> • 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 felt O 1.1_A og B
<ul style="list-style-type: none"> • 1 barneskole • 1 barnehage med 300 plasser • Flerbrukshall med håndballbane • Delanlegg friidrett (200 meter løpebane rundt 11'er kunstgress) • Nærmiljøanlegg
B 9.4
<ul style="list-style-type: none"> • 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)
<ul style="list-style-type: none"> • 2 barnehager av 120 plasser.
Fornebu sør sentrumsområde (Selvaag mfl.)
<ul style="list-style-type: none"> • Sykehjem (Sykehjem 130 plasser + 20 plasser omsorgsboliger yngre brukere) • 2 barnehager m 120 plasser. • Helsehusfunksjon, friskliv (Flerlegeparkis, fysio og ergo etc).
Fornebuporten sentrumsområde
<ul style="list-style-type: none"> • 1 barnehage av 120 plasser.
Annet
<ul style="list-style-type: none"> • 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:
Omfanget av etableringsbehov for 11.000 boliger er nærmere angitt i avsnitt 5.2.8. 11 000 boliger tilsvarer en fremtidig befolkning på cirka 25 000 innbyggere. Foreløpige beregninger av behov for investeringer fratrukket tilskudd, men før mva refusjon og fremskyndingsbidrag, utgjør ca. 5,3 mrd. kr. totalt. Ca. 5,0 mrd. kr. av disse er relatert til antatt befolkningsgrunnlag i KDP3.

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.

- 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 investeringer knyttet til:

- Omregulering/bygging av Snarøyveien og Forneburingen (kostnad)
- 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 grunnstruktur 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 forventinger 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 Sør⁶ 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, 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. Fornebyen 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 byvekstavgift med Oslo og Akershus forpliktet seg til 50% medfinansiering av Fornebubanen. Byvekstavgiften 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 byvekstavgift 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.

Byvekstavgiften

Bærum kommune er part i byvekstavgiftene mellom stat, fylker og kommuner. Hensikten med byvekstavgiftene er å sikre godt samarbeid mellom aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil. God samordning mellom boligutvikling, areal og transport vil gi et godt bymiljø.

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 oppvekstvilkår
- 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 eiendomskjøp.
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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - At økt persontransport skal dekkes med kollektivreiser, gange og sykkelbruk
Klima og miljø	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 samfunnservice og god kollektivdekning. Samtidig skal utbygging begrenses i områder hvor dette mangler.

Bærum kommune - arealdel til kommuneplanen for perioden 2017–2035

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt av Kommunestyret 4. april 2018. 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 ubebygde område. Utnyttelse ble definert med % bruksareal (% BRA) i et spenn, som ved omregning til boliger på henholdsvis 80 og 100 m², ga et boligantall 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 Forneubanen og Vestre lenke Fornebu er etablert
- Ny utbygging skal redusere klimagassutslipp 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 friluftsoy 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.

6.3 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 tema estetikk bør inkluderes i eventuelle nye veiledere for by og bokkvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av krav om felles plan.
- **Retningslinjer for navnsetting på Fornebu**
Videreføres.
- **Bomiljøveileder for Fornebu**
Erstattes av KDP3, men tema bomiljø bør inkluderes i eventuelle nye veiledere for by og bokkvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av krav om felles plan.
- **Håndbok for belysning på Fornebu**
Har behov for tidsmessige oppdateringer. Tema belysning bør inkluderes i eventuelle nye veiledere for by og bokkvaliteter for hvert av de tre områdene som omfattes av krav om felles plan
- **Veileder for miljøriktig prosjektering og bygging på Fornebu**
Erstattes av KDP3.
- **Veileder for sykkelveier på Fornebu**
Erstattes av KDP3.
- **Miljøoppfølgingsprogram - Etterbruk av Fornebu**
Det er utarbeidet en revidert versjon av denne til KDP3

6.4 Planer under arbeid

Detaljregulering for videregående skole

Innenfor område O 8.6/8.7_A 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: Rema).

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: Obos).

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

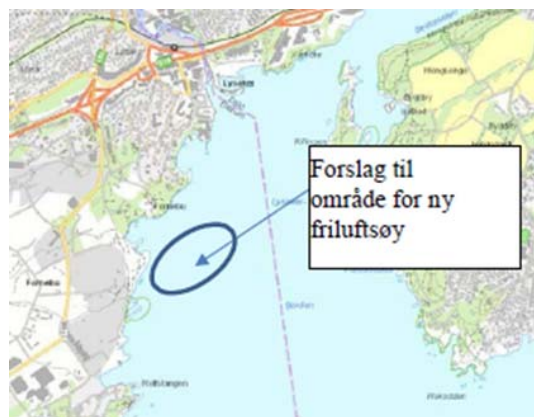
Området er regulert til boligområde i reguleringsplan for område 1.2 og del av område 1.3 – Fornebuporten. Det er innsendt anmodning om oppstartsmøte. Planprosess stilt i bero i påvente av behandling KDP3 Fornebu. (Grunneier: Aker).

Lysakerfjorden – ny friluftøy – detaljregulering

En ny friluftøy 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 friluftøy i Lysakerfjorden.



Lysaker:

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 konsuletenter 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 4. 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. Planen under sluttbehandling. I begge kommuner ble den oversendt til politisk behandling 13.09.2018.

Bærum og Oslo kommuner har under utarbeidelse en felles 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:

- Lysakerelven med sine spesielle natur- og kulturmiljøer betyr mye som blå-grønn hovedstruktur. Denne forsterkes med nye turveier, broer, parker og til dels utvidet kantsone med grønne

lunger, som gir flere grønne sammenhenger innen Lysaker.

- Langs sjøsiden utvikles promenader, parker og brygger videre og kobles til kyststien.
- For å skape et levende byområde planlegges det en finmasket gate- og byromstruktur med blandet arealbruk og større andel boliger.
- En sentrumsstreng danner hovedforbindelse for fotgjengere gjennom området og binder sammen sentrale gater, torg, plasser og parker. Forbindelser mot tiliggende arealer styrkes.
- Dagens næringsklynge videreutvikles og knutepunktet skal ha høy arealutnyttelse og stor andel arbeidsplasser. Ved utviklingen av knutepunktet og E18 legges arealeffektive løsninger til grunn. Dermed kan det etableres en mer fotgjengervennlig og bymessig gate- og byromsstruktur.
- Nye Lysakerbyen har mye gang- og sykkeltrafikk, mange arbeidsplasser og større boligområder. Knutepunktet legger til rette for en økende andel myke trafikanter.
- Verneverdige bygningsmiljøer langs elva og ved Lilleaker formidler felles industrihistorie og gis rom til å utvikles som identitetsskapende møteplasser.



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.

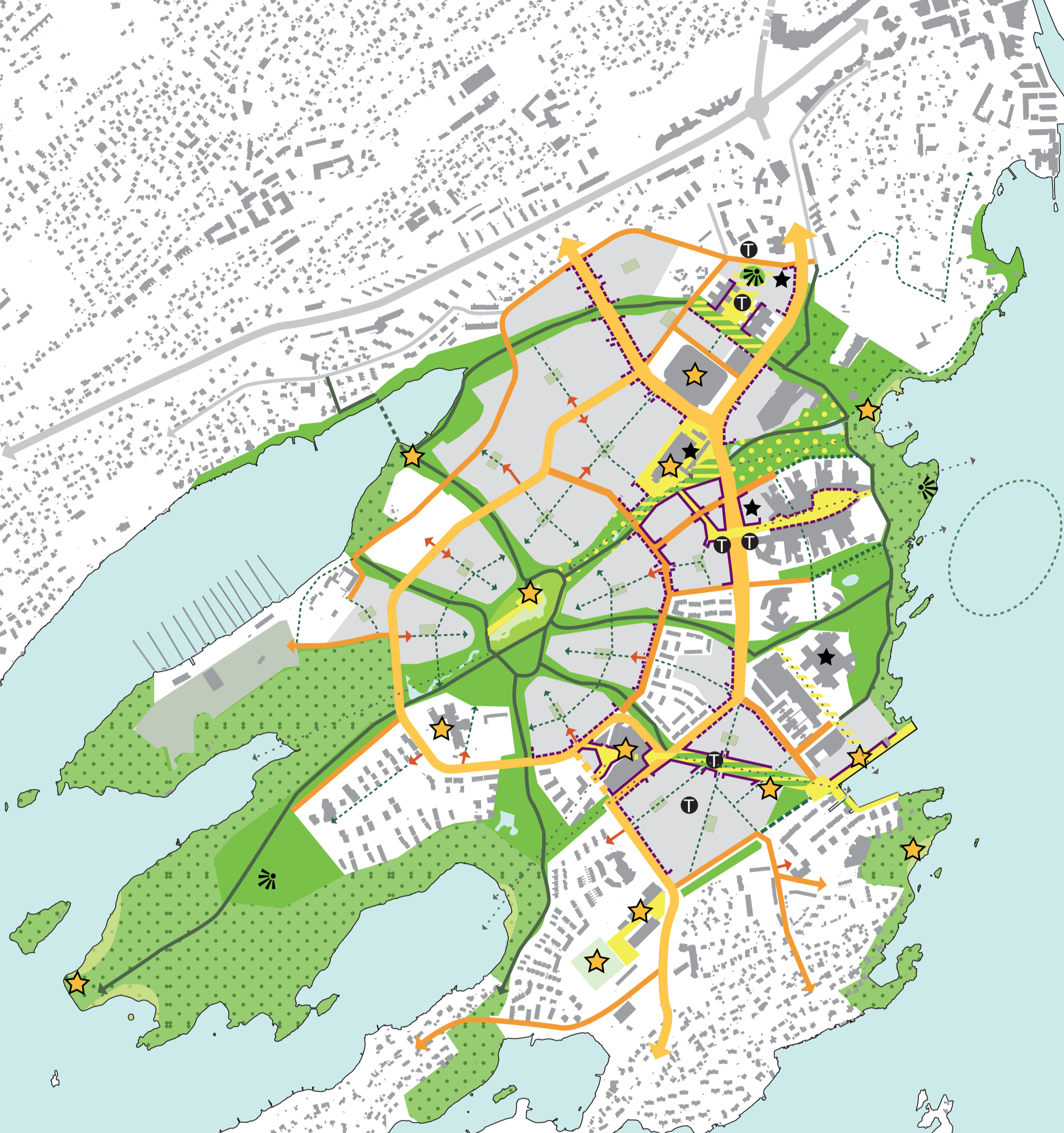
Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030

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

sykkeløsninger enn i dag. Det er utarbeidet forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet antas vedtatt årsskiftet 2018/2019. 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 20 % innen 2030.

Sentralt i planforslaget er viktigheten av å øke trygghetsfølelsen til potensielle syklistene. Undersøkelser viser at mange ikke sykler fordi de opplever at infrastrukturen føles utrygg. I hovedsykkelveinettet er det derfor forutsatt separate løsninger for syklende.



Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromstruktur

Gater og forbindelser

- Hovedgater
- Lokalgater
- Bussgate
- Intern atkomst
- Interngate/ rute
- Gang/sykkel

Byrom

- Hovedplass
- Allmenning
- Lokalplass

Bymessig

- Aktive fasader
- Viktige fasader
- Utviklingsområde

Parker og naturområder

- Naturområder
- Primær bypark
- Grønne parker og rom
- Gravplass
- Ny friluftsoya

Målpunkter og landemerker

- Målpunkt
- Landemerke
- Atkomst t-bane
- Utsiktspunkt
- Siktlinjer



Vedlegg til politisk sak J Post ID 18/16946

Kommunedelplan 3 Fornebu		PLANID 2016014	
Temakart Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur		ArkivsakID 16/8446	
ILLUSTRASJON	REVISJON	DATO	
SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	01	14.02.2018	
1. gangs behandling 21.mars 2018		Norconsult	
		BÆRUM KOMMUNE	

Kommunedelplan 3 Fornebu



MILJØPROGRAM

Desember 2018
Bærum kommune
Områdeutvikling

FORORD

Kommunestyret vedtok i april 2016 at gjeldende kommunedelplan 2 for Fornebu (KDP2) fra 1999 skulle revideres med hensikt å øke utnyttelsen. I Bærum kommunes Klimastrategi 2030 er et av hovedmålene at Fornebu i 2027 skal være etablert som et nullutslippsområde.

Ny kommunedelplan 3 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. I sammenheng med dette planarbeidet og konsekvensutredningen skal også miljøprogrammet for Fornebu revideres.

Miljøprogrammet er et rammeverk som skal gi føringer for planmyndigheter, utbyggere, prosjekterende og entreprenører på Fornebu. Programmet skal fastsette overordnede mål innen tema arealstrategi, mobilitet, energi, blågrønn struktur og ressursbruk.

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

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Hensikten med miljøprogram og miljøoppfølgingsplan	4
2	Klima- og miljøambisjoner for Fornebu	6
3	Miljømål	7
3.1	Arealstrategi	7
3.2	Mobilitet	9
3.3	Energi	12
3.4	Blågrønn struktur – naturmangfold og overvann	14
3.5	Ressursbruk og klimagassreduksjon	17
4	Gjennomføring	20
4.1	Miljøoppfølgingsplaner	20
4.2	Kommunens miljøoppfølging	20
4.3	Byggherrens miljøoppfølging	20
4.4	Prosjekterendes miljøoppfølging	20
4.5	Entreprenørens miljøoppfølging	21
5	Lovverk	22
5.1	Lovkrav	22
6	Referanser	23

1 Innledning

Bærum kommune har klare klima- og miljømål. Klimastrategi 2030 har langsiktige klimamål som krever handling nå for at Bærum skal være et lavutslippssamfunn i 2050. I 2027 skal Fornebu være etablert som nullutslippsområde. Bærum kommune er part i byvekstavtalene mellom stat, fylker og kommuner. Hensikten med byvekstavtalene er å sikre godt samarbeid mellom aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil. God samordning mellom boligutvikling, areal og transport vil gi et godt bymiljø. Omstilling til lavutslippssamfunnet innebærer at kommunen, utbyggere, næringslivet, energi- og transportaktører og innbyggere tar grep for å redusere Bærums klimafotavtrykk. Fornebu skal være et forbildeområde for klimaklok byutvikling med høye energi- og klimaambisjoner. Dette vil kreve et kretsløpsperspektiv i prosessen fra planlegging til gjennomføring og drift, der arealstrategi, mobilitet, energi, blågrønn struktur og klimagassreduksjon står sentralt.

I dette ligger bevisst arealstrategi med høy arealutnyttelse, funksjonsblanding, nærhet til tjenester og gate- og byromsstruktur med attraktive og trygge sosiale soner. Mobilitet handler om hvordan de som bor i et område velger å reise og dette styres i stor grad av hvordan stedet er planlagt. Energi omhandler energiforbruk, energikilder og energibruk. Blågrønn struktur skal ivaretas og styrkes og har særlig verdi for biologisk mangfold, overvannshåndtering, opplevelse og klimatilpasning. Ressursbruk og klimagassreduksjon går på reduksjon av fossilt brennstoff, gjenbruk og materialer med lavt fotavtrykk.

Ved å etablere Fornebu som stedet for piloter innen digitalisering, mobilitet og «smart living», vil Bærum gjennom innovasjon og testing av ny teknologi innhente viktig kunnskap og erfaring som kan overføres til andre områder i kommunen. Kommunen ønsker å legge til rette for at både næringsliv og forskning velger Fornebu som arena for piloter og innovasjon av bærekraftige løsninger slik at Fornebu blir et utstillingsvindu for demonstrasjonsprosjekter innen mobilitet, energi og bygg.

1.1 Hensikten med miljøprogram og miljøoppfølgingsplan

Hensikten med miljøprogrammet er å fastsette overordnede miljømål for Fornebu. Programmet skal beskrive myndighetspålagte miljøkrav og kommunens miljøkrav og -ambisjoner for utviklingen av Fornebu. Miljøprogrammet for Fornebu skal være et viktig styringsredskap for både kommunen, prosjekterende, utbyggere og entreprenører slik at de velger fremtidsrettede miljøløsninger i utviklingsprosjektene. Miljøprogrammet vil sikre utbyggerne forutsigbarhet i forhold til hvilke miljømål Bærum kommune ønsker å nå og hvilke miljøtiltak som er nødvendig.

Miljøhensyn skal innarbeides i alle faser; fra 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.

Miljømål i dette miljøprogrammet ligger som overordnet grunnlag for utarbeiding av miljøprogram i reguleringsplan. Miljøprogrammet skal ivareta hele prosjektets livsløp og er prosjektets miljøstyringsdokument for prosjektering, regulering og bygging. Miljøprogrammet skal angi videre

valg av tiltak gjennom hele prosjektets livsløp og følges opp av miljøoppfølgingsplaner (MOP) i bygge- og anleggsfasen. Det skal fastsettes miljømål og tiltak for håndtering av utviklingens påvirkning på ytre miljø og biologisk mangfold iht. konsekvensutredninger. Gjennom plan- og byggesaksbehandlingen får kommunen en mulighet til å følge opp utbyggeres miljøtiltak. Miljømålene i MOP skal være målbare og konkrete, og angis for hele prosjektets livsløp. Det er naturlig at utbyggere kan dokumentere prosjektenes klimafotavtrykk gjennom klimaregnskap.

Oppfølging av miljø- og klimamålene skal i hovedsak skje gjennom:

- Tilrettelegging og innarbeiding av miljø og klimahensyn i reguleringsplan, herunder mål om arealstrategi for å legge til rette for et bærekraftig og helsefremmende samfunn
- Utarbeidelse av helhetlige planer for infrastruktur, massehåndtering og opprydning
- Utbyggingsavtaler mellom grunneiere/utbyggere og Bærum kommune
- Oppfølging av miljømål i plan- og byggesaksbehandlingen
- Bruk av veiledere og salgskontrakter for å formidle miljømål og -krav til utbyggerne
- Informasjonstiltak for å skape høy bevissthet om miljømålene
- Overvåkning av miljøtilstanden
- Miljørevisjon og kontroll av aktørene



Fig. 1 Oversiktsbilde over Fornebu pr 2017 (Foto: Åsmund Tynning/Bærum kommunes bidlearkiv)

2 Klima- og miljøambisjoner for Fornebu

Klima- og miljøambisjonene for Fornebu er i tråd med målene i Klimastrategi 2030:

Fornebu skal være etablert som et nullutslippsområde i 2027.

Hensikten med mål om nullutslippsområde er å gi en tydelig forventning til retningen for utviklingen, mer enn et absolutt krav. Det foreligger ingen nasjonal definisjon av nullutslippsområde (pr. desember 2018). ZEN (Zero Emission Neighbourhoods) arbeider med å få på plass nasjonale definisjoner og føringer. Bærum kommune vil implementere ZEN-metodikk så langt som mulig både i planlegging, bygging og tilrettelegging, for at vi som enkeltpersoner, virksomheter og samfunn kan foreta klimakloke valg som peker frem mot nullutslippsamfunnet. Dette innebærer at kommunen, utbyggere, energi- og transportaktører, involverer og samarbeider med innbyggere og næringsliv på Fornebu, og motiveres til å delta i og utvikle teknologiske og organisatoriske løsninger. På denne måte kan vi på Fornebu vise frem tiltak og løsninger som peker frem mot nullutslippsamfunnet.

I kommuneplanens arealdel er Fornebu definert som et av Bærum kommunes hovedutbyggingsområder. I forarbeidene til revisjon av KDP2 – Fornebu – rammer for videre utvikling (KST 036/16, jp.ID 16/27885) la rådmannen til grunn følgende forutsetning for å gjennomføre økt utnytting:

- Framtidens utbygging av Fornebu må fornye og oppdatere forutsetningene om høye energi- og klimaambisjoner som lå til grunn for miljøprogrammet fra 1999.
- Fornebu skal fortsatt være et forbildeområde for klimaklok byutvikling

Et av tiltakene i handlingsplanen til Klimastrategi 2030 er at det skal legges frem et eget miljøprogram for Fornebu i forbindelse med KDP3. Klimastrategien har også definerte delmål innenfor mobilitet, bygg og ressursbruk.

Miljøprogram for Fornebu skal vise mål og tiltak innenfor følgende innsatsområder:

- 1. Arealstrategi***
- 2. Mobilitet***
- 3. Energi***
- 4. Blågrønn struktur (herunder naturmangfold og overvann)***
- 5. Ressursbruk og klimagassreduksjon***

Fremtidig utbygging må i enda større grad være bærekraftig med hensyn til arealbruk, klima, transport og bevaring av naturverdier. Fornebu skal være et innovasjonsområde/laboratorium for utprøving av nye løsninger innen grønn mobilitet, energi og bygg. Dette innebærer medvirkning og samarbeid mellom ulike aktører som kommunen, utbyggere, innbyggere, energi og transportaktører på Fornebu. Det trengs nye former for å involvere og engasjere de ulike aktørene inn i prosessen for å utvikle et nullutslippsområde. Samarbeid med eksterne aktører innen forskning og innovasjon skal bidra til at Fornebu etableres som et nullutslippsområde. Koordinering, erfaringsutveksling og gjennomføring og demonstrasjon av pilotprosjekter sammen med næringsliv og bedrifter på Fornebu vil også vektlegges. SmartCity Bærum vil ha en nøkkelrolle i dette arbeidet.

3 Miljøsmål

3.1 Arealstrategi

Med arealstrategi menes framtidsrettet fokus på arealbruk, funksjonsblanding, sammenhengende nett av trygge og attraktive offentlige rom, parker og gater, bærekraftig forvaltning av naturmangfoldet, finmasket struktur av gang- og sykkelveier og snarveier som gjør det attraktivt å ferdes til fots og med sykkel, variert boligsammensetning, fleksibilitet og flerbruk.

Utfordringsbildet for Bærum er sammensatt og preget av klimautfordringer, befolkningsvekst og vedvarende utbyggingspress og stort kommunalt investeringsbehov. Samtidig skal vekst, utbygging og urbanisering gjennomføres og balanseres med hensyn til bærekraft, stedsidentitet, vern av naturmangfold og vern av kulturminner og kulturmiljøer. All økning i persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektiv iht. Regional plan for Oslo og Akershus (2015). Arealpolitikken er et av kommunens viktigste virkemidler for å sikre en bærekraftig og klimaklok utvikling som bidrar til at klimamålene nås. Mer klimavennlige/attraktive steder betyr en utvikling der vi bor tettere, kan utføre daglige gjøremål i nærområdet og i mindre grad blir avhengig av å reise med bil.



Fig. 2 All økning i persontransport i Bærum skal tas med sykkel, gange eller kollektiv som krever en nedprioritering av areal avsatt til bil. Her fra dagens Snarøyveien. (Foto: Bærum kommune)



Fig. 3 Sykkel og gange (Foto: regjeringen.no)

På Fornebu skal det utvikles et bærekraftig bo- og bymiljø med funksjonsblanding av bolig, næring, infrastruktur, sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur, attraktive møteplasser, i tillegg til et finmasket nett av gang- og sykkelveier. En bærekraftig arealstrategi er også helsefremmende ved at den legger til rette for økt grønn mobilitet som gir økt folkehelse. Et nettverk av parker- og byrom og friluftsområder og begrenset energiforbruk og transportbehov binder CO₂ og reduserer utslipp av klimagasser.

Fornebu inndeles i tre ulike områdetyper; Område A «Byen», område B «Parken» og område C «Landet». Område A «Byen» skal være det mest urbane området med høyest tetthet, størst grad av funksjonsblanding, kvartalsstruktur med et samspill mellom bebyggelse og gaterom, og et bymessig nettverk av gater, byrom, parker og forbindelser. Området er lokalisert langs Fornebusbanen og Snarøyveien. Innenfor område A «Byen» skal det være tre steder i tilknytning til de tre fremtidige t-banestasjonene, tre steder med sentrumsfunksjoner og med ulik identitet.

Handel, servering og andre publikumsrettede funksjoner på Fornebu skal primært konsentreres i utadrettede førsteetasjer ved sentrale gater og byrom, nær stasjonene på disse tre stedene. Dette grepet begrunnes med at innbyggerne skal betjene sine hverdagsfunksjoner lokalt innen ca. 5 min gangavstand, noe som vil redusere behovet for bilkjøring. Ved å tilrettelegge for kompakte steder med utadrettet handel og service på gateplan fyller menneskene byrommene og det sikres stedsutvikling i menneskelig skala, opplevelse av trygghet og et godt sted å være.

Snarøyveien skal transformeres til en bygate, bebyggelsen trekkes inntil gaten og det skal etableres planfrie kryss, tosidig fortau og separat sykkelvei og fartsgrensen senkes.

På Fornebu skal overordnet grønnstruktur sikres og videreutvikles og naturmangfoldet ivaretas.

Mål for arealstrategi	
3-1-1	Fornebu skal utvikles til et nullutslippsområde og være et testområde for innovative og grønne løsninger knyttet til arealbruk og mobilitet.
3-1-2	Det skal legges til rette for bymessig utvikling på Fornebu, spesielt ved t-banestasjonene i område A «Byen».
3-1-3	Det skal utvikles et sammenhengende nettverk av gater, parker og offentlige byrom og enkel tilgang til friområder.
3-1-4	Overordnet grønnstruktur skal sikres og videreutvikles, og naturmangfoldet skal ivaretas.
3-1-5	Fornebu skal utvikles slik at hverdagsfunksjoner som barnehage, skole, handel, offentlig og privat tjenesteyting og kollektivtransport kan betjenes uten bruk av bil.
3-1-6	Det skal utvikles bærekraftige, attraktive og trygge bo- og bymiljø der helsefremmende byutvikling skal prege området.
3-1-7	Det skal bygges fleksibelt og arealeffektivt som muliggjør sambruk og flerbruk.
3-1-8	Det skal sikres variert boligsammensetning.

Tabell 1 Miljømål for arealstrategi

Aktuelle tiltak for arealstrategi
<ul style="list-style-type: none"> • Gate-, park- og byromsstruktur: Detaljplaner og områdereguleringer skal sikre etablering av en finmasket sammenhengende gate- park og byromsstruktur. Dette underbygger helsefremmende byutvikling.
<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveier: Det skal etableres sammenhengende gang- og sykkelveier og sikre prioritert, god og trygg fremkommelighet for syklister og fotgjengere.
<ul style="list-style-type: none"> • Møteplasser: Det skal etableres attraktive og trygge ikke-kommersielle møteplasser for alle.
<ul style="list-style-type: none"> • Utnyttelsesgrad: Det skal legges til rette for høy utnyttelsesgrad, spesielt langs Fornebubanen i område A «Byen».
<ul style="list-style-type: none"> • Fellesarealer: Bruke areal til fellesløsninger (fellesrom, sykkelparkering, verksted, gjestehus, takhager, urbant landbruk mv.) og sikre at tilstrekkelig med areal tilrettelegges for fremtidige mobilitetsløsninger og deleordninger.
<ul style="list-style-type: none"> • Funksjonsblanding: Sikre funksjonsblanding innenfor utbyggingsområdene med særlig fokus på fremtidige målpunkter

og bilfrie områder.

- **Boligsammensetning:** Det skal etableres variert boligtilbud innenfor hvert felt for mennesker i forskjellige livsfaser, med ulike livsstiler og ulike preferanser, herunder boligformer som omhandler sosial bærekraft, for å sikre rikere og mer sammensatt nabolag.
- **Fasader og førsteetasjer:** Bebyggelse mot offentlige hovedgater og byrom skal ha utdrettet førsteetasje med vinduer og inngangsparti som henvender seg ut mot gate- og byrom. Førsteetasjer skal være fleksible så de kan endre funksjon i takt med utviklingen og endrede behov.
- **Tilgang til grønnstruktur:** Sikre videreutvikling og styrking av sammenhengende grønnstruktur med gode og logiske overganger fra bebyggelse til grøntområder og friområder.
- **Service- og ladestasjoner:** Infrastrukturen tilrettelegges for fremtidig behov med tanke på elbiler, elsykler, hydrogenbiler, selvkjørende biler mv.
- **Medvirkningsprosesser:** Sikre samarbeid kommune, innbyggere, organisasjoner, offentlige etater, næringsliv og utbyggere i hele planprosessen.
- **Piloter:** Bærum kommune skal være pådriver for å fremme forbildeprosjekter.

Tabell 2 Aktuelle tiltak for arealstrategi

3.2 Mobilitet

Mobilitet omhandler hvordan de som bor i et område velger å reise, og den styres i stor grad av hvordan stedet er planlagt, herunder tilgjengelighet og fleksibilitet for sykkel, gange, kollektivtransport og bil.

Økt befolkningsvekst på Fornebu og mål om at all økning i persontransport tas med sykkel, gange og kollektiv fordrer etablering av et transporthierarki der sykkel, gange og kollektiv prioriteres fremfor bruk av bil. Etablering av en kapasitetssterk t-bane er en forutsetning for å bygge flere boliger slik man legger opp til i KDP3. Ved etablering av et finmasket nett av stier, gang- og sykkelveier, legge til rette for utdrettede 1.etasjer med jevnlig målpunkt og et mangfold av offentlige rom og møteplasser, skal det være attraktivt, raskt, trygt og enkelt å velge sykkel og gange fremfor bil.

Befolkningen er sammensatt og variert, og det er derfor behov for ulike løsninger som ivaretar både dem som skal gå eller sykle til skolen, de som sykler fort og langt og de som skal til butikken for å handle. Lett tilgjengelig og sikker sykkelparkering, både ved bolig, stasjon/holdeplass og ved tjenestetilbud er avgjørende.



Fig. 4 Sykkeltilrettelegging i Rotterdam (Foto: Bærum kommune)



Fig. 5 Krysning i plan (Foto: Bærum kommune)

Veier oppleves i dag som barrierer for syklister og fotgjengere på Fornebu. Ved transformering av Snarøyveien til bygate og at bebyggelsen trekkes inntil gaten, etablering av fortau, kryssinger i plan, og at det legges til rette for redusert fart, vil barrierene reduseres. 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.



Fig. 6 Enkelt tiltak for økt sykkelbruk (Foto: Bærum kommune)



Fig. 7 Bysykler på Fornebu (Foto: Bærum kommune)

Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv skal redusere bilbruken på Fornebu. Ved å ta i bruk sambruksløsninger av parkeringsareal mellom næring og bolig, bruk av bilpool og tilrettelegge de best tilgjengelige parkeringsarealene for deleordninger for sykkel, elbil og fremtidige mobilitetsløsninger som selvkjørende kjøretøy, skal målet om å snu transporthierarkiet nås. Næringslivet bør legge til rette for at ansatte velger kollektivt, sykkel og gange gjennom tilgjengelige fasiliteter som garderober og sykkelgarasjer, og eventuell subsidiering av månedskort eller tilsvarende tiltak.

Fornebu skal være det stedet der man tester ut ny teknologi og innovasjon for å bidra til å nå målet om å redusere klimagassutslippene innenfor transportsektoren.

Mål for mobilitet

3-2-1	I 2025, når Fornebubanen er i drift, skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 %. I 2030 skal andelen av personreiser med sykkel være 20 %. (jf. <i>Forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030</i>)
3-2-2	På Fornebu skal det være attraktivt og trygt å sykle og gå for alle. Det skal være enkelt å nå de daglige gjøremålene til fots og på sykkel.
3-2-3	Det skal være et attraktivt, effektivt og lett tilgjengelig kollektivsystem for hele Fornebulandet.

3-2-4	Hovedgatenettet skal i fremtiden ha en bymessig utforming der veier er omformet til gater med økt kapasitet og attraktivitet for gående og syklister.
3-2-5	Det skal være restriktiv, men fleksibel parkeringsnorm ved nye bolig- og næringsområder, samt områder med offentlig tjenesteyting. Sambruk med eksisterende parkeringsplasser skal vurderes.
3-2-6	Offentlige rom og møteplasser, uteareal og inngangsløsninger skal ha en god utforming for gående og syklister.

Tabell 3 Miljømål for mobilitet

Aktuelle tiltak for mobilitet

- **Mobilitetsplan:** Mobilitetsplan bør utarbeides for alle større detaljreguleringer og områdereguleringer som beskriver tiltak for å begrense bilbruk, få flere til å gå og sykle, og øke andelen kollektivreiser.
- **Kollektivtransport:** Kollektivtilbudet skal styrkes med etablering av Fornebubanen og tilrettelegging for bussbetjening langs vestre del av Forneburingen for områdene lengst unna T-banen.
- **Framkommelighet og tilrettelegging:** Detaljplaner og områdereguleringer skal sikre god fremkommelighet og tilrettelegging for syklister, fotgjengere og kollektivtransport gjennom hele året.
- **Trygghet:** Tilrettelegge for levende og attraktive steder der mennesker ferdes og oppholder seg. Dette bidrar til at gåing, sykling og kollektivtransport blir tryggere og mer attraktivt.
- **Nettverk av forbindelser:** Legge til rette for korte avstander og et finmasket nettverk av gode og trygge forbindelser med opplevelser langs veien.
- **Barrierereduksjon:** Reduserer barrierer for gående og syklister. Reduksjon av gatesnittet sammen med etablering av flere krysninger i plan.
- **Bilfrie områder:** Etablere bilfrie områder for økt sikkerhet og trivsel.
- **Delingsløsninger:** Tilrettelegge for bilkollektiv- og nabobilløsninger, deleordninger for elsykler og fremtidige mobilitetsløsninger. Avsette de best tilgjengelige parkeringsarealene for delingsløsninger for sykkel og bil. Etablere flere bysykler, med større tetthet av stativer til bysykkel.
- **Varetransport:** Tilrettelegge for miljøvennlige løsninger for varelevering i by.
- **Sykkelparkering ute:** Etablere utendørs sykkelparkering under tak nær innganger til alle funksjoner som fritids-, idretts- og næringsformål og forretning, barnehager og skoler. Sykkelparkering skal være tilpasset ulike type sykler, inkludert lastesykler og sykkelvogner.
- **Sykkelparkering inne:** Etablere god sykkelparkering innendørs i næringsarealer, og i 1.etasje i alle boligområder. Etablere areal til vedlikeholdsmuligheter med tilgang på vann og strøm og plass til sparkesykler, barnevogner, lastesykler, sykkelvogner mv. Arbeidsplasser skal ha garderobes i tilknytning til sykkelparkering.
- **Parkering:** Samlokalisere og sambruk av parkeringsanlegg for bolig, fritid og næring. Lokalisere parkeringsareal slik at det blir lengre gangavstand til bil enn til sykkelparkering og kollektivknutepunkt. Avsette de mest tilgjengelige parkeringsplassene til bildeling. Etablere ladepunkt for elbiler.

Tabell 4 Aktuelle tiltak for mobilitet

3.3 Energi

Med «energi» menes energiforbruk, energikilder samt løsninger for styring og reduksjon av energibruk.

For at Bærum skal være en pådriver for å nå klimamålene og at Fornebu skal ligge i forkant, må energiforbruket begrenses og baseres på fornybare energikilder. Utbyggingen på Fornebu skal gjenspeile disse målene. Det er vedtatt en norsk standard for beregning av klimagassregnskap, NS 3720:2018 – Metode for klimagassberegninger for bygninger.



Fig. 8 Solcellepanel fra taket på kjøpesenteret Fornebu S, som er et passivhus. (Foto: Fornebu S)



Fig. 9 Powerhouse, Kjørbo (Foto: Bærum kommune)

Energiforsyning på Fornebu

Fornebu har i dag miljøriktig energiforsyning gjennom fjernvarme- og fjernkjøleanlegg på Fornebu. I fjernvarmeanlegget på Fornebu er omlag 95% av varmen produsert med varmepumper med sjøvann som primærvarmekilde. Planlegging og investeringer er allerede gjort for full dekning av varme og kjølebehovet på Fornebu. De eksisterende produksjonsanleggene på Fornebu er også bygget for å dekke opp energileveranse til de resterende områdene og med en boligmasse på opp til 11.000 boliger. I forhold til innovasjon og nye tekniske løsninger for strømproduksjon har Fornebu potensiale til å bli en pilot der nye produkter og løsninger testes ut med tanke på lokal energiproduksjon, lagring av energi og smartgrid for å utveksle energien lokalt etter behov.

Næringslivet må utfordres til å delta i slike piloter, hvor blant annet Smartcity kan være en naturlig samarbeidspartner – som et ledd i samarbeidet mellom kommunen og næringslivet.

Energibruk på Fornebu

Energiforbruket på Fornebu avhenger i stor grad av arealstrategien ved planlegging av Fornebuområdet og utforming av ny bebyggelse. Virkningsfullt tiltak for å redusere energiforbruket vil være arealeffektivitet og redusert arealstandard (satsing på færre kvadratmeter og flere kvaliteter) og mer sambruk av arealer og funksjoner (mindre leiligheter flere fellesareal). Utforming av bebyggelse for å redusere varme- og kjølebehovet, tetthet, bygningstypologi og tekniske løsninger vil også påvirke energiforbruket. Blokkbebyggelse og rekkehus gir vesentlig lavere energiforbruk per hode enn eneboliger.

Det er i dag ikke energiforbruket til oppvarming som er den store utfordringen, men snarere energibruk til kjøling og til utstyr som data, ladere, telefoner, styringssystemer og audioutstyr, i tillegg kommer energibehov til lading av kjøretøy. Nye teknologi innenhus ser ut til å øke i fremtiden, noe som også fører til et økt kjøle-behov. I så tilfelle bør det i større grad legges til rette for samspill mellom lokal og fornybar energiproduksjon, for eksempel ved styring av energibruken i bygg og smart teknologi, til å styre energibruken og utveksle energi mellom bygg (smartgrid).

Mål for energi:

3-3-1	Fornebu skal ha en utslippsfri energiforsyning og utbyggingen skal være energieffektiv med fremtidsrettede løsninger. Fornebu skal ha en lokal og fornybar produksjon av elektrisitet, med muligheter for å lagre og utveksle energi etter behov (smartgrid).
3-3-2	På Fornebu skal det fremmes energi- og arealeffektive forbildeprosjekter som ligger i forkant av gjeldende tekniske retningslinjer.
3-3-3	Utbyggingen skal tilknyttes eksisterende fjernvarme-/fjernkjøleanlegg i kombinasjon av ny teknologi og innovasjon. Utbyggere skal bruke fjernvarme til oppvarming under byggefasen og ha ambisjoner om utslippsfrie anleggsplasser.
3-3-4	Prosjektspesifikke miljøtiltak for reduksjon av energiforbruk, inkludert energi til kjøling, skal synliggjøres.

Tabell 5 Miljømål for energi

Aktuelle tiltak for energi:

- **Smart teknologi:** Byggene skal være utstyrt med smart teknologi for bedre og mer effektiv energibruk. Koble smart teknologi til transport og områder – i smartgrid.
- **Fjernvarmeanlegg:** Bygg og anlegg skal tilknyttes eksisterende fjernvarmeanlegg, både for nye bygg og hovedombygging av eksisterende bygg. Tilknytningen gjelder både fjernvarme og fjernkjøling. Innarbeide krav om tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegget i reguleringsplaner. Anmode alle utbyggere om tilknytning til fjernkjølenettet dersom de har et kjølebehov.
- **Kortreist energi:** Det skal tas i bruk lokal og fornybar energi med muligheter for lagring og utveksling av energi etter behov.
- **Grønne tak:** Bruke grønne tak for å bidra til å reguleres temperaturen i bygninger
- **Styringsverktøy:** Ta i bruk styringsverktøy som sikrer høy miljøoppnåelse. Ved bruk av miljøsertifiseringsverktøyet BREEAM bør bygninger være klassifisert som *very good* eller bedre.
- **Utslippsfri anleggsplass:** Vurdere løsninger som sikrer nullutslippsløsninger som elektriske og hydrogendrevne anleggsmaskiner.
- **Fjernvarme i byggefase:** Bruke fjernvarme som bygg-oppvarming i byggefasen, for å redusere klimagassutslipp i byggefasen og bidra til en utslippsfri byggeplass.
- **Bærekraftig prosjektering:** Miljøriktig prosjektering av bygg og tekniske anlegg for å minimere energiforbruk i bygg, vurdering av hvilke tiltak som er mest effektive i hvert prosjekt.
- **Miljøregnskap:** Energiberegning og klimagassregnskap som viser utslipp fra stasjonær energi og transport i driftsfasen.

Tabell 6 Aktuelle tiltak for energi

3.4 Blågrønn struktur – naturmangfold og overvann

Begrepet «blågrønn struktur» omfatter overordnet grønnstruktur, naturmiljø, naturmangfold, biologisk mangfold og håndtering av overvann. Naturmangfold kan kort defineres som biologiske/økologiske verdier på land og i vann.

Arbeidet med å sikre den blågrønne strukturen på Fornebu videreføres i KDP3 for Fornebu. Den blågrønne strukturen har verdi for klima- og overvannshåndtering, spredning og opprettholdelse av naturmangfold og biologisk mangfold, fuglelivet, mulighet for nærkontakt med natur- og naturopplevelser, opphold og rekreasjon, friluftsliv, bokvalitet mv.

Fornebu har betydelige naturverdier, både på regionalt nasjonalt og til dels internasjonalt nivå. Økt boligbygging vil legge ekstra press på naturverdiene i området. Det er derfor viktig å sikre det eksisterende, og å tilrettelegge for økte naturverdier også utenfor de vernede naturområdene. Områder med viktig naturmangfold foreslås sikret som grønnstruktur med bruk av arealformål eller hensynssone. Naturverdiene i planens influensområde er godt kartlagt (BioFokus, 2017). BioFokus har vurdert avbøtende tiltak som bidrar til å sikre, fremme og styrke naturmangfoldet på Fornebu.

Klima- og overvannshåndtering



Fig.10 Sentraldammen i Nansenparken inngår som en del av overvannshåndteringen på Fornebu. (Foto: Bærum kommune)

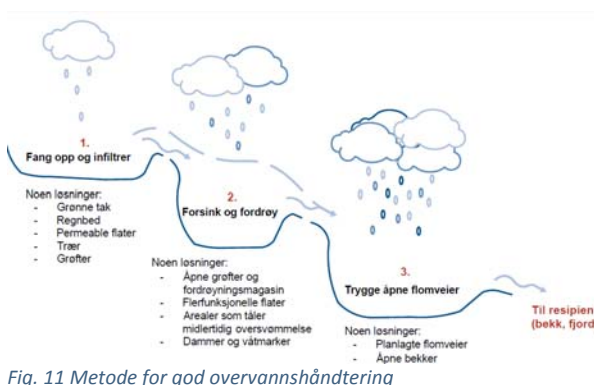


Fig. 11 Metode for god overvannshåndtering

Innenfor planområdet skal overvann primært ledes bort via åpne løsninger på overflaten. Dette er en god løsning miljømessig, og vil også berike området visuelt og opplevelsesmessig ved at det etableres dammer, vannspeil, bekker og vannstrenger i grøntarealer, parker og plasser.

Innenfor Forneburingen er overvannshåndteringen ivaretatt gjennom åpne overvannsløsninger i grøntstrukturen i Nansenparken. Overvannet ledes via renner og kanaler i utbyggingsområdene frem til de grønne korridorene i parken, via sentraldammen og ut i våtmarksområdene i Storøykilen naturreservat. Utenfor Forneburingen – mot Lysakerfjorden, hvor overvannsløsningene i stor grad er basert på eksisterende/gamle flyplassledninger, må det gjøres en nærmere vurdering ift. klima/ekstremnedbør. Bærum kommune og utbyggere har ansvar og myndighet for håndtering av overvann.

Naturmangfold og biologisk mangfold

Det skal sikres sammenhengende grønnstruktur, inkludert bruk av tak. Dette er viktig som leveområder for en rekke arter. Innenfor byggeområdene skal utvikling av grønnstruktur tilføre bynatur og positive grønne elementer som styrker naturmangfoldet. Utvikling av varierte og frodige grønne tak har blant annet stor betydning for fuglelivet.

I tillegg til kalkrike bergarter og det biologiske mangfoldet i tilknytning til disse, er dammer og små vannspeil i den blågrønne strukturen også habitat for amfibier. Liten salamander og flere viktige forskearter er helt avhengig av disse grønne og blå arealene. Det er derfor viktig at arealene skjottes på riktig måte og at bl.a. hageavfall samles og oppbevares slik at det brukes positivt for naturmangfoldet på Fornebu. Fremmede organismer er en av de viktigste årsakene til tap av naturmangfold. Forskrift om fremmede organismer har som formål å forebygge å hindre innførsel, utsetting og spredning av fremmede organismer som kan gi uheldige følger for naturmangfoldet.



Fig. 12 Dragehode, lat. *Dracocephalum ruyschiana*. (Foto: Bærum kommune)



Fig. 13 Slåpetornstjertvinge, lat. *Thecla betulae*. (Foto: Bærum kommune)

Naturreservatene

Fornebu har fire naturreservater: Lilleøya, Storøykilen, Koksabukta og Lagmannsholmen (figur 13), og 68 avgrensede naturtypelokaliteter (Fig. 14) som ligger helt eller delvis i planområdet.

I gjeldende kommunedelplan er Storøykilen, Koksabukta og Lagmannsholmen naturreservater avsatt som båndlagte områder «Vern etter lov om naturvern». Rundt Storøykilen og Koksabukta er det også avsatt bufferområder som skal skjerme reservatene mot tilstøtende boligområder. Strandsonen mot Lysakerfjorden og Holtekilen er avsatt som LNF; «Friluftsområder i bebygde områder og ved sjøen».

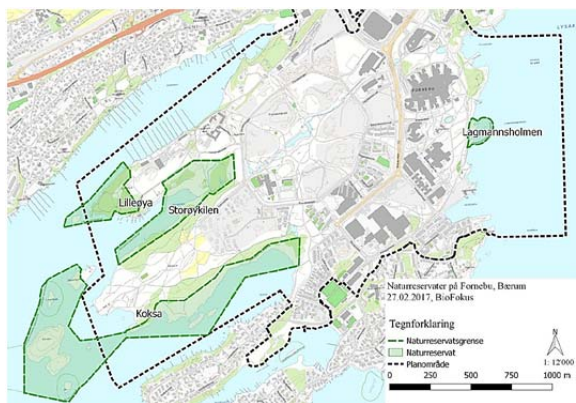


Fig. 14 Lilleøya, Storøykilen, Koksabukta og Lagmannsholmen (BioFokus, 2017).

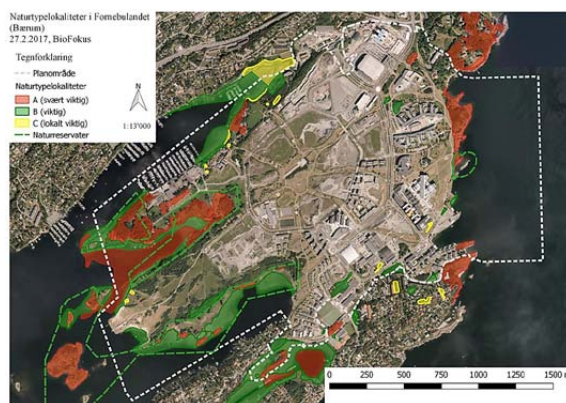


Fig. 15 Naturtypelokaliteter på Fornebu fordelt etter kategori (BioFokus, 2017).

Gunstig klima og rike forhold i berggrunnen gjør Fornebu og øyene og det kystnære fastlandet svært artsrikt. Indre Oslofjord er et kjerneområde for varmekjære arter av ulike organismegrupper. De fire naturreservatene bekrefter dette. Naturområdene utgjør en del av de såkalte «kalkområdene» i indre Oslofjord, som er et unikt kjerneområde for kalkavhengige og varmekjære arter. Det er registrert en rekke rødlistearter i området, som blant annet omfatter slåpetornstjertvinge (*Thecla betulae*) og urteblomsten dragehode (*Dracocephalum ruyschiana*), som er hhv. registrert som NT – nær truet, og VU – sårbar, på den nasjonale rødlisten for truede og sårbare arter i Norge.

Mål for blågrønn struktur – naturmangfold og overvann

3-4-1	Det naturlige landskapet på Fornebu skal bevares og det menneskeskapte landskapet utvikles med sikte på stor opplevelseshetsrikdom, estetiske kvaliteter og naturmangfold.
3-4-2	Sikre sammenhengende grønnstruktur som ivaretar landskapsøkologiske hensyn for det biologiske mangfoldet, herunder tak og annen bygningsintegrert grønnstruktur.
3-4-3	Naturmangfoldet, biologisk mangfold og naturverdier på Fornebu skal bevares og styrkes. Dette gjelder i hele grønnstrukturen.
3-4-4	Bygninger, infrastruktur og fellesarealer skal tilpasses økte nedbørsmengder og andre konsekvenser knyttet til fremtidige klimaendringer.
3-4-5	Åpen overvannshåndteringen skal videreføres og styrkes.
3-4-6	Alt overvann med direkte avrenning til sjøen skal ha en vannkvalitet som ivaretar og ikke forringer kjemisk økologisk tilstand i resipienten.

Tabell 7 Miljømål for blågrønn struktur - naturmangfold og overvann

Aktuelle tiltak for blågrønn struktur – naturmangfold og overvann

- **Sikring av vegetasjon:** Sikre eksisterende vegetasjon som er stedegen og styrker naturmangfoldet i naturvernområder, buffersonen, utbyggingsområdene og overordnet grønnstruktur. Vurdere økt bruk av engmark.
- **Rødlistede arter:** Ivareta og skjøtte viktige lokaliteter for dragehode/dragehodeglandsbille og andre registrerte rødlistede arter i planområdet.
- **Grønne tak og fasader:** Bruke bygningsintegrert grønnstruktur (som tak og vegger) for å bedre overvannshåndtering, ivareta og styrke biologisk mangfold, gi areal til lokal matproduksjon, forbedre luftkvalitet og dempe støy lokalt og binde CO₂. Se de grønne takene i sammenheng slik at man oppnår variert vegetasjon, som er viktig blant annet for fugler.
- **Infiltrasjon:** Overvann skal fordrøyes og infiltreres naturlig innenfor planområdet/ feltet, ved åpne overvannsløsninger,

permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og ved bruk av variert vegetasjon på tak, fasader og utearealer.

- **Lokal fordrøyning:** Regnvann skal tas i bruk som en ressurs og kvalitet i parker og byrom ved løsninger som regnbed, dammer, renner og lignende som drenerer vann.
- **Blågrønn faktor (BFG):** Bruke blågrønn faktor i planlegging av de enkelte byggeprosjektene. BFG bør være 0,7 eller bedre.
- **Ferdseiltak:** Sikre naturområder mot kjæledyr og menneskelig aktivitet, f.eks. ved å kanalisere ferdsel til ønskede målpunkt, bruke avskjærende gjerder og skilte med naturfaglige hensyn.
- **Småbåttrafikk:** Vurdere å skjerme verneområdene mot småbåttrafikk, eksempelvis med bøyer og skilting.
- **Målpunkt:** Etablere målpunkt som fuglekikkertårn, informasjonstavler, toalettfasiliteter mv
- **Skjøtselsplaner:** Utarbeide skjøtselsplaner for verneområdene på land. Tilstrebe fjerning av fremmede, skadelige arter.

Tabell 8 Aktuelle tiltak for blågrønn struktur - naturmangfold og overvann

3.5 Ressursbruk og klimagassreduksjon

Med «ressursbruk og klimagassreduksjon» menes redusert bruk av fossilt brennstoff, gjenbruk, og valg av materialer med lavt «fotavtrykk».

Byggesektoren bruker om lag 40 prosent av alle ressurser, inkludert energi og materialer, på verdensbasis. Byggenæringen må jobbe med å redusere ressursbruken og utfase fossile energikilder ved elektrifisering av anleggsmaskiner og å bidra til et gjenbruks- og gjenvinningssamfunn. Dette kan oppnås gjennom utslippsfrie anleggsplasser og bevisst bruk av materialer og avfallshåndtering som tilrettelegger for gjenbruk og gjenvinning (sirkulær økonomi).

Klimagassreduksjon betyr i praksis bedre ressursutnyttelse og bedre løsninger. Arbeidet med redusert klimagassutslipp i bygge- og anleggsfasen for ny arealutvikling på Fornebu må tas i dialog med entreprenører og deres leverandører. Klimagassreduksjon under anleggsfasen kan deles inn i fire hovedkategorier;

- Leverte materialer
- Mer bærekraftige løsninger
- Reduksjon i mengder
- Energiledelse

Det er vedtatt en norsk standard for beregning av klimagassregnskap, NS 3720:2018 – Metode for klimagassberegninger for bygninger.



Fig. 16 På Hundsund skole er det vektlagt tekniske løsninger mht. energibehov og varmegjenvinning. (Foto: Bærum kommune)



Fig. 17 Utvikling av elektriske anleggsmaskiner for utslippsfri anleggsplass. (Foto: Teknisk ukeblad)

Mål for ressursbruk:

3-5-1	Begrense transport og klimagassutslipp i forbindelse med håndtering av masser, inkludert rivemasser bygg- og anleggsfasen.
3-5-2	Opprydning av forurensninger i grunnen.
3-5-3	Avfallsmengden fra bygge- og anleggsfasen skal minimeres, med kildesorteringsgrad 90% for gjenvinning og gjenbruk av avfall fra riving av eksisterende eller ombygging av bygningsmasser.
3-5-4	Begrense spredning av støv, støv og annen luftforurensning i anleggsperioden.
3-5-5	Anleggsdriften skal være utslippsfri.
3-5-6	Prosjektene skal ha lavere klimagassutslipp enn referanseprosjekter.
3-5-7	Det skal ikke forekomme utslipp av forurensning til grunn og vannresipient.
3-5-8	Alle bygg skal ha mål om reduserte klimagassutslipp fra materialbruk. Materialer skal fortrinnsvis baseres på fornybare eller resirkulerte ressurser, være egnet for gjenvinning, ha lang varighet (lang levetid og robuste), ikke være knapphetsressurs, bidra til et lavt utslipp av klimagasser, sikre godt innemiljø og skal ikke inneholde miljøgifter.

Tabell 9 Miljømål for ressursbruk

Aktuelle tiltak for ressursbruk:

- **Rive- og rehabiliteringsprosjekter:** Prosjekter skal vurdere og tilby produktgrupper som kan være til verdi for andre.
- **Plan for massehåndtering:** Helhetlig plan for massehåndtering av løsmasser og rivemasser under byggeperioden for å begrense transporten, hindre forurensning i anleggsperioden, oppnå utslippsfri anleggsdrift og begrense støv- og støyforurensning under byggefasen.
- **Avfallshåndtering:** Avfallssystem i byggefasen som tilrettelegger for gjenbruk og gjenvinning av rivemasser og bygningsmaterialer, minimerer avfallsmengden og sikrer tilstrekkelig med avfallsfraksjoner og kildesorteringsgrad 90%.
- **Tilrettelegge for fremtidig ombygging og ombruk:** Planlegges for en fleksibel bygningsmasse som kan absorbere endringer i fremtiden.
- **Materialvalg:** Rutiner som sikrer miljøriktige materialvalg (BREEAM), inkludert gjenbruksmaterialer, også med hensyn til god kvalitet og lang levetid.
- **Risikofylte stoffer og produkter:** Helse- og miljøfarlige stoffer og produkter som planlegges brukt skal forhåndsvurderes i forhold til substitusjonsplikten.
- **LCA:** Det skal utarbeides livsløpsbasert klimagassbudsjett for prosjektene. Budsjettet skal omfatte utslipp fra stasjonær energi og transport i driftsfasen samt materialbruk i bygg og uteområder.
- **Klimagassregnskap:** Det skal lages klimagassregnskap for anleggsfasen og det enkelte byggeprosjekt.
- **Beredskapsplan ift utslipp fra materialer, masser og flytende lager i anleggsfasen:** Utarbeide beredskapsplan i tilfelle uønsket hendelse

Tabell 10 Aktuelle tiltak for ressursbruk

4 Gjennomføring

4.1 Miljøoppfølgingsplaner

Utarbeidelse av miljøprogram for revidert kommunedelplan på Fornebu er forankret i Bærum kommunes Klimastrategi. Dette miljøprogrammet fastsetter overordnede miljømål for Fornebu og danner grunnlaget for utarbeidelse av miljøprogram i fremtidige reguleringsplaner. Miljøhensyn skal innarbeides i planlegging, utbygging og drift av all virksomhet på Fornebu. Tiltakshaver må beskrive hvordan miljøprogrammet følges opp gjennom miljøoppfølgingsplaner (MOP), som skal utarbeides og forankres fra tidlig fase til ferdig anlegg. Tiltakene i MOP skal være forankret i konkurransegrunnlaget eller ivaretas i grunnlaget for en totalentreprise. MOP skal være et levende verktøy for miljøoppfølging i prosjektene, som skal bidra til å identifisere miljøkrav (både lovpålagte og byggherrens lokale krav), tiltak og ansvar for tiltak, samt dokumentasjonskrav.

Miljøoppfølgingsplaner skal ta hensyn til miljøprogrammets innhold og oppdateres i takt med utviklinger i regelverk eller endringer i tiltaksbeskrivelse. Miljøoppfølgingsplaner skal utarbeides for hvert byggetiltak, også ved for eksempel bygging av vei eller graving av infrastruktur. For å sikre miljøoppfølging gjennom alle tiltakets faser må det fastsettes rolle- og ansvarsfordeling i prosjektorganisasjonen.

4.2 Kommunens miljøoppfølging

Kommunen har et myndighetsansvar ved å følge opp nasjonale, regionale og lokale miljømål gjennom utarbeidelse av kommuneplaner og reguleringsplaner. Miljøprogrammet definerer ytterligere mål som følges opp i plan- og byggesaksbehandlingen.

4.3 Byggherrens miljøoppfølging

Byggherren har det overordnede ansvaret for at miljøkrav ivaretas og følges opp i henhold til byggherrens krav til prosjektet. Byggherrens miljøkoordinator følger fortløpende opp arbeid med og ivaretagelse av ytre miljø, og skal holdes oppdatert på de aktivitetene som foregår, både innenfor prosjektering og utføring.

4.4 Prosjekterendes miljøoppfølging

Den prosjekterende har i oppgave å være prosjektets pådriver og ivareta byggherrens og miljøprogrammets miljømål i prosjekteringsfasen. Miljøaktiviteter og rapportering skal være inkludert i prosjektets fremdriftsplan. Prosjekterende skal innarbeide miljøtiltak i prosjekterte løsninger, utarbeide miljøoppfølgingsplan og holde denne oppdatert. Planen skal foreligge i forbindelse med rammesøknad og deretter ved ulike milepæler i tiltaket.

4.5 Entreprenørenes miljøoppfølging

Entreprenørene skal innarbeide alle krav og retningslinjer som inngår i byggherrens MOP i sitt internkontrollsystem iht. beskrivelser i konkurransegrunnlaget og prosjekterte løsninger. Dokumentasjon på hvordan miljømålene blir ivaretatt skal foreligge. Miljøansvarlig hos entreprenøren har et ansvar for å følge opp miljømålene og påse at miljømålene blir ivaretatt.

Bærum kommune vil ved oppfølgende undersøkelser kontrollere at utbyggingen ikke avviker fra fastsatte miljømål og krav. Ved behov vil Bærum kommune iverksette revisjon av entreprenørene i prosjektet for å sikre at kravene overholdes.

5 Lovverk

5.1 Lovkrav

For å ivareta ansvar og oppfølging av forhold knyttet til ytre miljø ved utvikling av Fornebu, er det flere myndighetspålagte lover og forskrifter som er relevante. Oversikten er ikke uttømmende.

Type dokument	Dokumentnavn
Lov/forskrift	Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
Lov/forskrift	Forurensningsloven
Lov/forskrift	Forurensningsforskriften
Lov/forskrift	Vannressursloven
Lov/forskrift	Vannforskriften
Lov/forskrift	Naturmangfoldloven
Lov/forskrift	Forskrift om fremmede organismer
Lov/forskrift	Plan- og bygningsloven/ TEK 17
Lov/forskrift	Produktkontrollloven
Lov/forskrift	Kulturminneloven
Lov/forskrift	Miljøinformasjonsloven
Lov/forskrift	Klimaloven
Lov/forskrift	Forskrift om miljørettet helsevern
Lov/forskrift	Drikkevannsforskriften
Lov/forskrift	Avfallsforskriften
Retningslinje	T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
Retningslinje	T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Tabell 11 Oversikt over styrende lover og forskrifter for ivaretagelse av ytre miljø/miljøoppfølging.

6 Referanser

Planprogram for Fornebu – revisjon av kommunedelplan 2. Utarbeidet av Bærum kommune, oktober 2016, jp.ID 16/195644, dok.nr: 3321021. 30 s.

Konseptplan for ivaretagelse av naturmangfold i forbindelse med revidering av kommunedelplan 2 for Fornebu, Bærum. BioFokus-rapport 2017-5. 38 s.

Status for naturtypekartlegging i Bærum kommune per 2009. BioFokus-rapport 2009-12. 146 s.

Handlingsplan for Dragehode, DN-rapport 2010-5 (Direktoratet for Naturforvaltning)

Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune)

Kommunedelplan 3 for Fornebu – Høringsdokumenter til 1. gangs behandling, 2.03.2018 (Bærum kommune)

Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), Lovdata.

Notat – Landskapsmessige konsekvenser for økt boligbygging på Fornebu (Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter, 11.01.2016)

Forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018 – 2030

**NOTAT**

Dato: **21.12.2018**
Arkivkode:
J.postID: **2018273198**
Arkivsaksnr: **18/31887**

--	--	--	--

Til: Formannskapet og Kommunestyret

Fra: Rådmannen

Vedrørende: **Framforhandlet forslag til utbyggingsavtale Fornebu mellom Bærum kommune og OBOS – orientering om innhold og videre prosess**

Viktige punkter

Bærum kommune ved rådmannen og OBOS har framforhandlet et utkast til ny utbyggingsavtale for videre utbygging av Fornebu (fase 2) som sikrer medfinansiering fra grunneierne til kommunens utbygging av sosial infrastruktur så som skole, barnehager, helse og kultur samt teknisk og grønn infrastruktur (veier, parker, vann, avløp). Avtalen bygger på forslag til ny kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3) som er lagt frem til politisk behandling (J Post ID).

Avtaleforslaget vil danne grunnlag for tilsvarende forhandlinger med de øvrige grunneierne på Fornebu. Avtalene skal legges ut på høring og forutsettes vedtatt i etterkant av vedtaket av KDP 3. Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) ga i 2015 Bærum kommune og OBOS samtykke til å forhandle utbyggingsavtale også om bidrag til sosial infrastruktur, noe som det i utgangspunktet ikke er åpning for i plan og bygningsloven.

Rådmannen orienterer i notatet om følgende forhold:

- a. Fremforhandlet forslag til avtale datert 17.12.18 som rådmannen i tråd med Plan og bygningsloven vil legge ut på offentlig ettersyn i minimum 30 dager. Avtalen skal etter høring legges frem for kommunestyret for vedtak, etter at Kommunedelplan 3 for Fornebu er vedtatt.
- b. Det igangsettes tilsvarende forhandlinger med de andre større grunneierne på Fornebu om tilsvarende avtaler. Oppstart av disse forhandlingene annonseres. Rådmannens intensjon er at også disse avtalen er klar til vedtak ved endelig behandling av KDP 3.

Bakgrunn

Utbyggingsavtale er en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet og gjelder gjennomføring av kommunal arealplan. Oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale skal kunngjøres, og forslag til avtale skal legges ut til offentlig ettersyn i 30 dager. Inngått avtale skal kunngjøres. Kommunen kan ikke inngå bindende utbyggingsavtale før arealplan for det aktuelle området er vedtatt. Utbyggingsavtale kan ikke påklages.

Der vedtatt plan fastsetter hva som skal bygges og setter krav til rekkefølge på tiltak, vil en utbyggingsavtale kunne fastsette for eksempel hvordan fellestiltak skal finansieres og bygges. Avtalen har bl.a. som formål å avklare hvordan rekkefølgekrav som er fastsatt i planer, skal kunne oppfylles. Som eksempel kan en plan fastsette at bygg A ikke kan bygges før vei B er bygd. Utbyggingsavtaler kan da avtale enten at utbygger også bygger vei B eller bidrar til kommunen med sin andel av investeringene for å få bygget veien. Når slik avtale er på plass, vil bygningsmyndighetene anse at rekkefølgekravet er sikret, og nødvendige tillatelser til bygging av bygg A kan gis.

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

Bærum kommune og Fornebu er det eneste utbyggingsområdet i landet som har fått slik samtykke og er gjenstand for denne muligheten. Departementet grunnga dette både med at byutvikling på Fornebu hadde stor samfunnsmessig betydning, at byutvikling på en slik halvøy i liten grad kunne bygge på eksisterende strukturer dvs. at det meste av skoler mv. må bygges fra grunnen av og er direkte et produkt av behov den nye boligbyggingen i området utløser. Denne og 2003- avtalen bruker begrepet fremskyndingsbidrag likestilt med utbyggingsavtalebidrag.

Gjeldende avtaler

Kommunedelplan 2 for Fornebu ble vedtatt i 1999 og stadfestet i 2000. Nåværende avtale om fremskyndingsbidrag kom på plass i 2003 med senere tilleggsavtaler i 2005 og 2009. Fram til i dag er det på Fornebu investert ca. 1,3 mrd. kroner i skoler, barnehager, idrett, sosial, helse og kultur. 2003-avtalen vil gi kommunen et bidrag på ca. 660 mill. kroner innenfor fase 1. Korrigert for at bidraget fra utbyggere skjer senere enn kommunens investeringer utgjør bidraget ca. 41% av utgiftene til sosial infrastruktur. 2003-avtalen har også gitt kommunen tilgang til nødvendige arealer til skoler mv. til en gunstig pris. Kommunen har også oppnådd tomter (felt S 8.1 og S 8.3) og andel av overskudd ved salg av 806 boliger - begge deler virkemidler til realisering av en bedre boligsosialprofil enn markedet ellers ville ha gitt. Fremskyndingsbidrag i 2003-avtalen var knyttet til fase 1 dvs. opp til 2600 boliger. Fase 1 er nå snart ferdigstilt. Det er av den grunn nødvendig med en ny avtale.

Hovedtrekk i avtalen

Den 28/8 2017 ble det annonsert oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale mellom Bærum kommune og OBOS. Det foreligger nå et anbefalt avtaleutkast. En ny avtale med OBOS vil utgjøre rammen for tilsvarende avtaler med øvrige utbyggere.

Til grunn for avtalen ligger et grundig arbeid med oversikt over hva som må bygges av sosial infrastruktur gitt ca. 11 000 boliger. Ut i fra befolkningsprognoser anslås behov for elevplasser, barnehageplasser, idrettsanlegg og andre nødvendige funksjoner for å betjene en kommende befolkning på ca. 25 000 innbyggere. Anslag viser at det er behov å investere for ca. 5,9 mrd. kr. i årene fremover (investeringsbehov på Fornebu inkl. mva og fratrukket statlige tilskudd). Utgangspunktet for forhandlingene med utbyggerne er at de skal bidra med 50% av investeringene (eksl. mva. og tilskudd) knyttet til det behov det er for sosial infrastruktur som følger av boligbygging innenfor KDP3. Kostnadsanslagene som er lagt til grunn i beregningen av fremskyndingsbidraget tilsier et samlet bidrag fra utbyggerne på totalt ca. 2,3 mrd. kr. Noe som tilsvarer et fremskyndingsbidrag pr. kvm. bolig på kr 2 786,-. Fremskyndingsbidraget i 2003-avtalen, som skal innbetales for boligene i fase 1, er nå på 2 728 kr. pr. kvm. (pr. november 2018). Det er i avtalen bygget inn justeringsmekanismer som sikrer en rekalkulering av bidragene etter hhv 1/3 og 2/3 av gjenstående utbyggingsvolum (knyttet til endret behov for plasser og kostnader pr. plass for tjenestene skole, barnehage og sykehjem). Dette skal sikre at bidraget i over tid skal utgjøre ca. 50 % av det kommunale investeringsbehovet.

Avtalens oppbygging

Fremforhandlet utkast til utbyggingsavtale mellom Bærum kommune og OBOS (heretter 2019 avtalen) bygger på samme struktur som 2003-avtalen, men er noe modernisert og oppdatert. Noen viktige forhold omtales i det videre. Henvisninger i klamme er til aktuelle punkt i avtalen. Avtalen med bilag følger som vedlegg.

Avtalen er mellom Bærum kommune og OBOS Fornebu as – det må inngås egen avtaler med andre utbyggere. Avtale gjelder kun for KDP 3 området og for fase 2 dvs all boligutbygging utover ca 2600 boliger som allerede bygd/igangsatt (jamfør avtalens pkt2).

Avtalen knytter seg til utbygging i henhold til forslag til KDP 3. Hvis utbyggingsvolumet blir vesentlig lavere enn foreslått på ca 11 000 boliger, tar OBOS forbehold om å ikke tiltre avtalen. Hvis utbyggingen blir vesentlig lavere pga endringer fremover (etter avtaleinngåelse) kan utbygger si opp avtalen (jfr pkt 2.3), men da vil det ikke foreligge vilkår for å tillate ytterligere utbygging så lenge det gjenstår behov for å bygge sosial infrastruktur.

Kapitel 3 til 6 i avtalen omfatter teknisk og grønn infrastruktur som vann og avløpsanlegg (kap 3) , veier (kap 4) , fjernvarme og vakumanlegg for søppel (kap 5) og grønnstruktur (kap 6). I disse kapitlene videreføres prinsippet fra fase 1 avtalen om at grunneier skal bygge ut og bekost feltinterne anlegg dvs det som bygges på egen tomt og frem til tilkobling til hovedanlegg for vei, vann og kloakk samt tilknytning til fjernvarme og etablering av søppelsug. Kommune har ansvar for tekniske hovedanlegg i området, med finansiering over egne gebyrsatser for Fornebu. Det meste av kommunaltekniske anlegg er bygd og vil tåle økt boligvolum. Det er behov for et nytt vakuumanlegg for søppel, samt en ny avlastende hovedvannledning inn i områder fra Sandvika.

Rekkefølgebestemmelsene i KDP 3 fastsetter at det er behov for tiltak i Snarøyveien (- tilpasning til bygate) og på Forneburingen (– tilpasning til buss). Avtalen fastsetter at grunneier har ansvar for å gjøre disse tilpasningene når tilgrensende områdene bygges ut (pkt 4.1), men ansvaret er avgrenset til og langs sin egen tomt. Kommunen har et ansvar for slik tilpasninger der det ikke er

en utbygger og i de tilfeller området allerede er bygget ut. Dette anser rådmannen å være innenfor en akseptabel ramme da utbedringer stort sett skjer som mindre tilpasninger innenfor eksisterende veiareal og er ikke nyanlegg av vei. Avtalen omhandler ikke rekkefølgekrav knyttet til Fornebuveien eller Vestre lenke. Vestre lenke er en del av E18 som riksveianlegg. Krav til opparbeidelse og tilpasninger her styres av Statens vegvesen.

Rekkefølgebestemmelsene fastsetter også at parkarmene i og inn mot Nansparken skal oppgraderes. Avtalen sier at dette også skal bekostes av utbyggere i tilliggende områder (pkt 6.1). Der det er to forskjellige grunneiere på hver side av parkarmen, gjelder ansvaret til midtlinje. Det er oftest OBOS som er eier på begge sider, med unntak av der OBOS eiendom grenser inn mot kommunale tomter. Her må også kommunen som grunneier bidra til oppgraderingen. I praksis vil dette skje gjennom avtaler om økonomisk spleis, slik at hele parkarmen oppgraderes samtidig med første utbygging.

Kap 7 omhandler fellesbestemmelser knyttet til gjennomføringstekniske forhold så som partenes plikter, standarder, overtakelsestidspunkter mm. Avtalen sier også at partene skal samarbeid om å få kompensert for merverdiavgift innenfor det som loven gir anledning til (pkt 7.2 d) . Dette er i tråd med tidligere prinsippvedtak i kommunen. Bærum kommune plikter å bygge de anlegg som er gjennomføringskritiske (pkt 7.3b). Dette er en videreføring fra forrige avtale.

Kap 8 Sosial infrastruktur er hovedkapitlet som bestemmer omfanget av bidrag til fremskyndet utbygging av sosial infrastruktur. Bidrags beløpet fastsettes i kap 8.5. Beregningsgrunnlaget fremkommer i en forenklet utgave i bilag 6. Bidraget fremkommer beregningsteknisk som en brøk av samlet netto investeringsbehov (dvs uten mva og statlige tilskudd) knyttet til KDP 3 området, delt på det antall kvadratmeter boligflate som KDP 3 tillater. KDP 3 bestemmelsene § 35.1 (avtalens bilag 2) fastsetter et utbyggingsvolum som i sum er 842 800 kvm boligflate, noe som tilsvarer ca 8 428 boliger (a 100kvm). Investeringsbehovet er beregnet til 5 572 kr pr kvm bolig. Utbyggerne bidrag på 50% tilsvarer 2 786,- kr pr kvm bygd bolig. Beløpets størrelse er tilnærmet lik satsen fra fase 1 indeksjustert.

Nytt i avtalen er en justeringsmulighet av beregningsgrunnlaget for bidrag til sosial infrastruktur (pkt 8.6). Tallene skal justeres etter at hhv 1/3 og 2/3 av gjenstående utbyggingen er foretatt. Justeringsmuligheten er knyttet til endret behov for plasser (endret befolkningstetthet og/eller alderssammensetning) og kostnader pr.plass for områdene skole, barnehage og eldreomsorg. Dette er omtalt nærmere i avtalens bilag 7.

Avtalen regulerer også kommunens tilgang til arealer for offentlige formål s.k. »røde arealer» som overdras til en pris under markedspris for tomter til slike formål.

Området rundt tårnet (felt 8.2) er et slik område som det er planlagt skole, bibliotek mm . Området eies av OBOS som overtok det fra Oslo kommune i 2015. På område står bygningene til Gamle Fornebu.

Rådmannen legger opp til at kommunen kjøper eksisterende bygningsmassen på Tårnet etter egen kjøpsavtale. Det legges opp til at kommunen kjøper bygningsmassen slik den er («as is») og overtar også de leieforhold om er der. Kommunen vil vurdere om det er aktuelt å overta aksjeselskapet slik at videre drift vil skje gjennom et kommunalt AS. Å oppløse et AS har en del skattemessige ulemper. Vurdering av eierform må vurderes i forhold til fremtidig utvikling og bruk av området. Uansett valg av fremtidig organisasjons- og driftsform legger rådmannen opp til å videreføre og videreutvikle den kultur- og historiske tradisjon som Gamle Fornebu representerer. Det er viktig at utvikling her ikke alene skal være kommunens ansvar, men at det er aktuelt å knytte til seg samarbeidsparter og leietakere som kan vitalisere og utvikle profilen ytterligere.

Lokalisering av noe sosial infrastruktur innenfor kultur, ungdomstilbud og enklere helsefunksjoner til Tårnet kan være en måte å videreutvikle området på, sammen med dagens bruksinnhold. Gitt bygningsmassen tekniske tilstand må det også påregnes oppgraderingskostnader utover hva et leienivå innenfor denne kulturelle rammen kan forventes å gi på kortere sikt. KDP 3 fastsetter at det skal lages en felles plan for Tårnet og delområdene rundt (feltene 8.1 til 8.4). Det legges til grunn at den bevaringsverdige bebyggelsen opprettholdes. Områdereguleringen skal gi rammer for innhold og videre utvikling av området.

Avtalen fastsetter (pkt 8.3.2) hvordan arealene som er avsatt til offentlig formål (røde arealer) skal overdras til kommunen. OBOS vil ha rett til å videreføre leiekontrakter inntil kommunen skal igangsette sin utbygging. Kommunen betaler en grunneierkompensasjon for disse arealene på 3500 kr pr kvm gulvareal kommune skal bygge. Dette er under markedspris på tomt til offentlig formål og er i tråd med 2003-avtalen. Dette prinsippet er videreført, men noe oppjustert. Alle priser skal indeksreguleres fremover.

Kommunen har også anledning til å kjøpe arealer eller lokaler til markedspris innenfor ordinære bolig- og næringsutbygginger på Fornebu (pkt 8.4) Dette omhandle både arealer til f.eks. seniorsentre, omsorgsboliger til personer med særlige behov og også velferdsboliger (pkt 8.4.2-8.4.4). Dette i tråd med Kommunestyrets sak om «Kommunal politikk for rimelige boliger» den 21.6.2017, sak 074/17.

Kap 9: I tidligere avtaler (2003 og 2005 samt en justering i 2009) ble det fremforhandlet egne regler som skulle sikre en bedre sosial boligprofil enn markedets selv ville frembringe. Disse avtalene videreføres (kap 9). Samtykke fra KMD inneholder ikke adgang til å inngå nye avtaler om sosial boligprofil. Forbudet mot avtaler om f.eks. rimelige boliger/tomter er uttrykkelig nedfelt i loven.

I 2005 ble det fremforhandlet en tilleggsavtale mellom Bærum kommune og Fornebu Utvikling (nå Fornebu OBOS AS) datert 5.7.2005 som inneholder bestemmelser om realisering av rimelige utleieboliger. Avtalen omfatter i alt 1 250 boliger. Verdien av tomt og utviklingsgevinst ved salg av 806 av disse boligene skal deles likt mellom partene. Bærum kommune skal bruke sin andel til anskaffelse/realisering av rimelige utleieboliger. Kommunen skal ifølge avtalen kostnadsfritt overta tomter for resterende 444 boliger. Disse tomtene skal forvaltes på lignende måte. Områdene 8.1 og 8.3 (ved Tårnet) er for dette formålet overført til Bærum kommune. Partene er enige om at økningen i utnyttelse som KDP 3 gir øvrige områder også skal gjelde for disse tomtene som kommunen har overtatt (kap9).

Et krevende punkt i avtaleforhandlingen har vært rekkefølgebestemmelser (kap 15). Utbyggingsavtaler har som utgangspunkt å skulle avtale hvordan rekkefølgebestemmelser i en plan skal følges opp. I avtalen anser partene at rekkefølgebestemmelsene i KDP 3 ivaretar de behov for rekkefølgekrav som er kjent i dag. Avtalen beskriver hvordan disse skal oppfylles. Kravene knyttet til sosial infrastruktur så som skoler, barnehager, helse- og sosialtjenester og annen offentlig tjenesteyting ansees som sikret ved at utbygger betaler fremskyndingsbidrag iht avtalen. Kommunens plikter å i tilstrekkelig takt å bygge ut slik tilbud.

Fra OBOS side er det viktig at avtalen sikrer at alle slike krav er avklart i avtalen og at det ikke senere kommer nye rekkefølgekrav. OBOS vil at de gjennom avtalen kan sikre seg mot stopp i utbyggingen på grunn av at bygningsmyndighetene anser at rekkefølgebestemmelser ikke er oppfylt.

Fra kommunens side var det viktig å sikre at avtalen ikke avgrensar kommunens planmyndighet til å stille planfaglig nødvendige rekkefølgebestemmelser også i fremtidige planer. Rådmannen la til

grunn at de behov for rekkefølgekrav en i dag har kjennskap til, er tilstrekkelig ivaretatt i bestemmelsene til KDP 3. Hvis det skulle komme nye rekkefølgekrav i fremtiden, må en forutsette at disse må være godt begrunnet i et helt nødvendig forhold knyttet til videre utvikling av Fornebuområdet. Det spesielle i 2018-avtalen er at den strekker seg over mer enn 20 år og det er vanskelig å overskue hva som kan komme av helt nye behov eller krav som normalt ville blitt gjenstand for rekkefølgekrav. Det kan være krav fra andre myndigheter som må oppfylles før utbygging kan finne sted.

Mot slutten av avtalen er det en del mindre punkter:

Kap 11. Forurensing. Kommunen overtar risiko knyttet til mulig forurensing knyttet til de arealene som kommune overtar (røde arealer) mot at det i enhetsprisene som er benyttet er hensyntatt behov for noe opprydding.

Kap 12. Miljøoppfølging. Miljøkrav er primært sikret gjennom oppfølging av bestemmelsene om dette i KDP 3, det samme gjelder forholdet til bokvalitet og estetikk jfr kap 13. Det var ønskelig at avtalen ikke gjentok det som utvetydig framgår av bestemmelser og miljøoppfølgingsprogram i KDP 3.

Avtalen tar opp forholdet til seilportsenteret i Rolfbukta (kap 18) der kommunen får rett til å erverve grunn for seilportsenter til en pris tilsvarende off.formål (oppgjørsteknisk knyttet til prisen som teknisk anlegg eller off.formål ut fra hva som gir høyeste sum).

Avtale med øvrige utbyggere.

Våren 2018 søkte kommunen i samråd med de øvrige større utbyggere KMD om å få utvidet samtykke til å inngå forhandlinger også med disse utbygger. Dette ble innvilget med krav om egne avtaler for hver utbygger. Rådmannen legger til grunn at den fremforhandlede avtalen med OBOS vil danne mal for de øvrige avtalene. Rådmannen har derfor avvendt OBOS avtalen før oppstart av forhandlingene med de andre. Rådmannen vil derfor nå invitere de øvrige utbyggere til forhandlinger om tilsvarende avtaler. Oppstart av forhandlingene vil bli annonsert og ved enighet vil avtalene bli lagt ut til offentlig ettersyn, før de kan vedtas av kommunestyret

De øvrige partene er iht KMDs samtykkebrev:

- Fornebu Sentrum AS (del av Koksa som eies av Selvaag asa)
- Fornebuporten AS / Aker ASA (både ved Fornebuporten og Koksa)
- KLP (arealer Koksa mot Fornebu S)

Hvilken sosial infrastruktur omfattes av avtalene :

Figuren under viser kortfattet hoveddelen av hva som skal bygges av offentlig tjenestetilbud på Fornebu og som vil inngår i beregningen av fremskyndingsbidraget . Barnehager vil være ca 50/50 kommunale og private .

Nye Skoler og barnehager:

- 8 stk barnehager -kommunal/private
- 2 nye barneskoler
- Ny ungdomsskole (ca. 11-parallell..)
- Ny Videregående skole (ca. 10-parallell..)

Andre nye sosiale funksjoner:

- 2 bo- og behandlingssentre
- Base hjemmetjenester
- Helsestasjon/ familiesenter for hele Fornebu og Snarøya
- Helsestasjon for ungdom
- Omsorgsboliger
- Velferdsboliger
- Seniorsenter

Kulturfunksjoner:

- Bibliotek
- Ungdomshus
- Kirke
- Kulturhus
- Kulturscene
- Kulturgate
- Kunsthall
- Museum
- Steder for ungdomsaktiviteter
- Nærmiljø kontor/sentral

Aktivitetsanlegg:

- Idrett
- Strøkslekeplasser
- Flere flerbrukshaller

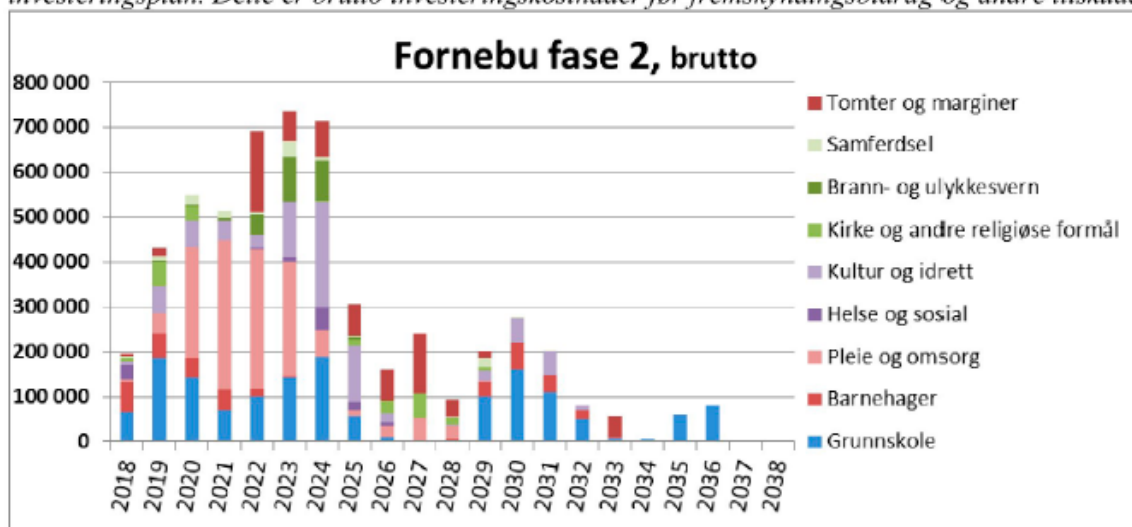
Oksenøya skole skal som den første nye barneskolen ferdigstilles til august 2022 og Tårnet skole som ny ungdomsskoles kal være ferdig til august 2025 (ny barneskole skal også brukes av ungdomstrinnet frem til egen skole står ferdig). Det vil trolig være behov for den neste nye barneskolen i perioden 2030– 2034.

Mye av investeringene (skoler, barnehager og helse og sosial) er planlagt i perioden 2018 til 2026 knyttet til etableringer ved Oksenøya og Tårnet. Det legges opp til en fortsatt stor grad av samlokalisering av tjenester og sambruk av arealer Dette for å få en mest mulig arealeffektiv utnyttelse av tomter og bygninger.

Økning av bolig-tallet vil få konsekvenser for teknisk infrastruktur. Vannforsyningen må forsterkes ved at det må legges ny vannledning fra Sandvika i sjøen frem til Koksabukta og knyttes til eksisterende anlegg i Forneburingen. Avløpsnett med fire pumpestasjoner må oppgraderes, og kryssing av Holtekilen (avløp) må også utredes. Det må bygges en ny vakumsentral for renovasjon. Forneburingen foreslås utvidet for kollektivtrafikk (buss).

Figuren under er hentet fra Langsiktig drift og investeringsplan 2019-2038 (LDIP) . Tallene gir en indikasjon på investeringsnivå, fordel etter tjenesteområde og tid

Figur 20 viser anslag på sosial infrastruktur per hovedområde som ligger til grunn i langsiktig investeringsplan. Dette er brutto investeringskostnader før fremskyndingsbidrag og andre tilskudd.



Vedlegg:

Fremforhandlet forslag til utbyggingsavtale 1712 18	4281025
Bilag 1 - Geografisk avgrensning KDP3 med OBOS utbyggingsområder	4280938
Bilag 2 - Oversikt utbyggingsvolum	4279284
Bilag 3 - Kart over eksisterende VA-anlegg	4279285
Bilag 4A - Kart over eksisterende vakuumbaner	4279287
Bilag 4B - Kart over mulig ny trase for ny søppelsentral	4279289
Bilag 5 - Samarbeidsavtale om merverdiavgift - justeringsrett	4279290
Bilag 6 - Oversikt over investeringer i sosial infrastruktur og beregning av fremskyndingsbidrag	4279291
Bilag 7 - Beregningsmodell for justering av fremskyndingsbidraget	4279292

Enighet om fremforhandlet forslag til utbyggingsavtale på Fornebu

Bærum kommune ved rådmann Erik Kjeldstadli og OBOS BBL ved konsernsjef Daniel Kjørberg Siraj bekrefter ved dette enighet om fremforhandlet forslag til utbyggingsavtale for Fornebu.

Partene har forhandlet utkast til utbyggingsavtale for videre utbygging av Fornebu parallelt med BKs arbeid med Kommunedelplan 3 (KDP3). Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i 2015 gitt partene særlig tillatelse til å inngå utbyggingsavtale som også inkluderer sosial infrastruktur. Avtaleutkastet omfatter alle OBOS' eiendommer innenfor planområdet, og regulerer både teknisk, grønn og sosial infrastruktur.

Partene er enige om at foreliggende avtaleutkast gir et godt fundament for videre utvikling på Fornebu – både for kommunens og OBOS' del.

Endelig avtale mellom partene forutsetter positive vedtak i både kommunestyret i Bærum og konsernstyret i OBOS BBL. Etter plan og bygningsloven § 17-4 (5) kan ikke Bærum kommune vedta utbyggingsavtale før kommunestyret har vedtatt KDP3. OBOS tar derfor forbehold om resultatet av kommunens KDP3 behandling. For OBOS' del er det av avgjørende betydning at KDP3 legger til rette for gode bomiljø og fremtidsrettede løsninger. Videre er det en forutsetning at utbyggingsvolumet innenfor OBOS' felter er tilfredsstillende, og at volumet lar seg realisere innenfor de øvrige kravene som KDP3 gir anvisning på.

Under disse forutsetningene stiller rådmannen og konsernsjefen seg bak det fremforhandlede utkastet og er enige om å anbefale henholdsvis kommunestyret i Bærum og konsernstyret i OBOS BBL å inngå avtale.

Bærum 17. desember 2018

På vegne av BK:

.....
Erik Kjeldstadli
Rådmann i Bærum kommune

På vegne av OBOS BBL:

.....
Daniel Kjørberg Siraj
Konsernsjef i OBOS BBL

AVTALE

mellom

OBOS Fornebu AS

org.nr. 982.366.879

(nedenfor kalt «**Grunneier**»)

og

Bærum kommune

(nedenfor kalt «**BK**»)

(sammen kalt «**Partene**»)

om forskjellige spørsmål knyttet til regulering, utnyttelse, utbygging m.v. for det tidligere flyplassområdet på Fornebu («**Avtalen**»).

1. AVTALENS BAKGRUNN OG FORMÅL

1.1. Avtalens bakgrunn

I november 2003 inngikk Fornebu Boligspare AS, Rolfsbukta AS og Fornebu Boligspare Husbank AS en utbyggingsavtale med (BK) («**2003-avtalen**»), som la til rette for den første delen av utbyggingen på Fornebu, «fase 1», innenfor en geografisk avgrenset del av området omfattet av Kommunedelplan 2 «**KDP2**» for Fornebu. De samme partene inngikk avtale om gjennomføringsplan for utbygging i juli 2005 («**2005-avtalen**»).

Den videre utviklingen av Fornebu-området, «fase 2», skal skje i samsvar med Kommunedelplan 3, «**KDP3**», og påfølgende reguleringsplaner med grunnlag i KDP3. Planavgrensningen for KDP3 er den samme som for KDP2, men KDP3 åpner for økt tomteutnyttelse på de delområdene som ikke allerede er utbygd.

Grunneier har ervervet eierskap til grunneiendommene som tidligere var eid av Fornebu Boligspare AS, Rolfsbukta AS og Fornebu Boligspare Husbank AS, og er følgelig BKs avtalepart i reguleringen av den videre utviklingen av disse grunneiendommene.

Der uttrykket «**Utbyggere**» eller «**Utbyggerne**» er benyttet i Avtalen, omfatter det Grunneier og de andre utbyggerne innenfor fase 2.

1.2. Avtalens formål

Formålet med Avtalen er å legge til rette for utbygging av fase 2 innenfor det geografiske området som er angitt i pkt. 2.

Avtalen regulerer Grunneiers og BKs rettigheter og forpliktelser overfor hverandre i forbindelse med utbyggingen av teknisk, sosial og grønn infrastruktur.

Avtalen regulerer ikke sosial boligbygging. Her videreføres i stedet 2003-avtalen, herunder dens punkt 9, og 2005-avtalen med etterfølgende revisjoner og tillegg.

Partene er innforstått med at kommunens reguleringsmyndighet ikke kan/skal bindes og at plan- og bygningsloven begrenser Partenes avtalefrihet.

2. AVTALENS STEDLIGE VIRKEOMRÅDE - FASE 2

2.1. Nærmere om KDP3 og fase 2 av utbyggingen

Vedlagt som **Bilag 1** følger kart som viser den geografiske avgrensningen av KDP3 og av fase 2, samt hvilke delområder i fase 2 som eies av Grunneier og derfor er omfattet av Avtalen.

Det samlede boligtalet på Fornebu i fase 1 og 2 til sammen blir i henhold til KDP3 cirka 11 000 boliger, mens det i henhold til KDP2 var cirka 6300 boliger. Etter KDP3 skal det i fase 2 kunne bygges inntil 842 800 m²-BRA (slik definert nedenfor) boligareal, som tilsvarer cirka 8 420 boliger, samt ca 230 000 BRA m² næringsarealer, ekskl. privat og offentlig service. I tillegg til dette er 2631 boliger allerede oppført eller under oppføring i fase 1. Disse 2631 boligene reguleres uttømmende av tidligere avtaler. Avtalen gjelder for fase 2, det vil si fra og med bolig nr. 2632 og frem til KDP3-området er ferdig utbygget.

Det er utarbeidet en oversikt over andelen av utbyggingsvolumet i fase 2 fordelt på utbyggernes delområder (**Bilag 2**). Nærværende avtale bygger på forutsetningen om at fordelingen og utnyttelsesvolumet vist i oversikten skal være veiledende for det etterfølgende reguleringsarbeidet med de enkelte delområdene.

Der Avtalen omtaler «røde områder» (jf. blant andre punkt 8) siktes det til de delområdene innenfor KDP3 markert med rødt i kartskissen inntatt i Bilag 1 og som er avsatt til offentlige formål.

2.2. Definisjon av BRA i Avtalen

Der hvor Avtalen eller Avtalens vedlegg angir et areal i «m²-BRA» (m² bruksareal), skal dette forstås slik det er definert i Byggteknisk forskrift (TEK17) § 5-4, dog slik at parkeringsareal ikke skal tas med i beregningen av BRA. Plan som har himling lavere enn 0,5 meter over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes heller ikke med.

2.3 Gjennomføring av utbyggingen i fase 2

Partene legger til grunn at utbyggingen vil gjennomføres i henhold til KDP3.

Dersom totalt utbyggingsvolum for Grunneiers områder likevel blir vesentlig mindre enn angitt i Bilag 2, ved regulering eller ved revisjon av kommuneplan, eller hvis BK på annen måte fastsetter nye eller endrede vilkår, f.eks., men ikke begrenset til, krav til minste uteoppholdsareal, støysoner eller liknende som umuliggjør regulert utnyttelsesgrad, har

Grunneier rett til å si opp avtalen med umiddelbar virkning for felt hvor utbyggingen ikke er påbegynt.

Grunneier kan til enhver tid i utbyggingsperioden si opp avtalen etter denne bestemmelsen. For å fastslå hvilken endring i totalt utbyggingsvolum som kan påregnes, skal summen av allerede gjennomført utbygging og oppnåelig utbyggingsvolum i gjeldende planer for ubebygde felt og delfelt legges til grunn.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

3. VANN- OG AVLØPSANLEGG

3.0. Innledning

Med «vann- og avløpsanlegg» i Avtalen er Partene enige om å bruke definisjonen i vass- og avløpsanleggslova 16. mars 2012 nr. 12 § 1 annet ledd slik den lyder på avtaletidspunktet.

3.1. BKs vann- og avløpsanlegg

BK har ansvaret for å føre kommunalt vann- og avløpsanlegg frem til tilkoblingspunkt utenfor Grunneiers felter. Innenfor KDP3-området er vann- og avløpsanlegget ved inngåelsen av denne avtalen allerede utbygget som vist på kartet inntatt i **Bilag 3**. BK skal forsterke vannforsyningen til Fornebu ved overføring fra Sandvika og oppgradering av spillvannsanlegg. Oppstår det behov for utvidelser eller utbedringer av vann- og avløpsanlegget utover det Grunneier har ansvaret for etter pkt. 3.2 under, er det et ansvar som påhviler BK i forholdet mellom Partene.

Grunneier skal bidra til dekningen av utgiftene til ovennevnte tiltak ved betaling av en særskilt tilknytningsavgift for Fornebu-området. Partene tar sikte på å avtale at Grunneier, i stedet for en særskilt og løpende tilknytningsavgift, betaler et særskilt anleggsbidrag som beskrevet i punkt 7.2.2 nedenfor. Ordinær tilknytningsavgift kommer i tillegg.

BK kan få behov for å etablere én trykkstasjon innenfor KDP3-området. Slike anlegg skal primært plasseres på områder avsatt til offentlige formål, det vil si «røde områder». Der dette ikke er mulig, skal Grunneier i nødvendig utstrekning avstå slike arealer til BK. Plasseringen og utforming av trykkstasjonen skal i tilfelle avklares med Grunneier slik at det i minst mulig grad påvirker utbyggingen. For areal som erverves til trykkstasjon utenfor «røde områder», skal BK betale kr. 1 400,- pr. kvm. tomteareal til Grunneier. Beløpet skal reguleres overensstemmende med endringen i konsumprisindeksen (KPI) med utgangspunkt i indekstallet pr. 15.xx.2018, og regnes frem til siste kjente indeks på tidspunktet for den enkelte betaling.

For trykkstasjon som etableres i tilknytning til sjøledningen fra Sandvika, skal BK undersøke muligheten for å plassere trykkstasjonen på grøntstrukturareal. Plassering på grøntstrukturareal utløser ikke kompensasjon som nevnt over. Alle omkostninger i forbindelse med fradeling, oppmåling, tinglysning mv. skal bæres av BK.

3.2 Utbygging av vann- og avløpsanlegg for Grunneiers felter

Grunneiers felter for utbygging er angitt i kartet for KDP3 inntatt som Bilag I.

Grunneier besørger og bekoster opparbeidelse av vann- og avløpsanlegg, inkludert overvannsnett, innad på egne felt og frem til nærmeste offentlige tilknytningspunkt for kommunal hovedledning.

Vann- og avløpsanlegget Grunneier opparbeider, inkludert hovedledninger for overvann, overdras til BK når det er ferdigstilt. BK overtar også drifts- og vedlikeholdsansvaret for anleggene. Det er kun hovedledninger som overtas av BK, eksempelvis vil stikkledninger fra tilknytningspunkt på hovedledninger og frem til de enkelte boligkomplekser forbli i privat eie.

4. VEIER OG OFFENTLIG KOMMUNIKASJON

4.1. Offentlig vei

En vesentlig del av offentlig vei innenfor KDP3-området er ferdig opparbeidet. KDP3 innebærer dog at enkelte strekninger skal utvides eller ombygges, og det er knyttet rekkefølgekrav til dette.

Grunneier har ansvaret for å opparbeide offentlig vei i form av kjørebane, fortau og sykkelsti langs egen tomt og kun på egen side av veien, i forbindelse med ferdigstillingen av det enkelte felt. BK skal ikke fremme ytterligere krav overfor Grunneier til opparbeidelse av offentlig vei etter plan- og bygningsloven § 18-1.

BK skal sørge for den opparbeidelse av offentlige veier som er nødvendig for å oppfylle rekkefølgekravet i KDP3 § 4.1, og som ikke er omfattet av Grunneiers plikter etter Avtalen eller tilsvarende plikter for øvrige grunneiere innenfor KDP3-området.

4.2. Feltinterne veier

Grunneier forplikter seg til å bekoste og besørge opparbeidelsen av feltinterne kjøreveier og feltinterne gang- og sykkelveier i henhold til reguleringsplaner og reguleringsbestemmelser for hvert enkelt felt. Med feltinterne menes den delen av veiene som skal ligge innenfor hvert enkelt av Grunneiers felter slik disse er avgrenset på kartet i Bilag I.

Feltinterne kjøreveier og gang- og sykkelveier, overdras ikke til BK.

4.3 Nødvendige arealer til offentlig kommunikasjon

Grunneier avstår vederlagsfritt nødvendige arealer for utbygging av vei og trase for kollektivsystem, herunder stasjoner/holdeplasser og snuplass for buss. Grunneier har intet ansvar for omkostningene i forbindelse med fradeling, oppmåling, tinglysning m.v.

5. FJERNVARME OG VAKUUMANLEGG FOR AVFALLSHÅNDTERING

5.1. Fjernvarme

Oslofjord Varme AS har områdekonsesjon for levering av vannbåret varme og kjøling innenfor KDP3-området. Grunneier er innforstått med at konsesjonen innebærer at det er tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegget for alle nye bygg på Fornebu. BK kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning, jf. plan- og bygningsloven § 27-5 første og annet ledd.

5.2. Vakuumanlegg for avfall

5.2.1. BKs vakuumanlegg for husholdningsavfall

Det er per d.d. etablert to separate vakuumanlegg som betjener hvert sitt geografiske område på Fornebu, med en vakuumsentral og innsamlingsentral knyttet til hvert anlegg.

Økt utbyggingsvolum i KDP3 gir behov for en ny vakuumsentral for anlegget. Den nye sentralen (nr. 3) er planlagt plassert på det røde området som i dag er tomt for brannstasjon. Videre planlegges sentral nr. 2 flyttet fra sin nåværende plassering, til samme tomt som sentral nr. 3. Kartskissen i Bilag 4 angir anleggenes nåværende og planlagte plassering. Hvis den planlagte tomten blir for liten for formålet, er Partene enige om at tomten skal utvides til å omfatte nødvendige deler av Holtekilen skoletomt. Dersom dette ikke er mulig eller tilstrekkelig, er partene enige om at deler av boligområdet mot sør kan tas i bruk så langt det er nødvendig.

BK har ansvaret for å føre hovedledninger for vakuumanlegget frem til tilkoblingspunkt utenfor Grunneiers felter. Hovedrør for vakuumanlegget innenfor KDP3-området er ved inngåelsen av denne avtalen allerede utbygget som vist på kartet inntatt i Bilag 4. BK har planlagt omlegging eller nyetablering av enkelte rørstrekninger i forbindelse med etablering av ny vakuumsentral som nevnt i avsnittet ovenfor. BK skal besørge og bekoste både sentralene og rør i forbindelse med etableringen av ny sentral.

Oppstår det behov for utvidelser eller utbedringer av vakuumanlegget utover det Grunneier har ansvaret for etter pkt. 5.2.2 under, er dette et ansvar som påhviler BK i forholdet mellom Partene.

Grunneier skal bidra til dekningen av utgiftene til det kommunale vakuumanlegget BK bygger ut ved betaling av en ordinær tilknytningsavgift.

Grunneier gir BK rett til å plassere nødvendige installasjoner over bakken (vakuumsentraler m.v.) og under bakken (bl.a. rør) i forbindelse med anlegget. Anleggene over bakken skal primært plasseres på områder avsatt til offentlige formål, det vil si «røde områder». Der dette ikke er mulig, skal Grunneier i nødvendig utstrekning avstå slike arealer til BK. For areal som erverves til vakuumsentraler utenfor «røde områder», skal BK betale kr. 1 400,- pr. kvm. tomteareal til grunneier. Beløpet skal reguleres overensstemmende med endringen i konsumprisindeksen (KPI) med utgangspunkt i indekstallet pr. 15.xx.2018, og

regnes frem til siste kjente indeks på tidspunktet for den enkelte betaling. Alle omkostninger i forbindelse med fradeling, oppmåling, tinglysning mv. skal bæres av BK. For anleggene under bakken skal det ikke betales noe vederlag.

5.2.2. Utbygging av vakuumanlegg for husholdningsavfall for Grunneiers felter

Grunneier besørger og bekoster etablering vakuumanlegg i forbindelse med utbyggingen av egne felter, fra tilkoblingspunkt på den kommunale hovedledningen og inn til og med de enkelte nedkastene som etableres på Grunneiers felter.

Hele anlegget, herunder alle vakuumanleggets rørføringer fra den kommunale hovedledningen og inn til og med de enkelte nedkastene som etableres på Grunneiers felter, overdras til BK når det er ferdigstilt. BK overtar også drifts- og vedlikeholdsansvaret for hele anlegget.

6. GRØNTSTRUKTUR

6.1. Felles grøntstruktur

Nansenparken med tilhørende parkkorridorer er allerede opparbeidet. På grunn av merutnyttelsen KDP3 åpner for, inneholder KDP3 rekkefølgekrav knyttet til forsterking av parkkorridorene som følge av økt belastning.

Grunneier har ansvaret for slik oppgradering av parkkorridorene ved ferdigstillingen av hvert av Grunneiers felt. Ansvar fordeles mellom feltene basert på midtlinjeprinsippet slik at hvert felt dekker den halvdel som feltet umiddelbart grenser til. BK skal sørge for den oppgradering av parkkorridorene som er nødvendig for å oppfylle rekkefølgekravet i KDP3 § 4.1, og som ikke er omfattet av Grunneiers plikter etter Avtalen eller tilsvarende plikter for øvrige grunneiere innenfor KDP3-området.

Deler av felles grøntstruktur innenfor KDP3-området driftes i dag av boligeiere gjennom Fomebu driftsforening (org.nr. 994 184 261). Ved ferdigstillingen av boliger plikter Grunneier å bidra forholdsmessig gjennom medlemskap i driftsforeningen. Dersom dette ansvaret skal overtas av senere kjøpere, direkte eller indirekte, må Grunneier selv overføre ansvaret og medlemskapet ved avtale. Tilsvarende bestemmelser inntas i utbyggingsavtalene med øvrige grunneiere innenfor KDP3-området.

6.2. Feltintern grøntstruktur

Grunneier har ansvaret for å besørge og bekoste grøntstruktur innenfor egne felt i henhold til reguleringsplaner og reguleringsbestemmelser for hvert enkelt felt.

Grunneier har også det fremtidige drifts- og vedlikeholdsansvaret for grøntstruktur innenfor egne felt. Dersom dette ansvaret skal overtas av senere kjøpere, kan Grunneier videreføre dette ansvaret til dem.

7. FELLESBESTEMMELSER OM TEKNISK OG GRØNN INFRASTRUKTUR

7.1. Innledning

Nedenstående bestemmelser gjelder for Partenes plikter under punkt 3 til 6 i Avtalen.

7.2. Grunneiers plikter

7.2.1. Realytelser

a) Omfang

Grunneier plikter å besørge og bekoste teknisk infrastruktur og grøntstrukturer som beskrevet i punkt 3.2, 4.1, 4.2, 5.2.2 og 6.2, så langt dette ansvaret ikke påhviler andre etter tidligere avtaler.

b) Standard

Realytelsene skal opparbeides i henhold til enhver tid gjeldende offentlige regler og standarder, herunder BKs VA-norm.

c) Overtakelse

Grunneier skal overdra vann- og avløpsanlegget Grunneier opparbeider, inkludert hovedledninger for overvann, samt hele vakuumanlegget til BK når disse er ferdigstilt. Grunneier tar initiativ til overtakelsesforretning med BK når anlegg er ferdigstilt.

d) Merverdiavgift (mva)

Partene forplikter seg til å samarbeide, og å inngå ev. nødvendige avtaler seg imellom, for i størst mulig grad innhente kompensasjon fra staten for mva-belastning som oppstår på Grunneiers hånd ved opparbeidelsen av teknisk infrastruktur som skal eies av BK. Dette kan for eksempel skje ved at Partene inngår avtaler om overføring av justeringsrett i forbindelse med BKs overtakelse av enkelt anlegg, med en tilhørende forpliktelse for BK over en 10-årsperiode til å oppkreve mva-kompensasjon fra staten som tilbakeføres til Grunneier. Det skal tas utgangspunkt i avtalemalen vedlagt som Bilag 5 ved inngåelse av slike avtaler.

Grunneier har risikoen for en eventuell avgiftsbelastning som måtte oppstå på BKs hånd som følge av at BKs kompensasjonsrett bortfaller eller at merverdiavgift ikke lenger kan kompenseres for tiltakene som beskrevet i punkt 3.2, 4.1 og 5.2.2. I så tilfelle forplikter Partene seg til å samarbeide om alternative løsninger for å få mva kompensert av staten.

7.2.2. Særskilt anleggsbidrag i stedet for særavgift for tilknytning til VA-anlegg på Fornebu

Grunneier betaler ordinært tilknytningsgebyr for vann- og avløp i henhold til BKs gebyrregulativ og i tråd med BK alminnelige rutiner for innkreving av slike.

Per d.d. gjelder det høyere gebyrsats for tilknytning til vann- og avløp på Fornebu enn øvrige områder i BK. BK er bundet av selvkostprinsippet ved gebyrfastsettelsen.

Partene er enige om at ordningen med særavgift for tilknytning for fremtiden kan erstattes med at Grunneier dekker sin andel av BKs investeringer som ga grunnlag for særavgiften med et kontantbidrag. Det er tale om tiltak BK kunne krevd at Grunneier skulle dekke i form av anleggsbidrag, og som BK derfor kan oppkreve uten beregning av merverdiavgift som «avgiftsfritt anleggsbidrag». Plikten til å betale det særlige tilknytningsgebyret som gjelder for vann- og avløp på Fornebu bortfaller for Grunneier når særskilt anleggsbidrag betales.

Ev. anleggsbidrag Grunneier betaler skal følge samme frister for forfall og innbetaling som Fremskyndingsbidraget.

7.3. BKs plikter

a) Omfang

BK skal oppfylle sin del av avtalen ved å bygge ut den tekniske infrastrukturen slik det er beskrevet i punktene 3 til 6 ovenfor.

BK skal også medvirke til overtakelse ved ferdigstillelse av tekniske anlegg som bygges av Grunneier, og som skal eies av BK.

b) Fremdrift

BK plikter å gjennomføre de anlegg som er gjennomføringskritiske for Grunneiers utbygging, med slik fremdrift at denne utbyggingen ikke forsinkes.

Partene skal i fellesskap utarbeide en fremdriftsplan som tar hensyn til forventet utbyggingsrekkefølge og en realistisk fremdrift for BKs plikter. BK er ikke ansvarlig for forsinkelser så lenge omforent fremdriftsplan følges. BK er heller ikke ansvarlig for forsinkelser i fremdriften som skyldes forhold utenfor BKs kontroll og som BK ikke med rimelighet kan overvinne følgene av. For øvrige anlegg, bestemmer BK alene hva som er en hensiktsmessig fremdrift.

c) Standard

Standarden på tiltakene skal være i samsvar med de til enhver tid gjeldende offentlige krav og standarder, herunder BK VA-norm.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

8. BIDRAG TIL FREMSKYNDET UTBYGGING AV SOSIAL INFRASTRUKTUR

8.1 Bakgrunn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 17-7 gitt samtykke til å fravike forbudet mot bidrag til sosial infrastruktur i byggesaksforskriften § 18-1 for så vidt gjelder Grunneiers utbygging i fase 2, jf. brev fra KMD av 28.oktober 2015 (sak 15/2529).

Det er utarbeidet en samlet oversikt over det behov for sosial infrastruktur som boligutbyggingen etter KDP3 på Fornebu antas å ville utløse. Med sosial infrastruktur menes tiltak som er angitt i **Bilag 6**, som også viser de beregnede totale kostnader, tomteareal og bygningsareal for den samlede sosiale infrastrukturutbyggingen innenfor KDP3-området.

Angivelsen av de antatte investeringskostnadene til sosial infrastruktur angitt i Bilag 6, er basert på boligomfanget omtalt i punkt 2 og utgjør grunnlaget for beregningen av Grunneiers bidrag til fremskyndet utbygging av sosial infrastruktur.

8.2 BKs utbygging av sosial infrastruktur

BK skal i størst mulig utstrekning tilstrebe en samlokalisering og sambruk av offentlig tjenester og service som kan gi reduksjon i investeringskostnader og forbruk av grunnarealer uten at det går ut over kvaliteten på tjenestene.

BK skal også søke å redusere investeringskostnadene for hvert enkelt anlegg, herunder forurensning, uten at det skal gå ut over standarden på anleggene, som forutsettes å være av slik normal bygningsmessig standard og kvalitet som for tilsvarende offentlige anlegg i Oslo og Akershus.

BKs prosjekteringsgrunnlag med tilhørende kostnadsestimat for den sosiale infrastruktur skal legges frem for grunneierne med en frist til å gjennomgå og avgi uttalelse til prosjektene. BK forplikter seg til nøye å gjennomgå slike uttalelser og skal søke å hensynta dem såfremt uttalelsene kan lede til reduserte investeringskostnader uten at disse oppveies av økte årskostnader og driftskostnader eller av redusert kvalitet.

8.3 Arealer for utbygging av sosial infrastruktur, «røde områder»

8.3.1. Eiendomsoverdragelser

Så snart som mulig etter avtaleinngåelse, skal Grunneier søke om å få de offentlige arealer for utbygging av sosial infrastruktur fradelt. Når matrikelnummer er tildelt, overskjøtes tomtene til BK. Etter overskjøting skal likevel Grunneier ha rett til å fortsette eksisterende bruk av arealene frem til 6 måneder før byggestart. Grunneier skal også ha rett til å benytte eiendommene til kommersiell utleie og markedsføring frem til nevnte tidspunkt. Nye leieavtaler (herunder forlengelser av eksisterende leieavtaler) med varighet over to år må Grunneier avklare med BK før inngåelse. Grunneiers rett gjelder ikke for området 8.2 (Tårnet), jf. punkt 8.9 nedenfor. Hvis BK ikke har svart på Grunneiers henvendelse om

avklaring innen tre uker fra Grunneier sendte slik anmodning til BK v. Eiendomsdirektør, eller annen person som BK har utpekt, anses utleie eller forlengelse utover to år som godkjent

Med 6 måneders varsel har BK rett til å ta røde områder i bruk før nevnte tidspunkt (førtidig overtakelse), mot å erstatte Grunneiers økonomiske tap. Grunneier kan dog kreve at dato for BKs førtidige overtakelse av arealene utsettes, dersom Grunneier ellers vil misligholde allerede etablerte leieavtaler. Hvis det blir nødvendig med førtidig overtakelse for etablering av midlertidig sosial infrastruktur til bruk for KDP3-området, bortfaller erstatningsplikten. Fra og med 6 måneder før byggestart bortfaller alle Grunneiers rettigheter til arealene. Arealene skal på dette tidspunktet være fraveket.

Grunneier forplikter seg til å avstå til BK de arealer som er nødvendige for gjennomføring av tiltak som angitt i Bilag 6 innenfor «de røde områdene» som vist på kartskissen i Bilag 1. Arealene skal være frie for økonomiske heftelser.

8.3.2. Oppgjør av Grunneierkompensasjon fra BK til Grunneier

Det inngår en grunneierkompensasjon på kr. 3.500 pr. kvm. BRA sosial infrastruktur i de samlede kostnader til sosial infrastruktur («Grunneierkompensasjonen»). Alle grunneierne bidrar til dekning av dette gjennom Fremskyndingsbidraget. Grunneierkompensasjonen skal betales til Grunneier som eier av de røde områdene. Beløpet skal reguleres overensstemmende med endringen i konsumprisindeksen (KPI) med utgangspunkt i indekstallet pr. 15.xx.2018, og regnes frem til siste kjente indeks på tidspunktet for den enkelte betaling. Antatt fordeling pr felt fremkommer av tabell som inngår som Bilag 2.

Oppgjøret av Grunneierkompensasjonen fra BK skal betales kontant ved BKs første byggestart på det enkelte røde området. Oppgjør skjer basert på sannsynlig antall m2-BRA på hele det røde området, med etterregulering av pris ved ferdigstillingen av anlegget. Alle omkostninger i forbindelse med fradeling, oppmåling, tinglysning m.v. skal bæres av BK.

Dersom det skjer utvidelser av bruksarealet (m2-BRA) for den sosiale infrastrukturen etter at Grunneierkompensasjon er utbetalt, skal BK også betale Grunneierkompensasjon for det utvidede arealet («Tilleggskompensasjon»). Plikten til å betale slik Tilleggskompensasjon bortfaller 20 år etter Avtalens inngåelse, men likevel ikke tidligere enn 10 år etter at Grunneierkompensasjon første gang er betalt for det aktuelle røde området. BKs plikt til å betale Tilleggskompensasjon bortfaller uansett når Grunneiers utbygging innenfor KDP3-området er avsluttet (dvs. siste bolig/næringsareal er overlevert sluttbruker).

Plikten til å betale Grunneierkompensasjon gjelder ikke ved midlertidige anlegg. Som midlertidig anlegg regnes bygg og installasjoner som består i mindre enn 10 år.

8.4 Vedrørende justering av behov for arealer, lokaler eller boliger til offentlig formål

8.4.1. Arealer

Dersom det blir nødvendig for BK å etablere sosial infrastruktur utenfor de «røde områdene» som er avsatt til slikt formål i KDP3, skal BK ha rett til å erverve tomtegrunn av Grunneier til dette formålet. I så fall skal BK, som motytelse, etter eget valg enten frigi en del av et rødt

område med tilsvarende utnyttelsespotensiale som tilbakeføres til grunneier som kompensasjon for det nye området som nyttes til sosial infrastruktur, eller betale grunneier markedspris for det tomteareal som er nødvendig for den nye sosiale infrastrukturen som skal etableres. Med markedspris menes her normal omsetningsverdi for det aktuelle arealet med påregnelig utnyttelse dersom tomten ikke skulle benyttes av BK. Ved slikt erverv overtar BK det aktuelle arealet ved overskjøting, mot fullt oppgjør. Partene er kjent med at det skal etableres fem nye private barnehager innenfor KDP3-området. Disse skal ikke bygges av BK. Hvorvidt én eller flere av disse barnehagene skal bygges på Grunneiers områder utløser dermed ikke plikt for BK til å betale kompensasjon etter dette punkt 8.4.1.

8.4.2. Lokaler

BK har fortrinnsrett til kjøp eller leie av lokaler Grunneier etablerer som ledd i sin utbygging til bruk for sosial infrastruktur, dog begrenset til [TBD] prosent av kvm BTA næringslokaler innenfor ett felt. Begrensningen på [TBD] prosent er imidlertid ikke til hinder for at partene avtaler en høyere andel i det enkelte tilfellet. Kjøp eller leie skal skje til markedspris og for øvrig på markedsmessige vilkår for den aktuelle typen lokaler. Grunneier avgjør på fritt grunnlag om lokaler skal leies ut eller selges.

BK må gjøre fortrinnsretten gjeldende innen fire uker etter at BKs planavdeling har mottatt komplett detaljregulering fra Grunneier, med mindre Grunneier har satt en tidligere frist. Setter Grunneier en tidligere frist, skal fristen minst gi BK fire uker til å gjøre fortrinnsretten gjeldende. BK avgjørelse og ev. bruk av fortrinnsretten, skal ikke påvirke behandlingen av reguleringsplanen.

8.4.3. Boliger

BK har rett til å kjøpe ordinære boliger på første salgsmøte i henhold ansiennitetsprinsipper i Obos, men også senere. BKs totale eierandel skal ikke på noe tidspunkt overstige ti prosent i noe borettslag eller eierseksjonssameie. Kjøp skjer til ordinær pris og på markedsmessige vilkår.

8.4.4. Boliger tilpasset særlige behov

BK har planlagt etablering av fire bofellesskap med 12-15 leiligheter samt nødvendig areal for fellesrom og personalrom for målgruppen «omsorgsboliger for personer med særlige behov» innenfor KDP3-området.

Grunneier plikter å legge til rette for at BK kan kjøpe boliger til bruk som bofellesskap i prosjekter Grunneier utvikler.

Forutsetningen er at boligene kjøpes til markedspris, og at etableringen ikke vanskeliggjør gjennomføringen av Grunneiers prosjekt. Det vises særlig til Grunneiers behov for planlegging, fremdrift i prosjektene, utforming av bygget, variasjon i bomiljøet, ev. tekniske krav til boligene, forholdet til offentlige anskaffelser og mva-regelverket.

Partene vil gjennom samarbeid avklare om og i så fall hvilke av Grunneiers prosjekter som er egnet for etablering av boliger tilpasset særlige behov.

8.5 Fremskyndingsbidraget

Kostnadene for etablering av bygninger og anlegg for den sosiale infrastruktur vist i bilag 6 innenfor fase 2 er beregnet til kr 5 572 pr. tillatt m²-BRA bolig i KDP3.

For å sikre en ønsket og forutsigbar fremdrift i boligbyggingen og for å sikre gjennomføringen av den sosiale infrastruktur, skal investeringskostnadene for den sosiale infrastruktur for fase 2 fordeles mellom BK og Utbyggerne innenfor fase 2.

Partene avtaler med dette at Grunneiers bidrag («**Fremskyndingsbidraget**») settes til et fast beløp på kr 2 786 pr. m²-BRA boligareal som Grunneier faktisk bygger i fase 2. Bidraget fra Grunneier skal bare kunne benyttes til investering i den sosiale infrastruktur i fase 2.

For det tilfelle at kostnadene til oppføring av de ovennevnte bygninger og anlegg blir høyere enn det dobbelte av det som dekkes av Fremskyndingsbidraget, dvs. at BKs andel av kostnadene blir høyere enn den sum Utbyggerne samlet betaler, og samtlige bygninger og anlegg etter BKs vurdering ikke kan gjennomføres av hensyn til BKs økonomi, står BK fritt til å utsette realiseringen av enkelte bygg og/eller anlegg. Forutsetningen for slik utsettelse er at BK har brukt et tilsvarende beløp til investering i den sosiale infrastruktur som er innbetalt fra Utbyggerne. Dog forplikter BK seg til å realisere de bygninger og anlegg som BK mener er gjennomføringskritiske for Grunneiers boligbygging.

Ved gjennomføring av pliktene som er beskrevet under punkt 8.3.1 og 8.5 i Avtalen, oppfylles samtlige rekkefølgekrav i KDP3 hva gjelder sosial infrastruktur.

8.6 Justering av Fremskyndingsbidraget

Beløpet skal reguleres løpende i overensstemmelse med endring i SSBs totalindeks for boligblokk med utgangspunkt i indekstallet pr. 31.12.2018.

Den delen av Fremskyndingsbidraget som knytter seg til barnehage, skole og eldreomsorg, vil justeres for utviklingen i demografi og kostnader to ganger, når 1/3 og 2/3 av det totale utbyggingsvolumet i KDP3 er ferdigstilt. Vilkårene for slik justering er nærmere beskrevet i **Bilag 7**.

8.7 Forfallstidspunkt

Fremskyndingsbidraget forfaller til betaling slik:

Halvparten av Fremskyndingsbidraget forfaller til betaling ved Grunneiers beslutning om byggestart for det enkelte byggetrinn Grunneier realiserer. Grunneier skal varsle BK om beslutning om byggestart samtidig som kjøperne varsles. Resten av Fremskyndingsbidraget forfaller til betaling 14 dager etter at BK har gitt midlertidig brukstillatelse eller ferdiggattest for byggetrinnet.

Plikten til å betale Fremskyndingsbidraget gjelder selv om de offentlige tiltakene er opparbeidet på det tidspunktet betalingen skal skje.

Ved forsinket betaling skal Grunneier betale lovens forsinkelsesrente.

8.9 Eksisterende bygningsmasse på Område 8.2. – Tårnet

BK erverver eksisterende bygningsmasse med tilhørende tomtegrunn på område 8.2 («Tårnet») iht. særskilt avtale, og kostnadene til dette inngår i Fremskyndingsbidraget.

Parkeringsområdet på 8.2. omfattes ikke av den særlige kjøpsavtalen for Tårnet, men overtas i kraft av denne Avtalen mot betaling av grunneierkompensasjon i henhold til punkt 8.3.

8.10 MVA og Fremskyndingsbidraget for sosial infrastruktur

Alle beløp i denne avtalen med vedlegg er beregnet eksklusiv mva. For en rekke av tiltakene hvor BK er byggherre, herunder den sosiale infrastrukturen, kan BK kreve kompensasjon av merverdiavgift på oppføringskostnadene fra staten i samsvar med merverdiavgiftskompensasjonsloven, og eventuelt fradrag etter merverdiavgiftsloven.

Eventuelle endringer i mva-regelverket påvirker ikke størrelsen på Grunneiers betalingsforpliktelse.

8.11 Endring tilskuddsordninger

Dersom Staten eller annet offentlig organ eller institusjon skulle etablere en ny tilskuddsordning direkte rettet mot dekning av sosial infrastruktur i utbyggingskommuner eller mot Fornebu-utbyggingen, og i den utstrekning slike midler blir utbetalt til BK i anledning boligutbygging innenfor fase 2, skal grunneiernes økonomiske bidrag reduseres med halvparten av tilskuddet. Det gjelder dog ikke hvis det samtidig gjennomføres endringer i andre forhold mellom Staten og kommunene som har en tilsvarende negativ økonomisk virkning for BK.

Dersom utbyggingen av enkelte bygg eller anlegg i den sosiale infrastruktur i kommunal regi skulle utløse offentlige tilskudds- eller støtteordninger, og de samlede faktiske investeringskostnader i den sosiale infrastruktur etter fradrag for mottatt tilskudd og støtte er lavere enn de beregnede kostnader i Bilag 6 indeksregulert skal grunneiernes bidrag reduseres med halvparten av besparelsen.

9. SOSIAL BOLIGPROFIL

Partene er enige om at eksisterende avtaler om sosial boligprofil løper videre i sin nåværende form, og at styrkingen av den sosiale boligprofilen ivaretas gjennom den økte utnyttelsen som KDP3 legger opp til på BK sine egne områder 8.1 og 8.3.

10. RIGGAREALER

Grunneierne er innforstått med at BK og andre offentlige etater kan trenge riggarealer for å kunne etablere teknisk og sosial infrastruktur for utvikling av fase 2. Slik rigg skal primært etableres på BKs egen grunn eller på områder avsatt til offentlige formål. For det tilfelle at dette medfører vesentlige ekstra kostnader eller vesentlige praktiske problemer for den offentlige tiltakshaver, påtar grunneier seg å stille slike riggarealer til disposisjon dersom det ikke vesentlig vil vanskeliggjøre grunneiernes egne aktiviteter, herunder utleie og annen virksomhet. De ekstra kostnader grunneierne derved blir påført dekkes av BK.

11. FORURENSNING

Det har vært foretatt opprydding i grunnforurensning på Fornebu i regi av Oslo kommune og Statsbygg, men det legges til grunn at det fremdeles er forurensede masser på de røde områdene.

Grunneier vil overskjøte de røde områdene avsatt til offentlige formål til BK «som de er», og har ikke ansvar for forurensning i grunnen på de røde områdene.

Forurensningsrisikoen er hensyntatt i grunnlaget for beregningen av Fremskyndingsbidraget.

12. MILJØOPPFØLGING

Bærekraftig boligutvikling og miljøstrategi for boligprosjektene står sentralt i Grunneiers prioriteringer.

Partene forplikter seg i fellesskap til å bidra til miljøvennlige og fremtidsrettede løsninger i planlegging og utbygging av sine områder på Fornebu.

Grunneier er kjent med føringene Miljøprogram Kommunedelplan 3 Fornebu legger for planlegging, prosjektering og utbyggingen av Fornebu.

13. BOKVALITET OG ESTETIKK

Grunneier har ambisjon om høy kvalitet i det estetiske uttrykket, herunder at det sikres variasjon i arkitekturen på de enkelte områdene på Fornebu.

Grunneier tar sikte på å bruke flere arkitektfirmaer og å få gjennomført mulighetsstudier for å ha best mulig grunnlag for å komme med idéinnspill til senere planarbeid osv. Grunneier vil gjennomføre sin utbygging slik at bokvaliteten og god estetisk utforming av de enkelte områder på Fornebu sikres.

BK vil sikre ivaretagelse av hensynet til bokvalitet og god estetisk utforming gjennom arbeidet med reguleringsplaner og byggesaksbehandlingen.

14. SAKSBEHANDLING /SAMARBED

For en optimal gjennomføring av KDP3 og Avtalen søker Partene å ha et omfattende samarbeid. Partene legger opp til å ha en løpende dialog med avklaring og gjensidig informasjon om forhold av betydning for den andre parten.

Partene har som felles intensjon å sikre god fremdrift og forutsigbarhet i plan- og byggesaksbehandlingen.

Grunneier forplikter seg til å avholde åpne informasjonsmøter i samarbeid med BK i tilknytning til behandlingen av reguleringsplaner og større byggesaker.

BK forplikter seg til å prioritere behandling av innsendte planforslag fra Grunneiere innenfor KDP3 og sikre disse god fremdrift under forutsetning av at reguleringsforslag er i tråd med KDP3.

15. REKKEFØLGEBESTEMMELSER

15.1. BKs fastsettelse av rekkefølgekrav

BKs formål med planarbeidet har vært at alle behov som følger av utbyggingen innenfor KDP3-området skal være ivare tatt gjennom rekkefølgebestemmelsene i KDP3. Partenes intensjon er derfor at det ikke skal være nødvendig å stille rekkefølgekrav utover de som er fastsatt i KDP3.

Partene er likevel innforstått med at man ved avtale ikke kan binde BKs fremtidige reguleringsmyndighet.

15.2. Avtalens forhold til rekkefølgekrav

Ved inngåelsen av denne Avtalen og tilsvarende avtaler med øvrige grunneiere, anses rekkefølgekravene i KDP3 som sikret. De plikter som påhviler Grunneier etter Avtalen representerer det som er nødvendig og som står i forhold til den belastning Grunneiers utbygging påfører BK.

Rekkefølgekrav i KDP3 § 4.1. om sosial infrastruktur, uttømmende angitt i bilag 5, anses som sikret ved at Grunneier gjennom inngåelse av denne Avtalen påtar seg plikt til å innbetale Fremskyndingsbidrag som angitt i punkt 8.5, og at tilsvarende avtaler inngås med øvrige grunneiere.

Rekkefølgekrav knyttet til teknisk og blågrønn infrastruktur i KDP3 § 4.1, herunder §§ 4.1.1 til 4.1.10., anses som sikret ved at Grunneier gjennom inngåelse av denne Avtalen påtar seg de pliktene som er beskrevet i pkt. 3 til 6 i Avtalen, at tilsvarende avtaler inngås med øvrige grunneiere og ved de plikter BK har påtatt seg i pkt. 3 til 6 i Avtalen.

15.3 Fornebubanen / Vestre lenke

Rekkefølgekrav i KDP3 § 4.1. knyttet til Fornebubanen og Vestre lenke (Statens vegvesen) er ikke omfattet av denne avtalen.

16. TVISTELØSNING

Dersom det skulle oppstå tvist mellom partene i tilknytning til nærværende avtale, skal denne henføres til behandling for de ordinære domstoler, med mindre partene skulle bli enige om noe annet i det konkrete tilfellet.

17. OVERDRAGELSE / TINGLYSNING

17.1. Overdragelse

Grunneier har rett til å overdra sine eiendommer innenfor avtaleområdet (jf. pkt 2), enten samlet eller enkeltvis. Grunneier forplikter seg til i tilfelle å overføre grunneiernes respektive rettigheter og forpliktelser i nærværende avtale til den/de nye eier(e).

BK kan nekte slik overdragelse dersom det foreligger saklig grunn.

17.2. Tinglysning

BK har rett til å tinglyse denne avtalen eller et ekstrakt av den som heftelse på de eiendommene som er omfattet. Grunneier forplikter seg til å medvirke til tinglysingen.

BK samtykker til at heftelsen, om nødvendig, viker prioritet for byggelån, eventuelt konvertert lån, på grunneiers eiendommer.

Etter skriftlig krav fra Grunneier plikter BK innen 14 dager å medvirke til sletting av heftelsen denne avtalen utgjør på grunnbokbladet til en eiendom/seksjon, forutsatt at Grunneier har fullt innbetalt Fremskyndingsbidraget knyttet til angjeldende byggetrinn, jf. avtalen pkt. 8.5 siste avsnitt.

Etter skriftlig krav fra Grunneier forplikter BK seg til innen 14 dager å medvirke til endelig sletting av heftelsen fra grunnbokbladene til eiendommen(e), når Avtalen er oppfylt fra Grunneiers side, eller når Avtalen i sin helhet er bortfalt.

Grunneier har rett til å innbetale Fremskyndingsbidraget før forfall, for derved å få slettet heftelsen før ferdigstilling av første bolig i det aktuelle byggetrinnet. Etter skriftlig krav fra

Grunneier plikter BK videre å forestå endelig sletting av heftelsen fra grunnbokbladet til samtlige eiendommer omfattet av avtalen når avtalen er oppfylt fra Grunneiers side eller når avtalen på annet grunnlag er bortfalt i sin helhet.

18. TOMT VED ROLFSBUKTA

I det omfang en kommende reguleringsplan for feltene [...] vil innregulere areal for seilportsenter skal BK ha rett til å erverve tomtegrunn til dette formålet.

Hvis reguleringen til seilportsenter på Rolfsbukta (felt [...]) opprettholdes, eventuelt sammen med friluftsgårder og/eller aktivitetsformål, vil OBOS Fornebu AS for sin del bidra til at Fornebustranda Marina AS overfører nødvendig tomtegrunn til BK, som sørger for bruk i samsvar med formålet. Vederlaget er det høyeste av en sum tilsvarende vederlag for røde områder i denne avtalen pkt. 8.3, dvs. kr 3 500 pr. m² BRA, og en sum tilsvarende vederlag for tomt til tekniske anlegg i denne avtalen pkt. 5.2, dvs. kr 1 400 pr m² tomteareal. Beløpet skal reguleres overensstemmende med endringen i konsumprisindeksen (KPI) med utgangspunkt i indekstallet pr. 15.xx.2018, og regnes frem til siste kjente indeks på tidspunktet for den enkelte betaling.

19. GODKJENNELSE - ØVRIGE AVTALER OG VEDTAKELSE AV KDP3

19.1. Forbehold

Nærværende avtale signeres av Grunneier før den behandles og godkjennes av kommunestyret i Bærum. Deretter signeres den av BK. Avtalen er ikke bindende for BK før den er vedtatt av kommunestyret og signert av BK.

Grunneier signerer avtalen med forbehold om at KDP3 blir vedtatt i samsvar med planforslag datert [...] senest [...] og at BK signerer avtalen innen [...].

Videre signerer Grunneier avtalen med forbehold om at tilsvarende utbyggingsavtaler med øvrige grunneiere innenfor KDP3-området er endelig inngått innen [...] i samsvar med de avtaleutkast Grunneier har mottatt for de respektive grunneierne pr. [...].

Dersom forbeholdene i ovenstående avsnitt ikke innfris, står Grunneier fritt til å gå fra avtalen.

19.2. Forholdet til avtaler med øvrige grunneiere

Hvis BK og en eller flere av de øvrige grunneierne innenfor KDP3-området senere inngår tilleggs-/endringsavtaler e.l. til opprinnelige utbyggingsavtaler som medfører lempeligere vilkår for den aktuelle grunneier, har Grunneier rett til tilsvarende lemping av vilkårene i nærværende avtale.

Slik lemping forutsetter at Grunneier synliggjør at den eller de aktuelle vilkårene gir den andre grunneieren en fordel sammenliknet med vilkårene i Avtalen. Bestemmelsen her er kun ment å forhindre usaklig/urimelig forskjellsbehandling mellom Utbyggerne. Dette innebærer

at lemping ikke blir aktuelt i de tilfeller der tilleggs-/endringsavtalen med den andre grunneieren eksempelvis gjelder forhold som er spesifikke for den aktuelle grunneieren.

Nærværende avtale i 2 – to – eksemplarer hvorav Grunneier og BK beholder hvert sitt.

Oslo/Sandvika, den [...], 2018



Dato: 18.12.2018 Arkivkode: N-501 Bilag nr: Arkivsak ID: 17/4317 J.post ID: 18/231500
Saksbehandler: Øyvind Moberg Wee
Saksansvarlig: Arthur Wøhni

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Hovedutvalg for barn og unge		
Hovedutvalg for bistand og omsorg		
Hovedutvalg for miljø, idrett og kultur		
Planutvalget		
Formannskapet		
Kommunestyret		

Fornebu 2035 - Strategi for utvikling av fornebusamfunnet

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Strategien legges til grunn for Bærum kommunes innsats og deltakelse i arbeidet med utvikling av fornebusamfunnet.
2. Målformuleringen i punkt E i handlingsplanen endres til: «Det er utviklet en digital plattform, som brukes i kommunikasjon og daglig samhandling mellom ulike aktører. Bylab eller lignende blir brukt som medvirkningsarena.»
3. Rådmannen tar initiativ til at utviklingsarbeidet kan følgeforskes.

SAKEN I KORTE TREKK

Rådmannen legger i saken frem forslag til «Fornebu 2035 - strategi for utvikling av fornebusamfunnet» etter gjennomført høring. Strategien følger som eget vedlegg og resultatet av høringen omtales i del 2 av saken.

Innledning

Til grunn for utarbeidelsen av denne strategien ligger kommunestyrets vedtak i sak 037/16 (jp.nr 16/43042) fra april 2016: «Fornebu - status for utvikling av Fornebusamfunnet»:

1. *Saken tas til orientering.*
2. *Parallelt med kommende revisjon av Kommunedelplan 2 for Fornebu, bes rådmannen fremme en sak om videreutvikling av fornebusamfunnet i samarbeid mellom kommunen og lokalsamfunnet, næringslivet og relevante organisasjoner.*

I saken redegjorde rådmannen kort for ulike aktuelle tema for nærmere drøfting og vurdering i det videre arbeid. Disse handlet om å

- ta utgangspunkt i den erfaringsoppsummering som allerede foreligger
- adressere utfordringene som er knyttet til å skape gode nærmiljø og lokalsamfunn i et område som er under utbygging

- belyse erfaringer fra andre kommuner knyttet til lokalsamfunnsorganisering av tilsvarende nye utbyggingsområder
- utrede muligheter som ligger i å åpne for midlertidig bruk av ubebygde arealer – i tett samarbeid med utbygger, kommune og lokale krefter
- etablere de relasjoner og strukturer som gjør at lokalsamfunnet på Fornebu kan utvikles på en god måte
- arbeide for at de menneskelige, fysiske og organisatoriske ressursene på Fornebu finner hverandre og skaper gode nærmiljø
- skape rom for frivilligheten
- stimulere til lokal organisering som kan skape et godt «liv mellom husene»

Begrunnelse og innhold

Visjonen for bærumsamfunnet er at befolkning, næringsliv, organisasjoner, interessenter og offentlige virksomheter sammen skaper fremtiden. For kommunen som organisasjon vil det bety at den må evne å dreie sin tilnærming til samfunnsoppgavene fra å løse utfordringer **for** mennesker, til å beskrive behov og finne løsninger **sammen med** dem. En grunnleggende tanke i dette er at mennesker som arbeider sammen som likeverdige partnere, også skaper bærekraftige resultater. Et godt samfunn bygges ved at de som ønsker det, får anledning til å bidra i prosessen. Bærekraftige resultater skapes når interesser møtes og brynes.

Eksempler fra større utviklingsprosjekter viser at det er gjort ulike erfaringer med slike arbeidsformer. Det er ikke utviklet en vel etablert metode. Skal dette prøves ut på Fornebu, må kommunen se på det som en samfunnsinnovasjon som med stor sannsynlighet vil utfordre mange aktørers vanlige måte å spille sin rolle på.

I «Fornebu 2035 - strategi for utvikling av fornebusamfunnet» tar rådmannen utgangspunkt i at kommunen ønsker å arbeide nært med befolkning, organisasjoner og næringsliv, og utvikle løsninger på konkrete samfunnsbehov sammen med dem. Ved å arbeide med konkrete tema, kan det skapes løsninger for fellesskapet som mange har eierskap til. Samtidig kan det utvikles relasjoner, kunnskap og erfaringer som på sikt gjør slikt samarbeid enklere og dypere.

Prioritering av kommunens innsatser

Strategien legger opp til at det fra kommunens side er behov for å konsentrere innsatsen om **to avgjørende forutsetninger** for utviklingen av samfunnet på Fornebu.

Byliv. I KDP3 foreslår rådmannen at områdene rundt og langs stasjonene på Fornebusbanen skal utvikles med et bymessig preg og ha høy kvalitet på de offentlige rom og kort vei til alle daglige gjøremål. Området skal ha et tett nettverk av forbindelser med innslag av næringsvirksomhet; service, bevertning og attraksjoner. Sentrumsområdene skal ha høy grad av funksjonsblanding, aktive og åpne førsteetasjer, urbane byrom av høy kvalitet som er godt tilrettelagt for byliv. Handel lokaliseres primært innenfor disse områdene.

Sett fra et samfunnsperspektiv handler byliv om hvordan byrom og møteplasser kan tas i bruk, hva som skal til for at byen skaper rom for alle og hvordan ulike funksjoner kan organiseres slik at de bidrar til mangfold og trivsel. Ettersom det vil ta tid før byen står «ferdig», blir det viktig å skape byliv mens vi venter på den.

Bærekraft. Bærekraft har på den ene siden et klimaklokt aspekt. I klimastrategien er det vedtatt at kommunen skal ha som ambisjon at Fornebu i 2027 er utslippsfritt. Det innebærer stort fokus på hvordan området bygges og organiseres, men også på å finne frem til og prøve ut løsninger som gjør at befolkningen kan delta i tiltak som reduserer utslipp.

Bærekraft har også et sosialt aspekt. Samfunnsmessig handler bærekraft også om å bygge relasjoner og strukturer som bidrar til at mennesker kan utfolde seg og trives der de bor og lever. Erfaringer fra andre store utbyggingsområder tilsier at det er behov for innsats fra mange for at fornebusamfunnet kan være sosialt bærekraftig for alle generasjoner.

Handlingsplan 2018-2020

I høringsdokumentet foreslår rådmannen at kommunen frem til 2020 skal legge vekt på at det arbeides med løsninger på behov som gjelder:

- Fornebutårnet sentrumsområde – ny kunnskap og gammel klokskap
- Ung fritid – sammen med ungdommen
- Oksenøya senter – et sted der folk møtes
- Klimaklok delingsøkonomi – skape engasjement og vilje
- Digital samhandling – nå ut og kommunisere med mange
- Byliv mens vi venter på byen – bygge relasjoner mellom folk
- Midlertidig bruk av arealer – skape samfunnsliv

Kommunen må være åpen for å delta i arbeid med andre tema som lokalmiljøet eller andre parter tar initiativ til.

For å støtte opp om utvikling av relasjoner, kunnskap og erfaringer, er det aktuelt å få på plass samarbeid med forskningsmiljøer som kan følge og vurdere prosesser og resultater og gi bidrag til nødvendige forbedringer underveis.

Prosess/medvirkning internt og eksternt

I strategidokumentet – appendiks 1 – har rådmannen redegjort for lokale prosesser under arbeidet med strategien.

Organisatoriske og økonomiske konsekvenser av beslutningene

Som nevnt, legger strategien opp til et innovasjonsarbeid som vil utfordre mange aktørers roller og måter å arbeide på. Dette vil også gjelde kommunens organisasjon. Som i innovasjonsarbeid generelt, må aktørene også på Fornebu være forberedt på at prosjekter ikke lykkes fullt ut med en gang. Det må være rom for å ta i bruk uprøvde arbeidsformer og lære av erfaringer underveis.

Rådmannen legger vekt på at det å legge ned ressurser i arbeid med samskapingsprosjekter, må sees på som en investering som på sikt vil betale seg – også for kommunen. Arbeidet kan innebære noe økning i kommunens ressursbruk fra starten av. Dette vil bli håndtert innefor de økonomiske rammer som er gitt.

Beslutningspunkter

«Fornebu 2035 – strategi for utvikling av fornebusamfunnet» fremmes for beslutning. Når den politiske behandling er fullført, vil prioriteringene i strategien legges til grunn for prioritering av kommunens innsats og deltakelse i utviklingsarbeidet.

Rådmannen tar opp forslaget fra Beboeraksjonen om at målformuleringen i handlingsplanen om «Digital kommunikasjon» utvides til også å etablere arenaer for konkret medvirkning og foreslår at forslaget vedtas.

Vedlegg:

Kommentarer til innkomne høringsuttalelser

4223969

Høringsinnspill til strategi for fornebusamfunnet

4223975

Vedlegg:

Fornebu 2035 - Strategi for utvikling av Fornebusamfunnet -
rådmannens forslag

4275461

DEL 2 – MER OM SAKEN:

1. Høringsrunden

Formannskapet vedtok 24.04.2018 å legge «Fornebu 2035 – Strategi for utvikling av fornebusamfunnet» ut på høring. Frist for høringsuttalelser ble satt til 22. juni 2018. Ved fristens utløp var det kommet inn 12 uttalelser. Uttalelsene er vedlagt. I tillegg har eldrerådet, rådet for mennesker med funksjonshemming og ungdomsrådet hatt utkastet til behandling. Rådmannen har i et eget notat kommentert de ulike uttalelsene og foreslått hvordan de følges opp.

Formannskapets vedtak i april la også til grunn at saken fremmes til behandling i hovedutvalgene før den kommer tilbake til formannskapet. Det er lagt opp til at formannskap og kommunestyre skal behandle samfunnsstrategien samtidig med Kommunedelplan3 for Fornebu. Det er på den ene siden viktig at det er samsvar mellom de to sakene. Det er rådmannen opptatt av å sikre. På den andre siden er ikke samfunnsstrategien avhengig av vedtak i kommunedelplanen for å kunne tas i bruk. Forslag til innsats og deltakelse vil være aktuelle uansett de mål og rammer som vil gjelde for kommunedelplanen. Saken fremmes derfor nå.

2. Uttalelser fra rådene

Nedenfor gir rådmannen en vurdering av uttalelser fra rådenes behandling.

Uttalelse fra eldrerådet:

1. Eldrerådet mener at det bør legges tilrette for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne, både kommunikasjonsmessig og sosial deltagelse. Det er viktig at det legges vekt på å gi disse gruppene mulighet til aktiv deltagelse i samfunnslivet på lik linje med alle andre.
2. Eldrerådet mener det bør stilles lokaler til rådighet for et eldresenter.

Kommentar: Fornebupiloten er i gang med å utvikle aktivitetsmuligheter sammen med representanter for den eldre befolkning i fornebuområdet. Erfaringen så langt er at det i gruppen er et mangfold av behov og ønsker som må møtes på mange ulike måter. Så langt er det få som har etterspurt et eget eldresenter. Fremover er det behov for å finne møteplasser som kan tilfredsstille ulike behov.

Uttalelse fra råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Rådet mener det må være et viktig mål for utviklingen av Fornebusamfunnet at det ikke skapes barrierer som hindrer personer med funksjonsnedsettelse å være en naturlig del av dette samfunnet. Kommunen bør derfor ta særlig hensyn til behovene som personer med funksjonsnedsettelse har for tilrettelegging og tilpasning. Det må legges vekt på å gi denne gruppen mulighet for aktiv deltagelse i samfunnslivet på lik linje med alle andre. Det må videre legges vekt på organisering og løsninger som bidrar til sosial inkludering, fysisk aktivitet og som motvirker ensomhet.

Kommunen bør tilrettelegge for aktiv deltagelse og medvirkning i samfunnsutviklingen fra alle utsatte grupper. Det bør legges til rette for at personer med funksjonsnedsettelse får være med å medvirke til samarbeid mellom innbyggerne i kommunen. Det bør også legges til rette for at organisasjonene til personer med nedsatt funksjonsevne får være med og bidra, f.eks. i utprøvingen av nye former for innbyggingsamarbeid og samskaping.

Fornebusamfunnet vil få en meget ressurssterk befolkning og det bør derfor være en målsetting at dette samfunnet har en særlig høy andel frivillighetsarbeid. En av målsettingene for

Fornebusamfunnet bør derfor være at dette samfunnet skal være et fyrtårn i frivillighetsarbeidet i Bærum.

Utviklingen bør for øvrig ta utgangspunkt i følgende prinsipper og forutsetninger:

- like muligheter for alle
- tilgjengelig og forståelig informasjon
- aktiv innhenting av informasjon fra utsatte grupper
- universelle løsninger
- livsløpsstandard
- inkluderende design og arkitektur
- enkel og intuitiv bruk
- utforming som minimerer farer og skader
- tilrettelegge for fysisk aktivitet og friskliv
- etablere gode møteplasser, særlig for all ungdom
- sørge for at utviklingen skjer i samspill med frivillighetsorganisasjonene
- sørge for at organisasjonslivet har tilgang til egnede lokaler (låne/leie)
- bruke fornebusamfunnet til å teste ut nye innovative løsninger og tjenester, gjerne på områder som berører personer med funksjonsnedsettelse
- sørge for å være i forkant av samfunnsutviklingen for å motvirke negative effekter

Kommentar: Mangfold er et fokusområde for fornebusamfunnet. Det betyr at mennesker med nedsatt funksjonsevne blir invitert til deltakelse på linje med andre når samfunnsutvikling er på dagsorden. Gjennom samskaping kan ulike behov og muligheter kunne komme frem tidlig. Det øker også muligheten for å utvikle løsninger som sikrer tilgjengelighet og tilgang for alle.

Uttalelse fra ungdomsrådet

Rådet tok enstemmig saken til orientering

Kommentar: Ettersom det ikke foreligger særskilt uttalelse fra ungdomsrådet etter høringsrunden, ønsker rådmannen å høre med rådet om det er ønskelig med mer direkte deltakelse i prosjekter som særlig angår barn og unge.

3. Uttalelser fra eksterne instanser

Alle eksterne høringsuttalelser er samlet i eget vedlegg. Det er også et eget vedlegg med rådmannens kommentarer til disse.

Strategidokumentet som helhet

På bakgrunn av innspill og forslag fra høringsinstansene har rådmannen reformulert enkelte deler av teksten i strategidokumentet. Endringene bidrar til å forenkle og tydeliggjøre meningsinnholdet i høringsutkastet uten dermed å endre det.

Forslaget til handlingsplan i strategidokumentets pkt 10

Beboeraksjonen foreslår i sin uttalelse en ny målformulering og tre nye tema i tillegg til dem som er foreslått i strategien. Rådmannen foreslår at målformuleringen til temaet «Digital samhandling» endres i tråd med Beboeraksjonens forslag. Forslaget ivaretar behovet for at digital samhandling er en måte å arbeide med samfunnsproblemer på, men at den må suppleres med andre måter der folk faktisk møtes for å gjøre et stykke arbeid. Det vises i denne sammenheng til Fornebupilotens forslag om å etablere et bylaboratorium på området. Rådmannen foreslår derfor at mål for dette tema blir: **«Det er utviklet en digital plattform, som brukes i kommunikasjon og daglig samhandling mellom ulike aktører. Bylab eller lignende blir brukt som medvirkningsarena.»**

Beboeraksjonen foreslår også tre nye tema. Disse er knyttet til bruk av arealer ved Rolfsbukta, til arealer og anlegg for idrett og aktivitet og til mulighet for musikk og kunst. De av slik karakter at rådmannen anbefaler at de ikke tas inn i handlingsplanen som tillegg til eller erstatning for de tema som allerede er foreslått. De angår saksområder som på ulike måter omhandler arealbruk og sosial infrastruktur og derfor blir håndtert og skal håndteres i behandlingen av Kommunedelplan 3 og etablering av sosial infrastruktur.

At rådmannen foreslår at de ikke tas inn i handlingsplanen, betyr imidlertid ikke at de ikke kan løftes frem og jobbes med lokalt. Det er viktig å understreke at et bylaboratorium på Fornebu ikke kan eller skal begrenses til tema som kommunen «eier» og har behov for å invitere til prosess om. Det kan også være tema med utgangspunkt som har lokalt eierskap, tar utgangspunkt i lokale initiativ og kan løses lokalt. Også i slike prosesser kan kommunen delta, men da som bidragsyter og ikke som eier.

Nye forslag

Fornebulandet Vel og Fornebupiloten foreslår i sin uttalelse at det etableres lokalsamfunnsutvalg som kan samle kreftene, tale med en stemme og fungere som dialogpartner med kommunen. Ideen er hentet blant annet fra kommuner i Danmark. Ideen er ikke nærmere beskrevet og må utvikles ytterligere dersom den skal utprøves.

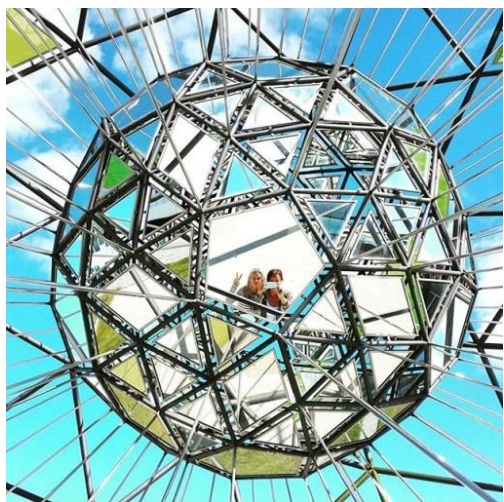
Fornebu 2035 - Strategi for utvikling av fornebusamfunnet



Visjoner
Ambisjoner



Deltakelse
Samspill



FORORD

Visjonen for bærumssamfunnet er at befolkning, næringsliv, organisasjoner, interessenter og offentlige virksomheter sammen skaper fremtiden.

For kommunen som organisasjon vil det bety at den må evne å dreie sin tilnærming til samfunnsoppgavene fra å løse utfordringer **for** mennesker til å beskrive behov og finne løsninger **sammen med** dem. Dreiningen handler om å ta på alvor menneskers behov for å delta når grunnlaget for beslutninger og prioriteringer som påvirker deres liv, skal legges. En grunnleggende tanke i dette er at mennesker som arbeider sammen som likeverdige partnere, evner å skape bærekraftige resultater. Et godt samfunn bygges ved at de som ønsker det, får anledning til å bidra i prosessen. Bærekraftige resultater skapes når interesser møtes og brynes.

Rådmannen tror en slik deltakende arbeidsform - med mål om å skape resultater i fellesskap – først og fremst bør gjelde saker og behov som mange har eierskap til og det er rom for å ta lokale beslutninger om. En deltakende arbeidsform kan også benyttes i tidlige faser av saksområder som etter loven til sist skal vedtas i folkevalgte organer.

I «Fornebu 2035 - strategi for utvikling av fornebusamfunnet» tar rådmannen utgangspunkt i at kommunen gjør klokt i å arbeide nært med befolkning, organisasjoner og næringsliv og utvikle løsninger på konkrete samfunnsbehov sammen med dem. Ved å arbeide med konkrete tema, kan det skapes løsninger for fellesskapet som mange har eierskap til. Samtidig kan det utvikles relasjoner, kunnskap og erfaringer som på sikt gjør slikt samarbeid enklere og dypere.

BYLIV og BÆREKRAFT

Strategien legger opp til at det fra kommunens side er behov for å konsentrere innsatsen for samfunnet på Fornebu rundt samfunnstemaene «byliv» og «bærekraft». Disse er også grunnlag for ambisjonene i kommunedelplan 3 og klimastrategien. For å følge opp dette, vil kommunen frem til 2020 legge vekt på at det arbeides med løsninger på behov som gjelder:

- Flytårnet sentrumsområde – ny kunnskap og gammel klokskap
- Ung fritid – sammen med ungdommen
- Oksenøya senter – et sted der folk møtes
- Klimaklok delingsøkonomi – skape engasjement og vilje
- Digital samhandling – nå ut og kommunisere med mange
- Byliv mens vi venter på byen – bygge relasjoner mellom folk
- Midlertidig bruk av arealer – skape samfunnsliv

For å støtte opp om utvikling av relasjoner, kunnskap og erfaringer, er det aktuelt å få på plass samarbeid med forskningsmiljøer som kan følge og vurdere prosesser og resultater og gi bidrag til nødvendige forbedringer underveis.

ARENAER og RESSURSER

For å lykkes med by- og samfunnsutvikling til beste for alle parter, må det etableres arenaer for samhandling og være noen som har ressurser og kompetanse til å lede og koordinere aktiviteter. Strategien tar utgangspunkt i at dette er roller kommunen fra starten av kan gå inn i. På sikt er det naturlig at rollene kan utvikles slik at flere kan fylle dem.

Innhold

Innhold.....	3
1. Oppdraget.....	5
2. Rammen for fornebusamfunnet.....	5
3. Samfunnsaktørene.....	6
Befolkning.....	6
Sivilsamfunn.....	7
Utbyggere.....	8
Næringsliv.....	8
Offentlige samfunnsutviklere.....	8
Offentlige tjenesteytere.....	9
Kunnskapsbyggere.....	9
4. Samfunnsattraksjoner.....	10
5. Fornebusamfunnet – et tilbakeblikk.....	10
6. Bærum kommune på Fornebu.....	11
7. Visjoner og mål.....	12
8. Samfunnsutvikling som prosess.....	13
9. Samspill mellom aktørene på Fornebu – kommunens oppgaver.....	15
Gå foran – med ambisjoner.....	15
Invitere, lytte og delta – for å bygge relasjoner lokalt.....	16
Levere – med kvalitet.....	16
Ha blikk for helheten – til felles beste.....	16
Beslutte – der det trengs.....	16
Bygge kunnskap – for å kunne arbeide bedre.....	17
10. Handlingsplan 2018 – 2020.....	17
Byliv.....	17
Bærekraft.....	17
A. Flytårnet sentrumsområde – ny kunnskap og gammel klokskap.....	18
B. Ung fritid – sammen med ungdommen.....	18
C. Oksenøya senter – et sted der folk møtes.....	18
D. Klimaklok delingsøkonomi – skape engasjement og vilje.....	18
E. Digital samhandling – nå ut og kommunisere med mange.....	19
F. Byliv mens vi venter på byen – bygge relasjoner mellom folk.....	19
G. Midlertidig bruk av arealer – skape samfunnsliv.....	19
11. Utblikk.....	19
Appendiks 1 – lokale prosesser under arbeidet med strategien.....	21
Samfunnsverksted.....	21
Verksted for tjenesteledere.....	21

Møter med velforeningene	21
Medvirkning og involvering fremover	21
Appendiks 2 – perspektiv på samfunnsutvikling i andre store transformasjonsprosjekter	22
Ørestaden – fra «noe for seg selv» til en motor i Øresundsregionen	22
Västra Hamnen – fra detaljstyring til dialog og verdibasert byplanlegging	23
München – Messestadt Riem – fullført som planlagt.....	23
Goruddalssatsingen – realisert bærekraftig byutvikling	24

1. Oppdraget

Til grunn for utarbeidelsen av denne strategien ligger kommunestyrets vedtak fra april 2016, sak 037/16: Fornebu – status for utvikling av fornebusamfunnet:

1. *Saken tas til orientering.*
2. *Parallelt med kommende revisjon av Kommunedelplan 2 for Fornebu, bes rådmannen fremme en sak om videreutvikling av fornebusamfunnet i samarbeid mellom kommunen og lokalsamfunnet, næringslivet og relevante organisasjoner.*

I saken redegjorde rådmannen kort for ulike aktuelle tema for nærmere drøfting og vurdering i det videre arbeid. Disse handler om å

- ta utgangspunkt i den erfaringsoppsummering som allerede foreligger
- adressere utfordringene som er knyttet til å skape gode nærmiljø og lokalsamfunn i et område som er under utbygging
- belyse erfaringer fra andre kommuner knyttet til lokalsamfunnsorganisering av tilsvarende nye utbyggingsområder
- utrede muligheter som ligger i å åpne for midlertidig bruk av ubebygde arealer – i tett samarbeid med utbygger, kommune og lokale krefter
- etablere de relasjoner og strukturer som gjør at lokalsamfunnet på Fornebu kan utvikles på en god måte
- arbeide for at menneskelige, fysiske og organisatoriske ressurser på Fornebu finner hverandre og skaper gode nærmiljø
- skape rom for frivilligheten
- stimulere til lokal organisering som kan skape et godt «liv mellom husene»

Strategien er utarbeidet parallelt med revisjon av kommunedelplan for området. Felles problemstillinger er drøftet underveis, og det er god sammenheng mellom de planmessige og samfunnmessige muligheter og utfordringer som blir beskrevet og presentert.

I tiden etter kommunestyrets behandling

- er Fornebuerklæringens 10-års dag blitt markert med folkefest. Som del av denne ble befolkningen utfordret til å si noe om behovet for møteplasser når området skal utvikles videre.
- har rådmannen samlet ledere med ansvar for tjenester til fornebubefolkningen for å se på muligheter og utfordringer frem mot 2035. Samlingen var i mars 2017.
- har rådmannen invitert sameiene og velforeningen på Fornebu til samfunnsverksted som ble gjennomført i april 2017.
- er befolkning og næringsliv invitert til innspillmøter i forbindelse med utarbeidelse av klimastrategien.
- har velforening og rådmannen hatt dialog om viktige saker og utviklingsområder for fornebusamfunnet.
- har fornebuutviklingen vært på dagsorden på årsmøte i Snarøens Vel.
- har lokale krefter besluttet å etablere frivillighetsentral for området, kalt Fornebupiloten. Denne startet opp høsten 2017. Fornebupiloten er innvilget driftsstøtte fra kommunen.

Klimastrategien er vedtatt. En av ambisjonene er at Fornebu blir nullutslippsområde fra 2027.

2. Rammen for fornebusamfunnet

Området for arealdelen av kommunedelplan 3 for Fornebu er klart definert innenfor plangrenser.

Omfanget av fornebusamfunnet kan ikke avgrenses på samme måte. Snarøya i sør hører naturlig med til området. Folk som bor nord for plangrensen, vil også naturlig forholde seg til og bruke

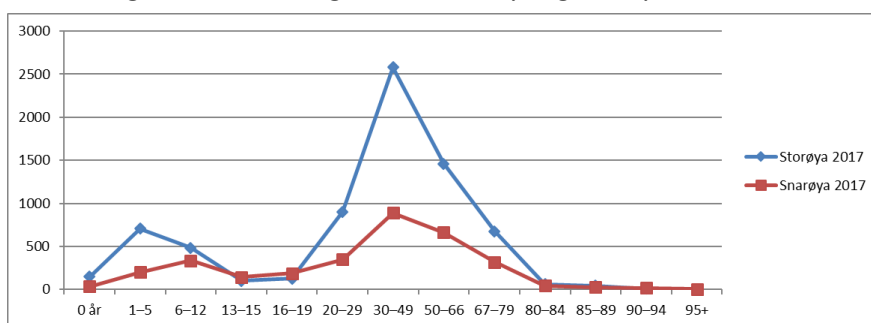
Fornebu i det daglige. Mens Snarøya i stor grad er etablert som boligområde, er områdene i nord under utforming og etablering, til dels av bymessig art. Det er ambisjoner om lage et sammenhengende «bybånd» til Lysaker. Planområdet er derfor ikke en selvstendig satellitt, men må tenkes på som en integrert del av det sør-østlige Bærum.

Snarøyasamfunnet har på mange måter skrevet sin egen lokale historie mens flyplassen var i drift. Historien har formet folks opplevelse av området, de verdier lokalsamfunnet bygger på og hva som vektlegges når valg skal tas.

På det tidligere flyplassområdet og nord for det, er det annerledes. Folk som bosetter seg her, har mulighet til å skape nabolag og lokale kulturer med «blanke ark». Det kan være en mulighet som befolkning, næringsliv, organisasjoner og kommune kan benytte for å skape kvaliteter som er bærekraftige. Det kan også være en utfordring. 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. KDP3 legger opp til en tre-delning. Det vil ta tid før samfunnet på Fornebu finner sin form.



Utgangspunktet er dermed forskjellig for de ulike delene av fornebusamfunnet. Oversikt over befolknings sammensetningen i hhv Snarøya og Storøya skolekretser viser likevel at den er rimelig lik.



Dette kan være en indikasjon på at samfunnets ressurser og utfordringer i noen år fremover, ligner på hverandre: En barne- og ungdomsbefolkning som vokser og blir mange om relativt få år, en stor andel unge voksne og

relativt få over 80. Det kan se ut til at fornebusamfunnet møter ungdomsbølgen samtidig som Bærum kommune som helhet møter «eldrebølgen».

3. Samfunnsaktørene

Det er mange aktører å samspille med til beste for samfunnet på Fornebu. Samspill gir kraft til utvikling av samfunnet. Aktørene har ulike roller. Av og til oppstår det motsetninger. Noen ganger er ikke rolle- og oppgavefordelingen klargjort. Det kan innebære usikkerhet om hva ulike aktører kan bidra med og hva som kan forventes. For å få god utvikling og gode resultater må alle parter

- bli kjent med og respektere hverandres oppgaver og roller i samfunnet og
- spille sine egne roller og samspille godt og til beste for helheten

Befolkning

Samfunnet på Fornebu formes av folkene som bor der og jobber der. For alle – og offentlige virksomheter i særlig grad – handler det om å spille på lag med lokale krefter, at mennesker blir sett og at de som vil, kan delta. Et viktig bidrag til rammene for et slikt samfunn, skapes gjennom måten

prosjekter og prosesser legger til rette for deltakelse. Folk må kunne engasjere seg, ha innflytelse på og medansvar for det som utvikles.

- **Innbyggerrollen:** Det er avgjørende at fornebusamfunnet får utvikle seg «i tiden». Kommunen kan ikke forvente at Fornebu skal bli som alle andre steder. Den kan ikke være for detaljert når fremtiden skal beskrives. Det blir viktig å være åpen for nye samværsformer, nye former for lokalt entreprenørskap og nye initiativ for organisering. Innbyggerne trenger rom for utfoldelse. Ettersom det meste av livet i et lokalsamfunn skapes «mellom husene» av de som bor og arbeider der, vil åpenhet, raushet og deltakelse fra alle parter være avgjørende.
- **Velforeningene:** Det er i dag 5 velforeninger som dekker området (Snarøen, Langodden, Fornebulandet, Fornebo og Holtekilen Vel). Disse fyller en lokal funksjon innenfor sitt medlemsområde og ytrer seg i saker som har betydning for lokalsamfunnets utvikling. Foreningene bestemmer selv hva de vil engasjere seg i. [Fornebulandet Vel](#) er eksempel på en forening som har organisert seg med et bredere engasjement enn det som har vært vanlig. Mulighetene er store for at slik organisering kan bidra til å øke interessen lokalt og gi mulighet for nye samspillsformer til beste for befolkning og samfunn på Fornebu
- **Huseierforeninger og sameier** håndterer de fleste av sakene som omhandler private boligeiendommer og nabolag.
- **Fornebu driftsforening:** Denne er særegen for Fornebu. Foreningen har til oppgave å stå for drift og vedlikehold av de delene av grøntanleggene på området som eies av huseierne.



Sivilsamfunn

Sivilsamfunnet er et samlebegrep brukt om det som springer ut av folks behov og interesser. Sivilsamfunnet er uavhengig og organiserer seg selv. Det spiller en stor rolle i hverdagslivet lokalt og opptre gjerne gjennom lag og foreninger, med ulike formål og interesser. Sivilsamfunnet kan være en god medaktør for andre når lokale spørsmål er på dagsorden. Sivilsamfunnets organisasjoner er i stor grad basert på frivillighet og deltakelse.

- **Organisasjonsrollen:** En organisasjon er en aktivitetsarena basert på frivillighet. I et nytt samfunn tar det tid å finne sammen og danne organisasjoner. [Fornebupiloten](#) er etablert og under oppbygging. Her ligger muligheter for en organisasjon som kan tenke om sin oppgave/arbeidsform og om frivillighet og

deltakelse. Organisasjoner kan bidra til tjenester og aktiviteter som ulike deler av befolkningen etterspør eller har behov for. Organisasjonene representerer ofte bredden i et samfunns liv.

- **Interessentrollen:** Denne rollen handler om å skape oppslutning om saker eller være representant for befolkning/mennesker i spørsmål av allmenn offentlig eller særskilt interesse. Interessenter sørger ofte for å synliggjøre meningsforskjellene i samfunnet. De kan også være en kraft som bidrar til lokal profilering. På Fornebu er Lilløyplassen naturhus sprunget ut av en interesseorganisasjon.
- **Trossamfunn:** Trossamfunn har et tydelig verdibasert grunnlag. De kan ha bred eller smal forankring i samfunnet. Antallet trossamfunn har økt markant i Norge de siste 50 årene. I norske lokalsamfunn er den norske kirke som regel en betydelig lokal aktør med stor oppslutning.
- Den norske kirke var inntil 2016 en del av de offentlige tjenestene i Norge. Nå er den en del av det religiøse livet i landet, grunnlovsfestet som landets folkekirke, et eget juridisk subjekt og for en stor del finansiert gjennom offentlige bevilgninger.

Utbyggere

Det er mange grunneiere/utbyggere på Fornebu. De fleste av dem er store og er/vil være meget synlige. Bærum kommune vil gjennom etablering av sosial infrastruktur kunne bli en av de største og kan gjennom sine ambisjoner bidra til en fremtidsrettet utvikling av området.

Alle utbyggere vil gjennom sine fotavtrykk på området, fylle viktige samfunnsroller. Det blir avgjørende med et godt og fruktbart samarbeid mellom dem, slik at det som blir bygget og etablert, kan spille sammen til beste for «byen». Fra et samfunnsperspektiv er det som skjer mellom husene, av stor betydning for om byen blir attraktiv.

- **Utbyggerrollen:** Alle som planlegger å sette et arealmessig fotavtrykk på Fornebu, er å regne som utbyggere. I tillegg til å oppfylle sin primære oppgave ved å etablere boliger, næringsliv, attraksjoner og tjenester, bør rollen også innebære oppgaver som aktiv medvirker i samfunnsutviklingen.
- Med begrepet «liv mellom husene» som retningsgivende for fotavtrykkene, bør vi kunne se at:
 - utbyggerne inspirerer til byliv og engasjement.
 - utbyggerne bidrar til å oppfylle ambisjonene for Fornebu.
 - folk inviteres til å ta områdene i bruk.
 - det er rom for at folk kan samles.
 - møteplassene er felleseie for befolkningen.

Næringsliv

Næringsaktørene på Fornebu representerer alle deler av norsk næringsliv, fra hovedkontor for store internasjonalt rettede selskaper til helt små aktører rettet mot tjenester til det lokale markedet. Mange av virksomhetene er kunnskapsintensive og kompetansedrivende. Området huser også flere miljøer for gründervirksomhet. I bygningsmassen rundt flytårnet er det skapt et kreativt næringsliv med kunstnere og et miljø for produksjon av lyd og bilde.

Næringsutviklingen på området fremover vil sannsynligvis handle mest om å legge til rette for etablering og utvikling av små- og mellomstore bedrifter i en god miks mellom varer og tjenester.

- **Næringslivrollen:** I perspektivet samfunnsutvikling er det avgjørende å knytte gode kontakter med den delen av næringslivet som har sin virksomhet rettet mot befolkningen (de som bor og jobber på området) - gjennom handel, tjenester, service mm.
- Det vil med stor sannsynlighet dukke opp nye former for privat drevet tjenesteyting i tiden fremover. Disse vet vi i dag lite om. Utviklingen er vanskelig å forutse. Kommunen må være åpen for slik nyskaping.
- Kunstnergaten representerer et særpreget næringsliv som setter Fornebu på kartet og gir området identitet.
- I bygningene rundt flytårnet er det også vokst opp et næringsliv rundt produksjon av lyd og bilde.

Offentlige samfunnsutviklere

Det offentlige Norge utøver sin rolle som samfunnsaktør i mange sammenhenger og på mange måter. På Fornebu er rollen synlig gjennom statens rolle i etablering og oppfølging av viktige

områder, som for eksempel grøntområdene og buffersonene på Storøya. Staten sørget også for profilering av næringslivet i den første fasen etter at flyplassen var nedlagt og for etablering av Nansenparken. Fylkene Akershus og Oslo har gjennom Ruter ansvar for kollektive transportløsninger til og fra området. Akershus har også ansvar for videregående opplæring, forvaltning av det som er verneverdig og for næringsutvikling. Den synligste aktør er likevel kommunen som mer enn de to andre aktørene, har relasjoner til store deler av befolkningen og forvalter områdets utvikling, ikke minst gjennom bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Ofte er det behov for tett samarbeid mellom offentlige aktører når et nytt område skal utvikles. Fornebu er intet unntak. Av og til kan samarbeidet være konfliktfylt og prioriteringene ulike. Også her er det avgjørende med gjensidig respekt og forståelse for roller for å skape gode løsninger.

Samfunnsutviklerrollen: Kort sagt er det to sider av denne som får direkte betydning for hvordan fornebusamfunnet skal utvikles fremover. Den ene siden er gjennom politikktutforming og utøvelse av myndighet. Den andre er i form av at det offentlige også aktivt fyller rollene som tilrettelegger av, stimulator for og medspiller i lokale utviklingsprosesser.

Offentlige tjenesteytere

Det offentlige yter tjenester på mange nivå og på mange måter. På to områder skiller Fornebu seg fra andre områder i kommunen når det gjelder tjenester. Det ene handler om eierskap til og drift av offentlig tilgjengelige grøntarealer, det andre om måten kommunens tjenester er bygget på. Nansenparken og noen andre grøntområder eies av befolkningen som også finansierer drift og vedlikehold. Alle områdene er offentlige i den forstand at de er tilgjengelig for alle. Kommunale tjenester er bygget og etablert i sentre med tanke på samlokalisering, sambruk og samhandling. Kommunens sentre er også ment å huse lokaliteter for samfunn og befolkning.

Kort sagt er offentlige tjenester å forstå som:

- Tjenester til individer – rettet mot oppvekst, utdanning, velferd, trygghet og omsorg. Alle offentlige aktører er involvert.
- Tjenester til befolkningen – som for eksempel beredskap, sikkerhet, transport, friluftsliv. Mange offentlige aktører er involvert.
- Tjenester til området - det som ikke synes så mye, men er helt grunnleggende for samfunnet - teknisk infrastruktur som vann, avløp, renovasjon, energi, kommunikasjon og teknologi. Også her er mangfoldigheten blant aktørene stor.
- Kommunens tjenesteyterrolle - løsningen med samlokaliserte tjenester er et godt utgangspunkt for at området fortsatt kan være verksted for utvikling av offentlige tjenester. Ideen om å bruke sentrene til å bygge relasjoner med befolkningen og partnerskap med næringslivet, var førende for sentrenes profil. Denne bør kunne videreføres. Det avgjørende fremover kan bli å knytte tettere bånd enn det så langt er gjort, mellom det å yte tjenester til folk og å bygge samfunn sammen med folk.

Kunnskapsbyggere

Som område er Fornebu særskilt eksponert for forsknings- og kunnskapsmiljøer innen bærekraft og smart byutvikling. Bærum kommune deltar i flere slike som på mange måter er med på å bidra til at fornebusamfunnet blir et sted for utprøving og læring.

- SmartCityBærum er et [partnerskap](#) mellom kommune og næringsliv som fra 2018 har som mål å være en arena for grønn konkurransekraft.
- FutureBuilt er et [tiårig program](#) med visjon om å vise at det er mulig å utvikle klimanøytrale bygg og byområder med høy kvalitet.
- [ZEN](#) er et forskningsprosjekt som skal utvikle løsninger for framtidens bygninger og byområder, løsninger som bidrar til at nullutslippssamfunnet kan realiseres. Bærum kommune er blitt partner fra og med 2018.

4. Samfunnsattraksjoner

Med samfunnsattraksjoner menes i denne sammenheng bygg og anlegg som bidrar til identitet, byliv og engasjement – nye og eldre. Slike funksjoner kan være både offentlig og privat finansiert og drevet. De kan være kommersielle eller ideelle. Noen kan være primært for lokalbefolkningen, andre kan ha et regionalt og/eller nasjonalt nedslagsfelt.

Utbyggere og næringsliv har bidratt og vil med stor sannsynlighet også fremover bidra til at det skapes attraksjoner på Fornebu. Nansenparken er en magnet. Kunst- og arkitekturprogrammet skaper opplevelser som setter Fornebu på kartet. Telenor Arena er blitt Norges scene for «arena-



konserter» året rundt. Et mulig fremtidig akvarium kan bli et trekkplaster for familieaktivitet og forskning. Det er også presentert planer om at området kan huse et «verdenshavens hovedkvarter». Kunstnermiljøet har potensiale til å bli en sterk kraft i Oslo-regionen. Og området har friluftskvaliteter som trekker mange mennesker.

Kulturminner er viktige identitetsskapere og ressurser i utvikling av området. De er nærmere omtalt i planbeskrivelsen til KDP3. Kulturminner forteller oss om det som har vært og bidrar til stedets tidsdybde. Vern gjennom bruk er ofte den beste forvaltningen av kulturminner. 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 og miljøene som finnes her.

Kommunedelplan 3 omtaler Flytårnet sentrumsområde som et område der historien særlig bør være til stede når byen utvikles. Her vil sannsynligvis de eksisterende bygningene kunne fylles med varierte offentlige og private virksomheter og funksjoner som bidrar at området blir en magnet for folk.

Fornebu vil om noen år kunne trekke så mange mennesker til områdets attraksjoner, at det kan bli aktuelt å vurdere behovet for å se på og samordne aktiviteter og krefter slik at attraksjonene kan bidra til å forsterke hverandre og spille sammen til beste både for befolkning og besøkende.

5. Fornebusamfunnet – et tilbakeblikk

Det gikk 4 år fra Fornebu flyplass stengte til de første nye arbeidsplassene på området kunne tas i bruk. Det gikk 8 år fra Fornebu flyplass var nedlagt til de første innbyggerne var på plass i Rolf sbukta. Det gikk 13 år før badeplassen på Storøyodden ble ferdigstilt og tatt i bruk for fullt. Det gikk 10 år før første grendesenter var bygget og innbyggere på Fornebu kunne tilbys kommunale tjenester i et nytt

driftskonsept på Hundsvund. Det gikk 11 år før den første økonomiske nedturen kom og gjorde at boligbyggingen stoppet opp. I 2018 er det 20 år siden flyene ble borte.

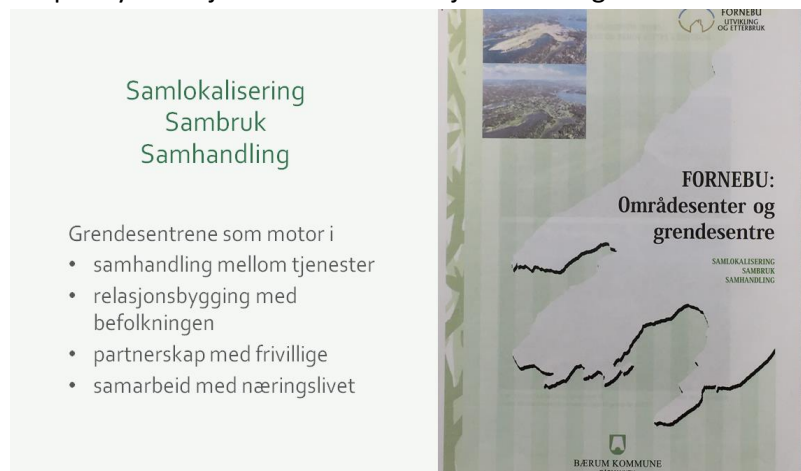
I 2006, nesten 8 år etter at flyplassen ble stengt, samlet flere tusen mennesker seg til «Vill natt» i hangar 4 for å bli kjent med hverandre og med planene for området. De ble invitert til å delta i arbeidet med å beskrive forventninger og forhåpninger til hvilke verdier fornebusamfunnet skulle bygges på. Fornebueklæringen ble skapt. Den har vist seg å ha bærekraft nok til fortsatt å angi retningen for hva som skal kjennetegne samfunnet og folk som bor, arbeider og besøker Fornebu. I mai 2016 ble Fornebueklæringsens 10-års jubileum markert med folkefest.

6. Bærum kommune på Fornebu

For Bærum kommune ga Fornebu-utbyggingen anledning til å prøve ut hvordan tjenester kunne bygges og etableres på måter som skapte nye relasjoner både mellom tjenestene og mellom kommune og befolkning. 3S-modellen ble skapt. Grendesentrene på Hundsvund og Storøya ble etablert for å bidra til å realisere modellen.

Sentrene stod klare til bruk i hhv 2008 og 2010. Samtidig kom finanskrisen som gjorde at boligbyggingen på området stoppet opp. Virksomheten ved Hundsvund ble drevet videre med de tjenestene som var planlagt. Storøya måtte for en stor del tas i bruk til midlertidige

formål, blant annet som lokale for Lysaker og Høvik skoler som ble rehabilitert. Noe av drivkraften i Fornebu-prosjektet ble borte da befolkningsveksten uteble. Det ble likevel bygget relasjoner til befolkningen, inngått partnerskap med frivillige og etablert samarbeid med næringslivet som fortsatt eksisterer på Fornebu.



«Innovasjon i det offentlige som en problemstilling i seg selv er interessant, og grendesentremodellen som ble lagt til grunn for den nye Fornebu-bydelen representerer en unik innsats i nasjonal sammenheng.

Mange faktorer vil virke inn på hvilke handlingsrom man har for innovasjon i kommunen, og hvordan prosesser og driv i retning av nyskaping påvirkes av politiske og administrative forhold.

Et interessant område man burde se nærmere på, er hvordan rommet for innovasjon skapes, og hvordan dette påvirkes over tid, ved å se på hvordan konkrete ideer og prosjekter utvikler seg, og hvordan de blir påvirket av samspill og spenninger mellom aktører på ulike samfunnsnivå.»

Tjenester og partnerskap på Fornebu

En studie av Hundsvund og Storøya grendesentre

Januar 2011



Underveis i den første perioden ble det gjennomført to prosjekter i regi av de samfunnsvitenskapelige miljøene ved Universitetene i Tromsø og i Oslo. Prosjektene studerte prosesser, beslutninger og mål som var lagt til grunn for grendesentrene. Selv om studiene ble gjort tidlig i etableringsfasen, og

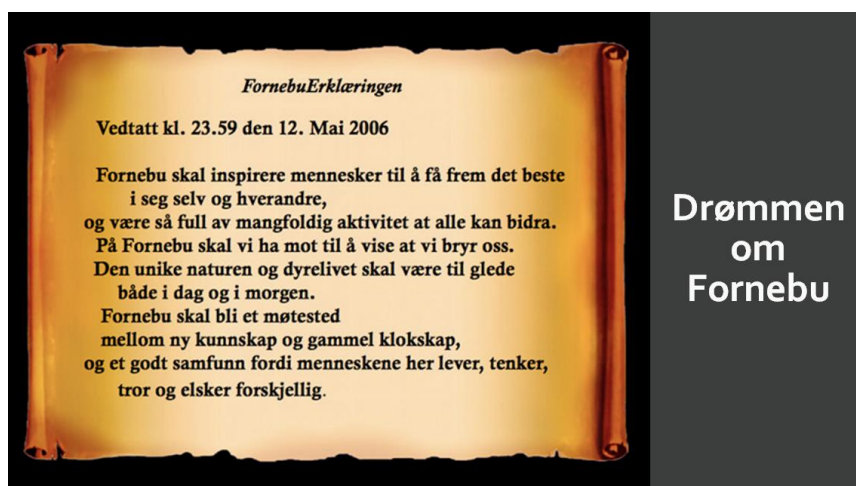
egentlig ble avsluttet bare ett år etter at Storøya var klar til bruk, ble også de foreløpige resultatene vurdert. Rapporten fra den andre av disse studiene, avsluttet med oppsummering som er gjengitt ovenfor.

Fra 2015 har det fra kommunens side på vært en egen områdesatsing på Fornebu, denne gang i regi av helsetjenester for barn og unge med fokus på forebyggende arbeid med fokus på familier, barn og unge.

Bærum kommune har mange roller å spille i utviklingen av fornebusamfunnet videre. De handler å yte tjenester til befolkningen, å utøve myndighet og utforme politikk for området. Oppgaven fremover vil i stor grad dreie seg om å bidra til at det blir handlingsrom for godt lokalt engasjement og om å slippe til mange krefter i arbeidet med å legge byggsteinene 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 når det gjelder å utvikle nye konsepter for tjenester og kommunikasjon.

7. Visjoner og mål

Det er naturlig at Bærum kommune bygger sine samfunnsroller på Fornebu på fire hovedpillarer som finnes for området: **Fornebuerklæringen, visjonen for bærumssamfunnet, kommunens fire hovedmål og ambisjonene for Fornebu**. Disse vil være med å 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.



Kommunen var initiativtaker til arrangementet, der folk med ulike relasjoner til Fornebu, kom sammen og laget Fornebuerklæringen. Den har i 2018 levd i 12 år og har sannsynligvis kraft i seg til å ha betydning også fremover. Erklæringen løfter frem verdier som bør ligge til grunn når konkrete samfunnsprosjekter settes på dagsorden.

Bærumssamfunnets visjon understreker at i Bærum skaper folk fremtiden sammen. Bærum kommune blir en naturlig partner i arbeidet med å finne løsninger på mange av de behov som må håndteres. Kommunen må være bevisst på at den ikke alltid trenger å ha lederrollen når samfunnsutfordringer kommer på dagsorden.

Sammen skaper vi fremtiden

MANGFOLD - RAUSHET - BÆREKRAFT



Visjonen for Bærum

Kommunens fire løfter til befolkningen

- Sikre bærekraftige tjenester som gir innbyggerne mulighet til økt selvhjelpenhet, mestring og læring
- Sikre en balansert samfunnsutvikling som er mangfoldig, grønn og urban
- Være en innovativ og endringsdyktig organisasjon med gjennomføringskraft
- Legge dialog og medvirkning til grunn for utvikling av bedre løsninger

Kommunen har vedtatt langsiktige mål for sin innsats frem mot 2035. Disse er beskrevet slik at de sier hva befolkningen kan forvente av kommunen. Innsatsen har størst sjanse til å lykkes hvis den involverer og samarbeider med befolkning, næringsliv og organisasjoner.

Det er i ulike sammenhenger vedtatt at Fornebu-området kan/skal være en spydspiss i utvikling av bærumssamfunnet og Bærum kommunes tjenester og roller og et sted for utprøving og læring, senest ved behandling av klimastrategien. På Fornebu skal Bærum kommune «strekke seg litt

FORNEBU-AMBISJONER		
<p>BÆREKRAFT Bærum: Tenke på fremtiden når vi gjør våre valg</p> <p>Fornebu: Laboratorium for nye løsninger</p>		<p>BYLIV Bærum: Balansert grønn og urban samfunnsutvikling</p> <p>Fornebu: Funksjonsblanding og vekt på plasser der folk kan møtes</p>
<p>MANGFOLD Bærum: Sette pris på og respektere forskjellighet</p> <p>Fornebu: Bygge for mangfold, styrke mangfold, bruke mangfoldet aktivt</p>	<p>DELTAELSE Bærum: Sammen skaper vi fremtiden</p> <p>Fornebu: "The experimental city meets the participatory city"</p>	<p>KUNNSKAP Bærum: Forskningsbasert utvikling</p> <p>Fornebu: Ny kunnskap møter gammel klokskap</p>

lenger». Illustrasjonen over er et bilde på hvordan det å være en slik spydspiss, kan fortone seg. Bildet tar utgangspunkt i at ambisjonene kretser rundt temaene «bærekraft» og «byliv», at temaene må konkretiseres før arbeid settes i gang og at arbeidet forutsetter mangfoldig deltakelse og nye arbeidsformer. I tillegg de til de konkrete resultatene er det viktig også å dokumentere erfaringer og innsikt fra arbeidet, slik at evnen til å arbeide slik, kan økes over tid.

8. Samfunnsutvikling som prosess

Det norske samfunn er preget av høy grad av tillit mellom borgere, interessenter, institusjoner og myndigheter. At det er slik, blir synlig gjennom måten samfunnet er organisert og samfunnsprosesser er drevet på. Det er tradisjon for at parter fra ulikt ståsted og med ulike behov setter seg sammen for å finne frem til løsninger som på best mulig måte kan tjene fellesskapet. Og skulle det vise seg vanskelig å finne løsningene i dette fellesskapet, er det bred tillit til at de som til sist må fatte

beslutninger, gjør det med blikk for det som tjener helheten. Denne tillit gjør at samfunnsutviklingen dels drives fremover ved det representative demokratiet. Samfunnsdebatten nå tilsier at også andre former for deltakelse og involvering bør tas i bruk.

Kommunestyret har bedt rådmannen fremme en sak om videreutvikling av Fornebusamfunnet i samarbeid mellom kommunen og lokalsamfunnet, næringslivet og relevante organisasjoner. Et slikt samarbeid trenger tid for å etableres hvis det skal fungere godt. Det må ta utgangspunkt i samfunnets behov og aktørenes ulike roller, og det må fokusere på at mange deltar i og tar ansvar for prosesser som fører til at beslutninger og løsninger blir godt forankret lokalt og politisk.



Lokale prosesser av denne art er tidligere gjort i liten grad i Bærum. Eksempler fra andre større utviklingsprosjekter viser at det er vekslende erfaringer med slike arbeidsformer. Skal dette prøves ut på Fornebu, må kommunen se på det som en slags samfunnsinnovasjon som med stor sannsynlighet vil utfordre mange aktørers vanlige måte å spille sin rolle på.



KDP3 setter mål og rammer for den fysiske utforming av Fornebuområdet. Utbyggingsavtaler skal angi og bestemme omfanget av hva som skal etableres av sosial infrastruktur og de økonomiske bidragen til realisering av denne. Plan- og bygningsloven beskriver de roller, prosesser og beslutninger som trengs før området kan bygges. **Fremdeles gjenstår det stort handlingsrom for å skape gode samfunnskvaliteter. Dette rommet kan brukes til å bygge relasjoner mellom ulike aktuelle aktører, skape felles eierskap til utfordringer og behov, samt finne løsninger som eies av mange. For å bidra til dette vil Bærum kommune fremover legge vekt på innbyggersamarbeid og samskaping.**

- Innbyggersamarbeid handler om hvordan kommune og befolkning på ulike måter deltar og er felles om utviklingen av lokalsamfunnet og av tilbud og tjenester. Samarbeidet fremover skal starte tidlig i prosesser. Likeverdig deltakelse må være grunnlaget for å kunne skape bærekraftige løsninger som mange har eierskap til. Innbyggersamarbeid er å snu tankegangen fra at kommunens oppgave er å løse problemer for innbyggerne til å finne de beste løsningene sammen med dem. Samskaping handler om å arbeide på en bestemt måte når oppgaven er å finne gode løsninger på konkrete behov. Ved samskaping involveres aktørene helt fra starten av. Ofte kommer initiativ fra innbyggerne selv. Kommunen blir noen ganger en tilrettelegger for gode prosesser med mange deltakere. Det avgjørende er at ressursene i samfunnet blir mobilisert, og at nye og bedre løsninger for samfunn og tjenester blir skapt sammen. Samskaping skjer altså når to eller flere offentlige og private parter inngår i et likeverdig samarbeid, med hensikt å definere problemer og designe og implementere

nye og bedre løsninger. Vekten i relasjonene flyttes i slike prosesser fra transaksjon til interaksjon. Gode interaksjoner skaper bedre transaksjoner. Verdiskapingen i selve interaksjonen er mer betydningsfull enn verdien i transaksjonen, ikke minst hvis målet er at verdiskapingen skal være langsiktig.

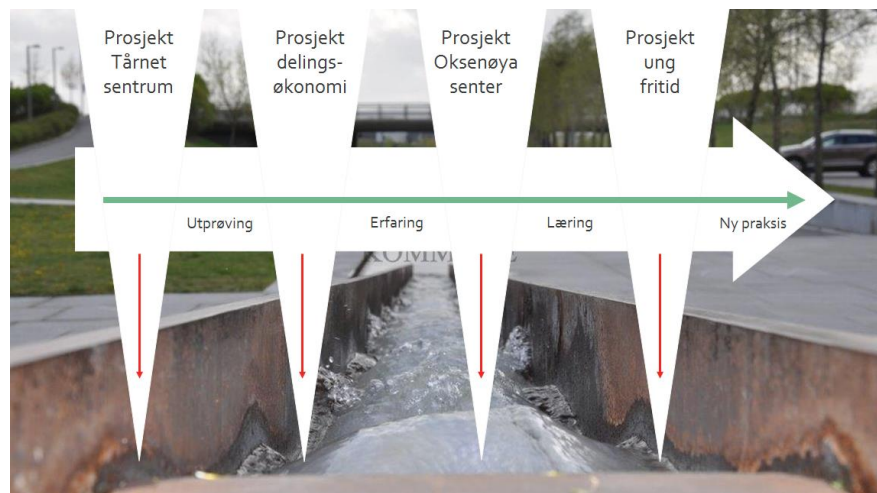
I perspektivet å bo og leve på Fornebu, er god interaksjon mellom beboere og beslutningstakere viktig. Det handler om å legge den menneskelige skala i samfunnet til grunn. Fornebuerklæringen kan være retningsgivende for hva den skalaen handler om, akkurat som samfunnsvisjonen også understreker behovet for mangfold og raushet når mennesker samhandler.

Samskappingsprosesser bør handle om konkrete saker. De kan være store eller små, men det er avgjørende at de kan avgrenses og ikke omfavner for mange faktorer.

Samskaping kan med andre ord være en godt egnet arbeidsform på noen samfunnsområder. Det er nok å ta tak i av behov som trenger løsninger.

Illustrasjonen ved siden av gir eksempler på hva slags tema som kan egne seg for samskaping og som samtidig er aktuelle for utviklingen av fornebusamfunnet. Det er prosjekter som med fordel kan involvere mange av aktørene og som det er

viktig at lokalbefolkningen har eierskap til. Samtidig er det prosjekter som kan sette fokus på og bidra til å realisere ambisjonene for Fornebu. Illustrasjonen prøver også å vise hvordan samskaping rundt konkrete prosjekter kan føre til læring og ny praksis når nye prosjekter kommer opp.



9. Samspill mellom aktørene på Fornebu – kommunens oppgaver

Ut fra det som er skrevet over, går det frem at kommunen har ulike roller den skal, kan og bør fylle på Fornebu. Utfordringen er å skille rollene på de ulike saksområdene og synliggjøre at kommunen ønsker å bidra til at utvikling av aktuelle samfunnsområder, skal skje i samspill med aktuelle aktører. Kommunens oppgaver bør være å

Gå foran – med ambisjoner

Kommunen kan gå foran og vise i praksis at samfunnsutvikling på Fornebu er en oppgave som involverer mange. Prosjekt Oksenøya senter kan være eksempel på en slik rolle. Senteret skal utvikles slik at det «... skal understøtte samfunnsutviklingen på Fornebu. Det er mange aktører involvert i arbeidet med utviklingen av Fornebu som næringsarena, som lokalsamfunn og i kommunal tjenestesammenheng.... Det er også flyttet inn mange på Fornebu som skal involveres og bidra til at det tenkes nye tanker om hvilken rolle Oksenøya senter skal spille i nærmiljøet og for fornebusamfunnet.» (fra sak om Oksenøya, desember 2017)

En kommune som viser vei med å ta tak i slike prosesser sammen med andre, skaper et godt grunnlag for at andre aktører også kan ta i bruk tilsvarende arbeidsformer når det er behov for det.

Invitere, lytte og delta – for å bygge relasjoner lokalt

Oppgaven som tilrettelegger handler om å bidra til muligheter for at aktuelle aktører kan møtes, kontakter knyttes, relasjoner bygges og resultater skapes. Fra starten av er det sannsynligvis behov for at kommunen tar initiativ til å samle aktørene for å finne gode løsninger på lokale behov. Kommunens rolle kan også innebære å legge til rette for at det kan skje prosesser som kommunen ikke deltar i selv. I dette arbeidet må kommunen bidra med kompetanse som kan være med å bygge tillit mellom aktørene.

Levere – med kvalitet

Kommunen er en synlig aktør i fornebusamfunnet gjennom et bredt tilbud av velferdstjenester til befolkningen. Gjennom de tjenester som er etablert og skal etableres for dette formålet, er det lagt til rette for tett samhandling. Det kan bidra til at tjenestene hver for seg har god forståelse for



sammenhenger i samfunnet, at de kan spille på hverandre og ta en aktiv lokal samfunnsrolle.

Ha blikk for helheten – til felles beste

Kommunen har etablert en styrings- og koordineringsfunksjon for den fysiske del av utbygging og

prosjektgjennomføring på Fornebu. I den videre utbyggingsfasen – og særlig når mange prosjekter skal utvikles parallelt - kan det bli behov for å styrke og synliggjøre denne bedre på området. I tillegg er det behov for å koordinere ulike tiltak og prosesser i utvikling av samfunnet. Her bør kommunen sørge for å fremstå så samlet som mulig på de områdene den har ansvar for. Sannsynligvis vil det være behov for en fysisk tilstedeværelse på Fornebu for at disse funksjonene kan være tett nok på. Tilstedeværelsen kan med fordel lokaliseres i tett kontakt med andre aktører på området.

Beslutte – der det trengs

På noen saksområder fastsetter lovverket at det er de politiske valgte representative organene som skal fatte vedtak i saker som får konsekvenser for samfunnsutviklingen. Samskappingsprosesser kan ikke overprøve dette. I slike saker kan involvering og medvirkning innebære at lokale aktører dras med tidlig i prosessene for å fremskaffe synspunkter og vurderinger som tas med videre i arbeidet og at konkrete spørsmål gjerne kan drøftes med lokale aktører underveis. Til syvende og sist – og gjerne etter at saker har vært på høring med anledning til å påvirke politisk, er det de demokratisk valgte organene som skal og må fatte vedtakene. De fleste saker som omhandler disponering og bruk av arealer, vedtas politisk.

I noen tilfeller er det likevel slik at et saksområde involverer så mange aktører at det er viktig for kommunen å invitere til samskappingsprosesser for å kunne fatte gode politiske vedtak. Det kan være aktuelt at folkevalgte deltar i prosessene for å bidra til dem og bli kjent med behov og alternative muligheter. Utformingen av Flytårnet sentrumsområde er eksempel på en sak som vil kunne tjene på utviklingsprosesser som involverer både nåværende og fremtidige mulige aktører på området.

Bygge kunnskap – for å kunne arbeide bedre

Fornebuutbyggingen har fra starten av vært tema for oppfølging fra akademia innen det norske samfunnsvitenskapelige miljøet. Områdets egenart har også gjort at stedet er aktuelt å bruke når innovative initiativ skal prøves ut. Det siste har ikke minst SmartCityBærum bidratt til.

Det vil også fremover være aktuelt med forskning på vei mot 2035. Aktuelle forskningstema kan være:

- hvordan saker blir reist og behandlet
- hvordan beslutninger fattes, hvem som involveres, hvordan beslutninger blir fulgt opp
- om roller er tydelige, om det er noe som ikke blir tatt tak i
- hvordan samhandling mellom aktørene utvikles
- hva slags handlingsrom det er for innovasjon.

Bærum kommune vil aktivt søke samarbeid med forskningsinstitusjoner om forskningsprosjekter. Det er også aktuelt å søke internasjonalt samarbeid om forskning

10. Handlingsplan 2018 – 2020

Det tar mange år å bygge Fornebu. Med en årlig takt på 300 boliger vil ikke området være fullt utbygget før etter 2040. Det er ambisiøst å sette mål for lokalsamfunnet i et så langt perspektiv. Det som er mulig, er å bruke de første årene på de behovene som er kjent og som trenger å finne gode løsninger relativt fort.

På lang sikt vil det være evnen til i fellesskap å ta tak i nye behov og utfordringer, som blir avgjørende for kvaliteten i fornebusamfunnet. De første årene må det derfor etableres en arbeidsform som inviterer til og etterspør lokal deltakelse for å finne bærekraftige løsninger. Til det er det behov for en fysisk arena for samskaping – et fremtidsverksted. Kommunen bør bidra til etablering av dette, primært sammen med andre samfunnsaktører.

Fornebusamfunnet kan bli en arena der alle aktuelle aktører er delaktige i utviklingsprosjekter på måter som er unike i Norge og kan bidra til innovasjon når det gjelder å løse samfunnsbehov. Dette bør bli gjenstand for forskningsprosjekter. Hvis kommunen skal ha en rolle som oppdragsgiver for slik forskning, bør det skje etter en innovativ anskaffelsesprosess der forskningsmiljøene utfordres til å tenke nytt om hva det skal forskes på og hvordan forskningsaktivitetene skal gjennomføres.

Strategien legger opp til at det fra kommunens side er behov for å konsentrere innsatsen om **to viktige forutsetninger** for utviklingen av samfunnet på Fornebu.

Byliv

I KDP3 foreslår rådmannen at områdene rundt og langs stasjonene på Fornebubanen skal utvikles med et bymessig preg og ha høy kvalitet på de offentlige rom og kort vei til alle daglige gjøremål. Området skal ha et tett nettverk av forbindelser med innslag av næringsvirksomhet; service, bevertning og attraksjoner. Sentrumsområdene skal ha høy grad av funksjonsblanding, aktive og åpne førsteetasjer, urbane byrom av høy kvalitet som er godt tilrettelagt for byliv. Handel lokaliseres primært innenfor disse områdene.

Sett fra et samfunnsperspektiv handler byliv om hvordan byrom og møteplasser kan tas i bruk, hva som skal til for at byen skaper rom for alle og hvordan ulike funksjoner kan organiseres slik at de bidrar til mangfold og trivsel. Ettersom det vil ta tid før byen står «ferdig», blir det viktig å skape byliv mens den bygges.

Bærekraft

Bærekraft har på den ene siden et klimaklokt aspekt. I klimastrategien er det vedtatt at kommunen skal ha som ambisjon at Fornebu i 2027 er utslippsfritt. Det innebærer stort fokus på hvordan

området bygges og organiseres, men også på å finne frem til og prøve ut løsninger som gjør at befolkningen kan delta i tiltak som reduserer utslipp.

Bærekraft har på den andre siden et sosialt aspekt. I KDP3 er det fokus på at området skal bygges ut med basis i en «menneskelig skala» og at folk skal kunne skifte bolig uten å måtte skifte nærmiljø. Samfunnsmessig handler bærekraft også om å bygge relasjoner og strukturer som bidrar til at mennesker kan utfolde seg og trives der de bor og lever. Erfaringer fra andre store utbyggingsområder tilsier at det er behov for innsats fra mange for at fornebusamfunnet kan være sosialt bærekraftig for alle generasjoner.

For å starte en god utvikling, er det fra kommunens side prioritert å invitere til samskaping om følgende tema og oppgaver som bør være konkretisert senest i løpet av 2020:

A. Flytårnet sentrumsområde – ny kunnskap og gammel klokskap

I dette området er det gjennom årene etablert ulike næringsvirksomheter. Området har sin egenart gjennom en klar referanse til flyplasshistorien og en verneverdig bygningsmasse. Det er etablert et aktivt kunstmiljø her og stedet er også blitt en arena for produksjon av lyd og bilde.

Forutsetninger	Mål
Området skal utvikles til et aktivt sentrumsområde med boliger, folkeliv og offentlige og private tjenester. Områdets identitet skal videreutvikles.	Alle aktuelle aktører har vært involvert i aktiviteter som har bidratt til et samlet forslag til hva som bør legges til grunn for innholdet i utformingen av Tårnet senter.

B. Ung fritid – sammen med ungdommen

I alle større utbyggingsprosjekter (i Bærum og andre steder) blir ungdommens fritid raskt et tema for dem som spiller roller i samfunnet. Ofte er temaet blitt satt på dagsorden etter at noe er blitt problematisk. Oversikt over befolkningssammensetningen i Fornebuområdet viser at antallet unge mellom 13-18 år om noen år vil bli større enn prognosene noen år tilbake forutså.

Forutsetninger	Mål
Om noen år bor det mange unge i alderen 13-18 på området. Spørsmålet om ung fritid er et tema alle aktører i samfunnet må ha aksjer i.	Fritidstilbudet på Fornebu drives ikke for ungdommen, men sammen med dem.

C. Oksenøya senter – et sted der folk møtes

Oksenøya senter skal åpne dørene sommeren 2021. Senteret skal yte tjenester til barn i alderen 1-13 år og i tillegg tilby døgnbaserte tjenester til mennesker med behov for pleie og omsorg.

Forutsetninger	Mål
Folk på Fornebu skal involveres og bidra til at det tenkes nye tanker om hvilken rolle Oksenøya senter skal spille i nærmiljøet og for Fornebusamfunnet.	Ved åpningen av Oksenøya sommeren 2021 er det lagt godt til rette for at senteret blir en arena for omgivelsene og for samfunnet.

D. Klimaklok delingsøkonomi – skape engasjement og vilje

Bærum kommune har ambisjon om at Fornebu skal bli et nullutslippsområde i 2027. Det krever mange typer tiltak, også tiltak som innebærer at alle aktørene i samfunnet må endre adferd for å bidra til å redusere utslipp. Ideen om delingsøkonomi er en tilnærming til slik endring som kan prøves ut i ulik skala og bidra til bred deltakelse og økt kunnskap om hva som faktisk virker i riktig retning.

Forutsetninger

Dersom målet om nullutslipp skal realiseres på Fornebu, må alle bidra ved å endre tenkning og adferd.

Mål

Det er satt i gang x «living labs» sammen med næringsliv og befolkning som har som mål å redusere utslipp gjennom endret adferd.

E. Digital samhandling – nå ut og kommunisere med mange

I samfunnsverksted og møter med velforeningen er det drøftet hvordan folk ønsker å medvirke og bli involvert i samfunnsutviklingsoppgaver i årene fremover. Innspill handlet primært om å bruke digitale kommunikasjons- og samhandlingsformer aktivt.

Forutsetninger

Ved siden av praktisk og fysisk deltakelse i prosjekter og tiltak på området, er det behov for å etablere en digital løsning for samhandling og kommunikasjon.

Mål

Det er utviklet en fleksibel og nyttig digital kommunikasjonskanal som gjør det mulig for mange å delta i samfunnsprosjekter.

F. Byliv mens vi venter på byen – bygge relasjoner mellom folk

Det vil ta tid før by- og sentrumsområdene fysisk manifesterer seg. Bylivet kan likevel starte opp mens byen «er underveis». Dette kan også bidra til at byen blir bygget på en slik måte at den egner seg til å bli brukt.

Forutsetninger

«Mens vi venter» kan aktørene samarbeide om å ta sentrum i bruk til midlertidige bylivsaktiviteter.

Mål

Det er etablert en gruppe som samarbeider om bylivstiltak på de ulike sentrumsområdene?

G. Midlertidig bruk av arealer – skape samfunnsliv

I mange år fremover vil det være ubrukte arealer på Fornebu som venter på å bli bygget ut. I mange tilsvarende prosjekter er det tatt initiativ til å ta slike arealer i bruk til midlertidige aktiviteter. Det kan gi muligheter for dem som bor i området til å bruke arealene på en nyttig måte. Noen ganger er det utbyggere/grunneiere som tar slike initiativ for å synliggjøre området og øke attraktiviteten.

Forutsetninger

Ledige arealer må kunne disponeres til midlertidige tiltak av slik art at de kan avvikles når arealene skal bygges ut.

Mål

Grunneiere, velforeninger og frivilligsentral har etablert samarbeid om noen godkjente prosjekter.

11. Utblikk

Fornebuutviklingen er unik. Store områdetransformasjoner nord i Europa de seneste tiårene har alle vært del av og drevet av en storbykommune. Som det fremgår av eksemplene nedenfor, har prosjektene i København, Malmø og München alle hatt som mål å bidra til storbyutvikling, med storbyen i førersetet. Groruddalssatsingen har vært drevet i samarbeid mellom Oslo og staten.

Fra starten av i disse prosjektene har transport, byutvikling, næringsutvikling, kommunikasjon og internasjonalisering hatt fokus. Etter hvert er utvikling av områdene også blitt piloter for storbyens utfordringer med å håndtere klimautfordringer. Den siste tids utvikling har i tillegg fokusert på de nye

byområdene som sted for innovasjon og samarbeid mellom næringsliv, offentlige virksomheter og forskning. Storbyen har gitt kraft til utviklingsarbeidet.

Ikke slik på Fornebu. Området utvikles av storbyens nabo. Den norske stat har så langt vært en viktig medspiller for å realisere Bærum kommunes samfunnsambisjoner for området. Det har bidratt til å gi området oppmerksomhet, først som resultat av etablering av høyteknologisk og internasjonalt rettet næringsliv, etter hvert også på grunn av miljøambisjonene som har ligget til grunn for planarbeidet.

Fornebu er et av flere utviklingsområder i hovedstadsregionen. Fornebuutviklingen har så langt ikke blitt sett på som storbyutvikling. Når området blir tilknyttet hovedstadsområdets t-banesystem fra 2025, er det mulig storbytilknytningen og –betydningen blir forsterket.

Hva dette vil bety for samfunnet som utvikles i den sør-østlige delen av kommunen, gjenstår å se. Det kan bli en utvikling i brytningen mellom behovet for en leve i en forstad og behovet for å leve i et område med alle storbyens funksjoner.

Appendiks 1 – lokale prosesser under arbeidet med strategien

Underveis i arbeidet med strategien for samfunnsutvikling på Fornebu, er det gjennomført samlinger med aktuelle aktører på området. Her er det laget et kort sammendrag av disse.

Samfunnsverksted

På verksted med sameier ble det arbeidet blant annet med spørsmål som

- Hvordan kan det skapes arenaer der voksne og barn kan bli kjent og der nyankomne er velkomne og blir inkludert?
- Hva må til for at fornebusamfunnet kan samarbeide om at barn og unge kan lære, mestre og være selvhjulpne?
- Hvordan forbereder fornebusamfunnet seg på at det bor mange ungdommer her om noen år?
- Hvordan kan vi best sikre at befolkning og kommune sammen kan skape et godt samfunn på Fornebu?
- Hvordan ønsker dere å medvirke og bli involvert i årene fremover?
- Hva slags møteplasser bør fornebusamfunnet by på? Hvor bør disse møteplassene være?
- Hva skal til for at møteplassene kan bidra læring og mestring og øke folks muligheter til å være selvhjulpne?
- Hvordan arbeide for at samfunnet kan bli utslippsfritt?
- Hva må utbyggerne bidra med? Hva må det offentlige bidra med? Hvordan kan befolkningen bidra?
- Hvordan kan Fornebu bli et laboratorium for nullutslippssamfunnet?

Verksted for tjenesteledere

Rådmannen samlet alle ledere for tjenester til befolkningen på Fornebu til et verksted for å drøfte hvilke behov som trenger å løses de første årene dersom ambisjonene for Fornebu på lang sikt skal kunne oppfylles. Det ble også drøftet hvordan lederes samfunnsrolle på Fornebu kan styrkes gjennom måten tjenestene ytes på. Denne verkstedsformen kommer til å bli videreført i årene fremover.

Møter med velforeningene

Rådmannen har ved flere anledninger drøftet Fornebus fremtid med Fornebulandet Vel. Blant annet er det drøftet hvordan tettere samhandling mellom kommune og velforening kan bidra til å nå ut til befolkningen og gjøre det mulig å ha gode kanaler for kommunikasjon.

Rådmannen har også presentert og drøftet fornebuutviklingen med årsmøtet i Snarøens Vel.

Medvirkning og involvering fremover

I samfunnsverksted og møter med velforeningen er det også drøftet hvordan det best kan legges til rette for at befolkning og kommune er sammen om å skape et godt samfunn på Fornebu og om hvordan folk ønsker å medvirke og bli involvert i årene fremover.

Innspill handlet primært om å bruke digitale kommunikasjons- og samhandlingsformer aktivt, om å bruke dugnad som arbeidsform også på fellesområdene og om at området bør ha et sted der de som ikke er på sosiale medier, kan bli informert og kunne delta. Det er forventninger til Fornebupilotens rolle i denne sammenheng.

Appendiks 2 – perspektiv på samfunnsutvikling i andre store transformasjonsprosjekter

Det har ikke vært noen prosjekter i Norge i dette årtusen som ligner på Fornebu i omfang. Noen av utviklings- og transformasjonsprosjektene i Oslo kan ha likheter, særlig når det handler om byutvikling, men prosjektene som sådan er ikke så sammensatte som på Fornebu. I Skandinavia er det sannsynligvis Ørestaden i København og Västra Hamnen i Malmø som kommer nærmest, mens Münchens utvikling av det tidligere flyplassområdet er det prosjektet som totalt sett har hatt flest paralleller til Fornebu. Groruddalssatsingen i Oslo kan også gi innspill til elementer som er viktige å ta med når Fornebusamfunnet skal utvikles. Første del av denne har gått fra 2007-2016. Det foreligger evaluering av satsingen så langt, og det er også fattet vedtak om videreføring i en ny 10-års periode.

Ørestaden – fra «noe for seg selv» til en motor i Øresundsregionen

I København startet planleggingen av Ørestaden omtrent samtidig med at planene for utvikling av flyplassområdet på Fornebu, begynte å ta form. Opprinnelig var målet at et relativt isolert område sør for København sentrum, skulle skape nytt initiativ til København som by og hovedstad, mest i



form av å tiltrekke nytt næringsliv, men også ved å bygge et byområde med høye krav til arkitektur og kommunikasjon. Ørestaden skulle bli en integrert del av København by, blant annet gjennom etablering av førerløs t-bane. Bydelen er inndelt i fire kvarterer, med ulik grad av urbanisering.

I løpet av 90-tallet ble Øresundsregionen dannet.

Dette ga ny kraft til Ørestadens næringsprofil. Utbyggingen har gått litt i rykk og napp, men nå er bydelen etablert med bortimot 80.000 arbeidsplasser, 25.000 innbyggere og utdanningstilbud for ca 20.000 studenter.

Ørestadsutbyggingen ble fra starten av drevet av et eget utbyggingssselskap. Siden 2008 er det interessentselskapet «By og Havn» (eid av København kommune og staten) som utvikler området. Samme selskap har også ansvar for å utvikle de tidligere havneområdene i hovedstaden.

Ørestaden fremstår i dag mest av alt som et nærings- og arrangementstett område. Det er næringsutviklingen som synes å være motoren, også i spørsmål som handler om verdier for samfunnet. Etableringen av Øresundsregionen og nærheten til Kastrup flyplass og motorveisystemer har nok medvirket til dette fokuset. Ørestaden har ambisjon om bli regionens innovative næringshub.

Ut fra det som er tilgjengelig av dokumentasjon, begynte København kommune relativt sent å ha fokus på de verdier og kvaliteter som samfunnslivet i Ørestaden skulle bygges på. Fra starten av var det hovedsakelig kommunikasjon og forholdet til naturområdene omkring som fikk mest fokus. Etter hvert har også kommunen sett området som en mulighet til å utvikle sine tjenester. Alt som de siste årene er bygget av sosial infrastruktur, handler om å prøve ut nye måter å levere tjenester på.

I en periode frem til 2011 var det lokale Ørestaden Kulturforum «stedet» der ørestadssamfunnet ble diskutert og løftet frem. København kommune har vært lite involvert i andre deler av samfunnsutviklingen på området enn det som handler om tjenester.

Västra Hamnen – fra detaljstyring til dialog og verdibasert byplanlegging

Västra Hamnen fungerer som et laboratorium og en læringsprosess for Malmö by. Det startet med boligutstillingen Bo01 som ble planlagt på et tidspunkt da tanken om bærekraftig utvikling begynte å slå igjennom. Ambisiøse samfunns mål for området ble sikret gjennom en detaljert plan fra kommunen.

I forbindelse med en midtveisevaluering av utbyggingsprosjektet i Västra Hamnen, ble visjon, mål og strategier for prosjektet gjennomgått. Evalueringen viste at detaljerte planer og forutsetninger i denne type prosjekter fort ble opplevd som «utdaterte» og at det fremover ble nødvendig å legge mer vekt på byplanlegging basert på dialog og verdistyring. Resultatet ble et oppdatert [verdi program](#) som omfatter både arealet som skal utformes og samfunnet som skal etableres og utvikles. Dokumentet tjener som verktøy for de avklaringer og prioriteringer som hele tiden må gjøres i samarbeid mellom utbyggere, befolkning og myndigheter.



De viktigste målene for samfunnsutviklingen i Västra Hamnen er at 1) man reiser bærekraftig, 2) nødvendige kommunale tjenester skal tilbys på området, 3) alt forbruk i bydelen baseres på sirkulær økonomi og 4) det finnes innendørs møteplasser for alle.

Malmö bruker i dag denne verdibaserte metoden for byplanlegging og bydesign. Verdigrunnlaget for strategiske prosjekter defineres og legges til grunn for drøftinger og beslutninger i utviklingen av prosjekter. Den verdibaserte metoden brukes blant annet i dialogen mellom kommune, utbyggere og innbyggere. Kommunen har utviklet bruken av frivillige avtaler om miljø, klima- og kvalitetsmål og – tiltak som et viktig virkemiddel. Det handler hele tiden om å sikre at ulike prosjekter og idéer er basert på de grunnleggende verdier som er lagt for området. Verdibasert planlegging oppleves å ha et fast fokus – de grunnleggende verdiene – og en fleksibel struktur.

München – Messestadt Riem – fullført som planlagt

Byutforming og samfunnsutvikling på Münchens tidligere flyplass foregikk fra starten av i 1992



parallelt med tilsvarende på Fornebu, både når det gjelder omfang og ambisjoner for transformasjonen. Største del av utbyggingen var fullført innen utgangen av 2010. Nettsiden til [Messestadt Riem](#) forteller om hva som formidles til dem som bosetter seg eller har sin arbeidsplass på området og hva som er lagt til grunn for utviklingen av området. I dokumentene er det redegjort for relativt stor grad av involvering og deltakelse med blant annet beboerinitiativ. Den sosiale infrastrukturen er for en stor grad etablert

innimellom boligene. Kirken på området er bygget for flere kirkesamfunn. Messestadt Riem er etablert og bygget ut i tråd med de planene som ble lagt opprinnelig. Området har ca 16.000 innbyggere og ca 13.000 arbeidsplasser. I tillegg inneholder området det nye store messeområdet for byen München.

Utbyggingen av Messestadt Riem var tidlig ute med å ha fokus på befolkningens behov for møteplasser, både i boligområdene og i sentrum. I tillegg ble det prioritert å bygge ut relativt tett og å transformere den sørlige delen av flyplassen til et stort landskapsområde. Samlet sett fremstår byen

Groruddalssatsingen – realisert bærekraftig byutvikling

Satsingen er Oslo kommunes og statens innsats for å bedre miljø og leveforhold i Groruddalen – gjennom en avtale om samarbeid for tiårsperioden 2007- 2016. Målet var *«en bærekraftig byutvikling, synlig miljøopprustning, bedre livskvalitet og samlet sett bedre levekår i Groruddalen. Det utvikles et lokalt og inkluderende samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner. Groruddalens identitet og stolthet skal styrkes»*.

Satsingen har hatt fire fokusområder og omhandlet fire programområder: 1) Miljøvennlig transport i Groruddalen, 2) Alna – grønnstruktur, idrett og kulturmiljø, 3) Bolig-, by- og stedsutvikling og 4) Oppvekst, utdanning, levekår, kulturaktiviteter og inkludering. Satsingen er evaluert våren 2016.

Hovedkonklusjonene fra denne er at 1) det er vanskelig å skape lokale resultater der lokale myndigheter ikke har virkemidlene, 2) satsingen har lyktes godt når det gjelder å etablere fysiske tiltak og miljøopprustning, at 2) det ikke er en like tydelig effekt når det gjelder bedre livskvalitet og samlet sett bedre levekår, og at 3) en har lyktes rimelig godt når det gjelder å utvikle et lokalt og inkluderende samarbeid. Les nærmere om mål og erfaringer fra [Groruddalssatsingen 2007-2016](#).

Satsingen i Groruddalen blir nå videreført fra 2017-2026, også denne gang i samarbeid mellom Oslo kommune og staten. [Her](#) er informasjon om ambisjoner for programmet.