

KOMMUNEDELPLAN 2 FOR FORNEBU-OMRÅDET

HØRINGSdokument

19.04.99

BÆRUM KOMMUNE

RÅDMANNEN



FORORD

Arbeidet med planlegging av etterbruken på Fornebu har pågått gjennom flere år etter retningslinjer trukket opp av statlige myndigheter og lokale folkevalgte organer. Bærum kommune som reguleringsmyndighet har styrt arbeidet og stått for den praktiske koordinering og planlegging i samarbeid med grunneierne Staten v/Statsbygg og Oslo kommune v/Etat for bolig og eiendom.

Etterbruken av Fornebu er beheftet med betydelig interesse fra media, statlige og regionale myndigheter, næringsliv, interesseorganisasjoner, berørte velforeninger og allmennheten for øvrig. Det er derfor lagt vekt på å gi regelmessig informasjon om status i planarbeidet og de problemstillinger som har vært gjenstand for vurdering. Gjennom inndelingen av planarbeidet i to hovedfaser - Kommunedelplan 1 i 1996 og Kommunedelplan 2 nå i 1999 - er det gitt muligheter og tid til grundige og trinnvise vurderinger underveis i prosessen og til bred medvirkning fra befolkningen gjennom flere høringer og bredt anlagte informasjonsmøter.

Foreliggende forslag til Kommunedelplan 2 er utarbeidet på grunnlag av politiske vedtak og omfattende utredninger og analyser gjennomført av Bærum kommunes administrasjon, andre offentlige instanser, grunneierne og konsulenter på oppdrag fra de foran nevnte. Næringsliv, interesseorganisasjoner, velforeninger og enkeltpersoner har bidratt med kreative innspill i prosessen.

Høringen av det foreliggende planforslag er en viktig del av den lovbestemte beslutningsprosess frem til vedtak i Bærum kommunestyre. Det er lovens intensjon at høringen skal bidra til at de aktuelle spørsmål i planforslaget blir gjort til gjenstand for offentlig debatt.

Bærum, april 1999

Finn Mikalsen
Assisterende rådmann

Hans Kr. Lingsom
Plansjef

SAMMENDRAG OG POLITISK BEHANDLING

Kommunedelplanen for etterbruk av Fornebu er utarbeidet i to trinn. Del 1 ble vedtatt av Bærum kommunestyre i november 1996. Foreliggende forslag utgjør Del 2 og representerer en oppfølging av vedtak til Kommunedelplan 1 med en mer detaljert utforming av plan for etterbruken. Dette innebærer i hovedsak:

- fastleggelse av hovedgrepet i planutformingen for Fornebu med grøntområder (770 dekar), byggeområder (brutto 2120 dekar), naturreservater med buffersoner (490 dekar) og trafikksystem (kap. 3, kap. 4 og plankart bakerst i dokumentet).
- detaljert områdeinndeling med fastleggelse av arealbruk, utnyttelse, byggehøyder og forslag til boligtyper innenfor en ramme på ca. 5.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser (kap.4 og tabell III med referanse til kap. 5 og kart 2)
- hovedprinsipper for utforming av vei-og kollektivsystem med aktuelle traseer for skinnegående transport og vurderinger av transportkapasitet, kollektivandeler og parkerings-normer (kap 3.4 og 5.3 med illustrasjon i kart 4)
- vurdering av utbyggingsøkonomi basert på grunnlagsinvesteringer i størrelsen 2 mrd. kr. til opprydding, vei, vann, avløp, grøntstruktur og eventuelt anlegg for kollektivtransport som belastes utbyggingen (kap 5.5)
- behov for etappevis utbygging av offentlig service i form av skoler (opptil 5 barne- og ungdomsskoler og en videregående skole), kultur-/idrettsanlegg og andre serviceinstitusjoner (kap. 4.3)
- gjennomgang av vesentlige forutsetninger for helhetlig gjennomføring av utbyggingen, herunder miljøoppfølging og opprydding, estetiske retningslinjer og behov for utbyggingsavtaler og finansieringsordninger (kap. 6)
- forslag til utfyllende bestemmelser med rettsvirkninger for styring av utbyggingstempo og –rekkefølge, grad av utnyttelse og veiledende byggehøyder (kap. 7)

Bærum formannskap behandlet forslaget til Kommunedelplan 2 i møte 14.april d.å. og vedtok å legge dette ut til offentlig ettersyn og høring i perioden 19.april-20.mai. Det tas sikte på sluttbehandling av planen i formannskap og kommunestyret i juni 1999. Det vises for øvrig til vedlagte protokoll fra formannskapets behandling (sak 74/99).

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	1
SAMMENDRAG OG POLITISK BEHANDLING	2
KAP.1 INNLEDNING.....	4
1.1 FORUTSETNINGER FOR PLANBEHANDLING	4
1.2 PLANOMRÅDET	4
1.3 OVERORDNEDE RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET	4
1.4 KONSEKVENsutREDNING OG ANNET GRUNNLAGSMATERIALE	7
1.5 PLANUTFORMING	7
KAP.2 VISJONER OG MÅL.....	8
KAP. 3 PLANUTFORMING	9
3.1 BEHOV FOR EN FAST STRUKTUR.....	9
3.2 LANDSKAPSUTFORMING OG GRØNT-STRUKTUR	9
3.3 ESTETISKE KVALITETER.....	13
3.4 VEI - OG KOLLEKTIVSYSTEM	15
3.5 TEKNISKE HOVEDANLEGG	21
3.6 BOLIGOMRÅDER.....	24
3.7 NÆRINGSOMRÅDER.....	27
3.8 SENTERSTRUKTUR.....	29
3.9 OFFENTLIG SERVICE.....	30
3.10 KULTUR, IDRETT OG FRILUFTSLIV	31
3.11 NATUR- OG KULTURVERN	32
KAP. 4 AREALBRUK OG ØKONOMI	35
4.1 OMRÅDEINNDDELING OG GRUNNUTNYTTELSE.....	35
4.2 AREALPROGRAM	41
4.3 PROGRAM FOR OFFENTLIG SERVICE.....	41
4.4 GRUNNLAGSINVESTERTINGER	42
KAP.5 UTBYGGINGSVOLUM OG GJENNOMFØRINGSTEMPO	43
5.1 ULIKE HENSYN	43
5.2 KRAV TIL FRILUFTSAREALER	43
5.3 SAMFERDSELSVURDERINGER.....	44
5.4 KOMMUNALØKONOMISKE FORHOLD.....	45
5.5 UTBYGGINGSØKONOMI	46
5.6 KONSEKVENSER FOR REGIONALT BOLIG- OG ARBEIDSPASSMARKED	46
5.7 SOSIALE KONSEKVENSER	47
5.8 ANDRE VIKTIGE FAKTORER	47
5.9 RAMMMER FOR UTBYGGINGEN	48
KAP.6 PLANPROSESS OG GJENNOMFØRING.....	49
6.1 PLANTYPER : BEHANDLING OG KRAV TIL INNHold	49
6.2 MILJØOPPFØLGING.....	50
6.3 OPPRYDDING	50
6.4 ESTETISKE RETNINGSLINJER	51
6.5 ETAPPEVIS UTBYGGING	52
6.6 INFRASTRUKTUR	54
6.7 AVTALER OG SELSKAPSDANNELSER.....	54
KAP. 7 AREALDEL MED UTFYLLENDE BESTEMMELSER.....	56
7.1 BESTEMMELSER TIL KOMMUNEDPLAN 2 FOR FORNEBU-OMRÅDET	56
7.2 RETNINGSLINJER FOR BYGGE- OG ANLEGGSTILTAK	57
VEDLEGG.....	59

KAP.1 INNLEDNING

1.1 FORUTSETNINGER FOR PLANBEHANDLING

Hovedtrekkene i arealbruken på Fornebu er nedfelt i Kommunedelplan 1 for området. Denne ble vedtatt i kommunestyret 27.november 1996 og senere supplert med kommunestyrevedtak av 16.04.97. Det har vært en forutsetning i planprosessen at Kommunedelplan 1 skal etterfølges av en mer detaljert Kommunedelplan 2 som i sin tur skal legges til grunn for regulering av delområder på Fornebu.

Som grunnlag for Kommunedelplan 1 lå bl.a. konsekvensutredning av etterbruken på Fornebu utarbeidet av grunneierne i fellesskap. Gjennom departementets godkjenning av konsekvensutredningen og vurdering av Kommunedelplan 1 er det stilt enkelte krav til det beslutningsgrunnlag som må foreligge før Kommunedelplan 2 kan sluttbehandles. Dette innebærer bl.a. at ulike omfang av utbygging på Fornebu skal belyses, at området skal betjenes av skinnegående transport og at det må gjennomføres en nærmere utredning av hvor stor andel av transporten til/fra Fornebu som kan og må skje kollektivt utfra hensynet til fremkommelighet, miljø og helse.

I tillegg til spørsmålet om samferdselsløsningenes miljøvirkninger er det fra departementet stilt krav til grunneiere om at et miljøprogram og en utredning av kvalitetskriterier for utforming og dimensjonering av friområder må foreligge før Kommunedelplan 2 legges frem til offentlig ettersyn. Senere er dette også supplert med krav om konsekvensutredning av banebetjening.



Fornebu gård. Foto : Ardila

1.2 PLANOMRÅDET

Planområdets yttre avgrensing fremgår av vedlagte plankart (kommunedelplanens arealdel) og dekker selve flyplassområdet med tilstøtende eiendommer som er ervervet av hensyn til flyplassvirksomheten. Etterbruken av Fornebu knytter seg til disse arealene. I alt vesentlig dreier dette seg om en eiendom på nær 3400 dekar hvorav Staten eier ca. 1.900 dekar og Oslo kommune nær 1.500 dekar. Innenfor planområdet er ialt 16 dekar i privat eie.

Bestående bygningsmasse er på ca. 265.000 kvm. Denne eies i hovedsak av Statsbygg, SAS og Braathens Safe. Tidsrammen for bruksrett til bygninger som ikke eies av grunneier er regulert gjennom avtaler.

Det vises til områdekart (kart 1) med navn på de områder, steder og bukter m.v. som omtales i denne tekstdelen til kommunedelplan.

1.3 OVERORDNEDE RETNINGSLINJER FOR PLANARBEIDET

I Kommuneplan 90 ble flyplassområdet gitt betegnelsen "Flyplass/Område for fremtidig tettstedsutvikling".

Etter Stortingets beslutning om å legge ny hovedflyplass til Gardermoen ble det i august 1993 utarbeidet særskilte rikspolitiske retningslinjer (RPR) for etterbruken av Fornebu:

Arealdisponeringen på Fornebu må vurderes i sammenheng med utviklingen i nærliggende områder, hele kommunen og regionen. Fremtidig arealbruk på Fornebu skal planlegges som en helhet, uavhengig av eksisterende eiendomsgrenser og eksisterende rettighetsforhold.

Følgende hensyn bør legges til grunn for planleggingen av den fremtidige arealbruken på Fornebu:

- strandsonen og deler av området bør sikres som rekreasjonsområde,
- det bør i hovedsak legges til rette for boligbebyggelse med god arealutnyttelse,
- næringsutbygging bør i hovedsak begrenses til de eksisterende arealer hvor det i dag er bygninger

Forøvrig kommer RPR for samordnet areal og transportplanlegging, RPR for Oslofjorden samt RPR for barn og unges oppvekstvilkår til anvendelse i planleggingen.

Bærum kommunestyre har gjennom en rekke vedtak gitt en ytterligere konkretisering av retningslinjer for planarbeidet. I revidert kommuneplan 95 vises Fornebulandet som "Ny utbyggingsretning" for Bærum. En oppsummering av

Kart nr. 2
Illustrasjonsplan med det valgte plankonseptet



retningslinjene fremgår bl.a. av kommunestyrets vedtak av 15.11.95 som lå til grunn for utarbeidingen av Kommunedelplan 1.

1.4 KONSEKVENsutREDNING OG ANNET GRUNNLAGSMATERIALE

Som tiltakshavere har grunneierne Statsbygg og Oslo kommune gjennomført en konsekvensutredning etter bestemmelsene i plan - og bygningslovens § 33. Konsekvensutredningen redegjør for mulige virkninger av Fornebu's etterbruk på miljø, natur-ressurser og samfunn.

Utredningen ble godkjent av Planleggings - og Samordningsdepartementet i brev av 16. juli 1997 og legger premisser for planarbeidet og krav til supplerende utredninger som må være gjennomført før behandlingen av Kommunedelplan 2 (se pkt. 1.1 ovenfor). Senere har Miljøverndepartementet også påpekt at konsekvensutredning av banebetjening (skinnegående transport) til Fornebu må foreligge som grunnlag for fastsettelse av samferdselsløsninger i Kommunedelplan 2 (se for øvrig pkt. 3.4).

Også andre større utbyggingsprosjekter på Fornebu kan bli gjenstand for krav til konsekvensutredning etter plan - og bygningslovens bestemmelser. For utbygging av Telenors nye hovedsete på Fornebu er det utarbeidet melding om tiltaket. Nærings - og Handelsdepartementet har i brev av 10.04.97. slått fast at utredningsplikten for dette tiltaket ansees oppfylt.

Forøvrig bygger kommunedelplanen på en rekke andre analyser, utredninger, oversikter og innspill som er fremlagt fra grunneiere, privatpersoner, interesseorganisasjoner og andre myndigheter eller fra kommunens egne fageter. Det er utarbeidet liste over de viktigste utredninger og annet kildemateriale.

1.5 PLANUTFORMING

For å få frem et mer gjennomarbeidet og detaljert grunnlag for utarbeidingen av Kommunedelplan 2 er det gjennomført såkalte parallelle oppdrag for planutforming. Ialt fire forslag er utarbeidet av bredt sammensatte konsulent-team med nordisk deltagelse. Det valgte plankonsept er basert på forslaget fra det finske arkitektkontoret Helin og Siitonen, se illustrasjonsplan i kart 2.



Foto: Svein Pedersen

KAP.2 VISJONER OG MÅL

Til grunn for arbeidet med etterbruken ligger de overordnede forutsetninger og retningslinjer redegjort for i kap.1. Som en ledetråd mot det lokalsamfunn en ønsker at Fornebu skal bli har kommunestyret tidligere trukket opp et sett med visjoner og mål som fokuserer på miljø, næringsutvikling, boligbygging, rekreasjon og friluftsliv. Følgende visjoner og mål er lagt til grunn for etterbruken av Fornebu:

Mennesket i sentrum

I utviklingen av Fornebu skal menneskets ønsker og behov settes i sentrum slik at området skaper trivsel og trygghet for beboere, nærmiljøet og andre brukere.

Etterbruken av Fornebu skal tilrettelegges for å møte befolkningens behov for et godt bomiljø, attraktive og opplevelsesrike friluftsområder og et bærekraftig næringsliv.

Området skal utvikles i et langsiktig perspektiv slik at hensynet til kultur, miljø, arkitektur og kvalitet ivaretas.

De naturlige ressursene på Fornebu skal pleies og ikke forringes for fremtidige generasjoner.

Et godt nærmiljø

Gjennom utbygging og vern på Fornebu skal området bli et utstillingsvindu for moderne miljøtenking i utforming av ny tettstedsbebyggelse

Områdets utforming til boliger, næring og rekreasjon skal skje i harmoni med landskap, naturgitte omgivelser og eksisterende tettstedsutforming i tilstøtende områder.

Nærheten til sjøen og muligheter for å bruke vannspeil som visuelt og rekreativt element bør prege arealdisponering, vegføringer og senterplassering.

Området skal gi et aktivt bidrag til utvikling av rekreasjonsområder og naturvernområder av lokal, regional og nasjonal betydning.

Kvalitet og krav til estetikk skal prege utviklingen av området.

Næringsliv og sysselsetting

Med sine fysiske kvaliteter og sin nærhet til hovedstaden og viktige kommunikasjonsmessige knutepunkter skal den fremtidige utvikling av Fornebu bidra til styrking av næringslivets konkurransekraft overfor utlandet.

Området skal muliggjøre samlokalisering av regionale og nasjonale institusjoner som gjensidig vil styrke hverandre.

Området skal kunne romme et kunnskapsorientert senter for høyteknologisk næringsvirksomhet på nasjonalt og internasjonalt nivå.

Boligbygging

Området skal gi et variert boligtilbud som ivaretar interessen til ulike befolkningsgrupper og skal bidra til å lette utbyggingspresset på friluftsarealer, landbruksområder og grønne lunger i eksisterende bebyggelse i Bærum kommune for øvrig.

Fotomontasje: Helin&Siitonen. Foto: Fjellandet Widerøe



KAP. 3 PLANUTFORMING

3.1 BEHOV FOR EN FAST STRUKTUR

Omdanningen av et flyplassområde til et nytt lokalsamfunn er en krevende oppgave. Utfordringen ligger bl.a. i å legge til rette for at utbyggingen kan skje trinnvis og over lengre tid og slik at innfrielse av krav til fleksibilitet i utbyggingsprosessen ikke forringer muligheten for å skape en harmonisk helhet av sluttresultatet. Området må fungere tilfredsstillende, ikke bare ved fullført utbygging, men også gjennom utbyggingsperioden.

En av nøklene til suksess ligger i å velge en hovedstruktur eller en fast inndeling av området i mindre delområder som hver for seg i prinsippet kan utvikles uavhengig av hverandre men som til sammen vil utgjøre en helhet. I praksis vil økonomiske og andre hensyn veie tungt i valget av rekkefølge i utviklingen av delområdene og tempoet i utbyggingen. Fleksibilitet i forhold til slike hensyn må tilstrebes gjennom en områdeinndeling som i størst mulig grad gjør gjennomføringen av de enkelte delområder tidsmessig uavhengig av hverandre.

Det valgte plankonsept

I samarbeid med grunneierne har Bærum kommune organisert et utviklingsarbeid der flere konsulent-team med deltagelse fra Danmark, Sverige, Finnland og Norge har utarbeidet alternative forslag til detaljert planutforming innenfor rammen av Kommundelplan 1. Forslaget fra det finske arkitektfirmaet Helin & Siitonen ble valgt som grunnlag for videre bearbeiding frem mot Kommunedelplan 2. Forslaget kjennetegnes ved en klar og oversiktlig struktur som er godt tilpasset Fornebulandets form, dets omgivelser og stedlige karakter. Organiseringen av grøntstruktur og trafikksystem gir en hensiktsmessig inndeling av fremtidig bebyggelse i mindre delområder med rom for variasjon i arkitektonisk uttrykk og fleksibilitet i tempo og gjennomføring innenfor en fast og helhetlig ramme. Det vises til illustrasjonsplan (kart 2) og plankart.

Det sentrale grøntområdet og de grønne korridorer ut mot sjøen gir gode kvaliteter til den bebyggelse som ikke grenser opp mot strandsonen. Samtidig gir dette en sammenhengende grøntstruktur med god kvalitet som kan nås innenfor kort gangavstand fra bolig- og næringsområdene og områdesenteret. I samspill med grøntområdene langs sjøen innfrir denne grøntstrukturen de overordnede ambisjoner om tilrettelegging for friluftsliv og rekreasjon på Fornebu.

Trafikksystemet med hovedveg- og banesystem i grensen mellom tung næringsbebyggelse og boligområder gir en effektiv og miljøvennlig betjening av byggeområdene uten belastende gjennomgangstrafikk i bolig- og rekreasjonsområder. Trafikken fra de enkelte boligområder kanaliseres direkte ut på den ringformede samleveg som

sammen med grøntstrukturen gir mulighet for trafikkseparering mellom biltrafikk og myke trafikanter og kort gangavstander til stasjoner på det kollektive transportsystem.

Inndelingen i mindre byggeområder gir et godt utgangspunkt for oppbygging av den fremtidige boligstruktur på Fornebu hvor enkeltmenneskets og den enkelte husholdnings behov for trygghet i nærmiljøet, identitetsfølelse, sosial kontakt og oversikt over de nære omgivelser settes i fokus. Plassering av områdesenter og grendeområder nær den sammenhengende grøntstruktur og med god tilgjengelighet fra det lokale vegsystem og kollektive transportmidler muliggjør lett tilgang på offentlige og private tjenester fra de enkelte boligområdene. Et plangrep med disse elementer som grunnsten er nærmere beskrevet i kap.3.6.

I valget av det foreliggende plankonsept er det også lagt vekt på at hensyn til klimatiske forhold, eksisterende topografi og muligheter for å skape visuelle kvaliteter for de som skal bo og arbeide på Fornebu blir godt ivaretatt i utformingen av hovedstrukturen. Kvalitetene som plankonseptet inneholder er ellers nærmere beskrevet i de følgende avsnitt.

3.2 LANDSKAPSUTFORMING OG GRØNT-STRUKTUR

Generelt om landskap og klima

De verdifulle restene av gammelt landskap på Fornebu forutsettes tatt vare på og innpasset i fremtidige byggeområder og grøntområder. I planutformingen er det lagt vekt på at graden av sjøutsikt også kan økes gjennom utforming av terreng og bebyggelse.

Fjernvirkninger

Som en del av arbeidet med grunneiernes konsekvensutredning ble det gjennomført vurderinger av de landskapsmessige virkningene ved utbygging på Fornebu sett fra steder som Oksenøya, Langodden, Bygdøy og Holmenkollen. Det ble illustrert hvordan økende etasjehøyder i ulike deler av området ville bryte silhuettlinjene som skapes av bakenforliggende åser. I de sentrale delene av utbyggingsområdet vil byggehøyder over 6 etasjer bryte med horisontlinjene. Sett fra Bygdøy vil en bebyggelse på 4-5 etasjer ligge i underkant av horisontlinjene, mens 5-6 etasjer vil bryte disse. Forslaget til planutforming har forholdt seg til disse vurderinger. Ønsket fjernvirkning av f.eks. kirke eller annet signalbygg må vurderes særskilt.

Vann som landskapselement

De sentrale arealene på de tidligere rullebanene vil ha begrensede muligheter for sjøutsikt. Det er derfor behov for

å bringe inn elementer som skaper variasjon og opplevelse innefor disse områdene. Sett bl.a. på denne bakgrunn er det foreslått å innpasse et vannspeil i den sentrale parken. Det kan også være aktuelt å skape andre innslag av vannspeil gjennom samling av overvann i såkalte fordrøyningsbasseng og gjennom annen tilrettelegging i de enkelte reguleringsplaner. Driftsmessige spørsmål vedrørende slik overvannshåndtering tas opp i avsnitt om tekniske hovedanlegg.

Vindskjerming og utluftung

Temaer som landskap og klima står i direkte sammenheng og må behandles enhetlig. Klimaet på Fornebu påvirkes spesielt av vindforholdene. Vinden fra nordøst om vinteren og relativt sterk vind fra sørvest gjør Fornebu-området utsatt for vindstrømmer. Ved plassering av grøntstruktur og ny bebyggelse er det lagt vekt på å gi klimatisk beskyttelse til uteoppholdsarealer. Vegetasjonen skal fungere som et filter som forminsker vindhastigheten, men skal samtidig muliggjøre gode luftingsmuligheter.



Terrengmodell med BK-GIS

Landskapsforming/terrengbearbeiding

Det eksisterende landskapet på Fornebu er relativt flatt. Å gjenskape deler av den opprinnelige topografi er kostbart og i praksis vanskelig å få til. Det er likevel ønskelig å innføre en viss variasjon i topografien i mindre skala. I forslaget til planutforming er dette først og fremst tenkt i grøntområder, men også i byggeområdene som befinner seg mellom de to ringveiene. Disse områdene har mindre muligheter for å få utsikt mot fjorden eller mot den sentrale parken. For å åpne noen muligheter for utsyn fra bakkenivået er det aktuelt å heve terrenget opp til maks. fem meter over dagens nivå.

I tillegg til å åpne muligheten for utsikt innebærer dette at kjellere kan legges på dagens nivå og at terrenget bygges opp en til to etasjer gjennom bruk av overskuddsmasser fra andre områder på Fornebu. Dette vil markere et vannskille, slik at overvannet fra de østre områdene renner mot Lysakerfjorden og fra de vestre mot vannspeilet i den sentrale parken. Tilsigingen til dammen skjer ved at det dannes et fall på minst 1% i det aktuelle nedslagsfeltet.

Grøntstruktur

Grøntstrukturen omfatter strandområdene med naturvernområder og større friluftsområder ved sjøen, den

sentrale parken med grøntkorridorer som forbinder de to kystlinjene og de større og mindre friluftsområdene inne i den fremtidige bebyggelsen. I tillegg kommer park/grøntanlegg rundt institusjoner og idrettsanlegg, kirkegård og grønne utearealer i de enkelte bolig- og næringsområdene. Kommunedelplanen fastlegger hovedelementene i den overordnede delen av grøntstrukturen, se vedlegg 3.

God tilgjengelighet

I planutforming er det lagt stor vekt på god tilgjengelighet til grønne områder både for beboere og arbeidstakere. Utformingen tilfredsstiller normer som tilsier at befolkningen bør ha maks. 8-10 minutter eller 800-1000 meters gangavstand fra boligen til et større grøntområde (50-100 da). Likeledes vil det være mindre enn 500 m fra boligen til nærmeste grøntkorridor. Grønne tverrforbindelser og mindre grønne passasjer gjennom bebyggelsen vil være supplerende elementer som gir god tilgjengelighet til grønne områder.

Sammenhengende struktur

Det vil være mulig å gå/sykle sammenhengende turer på mer enn 2 km i grønne omgivelser uten å bruke samme sti/veg. Sammenhengende grøntstruktur er også en nødvendighet for å sikre dyr og planter spredningsmulighet og dermed opprettholde det biologiske mangfoldet i området. Den sentrale parken med dens forbindelser til strandkanten spiller en stor rolle i denne sammenheng. Grøntkorridorene bør ha en bredde på minimum 30 m. I gjennomsnitt bør det regnes 50 m bredde for å kunne romme både ferdselsårer (sykkelvei, gangvei og stier) og sideterreng/vegetasjonsskjermer.

Variasjon og opplevelsesrikdom

Ved å integrere kulturminner i grøntkorridorene økes også opplevelsesrikdommen i området. Naturrestene i området bør i størst mulig grad inngå i grøntstrukturen. Tidligere lavereliggende og fuktige partier kan være gunstige for etablering av ny vegetasjon.

Det gis rom for å kunne utvikle områder med ulik karakter, f.eks. veksling mellom tette og åpne områder, veksling mellom det rolige/uendelige og det opparbeidede/kultiverte. Noen områder er så store at en kan oppleve avstand til bebyggelse og støy.

De enkelte friluftsområder

I tråd med de statlige og kommunale retningslinjene er det i planutforming avsett følgende arealer til friluftsmål:

Strandsonen langs Holtekilen og Oksenøya avsettes til friluftsområde. Friluftsområdene er avgrenset mot bakenforliggende byggeområder utfra terrengformer og eksisterende bebyggelse, og inkluderer de ytre deler av

Kart nr. 3
Grøntstrukturen



grøntkorridorene nord og vest for ringveien. Den endelige avgrensingen mellom friluftsområder, utenomhusarealer og fremtidig bebyggelse langs Holtekilen bør baseres på ønsket om å bevare eksisterende vegetasjonsbelter.

Området inkluderer Oksenøya med et alternativ for kirkegårdsplassering. Halvøya rommer fine naturverdier og attraktive friluftsområder mot sjøen. Det bør vurderes om marinaområdet mot Holtekilen kan utvikles på en slik måte at en større del av strandarealene kan tilrettelegges for ferdsel og opphold og at antall båtplasser kan økes. Disse forholdene bør tas opp i reguleringsplan for området. (Se for øvrig omtale av sjøflyvirkksomhet under pkt. 3.4)

I sum utgjør disse strandnære friluftsområdene omlag 125 dekar med kirkegård på Oksenøya og ca. 175 dekar uten kirkegård.

Ytre del av Storøya avsettes til friluftsområde med bademuligheter. Området utgjør 50 dekar og kan romme både badearealer, åpne strandarealer og mer lukkede skogsoner med stinett.

Strandarealene langs Lysakerfjorden utvikles videre som friluftsområder uten forstyrrende vegtrafikk. Når Snarøveien flyttes inn i området, åpnes muligheten for å utvide og restaurere grøntarealene. Området skal romme grønne oppholdsarealer/bakland for strandsonen og strandpromenade/ turdrag. Området tenkes også å romme anlegg som er relatert til friluftsliv og rekreasjon, eksempelvis badeanlegg og anlegg for seilspport. Det er aktuelt å vurdere muligheten for etablering av en molo som beskytter strand og havneområdet i og rundt Rolfsbukta og som kan gi større rom for flerbruk ved siden av terminalanlegg for fergetrafikk. Det er også fremsatt ønske om å opprettholde operasjonsmuligheter for sjøfly. For å avklare eventuelle konflikter ved denne lokalisering av nevnte anlegg må det gjennomføres en helhetlig vurdering basert på en mulighetsstudie for området. Strandarealene i dette området utgjør ialt 120 dekar.

Rolfstangen friluftsområde utvides med tangen på sydsiden av Rolfsbukta. Området utgjør ca. 10 da.



Terrengmodell med BK-GIS

Området ved Koksabukten fra områdesenteret til Langoddeveien avsettes til grøntkorridor og muliggjør en forbindelse med gang-sykkelvei mot Langodden. Området er på ca. 25 da.

Deler av **Hundsund-området** avsettes også til friluftsområde og gir en god forbindelse mellom Langodden og grøntstrukturen på Fornebulandet. Området fungerer som "støtteareal" for fuglelivet i Langmannsholmen naturreservat og utgjør ca. 45 da.

Grøntkorridorer innenfor ringveisystemet samt parken utgjør omlag 155 da. I tillegg kommer andre grøntkorridorer mot Rolfsbukta, på vestsiden av flytårn-området og i Dumpa-området, Hotell-området, Telenor og mot Koksabukta. Disse utgjør samlet ca. 260 da. Grøntkorridorene er lagt slik at de utgjør grønne forbindelseslinjer mellom kystene. Videre knyttes de til områder med verdifulle kulturmiljøer og senterområder. Prinsippet med grønne hovedkorridorer og viktige tverrforbindelser er i denne planen vist både i illustrasjonskartet og i kart for arealdisponering.

Reservatområdene i Kokså og Storøykilen er vist som båndlagte områder i h.h.t naturvernloven. Disse utgjør 162 da. landareal og ca. 2,5 km av strandlinjen.

Buffersoner omkring reservatene er lagt inn. Reservater og buffersoner er omtalt i pkt. 3.11 om natur- og kulturvern. Sonene foreslås belagt med ferdselsrestriksjoner (kanalisert ferdsel) og er vist som båndlagt område. Buffersonene utgjør tilsammen ca. 205 da. I tillegg kan det komme ca. 50 da. eller 110 da. som buffersone på Storøya avhengig av plassering av kirkegård.

Nedenstående oversikt viser antall dekar (arrondert) avsatt til grøntområder, friluftsområder (LNF), buffersoner og naturreservater:

<i>Grønne områder *</i>	
Holtekilen med Oksenøya	120
Østkysten Lysakerfjorden	120
Rolfstangen Park	10
Grøntkorridorer innenfor boligringveien med park	155
Andre grøntkorridorer	260
Friluftsområde Hundsund	45
Grønn ferdselskorridor på Storøya	15
Storøya badestrand	50
SUM arrondert	<u>770</u>
<i>Reservatareal og buffersoner:</i>	
Reservatareal samlet	160
Buffersone rundt Storøykilen /Koksabukten	205
Buffersone midt på Storøya	110
SUM	<u>475</u>

* Alternativ med kirkegård på Oksenøya. Med kirkegård på Storøya øker friluftsområdene med 35 dekar mens buffersonene reduseres tilsvarende.

Buffersonene og naturreservatene forutsettes belagt med ferdselsrestriksjoner/kanalisert-ferdsel, og regnes således ikke inn som del av friluftsarealene tilgjengelig for områdets fremtidige befolkning.

Strandområdene på Storøya, Oksenøya og langs Lysakerfjorden vil bidra til dekning av regionale behov for friarealer ved sjøen. Samtidig vil disse også representere et viktig tilbud til lokalbefolkningen. Det vil således ikke være rimelig å trekke disse ut av regnestykket for friluftsarealer til dekning av lokale behov. Dersom de avsatte friluftsarealene ikke er tilstrekkelige sett fra et regionalt synspunkt, bør dette eventuelt fremkomme gjennom høringen av denne kommunedelplanen.

3.3 ESTETISKE KVALITETER

Bakgrunn

Plan- og bygningsloven gir nå hjemmel for en økt vektlegging av estetisk utforming. Den såkalte «skjønnhetsparagrafen» § 74.2, lyder som følger:

"Kommunen skal se til at ethvert arbeid som omfattes av loven, blir planlagt og utført slik at det etter kommunens skjønn tilfredsstiller rimelige skjønnhetshensyn både i seg selv og i forhold til omgivelsene. Tiltak etter denne lov skal ha en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og med respekt for naturgitte og bygde omgivelser. Skjemmende farger er ikke tillatt og kan kreves endret. Kommunen kan utarbeide retningslinjer for estetisk utforming av tiltak etter loven".

Kommunen har sammen med grunneierne Statsbygg og Oslo kommune utredet hvilke estetiske kvaliteter det er viktig å bevare og videreutvikle på Fornebu, og hvorledes disse estetiske kvaliteter kan ivaretas i prosessen fra overordnede planer til utbygging og drift.

Dette kapittelet drøfter hvilke estetiske kvaliteter området har i dag, og hvilke kvaliteter som bør prioriteres når området bygges ut. I kapittel 6.4 beskrives hvorledes estetiske kvaliteter konkret foreslås ivarettatt i den påfølgende plan- og byggesaksbehandling.

Utfordringer

Omdanningen av Fornebuområdet fra flyplass til nytt utbyggingsområde med boliger, arbeidsplasser og service, vil strekke seg over lang tid. Det er en utfordring at tiltak i området utformes slik at hensyn til miljø, kultur, arkitektur og estetisk kvalitet ivaretas i et bærekraftig perspektiv.

I tiden fremover vil en rekke utbyggere realisere forskjellige typer byggverk, ved hjelp av ulike rådgivere og arkitekter, i en situasjon hvor estetiske og arkitektoniske idealer er i kontinuerlig endring. For alle aktører i den fremtidige utbyggingen er det en utfordring å holde ambisjonen om høy kvalitet ved like (Illustrasjon av flyplassområdet).

I en utbyggingsperiode som kan strekke seg over 10 - 15 år er det også en utfordring å sørge for at de områdene som er utbygget og tatt i bruk oppleves som mest mulig ferdigstilt og skjermes mot anleggstrafikk til/fra andre utbyggingsområder.



Flyplassområdet

Før flyplassutbyggingen var Fornebuhalvøya preget av Oslofjordens karakteristiske foldelandskap med langsgående rygger med kalk og leirskifer. Naturgrunnlaget lå til rette for landbruksdrift, og Fornebu var inntil 1930-tallet et vakkert kulturlandskap. Utviklingen av flyplassen transformerte gradvis området til et flatt, vegetasjonsfattig landskap med harde overflater. På tross av dette hovedpreget finnes enkelte verdifulle rester av det tidligere kulturlandskapet, særlig på Oksenøya og rundt Fornebu gård. I tillegg er store deler av strandsonen bevart i sin naturlige form. Strandsonene, både mot Lysakerfjorden i øst og mot de langgrunne kilene i vest, rommer i dag de viktigste bevaringsverdige elementene og identitetsskapende trekk i Fornebulandskapet.

I denne kommunedelplanen er strandsonene avgrenset og sikret for henholdsvis vern og rekreasjon. Samtidig er det på det rene at ny bruk av Fornebuområdet vil belaste strandsonen på ulike måter. I utbyggingen vil det bli en utfordring å utvikle løsninger og tiltak som ivaretar og utvikler de verdifulle naturelementene som ennå finnes i området, både rester av kulturlandskapet, strandsoner og kontakten mot det omgivende landskapsrommet. Videre vil det bli en utfordring å utvikle løsninger og tiltak som sikrer at det flate flyplassområdet transformeres til et variert og grønt landskap med gode uterom, i samspill med ny bebyggelse.

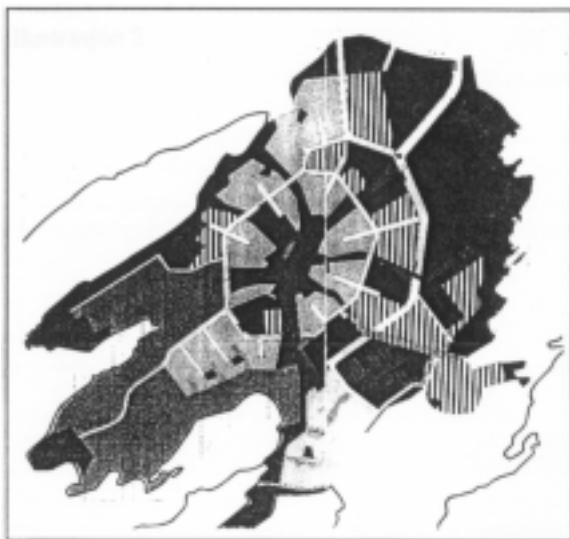
Estetisk visjon for Fornebuområdet

I visjoner og mål for denne kommunedelplanen er det formulert et overordnet siktepunkt for utbyggingen på Fornebu:

- Området skal utvikles i et langsiktig perspektiv slik at hensyn til kultur, miljø, arkitektur og kvalitet ivaretas.
- Kvalitet og krav til estetikk skal prege utviklingen av området.

Visjonen for utbyggingen av Fornebu-området sikter mot å forene to ulike utviklings-retninger: På den ene siden Bærums grønne forstadsprofil med harmonisk samspill mellom kulturlandskap og bebyggelse, - på den andre siden en moderne og mer urban bebyggelse.

Området skal ha et opplevelsesrikt miljø preget av nærhet til natur og god arkitektur. Byggeområdene kan ha ulikt preg, men skal enkeltvis og samlet bidra til høy arkitektonisk kvalitet. Bebyggelsesmønster og bygningsutforming skal sikre gode mikroklimaer, og det skal brukes sunne og energisparende materialer og konstruksjoner.



Skisse av plankonseptet (Helin & Siitonen)

Planen legger til rette for et samspill mellom grønne elementer og byggeområder. Sentralt ligger det store, grønne fellesrommet, som via gjennomgående grøntkorridorer forbinder strandområdene i øst og vest. Strandsonene og deres verdifulle naturelementer skjermes eller utvikles for henholdsvis vern og rekreasjon. Byggeområdene er samlet i selvstendige kvartaler, som ved hjelp av god arkitektur kan gi variasjon innefor klare hovedrammer. De gjennomgående grønne korridorene og gaterommene vil binde byggeområdene sammen, lette orienteringen og bidra til å gi Fornebuområdet en særegen identitet.

Viktige elementer i visjonen :

- Sett fra det omkringliggende landskapet skal Fornebu fremstå som et grønt bolig – og næringsområde som ikke bryter med Bærums bølgende, grønne landskapskarakter.
- Å komme til Fornebu via den nye hovedveien skal gi den besøkende et møte med byggverk og infrastruktur med høy estetisk kvalitet. Hovedveien skal ha et urbant preg av «boulevard», med beplantning og variert arkitektur langs gateløpets vestre side, mens østsiden har en mer grønn og åpen karakter, som gir visuell kontakt mot fjorden, Bygdøy og hovedstadsområdet.

- Den planlagte senterbebyggelsen skal ha gode uterom og en urban skala, samtidig som kontakten med landskapet skal utvikles. Her vil den brede, grønne korridoren ned mot Koksa være betydningsfull med åpen utsikt, på samme måte som den grønne aksen ned til Rolfsbukta og den nye bebyggelsen der.
- Den «organiske» arealplanen rommer store muligheter for å skape nytt landskap. De sammenbindende grøntstrukturen skal ha variert karakter og terrengmessig bearbeiding, slik at det skapes flere nye, mindre landskapsrom som beskrevet i punktet om landskapsutformingen.

Bebyggelsesstruktur

Planutformingen innebærer at det legges byggeområder rundt den sentrale parken. Byggeområdene knyttes sammen av en ytre og en indre ringvei. Fornebus vestre del skal fremstå som særlig åpen og grønn, mens den østre delen av området i større grad skal ha et urbant preg. I det indre feltet skal topografien forsøkes hevet slik at de øverste etasjene får muligheten til utsikt mot parken og mot fjorden. Dette bidrar samtidig til å skape variasjon og nye opplevelsesrom i bebyggelsen. Grensen mellom bebygde områder og park/grøntkorridorer og veier skal forsøkes markert på en tydelig måte .

Offentlige uterom

Fornebuområdet skal fremstå med et hierarki av romslige klart definerte hovedveier, samleveier og boligveier. Gaterommene skal være sammenbindende strukturer som gir området en klar identitet. Det skal være lett å orientere seg i området og finne frem dit man skal.



I uterom, torg og plasser skal det satses på beplantning og på god materialbruk. Tekniske infrastrukturanlegg for transport, energiforsyning, rensetiltak osv. skal utformes med høy estetisk kvalitet. Den nye Snarøyveien skal ha et preg av «boulevard» med beplantning. Langs veiens vestsida bør det etableres en fast bebyggelsesstruktur med urbant preg, mens østsiden får en mer grønn og åpen karakter med kontakt til fjorden.



Illustrasjon av viktige tiltak

Alle komponentene fra det offentlige uterom bør være gjenstand for analyser i forhold til belysning, materialbruk, møblering og skilting, slik at det kan utredes konsekvenser av bestemte tiltak for å velge det som fremmer de beste estetiske kvalitetene. Ulike temaplaner bør belyses i en formveileder som skal gjelde for hvert enkelt delområde.

Bebyggelsen

Den valgte plankonsept er «organisk» i den forstand at gater, grønnstruktur og byggeområder ikke følger et rettvisklet mønster. Dette vil medføre at det å bevege seg i området vil kunne bli variert og spennende. Det er ikke nødvendig å skape ekstreme variasjoner i bebyggelsen for å gjøre området levende. Tvert i mot bør bebyggelsen bidra til å skape rolige og klart definerte romforløp.



Bebyggelse som blir liggende i fokuspunkter og som danner fondmotiver, må utformes med spesiell omhu.

Bebyggelsen på Fornebu skal ha høy estetisk kvalitet, benytte varige materialer og være preget av førsteklasses arkitektur. Det er et mål at ulike byggverk i det enkelte utbyggingsområde utformes slik at en oppnår en visuell og arkitektonisk helhet. Hvert byggeprosjekt bør ved hjelp av tredimensjonale modeller underkastes en vurdering av ulike konsekvenser av bebyggelsesutformingen, slik at det alternativet som passer best i forhold til den helhetlige planen og til byggeprosjektets nære omgivelser kan velges.

Skisse fra Div A Arkitekter

Kulturminner og eksisterende byggverk

Viktige kulturminner fra ulike virksomheter og tidsepoker frem til og med nedleggelsen av flyplassen i 1998 skal bevares slik at områdets historie formidles. Ny bebyggelse skal tilpasses kulturminnene på en bevisst og estetisk god måte. Eksisterende bygg og anlegg uten antikvarisk verdi bør bevares dersom de kan inngå i planen for Fornebu på en estetisk og funksjonelt forsvarlig måte.

Kunstnerisk utsmykning

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

3.4 VEI - OG KOLLEKTIVSYSTEM

Det overordnede veisystem for Vestkorridoren (E-18 med tilførselsveier), nytt dobbeltspor for jernbane på strekningen Skøyen – Asker og banebetjening av Fornebu har lenge vært gjenstand for statlige utredninger. Planlegging av vegsystemet på Fornebu har bygget på de avklaringer som har funnet sted m.h.t. prinsipper for ny E-18. For banesystemets del har Bærum kommune vedtatt kommunedelplan for nytt dobbeltspor. Alternative løsninger for dobbeltsporet er imidlertid tatt opp igjen i forbindelse med utredningen om banebetjening av Fornebu.

Første fase av utredningen er nå avsluttet og det foreligger en beskrivelse av alternativer og en anbefaling av hvilke alternativer det er aktuelt å gå videre med. Etter møte med representanter for Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet er det avklart at Bærum kommune kan sende utkast til kommunedelplan 2 på høring på basis av de avklaringer som nå har funnet sted i utredningsarbeidet. Det vises til nærmere omtale under avsnitt om kollektivtransport.

Parkeringspolitikk

Et sentralt spørsmål for utforming av veg og kollektivsystem på Fornebu er hvilke krav som blir satt til parkeringsløsninger for bolig – og næringsområder. Under den forutsetning at tilgjengelige parkeringsplasser faktisk blir brukt vil et økt antall plasser i prinsippet føre til at flere bruker bil til og fra og inne på Fornebu. Dette stiller krav til vegkapasiteten. Legges derimot restriksjoner på parkeringsmulighetene vil dette i prinsippet føre til at flere må bruke kollektiv transport. Dette stiller krav til kollektivkapasiteten.

Det arbeides med alternative løsninger for skinnegående kollektivtransport til/fra Fornebu supplert med bussruter. Ved endelig valg av løsning vil det forhåpentligvis

gjennom den pågående konsekvensutredning bli klarlagt hvor stor kapasitet det samlede kollektivnett vil ha til å avvike rushtidstrafikken og hvor stor kollektivandel det er realistisk å regne med. Denne trafikken domineres av arbeidsreiser til/fra arbeidsplassene på Fornebu. Det er således arbeidsplassene som stiller de største krav til kollektivkapasitet. Samtidig er det arbeidsplassene som sørger for det samfunnsøkonomiske grunnlag for lønnsomhet i baneutbyggingen. Uten arbeidsplassene vil det samfunnsøkonomiske grunnlag for bane bli sterkt svekket.

Parkeringsrestriksjoner, transportkapasitet og grunnutnyttelse

På grunnlag av kollektivnettets angitte kapasitet i morgenrushet vil det være mulig å beregne hvor langt en kan gå med parkeringsrestriksjoner i næringsområdene på Fornebu og hvilke krav dette igjen stiller til vegkapasitet med den utnyttelsegrad som er forutsatt i bolig – og næringsområder. Ønskes lavere vegkapasitet av miljømessige og avviklingsmessige grunner kan parkeringsrestriksjonene skjerpes ytterligere med den følge at kapasiteten på kollektivnettet overskrides. Bilkøer og uønsket bilkjøring i boligområder (såkalt "snikkjøring") blir resultatet. For å unngå dette kan en igjen velge å redusere utbyggingsvolumet på Fornebu ut fra den erkjennelse at området er en halvøy der all trafikk skal ut og inn i samme korridor og at det ikke er mulig å bygge opp et veg – og kollektivsystem som samlet kan håndtere et hvilket som helst utbyggingsvolum.

Ovenstående er ment å vise sammenhengen mellom flere hensyn som kommer inn i bildet i den vanskelige vurdering av parkeringspolitiske spørsmål. I tillegg kommer momenter som har betydning for bedriftenes evne til å rekruttere og beholde medarbeidere som av private grunner (bosted uten kollektivdekning, behov for levering av barn i barnehage, innkjøp på vei fra jobb etc.) har behov for å bruke bil til jobben. I den annen retning trekker det forhold at parkeringsrestriksjoner fører til betydelig innsparing i bedriftenes bygge – og anleggskostnader.

Foreløpig vurdering av parkeringsnorm

Uten mer detaljerte avklaringer om kollektivsystemets fremtidige kapasitet og utforming er det vanskelig å foreta

en mer inngående drøfting av parkeringspolitiske spørsmål som kan føre frem til fastsettelse av parkeringsnormer for Fornebu.

For forslaget til arealdisponeringen i kommunedelplanen har dette liten betydning. Innenfor rammen av den foreslåtte areal-disponering inngår eventuelle arealer til parkeringshus. Kjellerparkering har ingen arealmessig betydning. Anslaget for arealer avsatt til veggrunn kan imidlertid påvirkes av fremtidige beslutninger om muligheter for gateparkering.

Dersom ytterligere konklusjoner fra konsekvensutredningen om banebetjening foreligger innen sluttbehandlingen av kommunedelplanen kan spørsmålet om parkeringspolitikk utdypes og innarbeides i grunnlaget for kommunestyrets vedtak om kommunedelplanen.

Foreløpig baseres planen på at ny Snarøyvei bygges ut i fire felt med rundkjøringer fra kryss med Oksenøyveien og frem til kryss for avkjøring til eksisterende parkeringshus ved terminalbygget. Hovedkrysset ved Fornebu nord vil da ha en teoretisk kapasitet på rundt 4500 kjøretøyer pr. time. Jernbane med buttspor til Fornebu har ifølge konsekvensutredningen en kapasitet på 3600 passasjerer pr. time og retning og bybane/kombibane/automatbane noe lavere med rundt 2700 passasjerer.

Beregninger viser at både vegkapasiteten og kollektivkapasiteten (forutsetter at 70 % av behovet kan dekkes av banesystemet og resten med buss) er tilstrekkelig ved en utbygging på 5000 boliger og 15000 arbeidsplasser dersom parkeringsnormen settes til 1 plass pr. 40 kvm kontorareal (1:40). Siden det er ønskelig å utnytte kollektivsystemet best mulig og samtidig redusere vegtrafikk er det teoretisk mulig å gå opp i en parkeringsnorm på for eksempel 1:80, dvs at kapasitetsgrensen for bybane/kombibane/automatbane er nådd. Samtidig forutsetter dette en motorisert kollektivandel til Fornebu i dimensjonerende time på nær 60 %. Det er ikke godtgjort at dette er realistisk for Fornebu. Til sammenligning ligger kollektivandelen fra Bærum til arbeidsplasser i Oslo indre by på 50 %.

Det kan være hensiktsmessig at en i vurderingen av parkeringsnorm for Fornebu også tar høyde for at arbeidsplassstallet i praksis kan bli høyere enn den rammen som nå forutsettes lagt til grunn. Bl.a. kan dette skyldes at antall kvadratmeter pr. arbeidsplass fortsetter å synke i fremtidens kontorbygg. Ved en økning av arbeidsplassene



til 20.000 vil kapasiteten for bybane/kombibane/automatbane være nådd med en p-norm på 1:60. Samtidig holdes vegtrafikken på kapasitetsgrensen for det interne vegsystemet på Fornebu. Ut fra en samlet avveining er det således aktuelt å vurdere en p-norm opp mot 1:60 under forutsetning av at kollektivsystemet bygges ut på en slik måte at forutsetninger om en kollektivandel på ca. 45 % kan oppnås på Fornebu.

For øvrig bør det i oppfølgingen av kommunedelplan 2 utarbeides retningslinjer for håndtering av parkeringsspørsmål i reguleringssaker der det bl.a. legges vekt på muligheter for sambruk av parkering, såkalte "car-pool"-ordninger og parkeringsreduserende tiltak basert på at alle brukere sjelden eller aldri bruker parkeringsanlegget samtidig.

Kollektivsystem

Området skal betjenes av et kollektivsystem bestående av en kombinasjon av bane og buss og med supplerende fergetrafikk fra terminal i Rolfsbukta. Det foreligger flere alternative løsninger som blir vurdert i den pågående konsekvensutredning for banebetjening av Fornebu. Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket er i fellesskap ansvarlig for utredningsarbeidet. Følgende alternativer for buss/bane utredes:

- Buss (referansealternativ)
- Jernbanebuttspor fra Lysaker til Telenor/områdesenteret (3600 passasjerer/time/retning) i kombinasjon med kombibane (til sammen 4200 pass.)
- Kombibane fra Lysaker i sløyfe rundt Fornebu (2700 pass.)
- Bybane fra Oslo via Lysaker til sløyfe rundt Fornebu (2600 pass.)
- Automatbane fra Lysaker i sløyfe rundt Fornebu (2600 pass.)
- Nytt dobbeltspor (J5/J6/J7) Skøyen - (Lysaker) - Fornebu – Sandvika (kapasitet avhengig av rutemønster)

Det er utarbeidet en silingsrapport der tiltakshaver redegjør for de trafikkmessige, tekniske og økonomiske sider ved de ulike alternativer. Rapporten er gjort gjenstand for høring med sikte på å avklare hvilke alternativer det skal arbeides videre med. For øvrig er utredningsarbeidet bragt så langt at de aktuelle traseer for ulike baneløsninger i hovedtrekk er fastlagt. Dette gir tilfredsstillende avklaringer for arealdisponeringen på kommunedelplan-nivå.

Foreliggende planutkast er derfor utformet slik at alle aktuelle baneløsninger kan innpasses. Disse er vist på eget temakart (Kart nr. 4) mens de aktuelle overflateløsninger også er tatt inn i kommunedelplanens arealdel. Endelig behandling av kommunedelplanen m.h.t. valg av kollektivløsning forutsettes samordnet med de konklusjoner som blir trukket på grunnlag av den ferdigstilte konsekvensutredningen. Planutkastets

opprinnelige ringbaneløsning med tilhørende stasjonsplassering er for øvrig utformet med sikte på å gi arbeidstakere på Fornebu maks. 400 m gangavstand fra stasjon til arbeidsplass.

Hovedløsninger

Dersom det kun blir aktuelt med bussbetjening av området må det avsettes plass til kollektivfelt langs den mest trafikkbelastede del av Ny Snarøyvei, slik at det blir god forbindelse spesielt til kollektivknutepunktet på Lysaker.

Et eventuelt jernbanebuttspor forutsettes lagt under bakken gjennom hele området og med naturlige stasjoner henholdsvis i Dumpa, sentralt ved Telenor og ved områdesenteret. Kombibane kan benytte både tog- og trikkspor og vil, etter å ha forlatt jernbanesporene enten ved Lysaker eller ved buttstasjonen, kunne føres videre enten på veinettet eller i egen trasé.

Bybane vil også kunne føres gjennom området på veinettet eller i egen trasé. Både for kombibane og bybane er det forutsatt at traséen følger Ny Snarøyvei frem til områdesenteret og deretter den ytre ringvei tilbake til Dumpa-området.

En automatbane må gå skjermet gjennom området, enten under bakken, over bakken eller være inngjerdet. Det siste må i tilfelle være over meget korte strekninger da det ellers bryter med prinsippet om at banesystemet ikke skal danne barrierer.

Alle alternativer som innebærer at det nye dobbeltsporet legges om Fornebu (J5, J6 og J7) forutsettes å ligge under bakken med stasjonsplasseringer i henholdsvis Dumpa og i området ved den gamle ekspedisjonsbygningen og tårnet i Fornebu Nord. Stasjonenes lengde og adkomster fra overflaten gir mulighet for god tilgjengelighet til banen fra store deler av de fremtidige bolig- og næringsområder.

Supplerende systemer

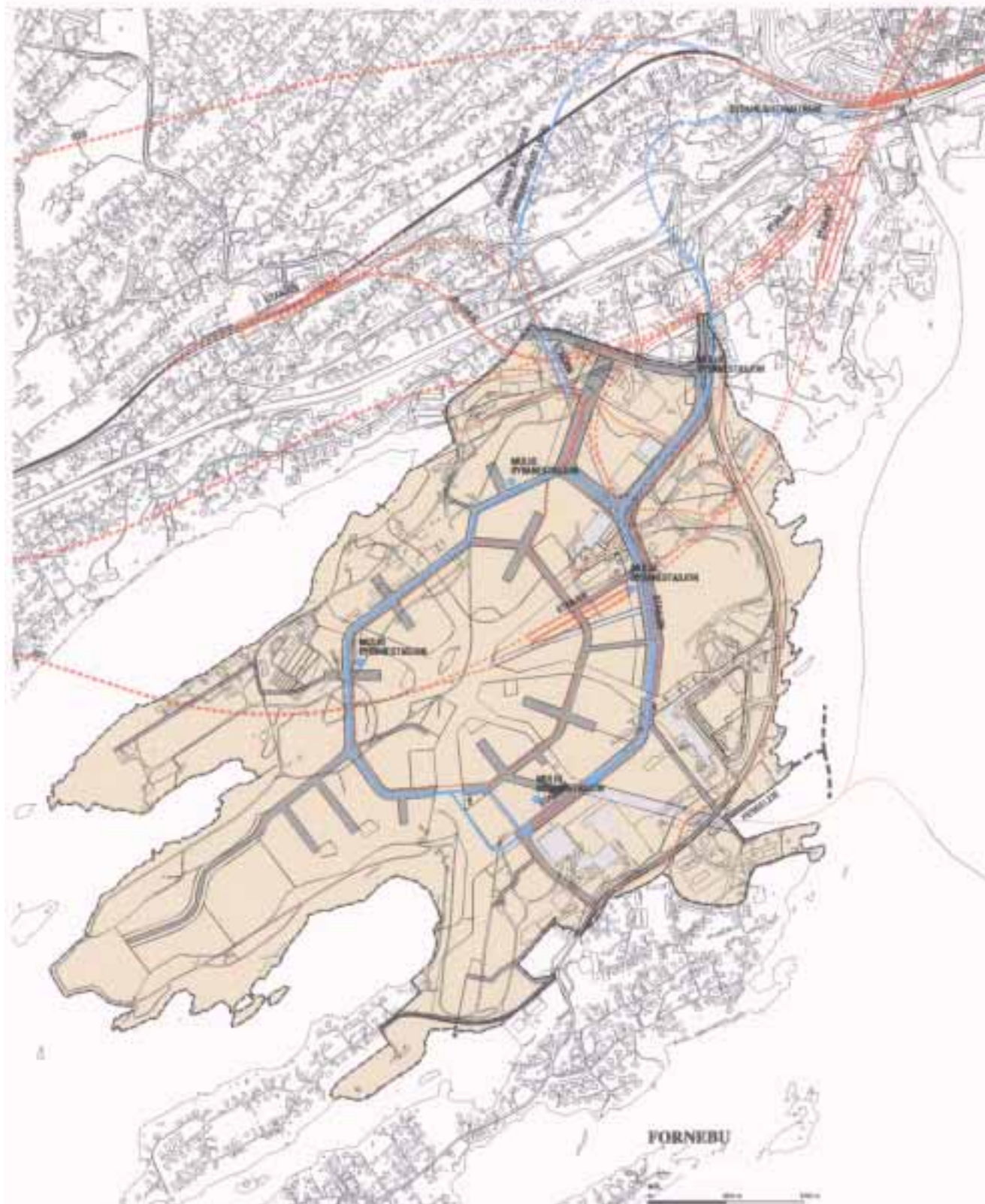
For de ulike baneløsningene skal det etableres supplerende bussruter som gir tilfredsstillende kollektivbetjening av hele området. Bussruter må også gi overgangsmuligheter til ferger i Rolfsbukta. For de bosatte på Fornebu/Snarøya som arbeider i Oslos sentrale deler vil båt representere et viktig alternativt reisemiddel. Også for arbeidstakere på Fornebu som har lett adgang til ferger nær hjemstedet vil dette representere et mulig alternativ. Areal til fergeterminal forutsettes innpasset i Rolfsbukta i den påfølgende regulering. Avklaringer i forhold til andre bruksinteresser i bukta skjer gjennom egen utredning.

Sjøflyvirksomhet

Kommersiell drift

I området ved Rolfsbukta har det siden tiden før flyplassen ble bygget ut vært drevet kommersiell drift av transport

Kart nr. 4
 Vei- og banesystemet



med sjøfly. I og med nedleggelse av flyplassen opphørte konsesjonen for sjøflyvirksomheten. Det er gitt midlertidig konsesjon i påvente av avklaringer i denne kommunedelplanen.

Friluftsområdene langs Lysakerfjorden har fått en viktig lokal og regional funksjon etter at flyplassvirksomheten opphørte. Forholdene vil bedre seg ytterligere for friluftinteressene ved omlegging av Snarøyveien og tilbakeføring av området til naturlig tilstand. Konflikten mellom friluftsliv og flytrafikk vil derfor komme i et nytt lys. Samtidig forutsettes deler av sjøområdene avsatt til seilspport og led for ferge- og småbåttrafikk.

Hvorvidt flyvirksomheten kan begrenses på en slik måte at hensynet til viktige friluftstinteresser for allmennheten ikke blir skadelidende er vanskelig å bedømme på foreliggende grunnlag. Utgangspunktet sett i forhold til retningslinjer for etterbruken av Fornebu og intensjonene i de rikspolitiske retningslinjer for strandsonen i Oslofjorden bør imidlertid være at flyvirksomheten opphører. Det forutsettes imidlertid at det gjennom høringen av denne kommunedelplanen kan fremskaffes dokumentasjon som belyser problemstillinger og valgmuligheter ytterligere og som kan legges til grunn ved sluttbehandlingen av denne kommunedelplanen. Det vises til at det gjennom egen utredning vil bli klarlagt hvilke konflikter som vil gjøre seg gjeldende mellom ulike brukerinteresser i området ved og rundt Rolfsbukta. Utredningen gjennomføres parallelt med høringen av kommunedelplanen.

Fritidsaktivitet

Sjøflyvirksomheten på tuppen av Oksenøya er en fritidsaktivitet drevet av Oslo Flyklubb/ Kilen Sjøflyklubb. Aktiviteten har i prinsippet eksistert siden 1923 og involverer idag brukere og interesserte i alle aldersgrupper. Her gjelder imidlertid tilsvarende konfliktspørsmål i forhold til friluftsliv og tilstøtende fuglereservater.

Flyvirksomheten vil gjennom manøvrering i farvannet nær og til dels innenfor reservatene komme i konflikt med verneforskriftene. Det er et ønske fra vernemyndighetenes side at vernebestemmelsene i fremtiden håndteres strengt bl. a. med tanke på økte friluftaktiviteter i området for øvrig. Det vil være vanskelig å håndheve og oppnå forståelse for restriksjoner på bruk av kano og båt i farvannet innenfor reservat og bufferoner dersom disse områder samtidig tillates brukt som manøvreringsområde for sjøfly.

Dersom det imidlertid er mulig å justere aktiviteten på en slik måte at den ikke berører reservatene med tilhørende bufferoner vil den ha en beskyttende virkning mot annen uønsket aktivitet i sjøområdet opp mot reservatet. Hvorvidt denne tilpassingen kan skje uten forringelse av Oksenøyas øvrige rekreative verdi må vurderes nærmere. Siden friluftsliv og sjøflyvirksomhet hittil har eksistert uten at vesentlige konflikter har oppstått kan det vise seg at eventuelle konflikter først kommer til syne når bruken av området øker som følge av utbyggingen på Fornebu. Det

kan således også være et alternativ å se tiden an og la sjøflyvirksomheten – som ut fra de fysiske forhold begrenser seg selv - fortsette med midlertidig tillatelse inntil videre. Også her bør høringen av kommunedelplanen være et instrument for å få frem synspunkter og dokumentasjon av interessekonflikter.

Hovedveier

Hovedveinettet består av (jfr. kart nr.4):

- Ny Snarøyvei, som gir direkte forbindelse til Ring 3 (Granfosstunnelen) og Lysaker sentrum.
- Vestre tilknytningsvei, som gir forbindelse til ny E18 (øst og vest) og indre Bærum

For å frigjøre strandarealene langs østsiden av Fornebulandet ble det i Kommundelplan 1 besluttet at Snarøyveien skulle legges i ny trasé lenger vest og inn på området. Den nye traséen tar av fra dagens trasé syd for krysset med Oksenøyveien og går sydvestover frem til «Hovedkrysset». Her møter den en vestre tilknytningsvei til en fremtidig ny E-18 og fortsetter sydover frem til vestsiden av terminalbygget. Her dreier den først sydvestover. Etter å ha passert områdesenteret dreier den 90 grader mot sydøst og knytter seg til dagens Snarøyvei mellom Koksa-verkstedet og idrettsplassen.

Vestre tilknytningsvei er en ny hovedveiforbindelse, som tar av fra Hovedkrysset og går nordvestover. Den fortsetter over i en foreslått ny tverrforbindelse til Bekkestua og knytter seg til E18 via et nytt kryss vest for dagens kryss. Løsninger for hovedveinettet i nord inklusiv tilknytninger til E18 er under bearbeiding av Statens vegvesen.

Hovedveiene foreslås i prinsippet utformet som 4 felts boulevarder med midtrabatt. Areal for kollektivtraseer avsettes i midtrabatten eller på sidene. Gang- og sykkelveisystemet adskilles fra kjørefeltene med trafikkdelere og krysser hovedveiene planskilt.

Samleveier

Samleveinettet består av:

- Indre ringvei som knytter sammen det indre området (særlig boligfeltene).
-
- Tverrforbindelser mellom hovedveiene og indre ringvei

Samleveiene foreslås utformet med 2 kjørefelt og med sykkelfelt på hver side. Fortau/gangvei adskilles fra kjøreveien med trafikkdelere m/allétrær. Busslommer kan legges i trafikkdeleren. Viktige turveier og skoleveier bør krysse samleveiene planskilt, mens andre kryssinger skjer i plan (gjerne som opphøyde gangfelt for samtidig å redusere farten). Det bør tilstrebes et hastighetsnivå på maks. 40-50 km/t.

Hovedsykkelveier

Det er i planen lagt opp til egne ruter for transportsyklister til/fra Fornebu/Snarøya og retning Oslo/ Bærum for øvrig (Høvik/Bekkestua/Sandvika). Rutene er valgt for å gi god sykkeladkomst til/fra næringsområdene øst for ny Snarøyvei (Telenor m.fl.) og boligområdene sentralt i området, samt å gi tilknytning til etablert bebyggelse videre ut på Snarøya.

Hovedsykkelveirutene i planen knytter seg i syd til eksisterende Snarøyvei der ny Snarøyvei kobler seg inn på. Den «østre rute» går herfra og følger traseen til gml. Snarøyvei. Ruten utformes som en separat sykkelvei med avgrensning fra kjørende og gående. Den vil krysse ny Snarøyvei i området der denne tar av fra eksisterende Snarøyvei i nord ved Oksenøyveien. Kryssing må skje planskilt.

Den «vestre rute» som skal dekke opp de sentrale delene av Fornebu følger fra syd ny Snarøyvei nordover til lokalveiringen, følger videre østre del av lokalveiringen og avgrenses i nord med retning Sandvika, øvre Bærum og Oslo. På denne strekningen av ny Snarøyvei bygges separate g/s-veier på hver side pga trafikkmengden. På lokalveiringen bygges egne sykkelfelt i nivå med veibanen på hver side av veien. Kryssinger på lokalveiringen vil skje i plan og kryssløsninger blir sannsynligvis rundkjøringer hvor syklister blir å regne som kjørende. Avgrensningene i nord må bygges som egne sykkelveier med planskilte kryssinger av hovedveiene (se forslag til prinsipplan i kart 4).

Skoleveier

Planen legger opp til å etablere et eget skoleveinett. Skoleveiene skal være sikre snarveier og det må derfor vektlegges god tilknytning til dette nettet i utformingen av boligområdene og skolene.



Det bør tas hensyn til skoleveiene. Foto: Ardila

Skoleveinettet etableres som egne gang- og sykkelveier fra alle boligområdene til alle skolene. Slik grøntstrukturen

sentralt i området er lagt opp er det naturlig at skoleveinettet blir en del av denne strukturen.

Det blir viktig at skolene plasseres inntil det skisserte skoleveinettet og at skolenes inntaksområder tar hensyn til skoleveiene. Et slikt skoleveinett blir viktig også for fritidsbruk fra boligområdene og bruk i skoletiden for å kunne komme trygt til/fra grøntområdene og strandsonene. Nettet må opparbeides med fast dekke for å tilfredsstille alle brukere (sykkel, barnevogn, rullestol, rulleskøyter etc.) samt kunne vintervedlikeholdes.

Sekundære gang-sykkelveier

Langs ny Snarøyvei bygges det separate gang-/sykkelveier på hver side. Disse vil kobles til de planskilte kryssingene. Langs resten av lokalveiringen som ikke er omtalt under hovedsykkelveinettet etableres det også sykkelfelt slik at lokalveiringen får en helhetlig utforming og at boligområdene får gode gang- og sykkelløsninger. Også stikkveier mellom lokalveiringen og ny Snarøyvei bør bygges med sykkelfelt og fortau for å sikre gode forbindelser mellom bolig- og næringsområdene.

Adkomstveiene forutsettes bygget med fortau på begge sider, men blandet trafikk kan eventuelt aksepteres der trafikken er begrenset og materialbruk på gatebelegg og møblering vektlegges.

Ved utbygging av alle trafikkarealer skal det sikres god tilgjengelighet og framkommelighet for alle grupper fotgjengere, herunder bevegelsehemmede m.fl. Kriteriene for tilgjengelighet nedfelt i Vegnormalens krav til gang- og sykkelveier, kryssing av gater samt gågater gjøres gjeldende.

Veibelysning

Ved utforming av veilysanleggene må kommunens veinormal følges. Det settes her krav til det lystekniske og anleggstekniske samt til estetikk. Det må settes krav til utarbeidelse av belysningsplan for hele området. I belysningsplanen må det vektlegges muligheter for å senke driftskostnadene gjennom bruk av armatur med lyskilder som gjør dette mulig – fortrinnsvis på gang- og sykkelveier, adkomstveier og i grøntområder. Videre må anleggene bygges ut med mulighet til demping relatert til servicenivå og nattsenking – fortrinnsvis på hovedveier og samveier.

Gatevarme

Det vil bli tatt stilling til bruk av gatevarme som en del av det øvrige fjernvarmeanlegget. Etablering av gatevarme forutsetter at det velges en løsning med kulvert for all infrastruktur nede i bakken. Bruk av gatevarme vil kunne gi endrede tverrprofiler på gatene pga. redusert vedlikeholdsareal. Fleksibiliteten for beplantning og

møblering vil også økes. I forhold til vintertemperatur og snømengder ligger det godt til rette for bruk av gatevarme på Fornebu.

3.5 TEKNISKE HOVEDANLEGG

Grunneierne har i fellesskap latt utarbeide en hovedplan for teknisk infrastruktur som omfatter veistandarder, vannforsyning, spillvann, overvannshåndtering og løsninger for IT og energi. Hovedplanen - som følger kommunedelplanen som uttrykt vedlegg - anviser etappeløsninger og utbyggingsrekkefølge og stiller krav til samordning av teknisk infrastruktur. Spørsmål som berører gjennomføringen er nærmere omtalt i kap. 6.6.

Veistandarder

Hovedveien (ny Snarøyvei) er i prinsippet foreslått utbygget i fire felt med midtdeler og uten kantparkering frem til områdesenteret og deretter i to felt frem til tilknytning med eksisterende Snarøyvei. Øvrige veisystem (samleveier, lokalveier) utformes med to felt og med begrensede parkeringsmuligheter på gategrunn. Fortausbredde foreslås satt til 3 meter. Det vises til foregående avsnitt om vei- og kollektivsystem.

Overvannshåndtering

Overvannshåndtering vurderes basert på prinsippet om å utnytte overvannet som en ressurs i form av åpne vannspeil i grøntstrukturen samt å begrense utslippet av forurensing med overvannet ut i fjordbassenget. I hovedplanen er det satt konkrete mål for vannkvalitet som skal tilfredsstillende rekreasjonsinteressene og ønsket om at et variert dyre- og planteliv utvikles i vannsystemene og sentraldammen.

Det er i dag ikke krav om rensing av overvann og dette kan derfor føres direkte til reseipienten. Det er derfor heller ingen økonomisk gevinst i å fordrøye eller avlaste overvannsutslippet til sjøen. Ved etablering av åpent overvannssystem blir investeringskostnadene større enn ved konvensjonelt system. Det må uansett legges overvannsledninger for drenering av kjellere, vannverkskummer osv. Kostnadene for å oppdimensjonere overvannsledningen til full kapasitet vil bli marginal og vesentlig lavere enn å planlegge, etablere og følge opp et alternativt system med til dels ukjent teknologi og detaljløsninger. På den annen side vil etablering av vannspeil og vannveier være viktige landskapselementer. Fordrøyningsbasseng kan hindre flomtopper og avdekke forurensede utslipp. Verne- og våtmarksområder kan sikres maksimal vanntilførsel.

Hvorvidt det skal benyttes åpne kanaler for overvann i grøntstrukturen eller rør under bakken har både tekniske, estetiske og driftsmessige implikasjoner. I hovedplanarbeidet er det foreslått at overvannshåndteringen i bebyggelsen i hovedsak baseres på at overvannet føres langs renner/rennesteiner som avlastes i

grunne, gresskledd kanaler som igjen ledes videre til hovedkanaler med karakter av bekkeløp i grøntområdene. Erfaringer tyder på at rør bør benyttes der dette er teknisk mulig og det ikke kan oppnås estetisk sett tilfredstillende løsninger som også er driftsmessig forsvarlige. Fordrøyning ivaretas i flomdempingsbasseng i grøntområder eller inne i bebyggelsen.



Parkillustrasjon av Helin & Siitonen

Nedbørsfeltet som har naturlig avrenning mot sentraldammen har grenser som omtrent følger indre ringvei unntatt mot nordøst hvor vannskillet ligger mellom ringveiene. Det forutsettes at overvannssystemet skal fungere uten innpumping av overvann fra andre nedslagsfelt. Sentraldammen vil få et overflateareal på ca. 4 dekar med dybde på ca. 1,2 m. Dimensjoneringen baserer seg på en vannutskifting i bassenget som skal sikre gode oksygenforhold i vannet som er en forutsetning for god kvalitet på økosystemet og de rekreasjonsmessige forhold.

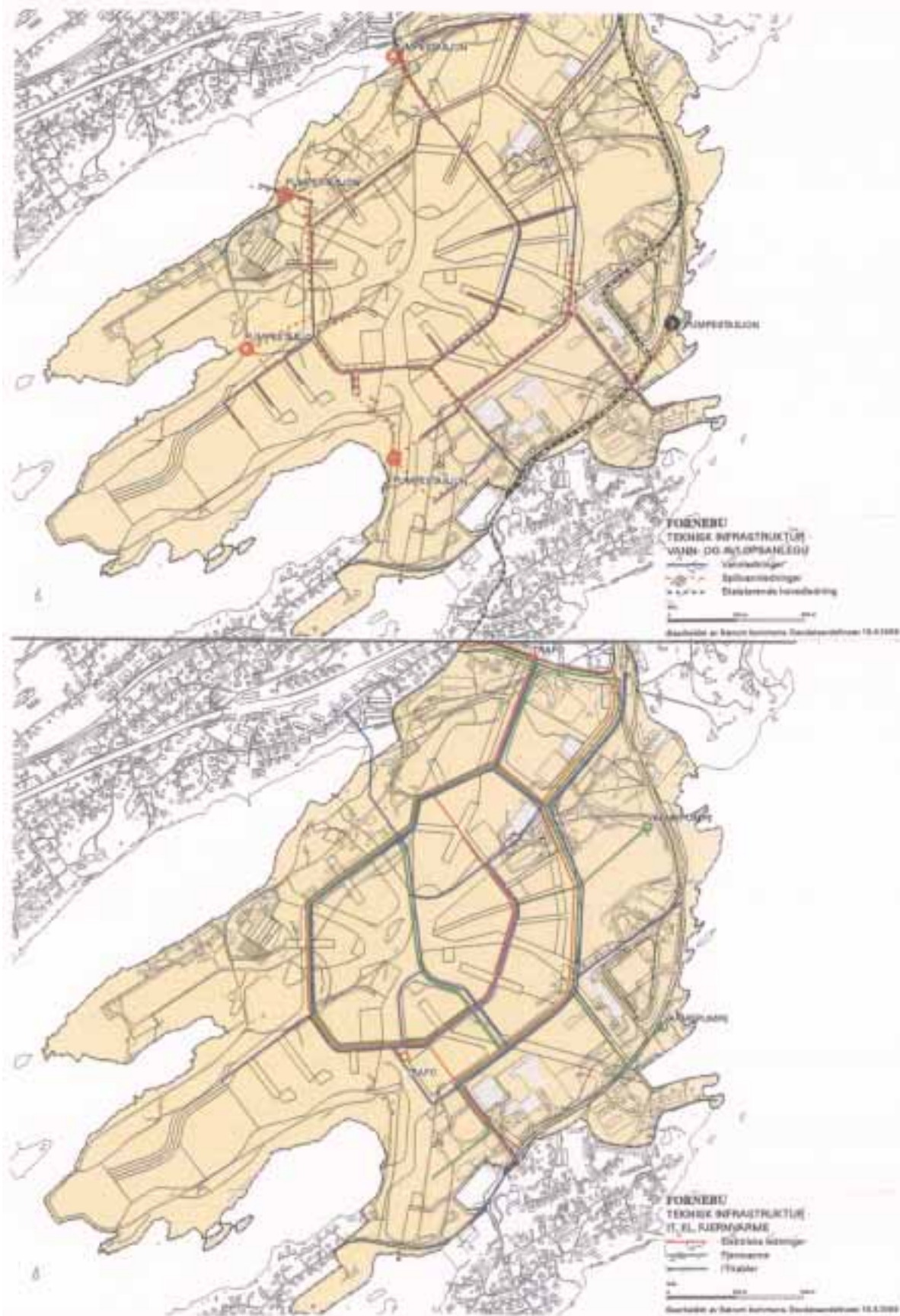
For å tilfredsstillende kravene til overvannets kvalitet i grøntområdene bør overvann fra veier og plasser renses før det ledes ut i grøntområdene. Den mest aktuelle rensemetoden er sedimentasjon (partikler legger seg på bunnen) i vått basseng, dvs. basseng med permanent vannspeil. Utenfor sentralområdet kan overvannshåndteringen baseres på de samme prinsippene, dvs at overvannet i hovedsak ledes til fordrøyningsbasseng før det ledes til sjøen.

Det er åpenbart at driften av et åpent overvannssystem vil bli noe dyrere enn et konvensjonelt anlegg. Kanaler, bekker og dammer er ikke selvrensende på samme måte som rørledninger og krever også mer kontroll. Til finansiering av driften kan en ikke bruke gebyrer knyttet til vann og avløp. Driftsansvaret for de enkelte elementene i overvannssystemet på Fornebu må avklares.

Hovedanlegg for vann og avløp

Det nye VA-systemet på Fornebu baseres på tilknytning til Bærum kommunes nett via sjøledninger som krysser Holtekilen med videreføring mot Stabekk. Traseene for hovedledningene skal i utgangspunktet følge det

Kart nr. 5 Teknisk infrastruktur

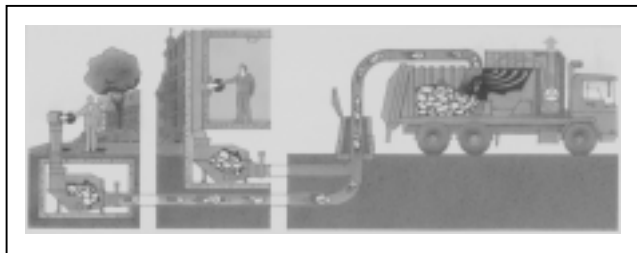


fremtidige veisystemet. Det skal benyttes mest mulig fellestraseer med annen infrastruktur under bakken. Ved kryssing av grøntstrukturen må traseenes nivåbehov koordineres for om mulig å redusere behovet for føringer i broer eller lignende.

De eksisterende hovedledningene langs eksisterende Snarøyvei skal ikke belastes mer som følge av utbyggingen enn det de tar i dagens situasjon. Både vann og spillvannsystemet langs veien skal tilknyttes de nye systemene. For vann skal det gis en mulighet for ringforsyning. Alt spillvann skal tilføres det nye systemet via en ny pumpeledning fra Fornebu pumpestasjon slik at den eksisterende pumpeledningen i Snarøyveien kan kobles ut og beholdes som en beredskapsledning.

Avfall

Eksisterende teknologi gir mulighet for å transportere sortert avfall i rør fra de enkelte bolig - og næringsområder til samlested for videre transport. Slike løsninger kan være areal-besparende og redusere tungtrafikk, støy og luktplager i boligområder. Utbyggingsområdet på Fornebu er av en størrelse som kan åpne muligheter for å ta i bruk nye løsninger. Det vil i såfall være aktuelt å legge rørsystem for transport av kildesortert avfall sammen med øvrige rørsystemer på Fornebu.



Avfallhåndtering

Energiforsyning

Fornebuområdet får i dag strøm fra transformatorstasjon nær krysset Oksenøveien/Kilenveien rett nord for Dumpaområdet. Stasjonen har sine hovedkabelforbindelser til Blommenholm og Jar trafostasjoner. Kapasiteten på hovedkabler og hovedtrafoer er tilfredsstillende etter dagens behov.

Med en utvikling av Fornebu til næringsvirksomhet, boliger og service regner Energiselskapet Asker og Bærum AS med at det stasjonære energiforbruket i området blir fordoblet. Dette vil kreve at kapasiteten på hovedkabler og hovedtrafoer må økes. Ny kabel, en eller flere, må eventuelt legges til Blommenholm trafostasjon og videre derfra til Bærum trafostasjon på Øverland som har kobling til sentralnettet. Avhengig av belastningsøkningen kan det også bli behov for en ny trafostasjon i søndre del av Fornebu-området.

For den videre planlegging av ledningsnettet for strømforsyningen vil bl.a. spørsmålet om dekning av

energibehov med fjernvarme ha stor betydning. Det er grunn til å anta at det i utbyggingen av Fornebu-området ligger meget godt til rette for bruk av fjernvarme, herunder utnyttelse av varmen i sjøen ved hjelp av varmepumper. Solenergi kan også utnyttes ved tilrettelegging med vannbårne systemer og arkitektonisk tilpassing. Forslag om utnyttelse av energi ved forbrenning av husholdningsavfall er kommet frem som et element i en totalvurdering av energiforsyning til Fornebu.

Bærum kommune vil gjennom sitt kommunalt eide selskap Bærum fjernvarme AS, sikre at det blir en aktør som kan gå inn å sørge for at bygging av et fjernvarmeanlegg finner sted dersom rammebetingelsene blir slik at dette kan skje på forretningsmessig grunnlag.

Blant disse rammebetingelsene er plan- og reguleringsbestemmelser som sikrer en enhetlig termisk energiforsyning. Den viktigste av disse er plan og bygningslovens (PBL) §66a, som gir hjemmel til ved kommunal vedtekt å pålegge tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg som er gitt konsesjon etter energilovens §5. Slik konsesjonssøknad er levert Norges vassdrags - og energidirektorat, etter at det er avklart med myndighetene at tiltaket ikke krever konsekvensutredning. Konsesjon kan ventes å foreligge etter sommerferien 1999.

Endelig løsning for den stasjonære energitilførselen til Fornebu vil planlegges mer i detalj så snart bygningsmengden og lokaliseringen av den tyngre bygningsmassen er nærmere klarlagt. Det legges vekt på å få til en enhetlig energiutbygging slik at en på Fornebu får varmesystemer og energitilførsel som harmonerer i et fremtidig system.

Hovedtraseene for fjernvarme/kjøling er i det alt vesentlige lagt langs veisystemet. Unntaket er kryssing av sentralområdet i grøntbeltet og føringer for varmepumpe (sjøvannsledninger). Sentral for fjernvarme bør plasseres i nærheten av sjøen i øst p.g.a. nærhet til sjøvannsledning/varmepumpe. Det er ønskelig at slik ledning legges på så dypt vann som mulig, og dybdeforholdene i vest er ikke gode nok.

Annet ledningsnett

Det er etablert et Sameie Fornebu-IT-Nett bestående av EAB Tele AS og EITele Øst AS og Telenor Nett AS. Sameiet skal:

- ivareta planlegging av fremføringsveien for kabler til overføring av tele, IT og kabel-TV på Fornebu
- innhente behov for rørkapasitet fra sameierne og fra andre aktører innen telekom- bransjen
- gjennomføre anbudsprosessen for etablering
- forestå drift samt rørtildeling til andre aktører.

Trasevalgene og etableringsrekkefølgen innen Fornebu-området er i hovedsak basert på øvrig infrastruktur, i tillegg til at fremtidige kunder skal sikres alternative tilknytningsmuligheter både internt på området og fra de omkringliggende områder. Hovedtraseene er primært lagt langs veisystemet. Unntaket er en tredje trase vest i Dumpaområdet mot E-18 og en kryssing av sentralområdet i grøntbeltet. Sikkerheten i nettet med tosidig forsyning vil være svært viktig for å hindre driftsavbrudd.

3.6 BOLIGOMRÅDER

Bolig- og næringsområdene på Fornebu skal utvikles slik at de gir et positivt bidrag til Bærum kommunes og Osloregionens bolig- og næringsutvikling. Videre skal bolig- og næringsområdene internt i området dimensjoneres og avstemmes mot hverandre slik at hensyn til bokvaliteter og arbeidsplasser ivaretas. Det er også viktig at infrastrukturen - veier, banebetjening, servicetilbud etc. utnyttes på best mulig måte. Se illustrasjon av plankonseptet og hierarkiske planleggingsnivåer.

Boligbygging og bomiljø

Bærum kommunestyre har vedtatt at det på Fornebu skal tas sikte på blandet boligbebyggelse uten bymessig preg, tilpasset den øvrige bebyggelse i området.

Foreliggende planforslag forutsetter at i overkant av 5.000 boliger skal kunne innpasses innenfor planområdet med de forutsetninger om bokvalitet som legges til grunn. Hvilke utnyttelsesgrader som foreslås i de enkelte delområder for å oppnå denne overordnede målsetning, gjennomgås i kap. 4.1 om områdeinndeling og utnyttelse.

Kommunestyret har vedtatt at det skal legges til rette for en variert boligmasse som ivaretar interessen til ulike befolkningsgrupper, eksempelvis med hensyn til kjøpekraft, familiestørrelse, alderssammensetning, funksjonshemming osv. Forholdet mellom "sentrum og periferi" vil påvirke boligtettheten i de ulike deler av området. Likeledes skal den arkitektoniske utformingen av områdets boligstruktur og lokalveisystem ta hensyn til områdets nære visuelle forankring til sjøen. Et godt bomiljø og trivsel for beboerne står sentralt i de visjoner som er trukket opp.

Realisering av et ønsket antall boliger som imøtekommer husbankens krav til begrensninger i tomtetekniske kostnader og standard kan bli et viktig virkemiddel for å oppnå de boligpolitiske mål. I forbindelse med etablering av et IT- og kunnskapssenter er det aktuelt å legge føringer på arealbruken. For boligarealer som faller innefor IT-senterets avgrensning bør det forutsettes at minst 50% av boligene søkes husbankfinansiert. Dette må innebære at tomteverdien ikke overskrider husbankens begrensninger. Fastsettelse av takst for området må bygge på denne forutsetning.

I øvrige boligområder må spørsmål om løsning av boligpolitiske mål knyttes opp mot utbyggingsavtaler. Som grunneiere hviler det en forpliktelse på Staten og Oslo kommune som offentlige myndigheter å bruke sin eierstatus til å fremme gjennomføring av boligpolitiske mål i regionen. Dette betyr at det er nødvendig for grunneierne å vurdere å avstå fra maksimal fortjeneste ved salg av eiendom til boligformål på Fornebu.

Naboskap og nærmiljø

Utover det grunnlaget for trivsel som skapes gjennom utforming av den enkelte bolig vil det fysiske og sosiale miljø som omgir boligen ha betydning for dekning av grunnleggende menneskelige behov for trygghet, sosial kontakt og tilhørighet.

Overgangen fra den enkelte husholdning/hjemmet til samfunnet rundt bør skje gjennom en struktur som gradvis øker kontaktpunktene. Den enkelte husstand og det enkelte menneske må kunne møte omverden i miljøer som skaper overkommelige sprang fra det lille og nære til det større og mer fremmede.

Den form større feltutbygging har antatt i etterkrigstiden har ofte gjort det vanskelig for beboerne å finne frem til og opprettholde den form for samvær og nærkontakt som var vanlig tidligere og som man fortsatt kan finne i eldre bomiljøer. Det gamle primærgruppe-mønsteret, der familiene var store og bodde nær slekt og venner, har brutt sammen med de negative følger dette har hatt på menneskers adferdsmønster og det sosiale miljø.

På Fornebu bør en unngå feil som tidligere er gjort ved å bygge videre på løsninger som erfaringsmessig har bidratt til gode bomiljøer. Sentralt i denne sammenheng står



planlegging av boliggrupper/tun som i størrelse og innhold bygger opp under dannelse av "smågruppesamfunn" i en menneskelig målestokk. En overgang fra den enkelte bolig til et klart definert og oversiktlig nærmiljø kan bidra til å øke tryggheten og redusere anonymiteten. Mens det enkelte hushold vil ha sitt private område, må fellesarealer som

tilrettelegges for beboerne i boliggruppen være klart definerte. Dette skaper sikkerhet og grunnlag for fellesskapsfølelse i nærmiljøet.

Det ansees således som viktig at den enkeltes nærmiljø utgjøres av et begrenset antall mennesker og at denne gruppen representerer ulike alderskategorier og husholdningstyper (enslige, unge og gamle, familier med og uten barn). Ideelt sett bør gruppen være et mikro-speilbilde av storsamfunnet. Dette vil legge til rette for bredde i den sosiale omgang, stabilitet i det sosiale mønsteret, kontakt mellom generasjoner og forbindelseslinjer ut til storsamfunnet. For det enkelte menneske vil dette kunne være en støtte og åpne muligheter i mange retninger.

Gruppestørrelser er analysert i mange sammenhenger. Når det gjelder antall mennesker i en boliggruppe/tun er det viktig at man hverken er for få eller for mange. Skal gruppen gjenspeile storsamfunnet kan den ikke være for liten. Og skal den fungere som en gruppe der mennesker kjenner seg delaktige, kan den ikke være for stor. Forskning underbygger oppfatningen om at gruppen minst må være på 40 personer og at den blir for stor når den kommer opp i 70-80 personer. For planleggingsformål kan 60 personer således være veiledende. Med 2-4 personer pr. husstand/bolig vil en passende boligruppe/tun bestå av 15-30 boliger.

Den hierarkiske oppbygging av boligområder på Fornebu

Med den enkelte husholdning og boliggruppen/tunet på 15-30 enheter som byggestener foreslås i prinsippet følgende hierarkiske oppbygging av boligområder på Fornebu: husholdningen/ hjemmet - boliggruppen/tunet - nabolaget - boligområdet - grendeområdet/skolekretsen (se vedlegg 5).

I denne hierarkiske oppbygging er nabolag innført som et nivå der gjenkjennelse av folk man møter og fornemmelsen av fysisk tilhørighet fortsatt bidrar til naboskapsfølelse, trygghet og en viss grad av uformell sosial kontroll mot bråk, tyveri, herværk mv. Det antas at et nabolag kan bestå av 3-4 boliggrupper/tun, dvs. i størrelsesorden 60-80 boliger og 150-200 personer.

Et boligområde defineres her som en hensiktsmessig størrelse for etablering av barnehage, dvs. 4 nabolag med 240-320 boliger og en befolkning på 600-800 personer.

Den største enheten - grendeområdet - forutsettes å tilsvare befolkningsgrunnlaget for en barneskole, dvs. 3-4 boligområder med tilsammen 1000 boliger eller mer og en befolkning på rundt 3000 personer. Til grendeområdet kan det knyttes et grendesenter der en i tillegg til skolen også kan innpasse de servicefunksjoner som det ikke er naturlig å innpasse i områdesenteret for Fornebu/Snarøya (se avsnitt 3.8 om senterstruktur).

Ovennevnte prinsipper innebærer at utbyggingen av boligområdene vil måtte brytes opp i forholdsvis små entrepriser med variert boligsammensetning. Dette kan til en viss grad ha en kostnadsdrivende effekt men vil samtidig

sikre kommunen større kontroll med hensyn til gjennomføring av de intensjoner og mål som settes opp for utformingen av de fremtidige boligområder på Fornebu.

Bebyggelsesstruktur

Kjernen i boligområdene vil bli den nye sentralparken. Rundt denne grupperes boligbebyggelse i form av lave blokker/byvillaer. Mot øst, i sonen mellom hovedveien og den indre ringvei, foreslås noe tettere bebyggelse. Mot ny Snarøyvei, hvor hovedtrafikken kommer, foreslås blanding av bolig- og næringsformål. Ned mot Rolfsbukta foreslås boligbebyggelsen - som det eneste sted på Fornebu - å trekkes helt ned til sjøfronten. I planområdets vestre og søndre deler foreslås tett/lav- og småhusbebyggelse frem til grøntarealene langs stranden. Områdene grupperes som tun med 15 - 30 enheter som angitt i avsnitt om gruppestørrelser. Blokkbebyggelse / byvillaer må grupperes slik at utearealer og inngangsforhold gir trygghet og oversikt.

Den foreslåtte bebyggelsestruktur vil kunne gi et variert boligtilbud med ulike leilighetstyper og leilighetsstørrelser i bebyggelse som strekker seg fra småhusbebyggelse og rekkehus til blokkbebyggelse/sentrumsbebyggelse og såkalte byvillaer. Boligenes omgivelser vil bli åpne, særlig vest og syd i området, og mer urbane i mellomsonen og i og rundt lokalsenteret. Selv i de mest urbane deler, vil imidlertid avstanden til grøntarealer være kort. Grøntstrukturen åpner også for visuell kontakt til fjorden og åsene omkring.

Den valgte byplan med en grøntstruktur som «fingre» fra sentralparken og ut til strandsonen gir en inndeling i boligfelt som i hovedsak ligger mellom 40 og 100 daa og som kan få boligantall fra 200 og opp til 5-600 leiligheter. Det vil si at ett felt utgjør et boligområde som danner underlag for 1 - 2 barnehager, og at 2 - 3 felt sammen danner et grendeområde med barneskole og noe lokal service.

Det er et ønske å få prøvet ut nye prinsipper for utforming av boligområder som bygger på fremtidsrettet miljømessig og bærekraftig tenkning ("Miljølandsby"). Bl.a. bør det finnes frem til delområder som kan ligge til rette for bruk av solenergi til oppvarming, utstrakt bruk av ENØK-tiltak, miljøriktig materialvalg og bruk av gråvann som rekreativ vannelement i bebyggelsen m.m..

Utearealer i boligområdene

Den overordnede grøntstruktur utenfor byggeområdene - som henvender seg både til de nye beboere på Fornebu og til befolkningen i Bærum og Oslo-regionen generelt - skal kunne brukes til turgåing, lek for større barn, soling, bading osv, samt skigåing om vinteren. Samtlige boligfelt ligger mot grøntstrukturen med minst en side.

I de grønne fellesarealer som betjener flere boligområder - herunder sentralparken - er vist en større idrettsplass. Andre aktiviteter for lek og rekreasjon kan også innpasses



HIERARKISKE PLANLEGGINGS NIVÅER	FYSISKE ENHETER	ANTALL HUSSTANDER/ FAMILIER	ANTALL BEBOERE	TJENESTE	ELEMENTER AV OFFENTLIG INFRASTRUKTUR TIL FELLES BRUK
Nivå 1 Husstand		1	1 - 5	VAR.	Vann, avløp, renovasjon,
Nivå 2 Tun		15 - 30	30 - 75	Rekreasjon Vei-transport	Lekeplass, felles internvei
Nivå 3 Nabolag		60 - 80	150 - 200	Rekreasjon Vei-transport	Nærpark, felles fest-møtelokal, felles grønneområder, felles internvei,
Nivå 4 Bulgområde		240 - 320	600 - 800	Undervisning	En eller to barnehager
Nivå 5 Grønneområde		960 - 1300	2400 - 3250	Undervisning Kultur Helse-sosial Rekreasjon	Barneskole med grusbane, bibliotek tjeneste, helsestasjon, grøndepark, idrettsanlegg med gressbane, ungdomssenter, grøndehus,
Nivå 6 Kommunedel med lokalsenter		Område kapasitet	Område kapasitet	Undervisning Kultur Helse-sosial Rekreasjon Handel	Ungdomsskole, kulturhus, grønne-korridorer med park, mulig videregående skole, muligheter for høyskole, legesenter, tannlegesenter, post, lokalthandelscenter, bankfunksjoner, helseområder,

i fellesarealene. Disse fellesarealene inngår ikke i beregninger av utearealer innenfor byggetomtene.

Innenfor byggetomtene forutsettes det avsatt minimum 80 kvm uteareal pr. bolig, hvorav 25 kvm forutsettes opparbeidet som lekeareal.

Strøkslekeplasser i boligområder

Ihht normer fra NBI bør det avsettes areal til strøkslekeplasser med 10 m² pr. bolig. Hver strøkslekeplass bør være min. 5.000 m². Med 5.000 boliger vil dette si 10 strøkslekeplasser innenfor byggeområdene som hver betjener 500 boliger. Strøkslekeplassene kan kombineres med skolenes utearealer, men ikke med barnehagenes.

Større boligfelt på ca. 500 boliger bør ha en strøkslekeplass, mens to og to mindre felter / blandingsfelter kan dele på en. Avstand bolig - strøkslekeplass vil bli maks ca. 300 m, mens normen sier maks ca. 500 m.

Nærlekeplasser i nabolag

Det bør avsettes areal til nærlekeplasser med 10 m² pr. bolig. Hver nærlekeplass bør være 1500 m² og betjene 150 boliger. For hele området vil dette si 33 nærlekeplasser, altså ca. 2 pr. felt. Avstand fra bolig bør være maks 150 m, noe som vil kunne oppfylles i den valgte plan.

Lekeplass ved inngang av boliggruppen/tunet

Det bør avsettes areal med 5 m² pr. bolig. Plassen bør være min. 150 m², betjene ca. 30 boliger med en avstand på maks 50 m, noe som vil kunne oppfylles i den valgte plan.

3.7 NÆRINGSOMRÅDER

Frigjøring av arealer på Fornebu åpner store muligheter for ny næringsutvikling sett både i et nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv. I tillegg til muligheten for å erstatte de arbeidsplasser som går tapt ved flytting av flyplassvirksomheten til Gardermoen kan Fornebu med sin sentrale lokalisering i Østlandsområdet gi rom for ny internasjonalt rettet virksomhet.

Forutsetninger

Bærum kommune har lagt som forutsetning at det i næringsområdene og innenfor offentlig og privat service på Fornebu kan etableres opp til 15.000 arbeidsplasser. I kommunedelplan 1 ble det tatt sikte på å legge til rette for etablering av virksomheter som kan styrke mulighetene for å opprettholde et godt arbeidstilbud i kommunen, tilpasset kompetanse - og utdannelsesnivået hos befolkningen i regionen. Spesielt tas det sikte på:

- utdannelsesinstitusjoner
- små og mellomstore bedrifter med forbindelser til lokalt næringsliv
- internasjonalt rettede foretak
- nye virksomheter som supplerer og bygger opp under den nasjonalt sett betydningsfulle eksisterende næringsvirksomhet i Bærum.

For å motvirke at områder med kontorbebyggelse ligger øde etter arbeidstid er det lagt til rette for betydelig innslag av boliger i tilknytning til næringsbebyggelsen.

IT-satsing

Et sentralt tema for næringsutviklingen på Fornebu er ønsket om å realisere et IT- og kunnskapssenter i Terminal-/Koksa-området. En slik satsing er i tråd med de visjoner kommunestyret har trukket opp for etterbruken på Fornebu. Det er også fra Stortingets side forutsatt at staten som grunneier legger til rette for en IT-satsing der forskning/utdanning kan samlokaliseres med næringsliv og skape et vekstkraftig miljø innenfor rammen av et internasjonalt nettverk.

Arealdisponeringen i området er tilrettelagt for innpassing av de elementer som inngår i et IT- og kunnskapssenter. Det kan eventuelt gis nærmere kriterier for arealbruk innen byggeområder som forutsettes utviklet i samsvar med en IT-satsing. Hvilket blandingsforhold det skal være mellom bolig og næring i området henger sammen med rammebetingelser for den samlede utbygging.

Uavklarte samferdselsløsninger

I området Fornebu Nord/Dumpa er det fortsatt ikke avklart hvordan veg - og banesystemet vil bli utformet, herunder kryssløsninger med en fremtidig ny E-18. Dette innebærer at den arealdisponeringen som vises må ansees som foreløpig og at grunnlaget for reguleringen i området vil bli påvirket av vegplanene for Vestkorridoren og konklusjoner som vil bli trukket på basis av konsekvensutredning av banebetjening til Fornebu.

Plankrav

For både bebyggede og ubebyggede arealer avsatt til næring i denne planen er det innført plan-krav i de utfyllende bestemmelser. Dette innebærer at det må utarbeides reguleringsplan før området kan bebygges eller utnyttes til annet formål enn idag. I tråd med forutsetningene for utarbeiding av kommunedelplan i to trinn vil regulering først kunne igangsettes når Kommune-delplan 2 er vedtatt og gitt rettsvirkning. Unntaket gjelder reguleringer for tomt til Norske Skog og Telenor.

Bruksendringer

For eksisterende bygningsmasse vil det melde seg spørsmål om midlertidig bruk inntil nødvendig regulering er gjennomført. Det forutsettes en restriktiv praksis i

behandlingen av søknader om midlertidige bruksendringer - herunder krav til tidsbegrensning - slik at forutsetninger for gjennomføring av påtenkt regulering ikke svekkes.

Blandet bruk

Som i Kommunedelplan 1 er det også i foreliggende planutkast lagt vekt på å opprettholde fleksibilitet i forhold til fremtidige ønsker om næringsetablering på Fornebu. I tillegg til enkelte rene kontorområder er det derfor gitt kombinasjonsløsninger som åpner for blandet virksomhet og større eller mindre innslag av boliger. Begrunnelsen for dette ligger bl.a. i usikkerhet om fremtidig marked for bolig- og næringsarealer.

Senterområde

I områdesenteret er planlagt arealbruk fortsatt gitt betegnelsen bolig/forretning/kontor. Dette innebærer at



*Eksempel på fire etasjers bebyggelse i et sentralt område. Sandvika
Foto: Ardila*

handelsvirksomhet rettet mot befolkningen på Fornebu/Snarøya og Lysakerområdet syd for E-18 i hovedsak forutsettes lokalisert i det definerte senterområdet. Unntaket vil gjelde nærbutikker for dagligvarer og ulike former for servicevirksomhet rettet mot lokalt næringsliv og arbeidstagere på Fornebu. Det vises til drøfting av senterstruktur i eget avsnitt (kap.3.8).

Næringsformål og inndeling

På det nåværende tidspunkt i planprosessen foregår en løpende vurdering - blant grunneiere og eiere av bygninger - av de muligheter som kan finnes for ny næringsutvikling på Fornebu. Enkelte interessenter har meldt seg overfor grunneiere og kommunen. Andre kan ønske å være avventende til planene for området blir mer konkrete.

På tidligere Oksenøen bruk har Norske Skog bygget sitt nye konsernsenter. Det gjenstår et mindre areal som kan nyttes til næringsformål i dette området.

Som nevnt er det fra statens side forutsatt at det i området terminalbygget/Koksa skal legges til rette for utvikling av et internasjonalt orientert IT- og kunnskapssenter med betydelig innslag av næringsvirksomhet.

For Telenor-området er det utarbeidet reguleringsplan som forutsetter at det nye konsernsenteret bygges ut i etapper. Første etappe forutsettes igangsatt i inneværende år.

På Fornebu nord har det tidligere meldt seg interesse for utvikling av et messe-område. Dette synes nå ikke lenger aktuelt. En kombinasjon av kongress- og næringsvirksomhet og rekreasjon/idrettsaktiviteter knyttet til anlegg for større arrangementer kan være aktuelt. Nødvendige avklaringer m.h.t. vegføringer og baneløsninger bør finne sted så raskt som mulig slik at arealdisponeringen i dette området kan konkretiseres.

I denne kommunedelplanen er det gitt en inndeling av næringsområdene som ivaretar Bærum kommunes intensjoner og samtidig imøtekommer de interesser som hittil har fremstått.

I prinsippet er det lagt vekt på at de mest trafikkskapende aktiviteter lokaliseres i de nordre og østre deler av området nærmest E-18 med tilknytning til ny Snarøyvei og baneforbindelse.

Eksisterende bygningsmasse

Tilsammen består eksisterende bygningsmasse av nær 150 bygninger med omlag 265.000 kvm gulvflate hvorav nær 230.000, etter grunneiers vurdering, kan være egnet for en eller annen form for etterbruk. Kommunestyret har imidlertid gitt uttrykk for at næringsbygg som idag er etablert, og som ikke har noen økonomisk og/eller miljømessig forankring i området, må fjernes.

Dumpa/Fornebu Nord

Området foreslås foreløpig inndelt og avsatt til bolig/kontor og rene kontorformål i påvente av avklaring om samferdselsløsninger, herunder en eventuell lokalstasjon for jernbane i området. Området vil være innfallsporten til Fornebu og næringsbyggene her bør gis en utforming med høy arkitektonisk kvalitet. Innenfor området forutsettes mulighet for innpassing av anlegg for idrettsaktiviteter kombinert med næringsbygg samt et større kongressenter som kan betjene næringsområdene både på Fornebu og Lysakerområdet.

Sentralt næringsområde

På området mellom ny Snarøyvei og Lysakerfjorden er forslaget til Telenor's nye konsernsenter på nær 200.000 kvm. under reguleringsmessig behandling.

Det er gitt en avgrensning av et næringsområde for kontorvirksomhet mellom Fornebu nord og terminalområdet på omlag 250 dekar. Innenfor området avsettes plass til deler av de to grøntkorridorer som forbinder friluftsarealene

i vest med strandsonen langs Lysakerfjorden. Området får adkomst fra nord og vest direkte fra ny Snarøyvei.

Trekanten

Området syd for det sentrale næringsområdet, avgrenset mot terminalbygningen og friluftsområder langs Lysakerfjorden foreslås holdt åpent for både bolig og næring (kontor) med boligene plassert nærmest sjøen. Dette gir fleksibilitet i forhold til et eventuelt behov for å utvide det sentrale næringsområdet. Det gir også fleksibilitet i forhold til endringer i markedsforutsetninger og de mer konkrete vurderinger som må gjennomføres som ledd i å finne gode planløsninger i dette viktige, men sårbare området mot fjorden og friluftsområdene. I området vurderes innpasset et badeanlegg med nær kontakt til strandsonen og sjøen.

Terminalområdet

Området med ekspedisjonsbygningen kan utvikles som attraktivt næringsområde for blandede kontorbedrifter. I området holdes åpent for undervisnings- og forskningsrelaterte virksomheter. Området er gitt betegnelsen kontor/bolig.

Senterakse

Fra det anbefalte områdesenteret i vest og østover mot Rolfsbukta foreslås etablert en sone med bolig/kontor langs en åpen akse for fotgjengere og syklist. Intensjonen er å gi områdesenteret og gangstrøket visuell tilknytning til Rolfsbukta og fjorden mot Oslo og samtidig gi en mykere arealbruk i grenseområdet mellom Terminalområdet og Koksa.

Koksa-området

Området kan gi rom for å innpasse nye aktiviteter i bestående eller ny bygningsmasse og inngår som en viktig del av det påtenkte IT- og kunnskapsenteret. I området bør det også gis rom for kultur-aktiviteter samt andre opplevelsesorienterte funksjoner.

3.8 SENTERSTRUKTUR

Overordnede forutsetninger

Senterstrukturen i Bærum domineres av områdesentrene Sandvika, Bekkestua og Stabekk med beliggenhet i tradisjonsrike og kommunikasjonsmessige knutepunkter i kommunen. I tillegg til disse "stasjonsbyene" eksisterer en rekke område-/lokalsentra med et variert tilbud av forretninger og annen service som betjener nærliggende boligområder.

Det har lenge vært ført en politikk i Bærum som søker å bygge opp under og styrke denne senterstrukturen i kampen mot "bilbaserte" sentra utenfor kommunen. Denne politikken bygger på ønsket om å opprettholde gode servicetilbud nær boligområdene, gjøre servicetilbud lett

tilgjengelig med kollektive transportmidler og å hindre en handelslekkasje med langsiktige negative virkninger.

I tråd med denne politikken vil det ikke være aktuelt å legge opp til utvikling av et større regionalt senter på Fornebu. Senterfunksjonene på Fornebu skal være rettet mot å betjene Snarøya, det fremtidige Fornebu og områdene syd for E-18 fra Lysaker til Holtekilen.



Senterstruktur i Bærum

Områdesenter og grendesentra

Som del av grunneiernes konsekvensutredning er det utført en analyse av detaljhandel og senterlokalisering i samsvar med ovennevnte forutsetninger. Analysen underbygger at det kun er behov for ett større områdesenter på Fornebu for detaljhandel med innslag av offentlig og privat tjenesteyting. I tillegg vil supplerende dagligvarehandel og mer lokalt rettede offentlige tjenester være aktuelt i tilknytning til de enkelte boligområdene.

Det er analysert to alternativer, dvs. et hovedalternativ og et minimumsalternativ. Det første betegnes som et tilnærmet fullservicealternativ på ca. 21.500 kvm., inklusiv 4.500 kvm. til offentlige tjenester. Det andre - som i hovedsak tar sikte på å dekke innbyggernes behov for dagligvarer og "dagligvarepregede faghandelsvarer" - er på ca. 13.000 kvm., inklusiv 4.000 kvm. til offentlige tjenester. Analysen legger til grunn en utbygging som gir 14.000 nye innbyggere i området og 15.000 arbeidsplasser.

Dimensjonering av områdesenteret ut fra de nevnte forutsetningene innebærer at dette ikke vil gi nevneverdig konkurranse til bestående sentre i østre Bærum som Stabekk og Bekkestua. Næringsområdenes betydning for etterspørsel og omsetning i senteret vil være liten.

I utviklingen av et nytt lokalsamfunn på Fornebulandet bør en bruke lokalisering av offentlig og privat service i et bevisst forsøk på å skape følelse av identitet og lokal

tilhørighet i boligområdene. Som et hovedprinsipp foreslås derfor at funksjoner rettet mot å betjene kun deler av området samles i grendesentere.

Dette innebærer at barneskoler med tilhørende anlegg bør utgjøre grunnstenene i grendesentrene som vist i de hierarkiske planleggingsnivåene. Generelt forutsettes det at mindre idrettsanlegg legges til skolene, eventuelt også lokaler og funksjoner av betydning for frivillige organisasjoner som idrettslag og foreninger, eldreklubb m.v. Samlokalisering av skole/ helsestasjon for mor og barn vil være aktuelt.

Grendesenter-prinsippet kan også anvendes i næringsområdene med samlokalisering av primære fellesfunksjoner som bank, post, kontorrekvisita, restaurant/kafe etc. Rolfsbukta/ Ekspedisjonsbygget og Dumpaområdet peker seg ut som steder for lokalisering av grendesentra for næringsliv og ansatte.

Tilsvarende bør områdedekkende funksjoner samles og lokaliseres i områdesenteret for å gi dette tilstrekkelig tyngde og funksjonsdyktighet, som et identitetsskapende element for hele området. Her må finnes gode sosiale møteplasser for gammel og ung både inne og ute. Senteret bør i tillegg til dagligvarehandel og annen detaljhandel inneholde enkelte spesialforretninger, legesenter, bank, postkontor, kafé, restaurant og selskapslokaler.

Avhengig av størrelsesorden på utbyggingen og den kommunale økonomi vil også senteret kunne inneholde lokalt helse- og sosialkontor, eldresenter, bibliotek, kultursenter m.v. Samlokalisering av funksjonene på områdesenteret har som hovedintensjon å skape senteridentitet og generere den menneskelige dynamikken som er nødvendig for at forretningene skal lykkes. Plassering av kirke som et sentralt element i områdesenteret er under vurdering. En slik plassering gir mulighet for å samlokalisere flere offentlige funksjoner og vil gjøre kirken lettere tilgjengelig for befolkningen - særlig hvis den også kan holdes åpen større deler av dagen.

Områdesenterets rolle i utviklingen av området

For å utvikle et godt lokalt servicetilbud til befolkningen på Fornebu/Snarøya, må områdesenteret ha god tilgjengelighet og sentral beliggenhet i forhold til det omland det skal betjene. En viktig rolle for senteret er å fungere som møteplass for de som skal bo og arbeide i dette området. Uten et fungerende "sentrum" vil befolkningen måtte søke ut av området for kulturell og sosial adspredelse.

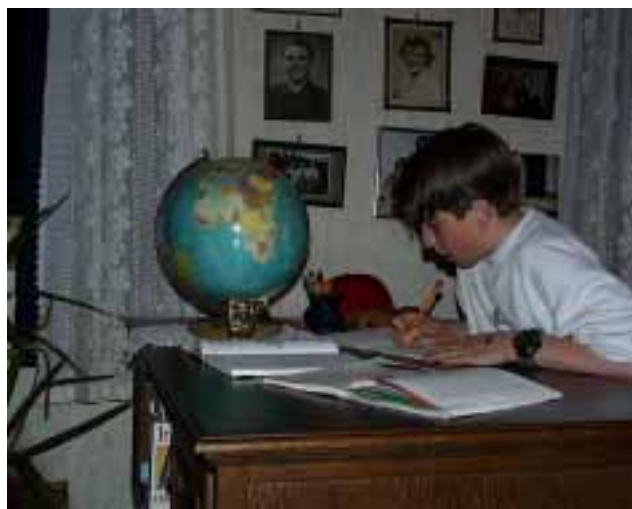
Det bør være en ambisjon å skape et senter med et bredt spektrum av funksjoner som både skal betjene og være allment tiltrekkende for alle typer husholdninger/ansatte og ulike aldersgrupper i området. Med andre ord bør senteret være et møtested mellom mennesker, varer, tjenester og opplevelser - et sted som vil virke forlokkende både for den besøkende og de som forutsetningsvis skal lokalisere seg der eller investere i senterets utvikling.

En slik ambisjon stiller store krav til senterets estetiske utforming, tilgjengelighet og beliggenhet, særlig i forhold til sjøen og utsiktsmuligheter. Men det må også stilles krav til størrelsen på det befolkningsmessige omland innen sykkel- og gangavstand fra senteret. Slike krav er ivarettatt i det plankonseptet som er valgt for utvikling av Fornebu.

Det forutsettes at områdesenteret er en av de første prosjektene som skal bygges ut. Områdesenteret har allerede et eksisterende kundegrunnlag og kan tilrettelegge for en ideell situasjon for kommende boliger og arbeidsplasser.

3.9 OFFENTLIG SERVICE

Den fremtidige befolkningen på Fornebu med nærmeste omland vil etterspørre et bredt spekter av offentlige tjenester innen utdanning, kultur, helse og omsorg, idrett og rekreasjon. Tildels vil dette være service som kommunen eller fylkeskommunen vil stå for, f.eks. undervisning, tildels kan det være service som blir etablert gjennom samarbeid mellom det offentlige og private.



Skolene vil sammen med annen offentlig service utgjøre kjernen i boligområdenes grendesentre. Foto: Ardila.

Det er lagt særlig vekt på at tilgjengeligheten til service skal være god for de aktuelle brukergrupper. Offentlig service forutsettes derfor i hovedsak lokalisert til områdesenteret og til grendesentrene. Lite plasskrevende tiltak som betjener hele området og nærmeste omland - f.eks. bibliotek, kino, eldresenter m.v.- forutsettes plassert i eller i tilknytning til områdesenteret mens funksjoner som skal betjene de enkelte boligområdene er tenkt plassert i grendesentrene. Den viktigste del av den offentlig service på Fornebu vil være skolene. Skolene vil sammen med annen offentlig service utgjøre kjernen i boligområdenes grendesentre.

For å utnytte arealene på Fornebu på en effektiv måte, er skolene og barnehagene lokalisert slik at de kan utnytte de sammenhengende friluftsområdene som utearealer. Det er også vist hvordan fellesanlegg innen idrett og rekreasjon som er åpne for allmennheten kan plasseres i den

sammenhengende grøntstrukturen og også benyttes av skolene.

I enkelte tilfelle vil realiseringen av kommersielle tilbud innen rekreasjon åpne muligheter for at det offentlige kan kjøpe tjenester etter behov uten å stå for tunge investeringer, eksempelvis kjøp av plass til svømmeundervisning i et eventuelt badeanlegg reist i privat regi. Slike kombinasjonsløsninger kan også bli aktuelt på andre områder der det er kommersielt grunnlag for utvikling av kultur- og rekreasjonstilbud.

Tilfredsstillende servicetilbud forutsettes å være på plass når innflyttingen i de områder som skal betjenes finner sted. Gjennom bruk av såkalte rekkefølge-bestemmelser vil kommunen sørge for at slik koordinering i utbyggingen finner sted.

3.10 KULTUR, IDRETT OG FRILUFTSLIV

I plankonseptet er det lagt til rette for å innpasse anlegg og tilrettelegge for idrett og friluftsliv. Enkelte anlegg er det naturlig å legge tett inntil grøntstrukturen, men det vil også være anlegg som må sikres i konkurranse med annen arealutnyttelse innenfor bebyggelsen.

Samspillet mellom skoleutbygging og idrettsanlegg er nærliggende og naturlig og er nedfelt som prinsipp i forslaget til planutforming. Det er viktig at anleggene legges tilrette for flerbruk med plass til såvel idrett som kulturaktiviteter og ikke ensidig realiseres som skoleanlegg.

Idretts- og friluftsanlegg

I Bærum kommunes handlingsplan for anlegg til idrett og friluftsliv er Fornebu spesielt omtalt, med de behov og ønsker som er kjent pr. idag. Utbyggingen på Fornebu er som en middels norsk kommune og vil dermed ha et stort og variert behov for anlegg.

Det vil også være behov for å avsette areal slik at det blir mulig å fange opp og gi plass til nye aktiviteter og virksomheter, som f.eks. rullebrett, BMX-sykling. Det foreslås avsatt plass til følgende idrettsanlegg og anlegg for friluftsliv på Fornebu:

- idrettshaller - fortrinnsvis i forbindelse med skoleanlegg
- svømmehall - gjerne i forbindelse med skole, eller som et større badeanlegg der svømmeundervisningen sikres plass
- fotballbaner - som grus- eller kunstgressbaner ved skoleanlegg, og noen store 70x100 m gressbaner og et større treningsfelt
- tennisanlegg - en anleggstype som i stor grad er privat-/klubbfinansiert, men som det bør sikres arealer til

- vannidretter - plass for seilbrettvirksomheten som i dag er i Rolfsbukta
 - opptrekksplass (jollehavn) for båter til seilforeninger i området
 - arena for kajakkpadling, i form av brygge/båthall og regattabane m.m.
- andre anlegg - delanlegg for friidrett ved skolene
 - klubbhus vil bli etterspurt for en slik befolkningsmengde
 - anlegg for skøyter/bandy med kunstis
- trimløype/joggeløype/lysløype på rundt 3 km
- badestrender langs Lysakerfjorden, på Torvøya og ytterst på Storøya
- kyststi langs stranden (eller i buffersonene) fra Lysaker til Holtekilen

I tillegg til disse anlegg er det aktuelt å innpasse anlegg for et seilsportsenter i Rolfsbukta. Det er også fremsatt forslag om badeanlegg med mulig plassering mot strandsonen langs Lysakerfjorden. Det er registrert interesse for etablering av kulturaktiviteter bl.a. i bestående bygningsmasse. Slike innslag må konkretiseres i reguleringsarbeidet.

I forbindelse med alternativ lokalisering av ungdomsskole i Hundsundområdet er det fremsatt forslag om utvidelse av idrettsanleggene i området. Det er foreslått gressbane, allidrettshall, svømmehall og bane med kunstis. Med unntak av sistnevnte anlegg inngår disse i kommunens handlingsplan for idrettsanlegg på Fornebu. Tempoet i gjennomføringen er usikker. Det kan være aktuelt å søke realisere slike anlegg i samarbeid med private. I så fall kan spørsmålet om lokaliseringen av enkelte anlegg komme i et nytt lys, for eksempel at behovet for svømmehall løses som del av badeanlegget nevnt ovenfor. Arbeidet med disse spørsmål må således sees i lys av muligheter for avtaler og følges opp i handlingsprogram og i retningslinjer for reguleringen i de enkelte områder.

Under vurderingen av et mulig messeområde i Fornebu nord/Dumpa ble samlokalisering med idrettsanlegg aktualisert. Det synes nå klart at messe ikke lenger er aktuelt men at området fortsatt kan romme et kongress-senter med hotell, næringsbygg og eventuelt idrettsanlegg. Tanken om et opplevelsessenter i området bygget rundt et større fotballanlegg med innslag av ulike idretts- og fritidsaktiviteter og næringsvirksomhet er aktuell. Et slikt senter vil gi et viktig bidrag til mangfold på Fornebu og være et pluss for befolkning og arbeidstagere. Lokaliseringen nært knyttet til hovedvegssystem og knutepunkter for kollektivsystemet er perfekt. Realiseringen må sannsynligvis bygge på et samspill mellom private og offentlige interesser. Arealdisponeringen i området vil bli sterkt påvirket av planer for vei- og kollektivsystemet. Det er således ikke nå antydning noen eksakt plassering av senteret og det

forutsettes at ideen bearbejdes og konkretiseres nærmere for prinsippet nedfelles i arealdisponeringen.

Kulturanlegg

Det har etter hvert vist seg at hangar 4 er godt egnet til kulturarrangementer. Bygget bør med fordel kunne nyttes til slike formål inntil ny regulering er på plass og området skal bygges ut. Hvorvidt hangar 4 bør inngå som et permanent bygg i den fremtidige regulering er det ikke nødvendig å ta standpunkt til i dag. For øvrig kan det med tiden være aktuelt å vurdere alternativ innpassing av slike kulturfunksjoner i andre hangarbygninger på området.

Spørsmålet om lokalisering av ny kirke på Fornebu har avstedkommet ønsker om at denne vurderes lokalisert i områdesenteret som et alternativ til plassering innenfor de avsatte kirkegårdsarealene. Det skal legges vekt på at kirken fremstår som et synlig landemerke på Fornebu. Samtidig er det aktuelt å gi kirken flerbruksfunksjoner og plassere den et sted der aktivitetsnivået er høyt og hvor mange mennesker ferdes til daglig. Slike og andre momenter bør drøftes i høringen slik at det kan foreligge et bredest mulig grunnlag for avgjørelse i lokaliseringsspørsmålet (se neste avsnitt).

Kirkegårdsplassering

Arbeidet med arealdisponeringen på Storøya har avklart mulighet for alternativ lokalisering av kirkegård. I plankartet vises således to alternative plasseringer på henholdsvis Oksenøya og Storøya. Begge alternativer har en tilfredsstillende lokalisering m.h.t. gangavstand til offentlig transport. De teknisk/økonomiske forhold viser så langt ingen avgjørende forskjeller mellom de to alternativer. Spørsmålet om hvem som skal ha det økonomiske ansvaret for opparbeiding av buffersoner i tilknytning til reservatene er foreløpig ikke helt avklart og kan få betydning for vurdering av valget mellom alternativene. Det er for øvrig på det rene at friluftsarealene vil bli noe romsligere på Fornebu dersom Storøya-alternativet velges idet det forutsettes at området på Oksenøya forblir grønt. Lokaliseringsspørsmålet gjøres til gjenstand for høring. Fremtidig arealbehov for gravplasser i Østre Bærum kan tilsi at begge arealer bør reserveres til formålet.

3.11 NATUR- OG KULTURVERN

På Fornebu skal de naturlige ressursene og kulturlandskapene med sine komponenter pleies og ikke forringes for fremtidige generasjoner. Eksisterende terreng og vegetasjon skal i størst mulig grad bevares og innpasses i nye bolig-, nærings- og rekreasjonsområder.

Naturvern

I naturreservatene på Koksabukta, Storøykilen, Sandholmen, og Lagmannsholmen skal det iverksettes tiltak for å beskytte de områdene som fungerer som stasjon

for den naturlige fuglevandringen. Det valgte plankonseptet legger til rette for en forbedring av både vegetasjon og næringstilgang for fuglelivet i disse områdene og ellers på Fornebulandet.

Gjennomføring av den planlagte grøntstrukturen vil øke arealer med vegetasjon på Fornebu. Den sammenhengende grøntstrukturen legger forholdene til rette for en økologiske spredning av smådyr og insekter som vil forbedre næringstilgangen for fuglene. Det er også en forutsetning at grunnvannsnivået slik det ligger idag skal opprettholdes. Det er antatt at tilsiget av vann til våtmarksområdene vil øke.

Innføring av buffersonene langs reservatene på Storøya og Oksenøen vil i utgangspunktet øke arealet belagt med ferdselsrestriksjoner med ca. 125 %. Endrede løsninger for utbygging og vern på Storøya som følge av innsigelse fremsatt under behandling av Kommunedelplan 1 gir en ytterligere utvidelse av buffersonen. Etter at faglige vurderinger av ulike løsninger har vært gjennomført i samarbeid mellom Fylkeskommunen, Fylkesmannen og Bærum kommune har formannskapet anbefalt den løsning som samlet sett synes å ha de færrest uønskede konsekvenser og som samtidig best tilfredsstillende ulike krav fra berørte parter (kart neste side). Alternativet tillater ca. halvparten av den boligbebyggelsen som ble foreslått i KDP-1, men forutsetter av den skal bygges i kontakt med bebyggelsen langs ringveien. Øvrige del av området utvides til buffersonen men med mulighet for å innpasse en kirkegård som alternativ til tett vegetasjon med ferdselskorridor.

Kirkegården er den arealbruken som forårsaker færrest negative konsekvenser både for fugleliv og naturmiljø. Vurderinger fra avdeling for natur- og idrettsforvaltning i Bærum tilsier at kirkegården på Fornebu like gjerne kan innpasses på Storøya som på Oksenøya.

Med bakgrunn i ovennevnte vurderinger er det som nevnt i foregående avsnitt (3.10) inkludert to alternativer for plassering av kirkegården. Uten kirkegård på Storøya vil arealene som avsettes til buffersonen med kanalisert ferdsel øke det ferdselsfrie området med ytterligere 65%. Med kirkegård på Storøya vil de nye buffersonene med kanalisert ferdsel øke med ca. 30%.

Buffersoner mot vernede våtmarksområder (fuglereservater)

Vernede våtmarksområder på i alt ca. 160 dekar utgjør i dag viktige fuglereservater i Koksabukta og Storøykilen. Behovet for å skjerme disse reservatene i forbindelse med endret arealbruk på Fornebu har tidligere blitt belyst i en egen utredning. En felles komité med representanter fra bl.a. Ornitologisk forening, Naturvernforbundet og lokale velforeninger har også tidligere presentert en betenkning om dette spørsmålet.

I et foreløpig arealprogram behandlet av kommunestyret ble det på grunnlag av utredningene avsatt et areal på ca. 205 dekar som bufferson mellom fremtidig bebyggelse og de

verneede fuglereservatene. Supplerende utredninger utført av Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) som ledd i konsekvensutredningene for Fornebu, har gitt ytterligere kunnskap om ulike krav til størrelsen på buffersonene og behov for ferdselsrestriksjoner innenfor disse.

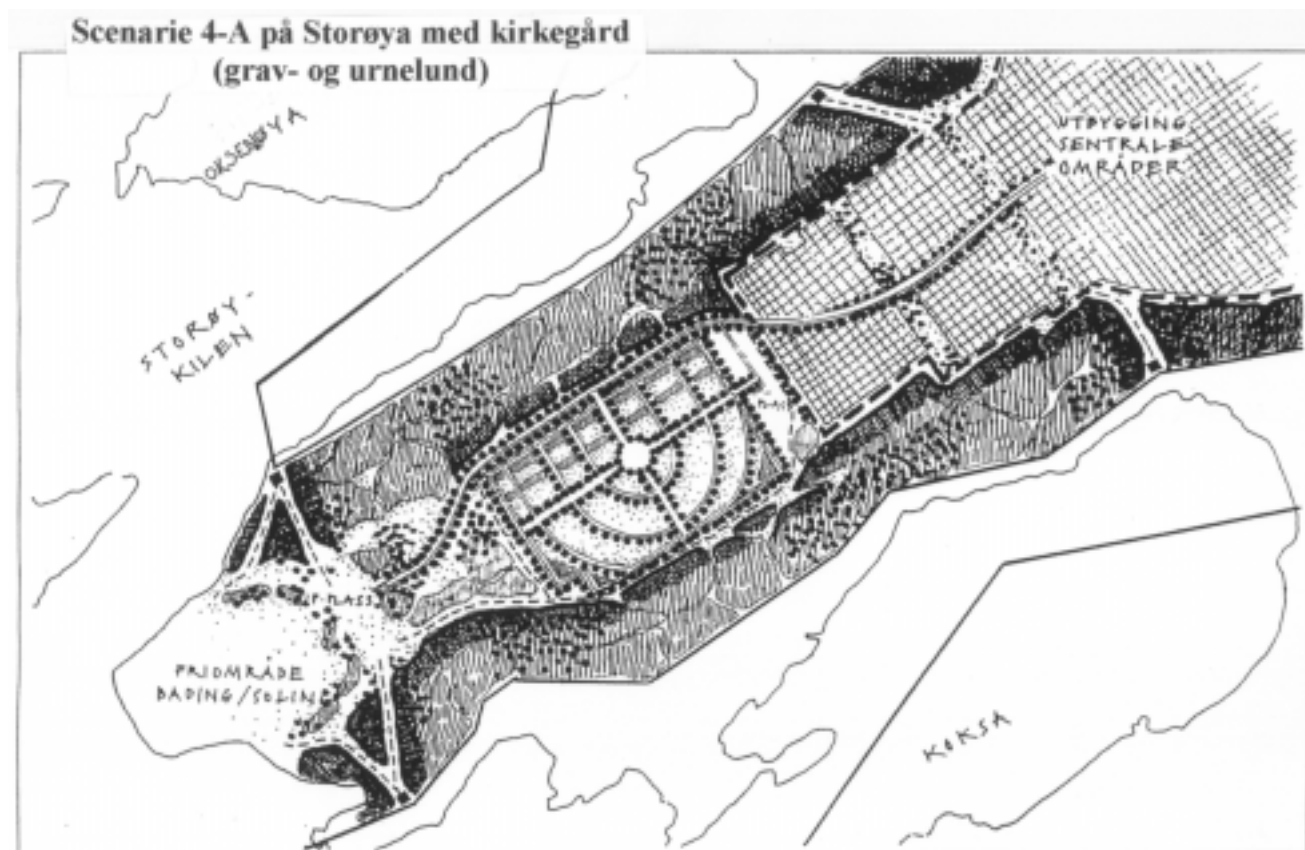
Generelt vil arealanvendelse til boliger, trafikkarealer og parkområder i seg selv ha liten effekt på de fleste viktige økologiske gruppene av fugl i reservatene på Fornebu. Det er særlig menneskelig aktivitet som f.eks. jogging og annen generell ferdsel samt tilstedeværelse av kjæledyr (hunder og katter) som vil kunne medføre negativ effekt. Arealbruk med menneskelig aktivitet helt inn mot reservatgrensene vil føre til større stress på natursystemet enn om reservatene blir omgitt av buffersoner med ferdselsrestriksjoner og andre beskyttende tiltak.

I de konsekvensutredningene som er utført, er det vurdert hvilken effekt størrelsen på buffersonene kan ha på de ulike økologiske grupper av fugl. Med fri menneskelig aktivitet i buffersonene må disse ha en bredde på mer enn 150-200 meter for å unngå negativ effekt på de viktigste økologiske gruppene. Holdes buffersonene helt fri for menneskelig aktivitet, vil en bredde på 50-100 meter være tilstrekkelig for alle grupper unntatt hekkende rovfugler/ugler.

I utredningene er det også vurdert virkninger av ulike arealbrukssituasjoner med 50 meters buffersoner fri for menneskelig aktivitet mellom reservat og byggeområder. Den mest negative virkningen oppstår dersom arealene mot reservatene legges ut til friområde. Den minst negative virkningen oppstår ved å benytte arealene til naturområde uten tilrettelegging for menneskelig aktivitet. Arealbrukseksempelene med bebyggelse kommer i en mellomstilling.

Den beste løsningen kan i teorien være å holde hele Storøya fri for bebyggelse og legge arealet ut til naturområde. Belagt med ferdselsrestriksjoner ville hele Storøya måtte unndras som område for allment friluftsliv. Dette vil innebære en innskrenking av såvel lokale som regionale rekreasjonsmuligheter på Fornebulandet, særlig på den sørvestlige delen av Storøya som har de gunstigste klimatiske- og landskapelige forhold for rekreasjon.

I konsekvensutredningen reises det tvil om det er mulig å holde et så stort sjønært område tett opp til en større bebyggelse fritt for ferdsel. Fornebu-området vil dessuten være ferdig utbygget lenge før en vegetasjonsetablering på Storøya kan ha full beskyttende effekt mot menneskers ferdsel. I verste fall kan effekten bli som beskrevet for Storøya som friområde.



Det har vært en klar forutsetning fra kommunestyrets side at buffersoner og arealbruk skal tilrettelegges slik at det særegne fuglelivet kan opprettholdes. Med utgangspunkt i ovennevnte utredning fra NINA og de vurderinger som er gjort i konsekvensutredningen er nedenstående retningslinjer lagt til grunn for plankonseptet, slik at forutsetningene om livsmiljø for nesten alle de representerte gruppene av fugl kan opprettholdes. Unntaket er hekkende rovfugl/ugler som krever svært store uforstyrrede områder.

- En buffersone fra 50 opp mot 100 m foreslås avsatt omkring reservatene. Avgrensningen er foretatt slik at grensen er trukket minimum 50 m fra reservatgrensen og minst 100 m fra strandlinjen, slik dette ble gjort i det foreløpige arealprogrammet for Fornebu. Det forutsettes imidlertid nå at denne sonen ved inngjerding og andre typer ferdselshindrende tiltak holdes uten ferdsel.
- En ekstra buffersone med kanalisert ferdsel etableres på Storøya der også en alternativ plassering av kirkegården inngår.

I den nordøstlige delen av Storøya forutsettes innpasset boligarealer i sammenheng med de øvrige sentrale arealene. Disse bør arronderes slik at private grøntarealer grenser ut mot buffersonene og slik kan virke som en ytterligere buffer.

Vegetasjonsetablering og ferdselshindrende tiltak må igangsettes så raskt som mulig når flyplassen nå er lagt ned. Utbygging av de tilgrensende områdene bør komme i en senere fase.

En plan for vegetasjonsetablering, terrengbearbeidelse, evt. biotop-justerende og ferdselshindrende tiltak, bør utarbeides i samråd med kompetente fagmiljøer.

Det vil være nødvendig også å begrense ferdsel på sjøen i nærheten av reservatene. En buffersone er vist også her.

Forslag til ytterligere konkretisering av tiltak for å forebygge alvorlige skader på naturreservatene utarbeides som ledd i den videre planleggingen.

Kulturvern

Det er gjennomført en forstudie av verneinteresser på Fornebu som omfatter kulturminner, naturverdier og rekreasjonsverdier. For verneverdige bygninger er verneprinsippet at hver bygning skal beholde sin helhetlige karakter og restaureres. Det skal tillates bruk av bygningene til aktiviteter som bidrar til å beholde bygningens opprinnelige karakter. I enkelte tilfeller skal det vurderes et eventuelt tilleggsbygg som bør være i samsvar med kravene fra verneinstansene.

Som nevnt under punktet om estetiske kvaliteter, bidrar kulturminnene til opplevelsrikdom i området. Derfor er grøntstrukturen i denne planen organisert slik at det fra gang- og sykkelveier er mulig å oppleve de historiske og

kulturelle verdiene. Opplysningsskilt bør plasseres på strategiske steder for å formidle den historiske, arkitektoniske og kulturelle betydningen.

Følgende bygninger/miljøer er vernet eller forutsettes bevart:

- Opprinnelige Oslo Lufthavn med kantine, tårn, trafo, verksted og eventuelt hangar.
- Fornebu gård med tilhørende parkanlegg
- Portnerboligene for Oksenøen bruk
- Oksenøen bruk
- Villa Hareløkken
- Villa Birkeli
- Malerier/utsmykning utført av Kai Fjell i ekspedisjonsbygget
- Gravhaug på Oksenøya
- Gravhaug på Rolfstangen. Selv om gravhaugen er utenfor eiendomsgrensene, tilrettelegger denne planen for en utvidelse av parken med opplevelsesmuligheter og rekreasjon.

Andre miljøer/bygninger som ikke inngår i bebygde arealer og som bør søkes bevart er Lilleplassen, Solstua, badehus foran eksisterende parkeringshus og terminalbygg med restaurant på sjøflyhavnen. Se kart av arealdel.



Gamle Oslo Lufthavn . Foto: Ardila



Badehus

KAP. 4 AREALBRUK OG ØKONOMI

4.1 OMRÅDEINDELING OG GRUNNUTNYTTELSE

Områdeinndeling

Plankonseptet som ligger til grunn for kommunedelplanen er vist i vedlegg 2. Arealene er inndelt i 15 områder som igjen er inndelt i delområder med en angitt nummerering. Til områdene er det i den følgende beskrivelse knyttet navn som gir nærmere identifisering. Reguleringen av de enkelte områder vil fastsette de endelige eiendoms grensene.

Områdene er som følger:

- Område 1 Dumpa (Fremtidig avgrensing er usikker grunnet nye samferdselsløsninger)
- Område 2 Hotell (Området omfatter hotelltomt (SAS), parkområde og Fornebu gård)
- Område 3 Telenor
- Område 4 Ekspedisjonsbygg/Koksa/Rolfsbukta
- Område 5 Hundsund
- Område 6 Storøya
- Område 7 Holtekilen
- Område 8 Indre felt med områdesenter
- Område 9 Park
- Område 10 Vei- og banesystem
- Område 11 Friluftsområde ved Hundsund
- Område 12 Vernede områder/Bufferoner for fuglereservatene
- Område 13 Storøya badestrand
- Område 14 Kirkegård med to alternativer: Kirkegård på Oksenøya eller Storøya
- Område 15 Oksenøya

Styring av utnyttelsen

Bærum kommune har vedtatt rammetall for boliger og arbeidsplasser. Disse tallene styrer vurderingen av grunnutnyttelsen.

I dette kapitlet angis hvilken bebyggelsesstruktur, utnyttelsesgrad og byggehøyde som kan innpasses innenfor de enkelte delområder under hensyntagen til solforhold, utsikt, dimensjonering av infrastruktur (veier, kollektivtrafikk, vann, avløp og energi) og service (skoler, barnehager, forretninger osv.).

Styringen av utnyttelsen på kommunedelplan-nivå kan ikke være for detaljert da det ikke er mulig å forutse hvorledes hvert område bør utformes i detalj før reguleringsarbeid er fullført. Samtidig er det nødvendig å sette rammene forholdsvis presist av hensyn til planlegging og dimensjonering av infrastruktur og servicetilbud.

Når det angis utnyttelse i den foreliggende kommunedelplanen, er det viktig å presisere at alle byggeområdene skal gjennom en reguleringsmessig behandling før utbygging kan finne sted. Reguleringsbehandlingen for de ulike feltene vil kunne skje over et tidsrom på 10 - 12 år. Når en reguleringsplan fremmes for politisk behandling, vil kommunedelplanen gi de overordnede rammene. Kommunestyret står imidlertid formelt fritt til å fastsette utnyttelsen. Det vil si at man på dette tidspunkt har muligheten for å vektlegge de faktorene (boligtall, byggehøyder, bebyggelsestype, krav til uteoppholdsareal m.v) som best fører til oppfyllelse av kommunedelplanens overordnede mål og intensjoner.

Byggehøyder

Byggehøydene på Fornebu må fastsettes ut fra følgende hensyn:

- Bebyggelsen må innordne seg i landskapet og underlegges hensyn til fjernvirkning.
- Mot viktige gate- og parkrom må byggehøydene vurderes og fastsettes spesielt.
- Byggehøydene må ikke settes høyere enn at hensynet til solinnfall, åpenhet og en generell grønn karakter ivaretas.

Som ledd i konsekvensutredningen for etterbruk av Fornebu ble det gjennomført en utredning av landskapets



Det flate landskapet sett fra Langodden mot nord. Foto: Hanne Jonassen

visuelle tålegrense i forhold til en tenkt bebyggelse. Fotomontasjer ble benyttet. Antall etasjer ble angitt med etasjehøyde på 3 m. Følgende tilrådinger ble gitt:

- Sett fra Paradisbukta (Bygdøy) vil bebyggelse på 4 - 5 etasjer ligge i underkant av horisontlinjen.
- Byggehøydene i sentrale områder bør ikke overstige 4 - 5 etasjer. Ut mot grøntdrag og eksisterende bebyggelse bør høydene reduseres ytterligere.
- Den ytterste delen av Storøya bør beplantes og holdes ubebygget.

Byggehøyder mot viktige gate- og parkrom

Ny Snarøyvei som gaterom betyr mye for hvorledes man møter det nye Fornebu. Veien er foreslått utformet som en boulevard med alleer og midtrabatt. Langs østsiden av veien foreslås det frittliggende bebyggelse i parkmessige omgivelser (Telenor, SAS-hotellet). Langs vestsiden av veien (Fornebu Nord og vest for Telenor) bør bebyggelsen danne en relativt fast byggelinje. Det foreslås at denne får maks 4 etasjer.

Byggehøydene i lokalsenteret bør ligge på maksimum 4 etasjer. Her må bebyggelsen utformes slik at handlegate og torg får solinnfall. Dersom en kirke lokaliseres i områdesenteret kan et tårn markere såvel kirkebygget som senteret.

Følgende retningslinjer foreslås for øvrig bebyggelse:

- Bebyggelsen i sonen mellom indre ringvei og ny Snarøyvei kan få opp til 4 etasjer. Her kan terrenget fylles opp ca. 5 m med overskuddsmasser slik at det danner en halvmåneformet rygg mellom de to parallelle veier. Ryggens amfiform bidrar til at boligbebyggelsen får en gunstig orientering mot syd og vest.
- Mot øst følger Telenors frittliggende bebyggelse i 4 - 5 etasjer i det fallende landskapet.
- For Koksa og Ekspedisjonsområdet foreslås 4 etasjer. I Rolfsbukta bør bebyggelsen føres i en markert byggelinje mot sjøen med 3 etasjer.
- I feltene omkring den sentrale parken foreslås en bebyggelse med 3 etasjer og 2 for skoler.
- Mot syd og vest foreslås bebyggelsen med 2 etasjer. Det kan vurderes 3 etasjer langs hovedvei og deretter videre ned til 2 mot strandsonen.

De bebyggelsestypene som kan være aktuelle er lavblokk/byvilla mot sentralparken og Rolfsbukta, blokk/byvilla-bebyggelse i det indre området og rekkehus/småhus i syd og vest. Næringsområdene er delt inn i åpne og i tettere områder.

Grunnutnyttelse

Bærum kommune vil som planmyndighet fastsette arealbruk og utnyttelse i de fremtidige utbyggingsområdene på Fornebu. Gjennom arealforvaltningen skal kommunen styre utbyggingen for å sikre god miljøkvalitet og gode bo-, arbeids- og rekreasjonsmiljøer for nåværende og fremtidige beboere.

Mange forhold må vurderes og avveies forut for fastsettelse av utnyttelsen. I tillegg til de momenter som anføres fra andre myndigheter, naboskap og grunneiere vil bl.a. trafikkforhold, utbyggingsøkonomi, uteoppholdsareal og hensyn til fremtidige beboeres trivsel være av stor betydning.

Plan- og bygningsloven (PBL) legger stor vekt på skjønnhetshensyn når det dreier seg om bebygde arealer, tomteutnyttelse og høyder. I paragraf 74.2 heter det at alle prosjekter bør tilfredsstille rimelige skjønnhetshensyn både i seg selv og i forhold til omgivelsene. Omgivelsene er landskapet med dets kvaliteter, eksisterende bebyggelse og eksisterende bomiljø med moderat tomteutnyttelse og høyder.



Eksempler på aktuelle boligtyper. Byvilla/blokk (øverst) og rekkehus/småhus (nederst).

Det er ønskelig å tilstrebe helhetlige løsninger som ikke vil være i konflikt med omgivelsene og der sammenhengende grøntarealer, betydelige innslag av grøntarealer mellom bygningene og et moderat bruksareal pr. tomt - der store

bygningshøyder unngås - blir resultatet. Utbyggingen må også være tilpasset de trafikale begrensninger både internt og i forhold til det overordnede vegnett (E-18).

Hensikten med å fastsette grad av utnyttelse er å regulere bygningers volum over terrenget og bygningers totale areal. På den ene side gir grad av utnyttelse anledning til å vurdere bygningers tetthet i form av prosent bebygd areal på tomten på bakkenivå (%BYA). Den muliggjør derfor vurdering av størrelse på uteoppholdsarealer.

På den andre side gir grad av utnyttelse anledning til å vurdere volumet i form av prosent tomteutnyttelse, dvs. bygningens bruksareal i forhold til netto tomteareal (%TU). Totalt bruksareal sett i forhold til tomteareal gir anledning til å vurdere høyder i form av antall etasjer.

En analyse av aktuelle prosjekter hvor det finnes tilgjengelig informasjon kan antyde spennvidden for BYA,

TU og høyder på Fornebu. Flere forhold er avgjørende for en fastsettelse av disse størrelser på Fornebu :

- Vei og banekapasiteten inne i området og avviklingskapasiteten på E-18 begrenser byggevolumet i de enkelte delområder på Fornebu
- Landskapsanalyser tilsier at landskapet på Fornebu ikke kan absorbere høyder over fem etasjer. Utover dette brytes landskapsilnetten og fjernvirkningen kan være uheldig i forhold til eksisterende landskapsformer og for bebyggelsen i omgivelsene.
- Foreløpige estetiske retningslinjer foreslår at høydene bør holdes på maks 4-5 etasjer.
- Bebyggelsen skal ikke ha bymessig preg.

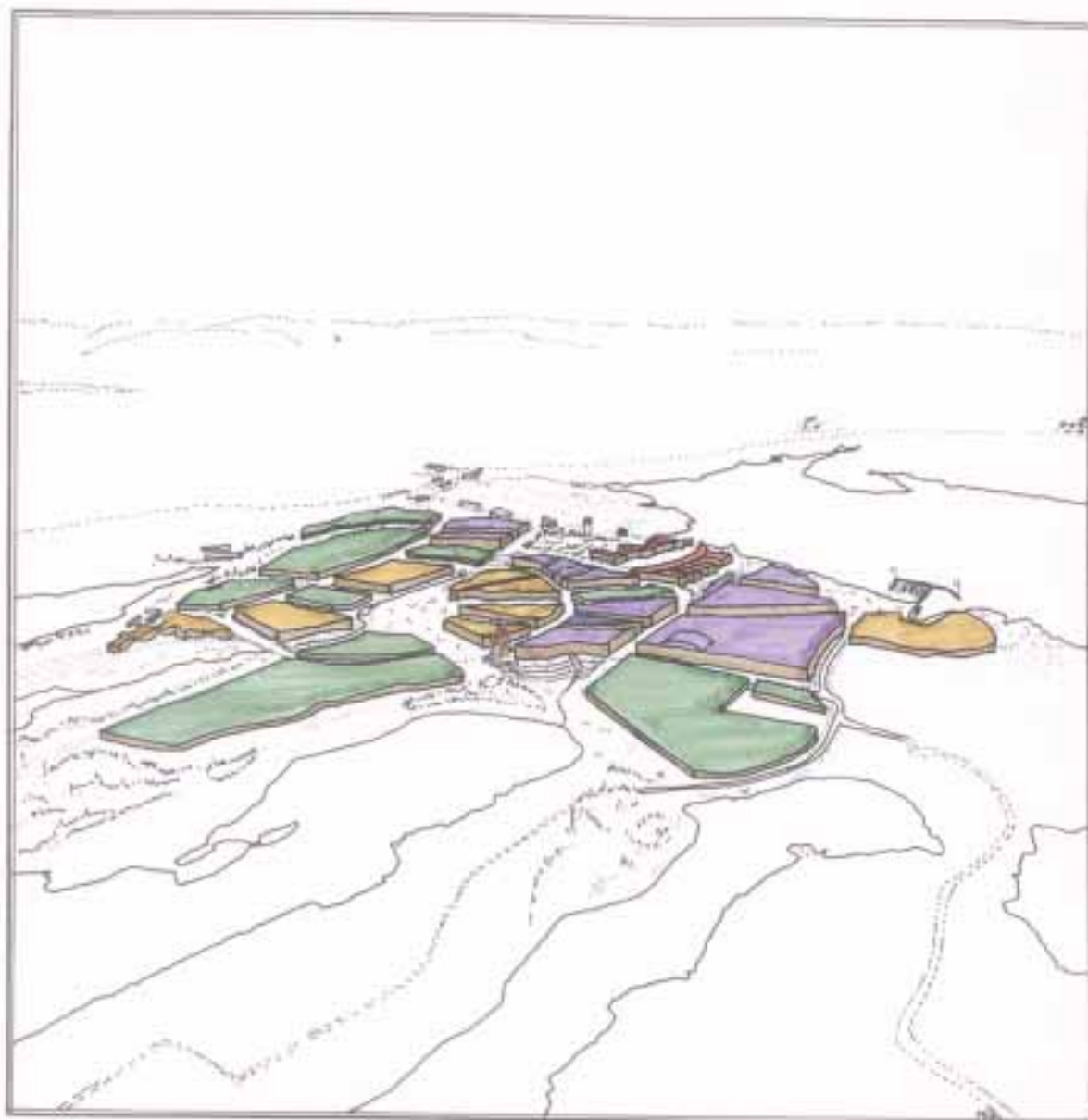
Tabellen nedenfor viser en mulig fastsettelse av BYA, TU og høyder på Fornebu:

Tabell I

BYA, TU OG HØYDER PÅ FORNEBU

BEBYGGELSESFORMER	TETTHETSMÅL			HØYDER
	Prosent BYA	Prosent TU	Bolig pr dekar	Maksimal antall etasjer
Bolig- næringstype				
Rekkehus/småhus				
Gjennomsnitt i eksempler	15	33	2,6	2
Miljøverndep. veileder	9 – 20	20 - 40	2,3-2,9	2
Forslag Fornebu	17 – 23	20-45	2,5	2
Lavbyvilla - Lavblokk				
Gjennomsnitt i eksempler	26	62	5,9	3
Miljøverndep. veileder	20 – 45	40 - 80	2 - 7	2-3
Forslag Fornebu	20 – 26	40 - 65	6,0	3
Byvilla- Blokk				
Gjennomsnitt i eksempler	24	106	8,1	4 1/2
Miljøverndep. veileder	20 – 45	40 -80	4 - 11	4-5
Forslag Fornebu	20 – 26	40 - 90	8,0	4
NÆRINGSBEBYGGELSE				
Gjennomsnitt i eksempler	27	118		4-5
Forslag Fornebu	19 – 26	60 - 100		4-5

Antall etasjer pr. delområde



 Maks 2 etasjer og eventuelt 3 mot hovedveien
 Maks 4 etasjer

 Maks 3 etasjer
 Maks 5 etasjer

Med utgangspunkt i disse verdier for grad av utnyttelse og høyder er det foretatt en generell vurdering for hvert av delområdene i arealplanen. Resultatene er vist i tabell II

nedenfor. Det forutsettes at en mer konkret vurdering av utnyttelse mv. foretas i regulering av det enkelte område.

Tabell II

Tomteareal, utnyttelse, bolig- og arbeidsplasser							Med 100 kvm i gjennnitt for bolig og med 25 og 35(*) kvm i gjennnitt for næring			
Med middel %BYA = 20% - 26%										
Felt	Off./priv service arealer**	Tomte areal	Bærum komm.s % BYA	Bygnings masse i BTA	Maks. antall etasjer	% TU tomte-utnyttelse	Bruks-areal BRA	Bebyggelses-form	Total boliger pr. felt	Total arbeidsp. pr. felt
RENE BOLIGOMRÅDER										
B.Område 1.1 DumpaNV	32634	20978	24	5035	2	44	9264	Rekkehus/småhus	93	
B.Område 4.2 Rolfsbukta		62141	24	14914	3	63	41162	Lav byvvilla / lav blokk	412	
B.Område 4.4 Terminal2	10653	34146	24	8195	4	88	30158	Byvilla / blokk	302	
B.Område 5 Hundsund	32829	106635	24	25592	2	44	47090	Rekkehus/småhus	471	
B.Område 6 Storøya	4043	107818	24	25876	2	44	47612	Rekkehus/småhus	476	
B.Område 7.3 Holtekilen1	2138	41999	24	10080	2	44	18547	Rekkehus/småhus	185	
B.Område 7.4 Holtekilen2	2314	118703	24	28489	2	44	52419	Rekkehus/småhus	524	
B.Område 8.1 Indrefelt 1		25582	23	5884	4	84	21652	Byvilla / blokk	217	
B.Område 8.3 Indrefelt 2		15178	23	3491	4	88	12847	Byvilla / blokk	128	
B.Område 8.4 Indrefelt 3		21722	23	4996	4	84	18386	Byvilla / blokk	184	
B.Område 8.5 Indrefelt 4		13538	23	3114	4	84	11459	Byvilla / blokk	115	
B.Område 8.7 Indrefelt 5		26800	23	6164	4	84	22683	Byvilla / blokk	227	
B.Område 8.8 Indrefelt 6		7976	23	1835	4	84	6751	Byvilla / blokk	68	
B.Område 9.1 Park 1	3343	49756	23	11444	3	63	31585	Lav byvvilla / lav blokk	316	
B.Område 9.2 Park 2		37938	23	8726	3	63	24083	Lav byvvilla / lav blokk	241	
B.Område 9.3 Park 3	2003	33067	23	7605	3	63	20991	Lav byvvilla / lav blokk	210	
B.Område 9.4 Park 4	2113	30131	23	6930	3	63	19127	Lav byvvilla / lav blokk	191	
B.Område 9.6 Park 5	2230	24751	23	5693	3	63	15712	Lav byvvilla / lav blokk	157	
Sum		778858		155918			451527		4515	
Gjennnitt		43270	23	10226						
RENE NÆRINGSOMRÅDER										
N.Område 1.2 DumpaNØ	2877	44432	25	11108	4	96	40878	Næringsbygg		1635
N.Område 1.3 DumpaSØ		42558	25	10639	4	96	39153	Næringsbygg		1566
N.Område 2 Hotell		31350	20	6270	7	92	40378	Næringsbygg		400
N.Område 3 Telenor m.m.		252512	19	47977	5	87	220696	Næringsbygg		6000
N.Område 4.3 Kokså		68312	25	17078	4	92	62847	Næringsbygg		1796
N.Område 7.1 Norsk Skog		33932	20	6786	3	60	18730	Næringsbygg		500
Sum		473096		99859			422683			11897
Gjennnitt		78849	22	16643						
RENE ALLMENYTTIGE OMRÅDER										
S.Område 8.2 Tårn/Grendes 1		50837	20	10167	2	40	18708	Offentligbygg		90
S.Område 8.6 Videregående skole		28041	20	5608	2	40	10319	Offentligbygg		40
S.Område 9.5 Grendesenter 2		37487	20	7497	2	40	13795	Offentligbygg		90
S.Område 9.7 Grendesenter 3		32931	20	6586	2	40	12119	Offentligbygg		90
Sum		149296		29859			54941			310
Gjennnitt		37324	20	7465						
BLANDEDE OMRÅDER										
Bl.Område 1.1b Dumpa2NV		2762	25	691	4	68	2541	Byv/Næring	13	51
Bl.Område 8.3 Indrefelt 2b		2031	24	487	4	72	1793	Byv/Næring	9	36
Bl.Område 8.4 Indrefelt 3b		5565	24	1336	4	76	4915	Byv/Næring	25	98
Bl.Område 8.5 Indrefelt 4b		4102	24	985	4	80	3623	Byv/Næring	18	72
B.Område 7.4 Holtekilen2b		4638	23	1067	4	84	3925	Byv/Næring	20	79
Bl.Område 4.1 Terminal	9342	62492	25	15623	4	88	57493	Byv/Næring	287	821
Bl.Område 4.3b Kokså2		21360	25	5340	4	88	19651	Byv/Næring	98	393
Bl.Område 7.2 Oksnøybruk		15777	23	3629	3	69	10015	Byv/Næring	50	200
Bl.Område 8.9 Områdesenter	12000	22866	26	5945	4	96	21878	Byv/Nær/Off	109	438
Sum		122495		30537			125835		629	2188
Gjennnitt		15733	24	3900						
Sum for alt	118519	1523746		316173			1054986		5144	14395
Gjennnitt for alt		43794	23	9558						
Note (*) Det brukes 35 kvm pr. arbeidsplass i disse feltene som har bygninger som skal tilpasses.										

Note (*) Det brukes 35 kvm pr. arbeidsplass i disse feltene som har bygninger som skal tilpasses.

Nedenfor følger enkelte kommentarer til tabell II :

Arealendringer i forhold til KDPI.

Tabellen reflekterer en viss økning i boligarealene på bekostning av næringsarealer. Samtidig er boligområdet på Storøya redusert i forhold til kommunedelplan 1. Tabellen viser netto arealer i byggeområder for bolig og næring, dvs at områdene er fratrasket vegareal, grønne fellesarealer for flere boligområder og arealer til offentlig service (skoler, barnehager m.v.) For Telenor er grøntområdene innenfor det byggeområdet som nå er til reguleringsmessig behandling tatt med i beregningsgrunnlaget.

En annen vesentlig endring ligger i arealene for reservat og buffersoner. Hvis grav- og urnelunden blir plassert på Oksenøya endres arealstørrelsen for reservat og buffersonene som i kommunedelplanen utgjør 475 dekar.

Muligheter for å øke boligarealene/boligtallet

Arealene for skoler er avsatt i henhold til de krav til størrelse som har vært vanlig i Bærum. Samtidig er disse arealene plassert mot de grønne områdene slik at elevene aktivt kan benytte disse som uteoppholdsareal. Det er aktuelt å foreta en konkret vurdering av muligheten for å redusere skolearealet og derved øke boligarealet noe, særlig langs ringveien. Økningen kan eventuelt ligge i en størrelsesorden som kan gi et boligtillegg på 150 enheter men kan komme i konflikt med kravet om 150 kvm friluftareal pr. bolig.

Boligtallet kan teoretisk også økes innenfor den angitte utnyttelse dersom man velger å gå ned i gjennomsnittet for boligstørrelsen. I beregningene er det brukt 100 kvm pr. leilighet.

Dersom en videregående skole ikke blir realisert på Fornebu er det aktuelt å vurdere område 8.6 til boligformål.

For øvrig er det i tabellen forutsatt at område 4.4 og 4.2 i sin helhet kan brukes til boligformål hvilket reflekteres i totaltallet for boliger på 5150 enheter.

Det anses ikke på nåværende tidspunkt å være aktuelt å vurdere andre næringsområder omgjort til rent boligformål. F.eks vil næringsområdene i nord sammen med Telenor og IT-senteret utgjøre viktige forutsetninger for realisering av gode kollektivløsninger til/fra Fornebu.

Om muligheter for å øke arbeidsplasser

Arealberegningene forutsetter at både Telenor, Norsk Skog, Hotellet og skolene får et fast arbeidsplassstall. Telenor opererer med 6000 arbeidsplasser i første byggetrinn. Annet byggetrinn kan anslagsvis utgjøre en økning på 2-3000 arbeidsplasser som ikke er vist i tabellen.

Det angitte arbeidsplassstall er ikke inkludert tall for offentlig og privat service knyttet til boligområdene. Dette gjelder bl.a. kirken, barnehager, servicefunksjoner i områdesenteret, Rolfsbukta og Dumpaområdet. Det anslås at disse vil inneholde i overkant av 1000 arbeidsplasser. Arbeidsplasser tilknyttet skolene er anslått til ca. 500.

Antall arbeidsplasser kan øke eller bli redusert dersom tallet for areal pr. arbeidsplass endres. I beregningene er det lagt til grunn 35 kvm pr. arbeidsplass i feltene med eksisterende bebyggelse. I øvrige felter er brukt 25 kvm pr. arbeidsplass.

Om minste uteoppholdsareal (MUA)

I de utfyllende bestemmelser foreslås et minste uteoppholdsareal (MUA) på 80 kvm. pr bolig. Tallet blir ikke tilfredsstilt for alle områder med den utnyttelse og de boligtall som er vist i tabellen. Noen felt er nær MUA-normen, noen er lavere og noen er høyere. Justering bør gjøres i relasjon til reguleringsarbeid for hvert felt.

MUA er særlig høyt i de områdene hvor man forutsetter et lavt etasjetall (rekkehus-områdene). Men selv om det for disse områdene er angitt en maks. høyde på to etasjer, er det hensiktsmessig å tillate 3 etasjer mot hovedveien, altså ringveien. Slike tilpasninger vil gi økning i boligtallet og en MUA nærmere normen. Økningen i boligtallet her oppveies av at andre områder må redusere boligtallet noe for å tilfredstille kravet til 80 kvm MUA pr. bolig.

Om arealer for offentlig og privat service

Arealene i denne kolonnen skal benyttes til barnehager, andre kommunale tjenester og privat servicevirksomhet i de aktuelle områdene. Disse arealene er avsatt i henhold til tabell III om offentlig service, jfr. punkt 4.3. Her inngår også arealer til to ungdomskoler.



Et boligområde. Skisse Lunde & Lovseth Ark.

4.2 AREALPROGRAM

Arealprogrammet som ligger i illustrasjonskartet gir bruttotall for nærings - og boligarealer på henholdsvis ca. 650 dekar og 1470 dekar når arealet i blandede områder er tillagt med en halvpart på hver av arealkategoriene. Disse arealene inkluderer arealer til offentlig og privat service, arealer for interne adkomstveier, grønne fellesområder og grøntkorridorer i byggeområdene. Det foreslås avsatt til sammen (innenfor og utenfor byggeområdene) 770 dekar til friluftsmål med kirkegården plassert på Oksenøya. Buffersonene med ferdselsrestriksjoner utgjør tilsvarende 330 dekar. Med den foreslåtte arealdisponeringen innenfor byggeområdene ser arealprogrammet slik ut (alle tall i dekar) :

OMRÅDER*	AREAL
BOLIG**	1364
BOLIG/KONTOR**	204
NÆRING**	544
FRILUFTSOMRÅDER***	346
VERNEDE OMRÅDER	162
BUFFERSONER	330
GRAV-OG URNELUND****	63
HOVEDVEISYSTEM	266
TORVØYA	45
UTENFOR BYGGEOMRÅDER	40
<i>PRIVAT</i>	16
SUM	<u>3381</u>
* Alternativ med kirkegård plassert på Oksenøya.	
** Inkl. felles grøntområder og interne adkomstveier.	
*** Utenfor byggeområder.	
**** Inkl. intern adkomstvei.	

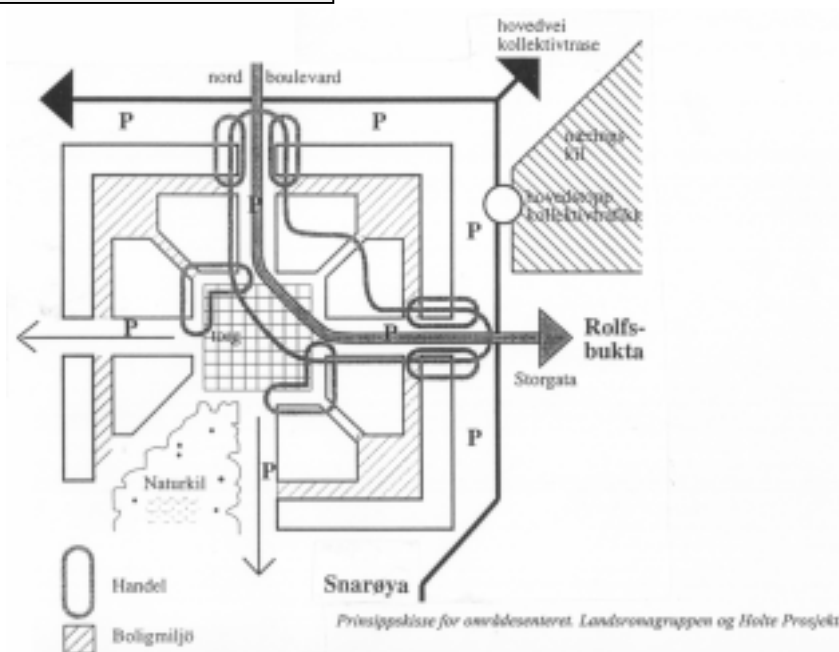
Totalarealet representerer Statsbygg's og Oslo kommunes eiendommer innenfor og umiddelbart utenfor planlagte byggeområder og grøntområder samt privat eiendom innenfor. Totalarealet kan bli justert på grunnlag av nyere oppmålinger.

4.3 PROGRAM FOR OFFENTLIG SERVICE

Basert på 5000 boliger og 15000 arbeidsplasser er det anslått et arealbehov for offentlig service. I tillegg til arealer for kommunale tjenester og service er det også anslått arealbehov for en videregående skole.

Lokalisering av de arealkrevende funksjoner som skoler, barnehager og idrettsanlegg er vist på illustrasjonskart i vedlegg 2. Når det gjelder barnehager, barneskoler og ungdomsskoler, må endelig arealbehov fastsettes under hensyntagen til tilgang på grøntarealer utenfor tomten. Dette forklarer den antydende spennvidde i arealbehovet i nedenstående tabell. Det endelige arealbehovet fastsettes under reguleringen av det enkelte område.

Det forutsettes at arealene for administrative funksjoner innenfor helse, sosial, kultur og innendørs rekreasjon samt private servicefunksjoner, sentraliseres i områdesenteret.



TABELL III

Overordnet arealregnskap for Fornebu-området.						
Basert på ca. 5000 boliger og 15000 arbeidsplasser i Fornebuområdet.						
Funksjon	Beskrivelse	Antall enheter mellom	Bygg i BRA Mellom x og x [m2 pr enhet]	Tontareal Mellom x og x [m2 pr enhet]	Areal-behov maks. [da]	
1 Utdanning						
	Barnhage	4 avd. Ved 100% behovsdekning	18	450 - 550	2000 - 2500	45
	Barneskole	3 parallellers - 1.-7. klasse, skolefritidsordn.	3	4000 - 5000	20000 - 30000	90
	Ungdomsskole	6 parallellers - 8.-10. klasse	2	7000 - 7500	20000 - 32000	64
	Videregående skole	1 enhet	1	7000 - 7500	20000 - 32000	32
2 Kultur						
	Bibliotek/Flerbrukssal	Dimensjonert bibliotek med flerbrukssal	1	4000 - 4500	10000 - 12000	12
	Ungdoms-/Fritidssenter	Ungdomsklubb - danse, spille og hobbykvelder	4	1000 - 1500	2000 - 4000	16
	Kirke/menighetshus	Kirkebygg m/tilhørende anlegg i områdesenteret	1	2000 - 4500	5000 - 10000	10
	Kirkegård	Med to alternative plasseringer	1	0	65000	65
3 Helse, sosial og omsorg						
	Administrasjonsbygg	Bydelsadm, helse og sosial etc.	1	2000 - 2500	3500 - 4500	4,5
	Eldresenter	Dagtilbud for eldre, gangavstand	3	600 - 800	1000 - 4000	12
	Sykehjem	Tradisjonelt sykehjem	1	9500 - 10500	20000 - 22000	22
	Aldershjem/service bolig	Omsorgsboliger (hjemmebaserte tjenester)		1750 - 2500	4000 - 5000	5
	Bolig for vanskeligstilte	Inngår i boligmassen				
	Avlastningshjem	Spesielle boformer, hovedsakelig HMPU/Heldø	-	3 500	4000 - 5000	5
	Aktivitetssenter for f.lem	hovedsakelig HMPU	1	1 000	2000 - 3000	3
	Helsestasjon/-senter	Inkludert i adm bygg				
4 Idrett						
	Idrettshall og klubblokaler	Flerbrukshall og klubblokaler		3 000	Tilknyttet skoler	
	Swømmehall	3 (25m x 12,5 m, 4 gardar) eller et stort anlegg	1	4500 - 10000	6000 - 13000	13
	Tennisanlegg	6 utendørs og 2 innendørs	3	1 500	8000 - 10000	10
	Friidrettsanlegg	Løpebaner etc. og garderobeanlegg	1	500 - 1500	8000 - 10000	10
	Gressbane	1 kunstgress og 1 vanlig	1+1	0	20000 - 22000	22
	Gressbane/skøyter		2	0	10000 - 12000	12
	Lysløype	4 km, 5 m bredde (3 masfalt) helårsbruk	1	0	20000 - 25000	25
5 Rekreasjon						
	Lekeplasser	Offentlige lekeplasser (små boligpark i uttepphold)	20	0	10000 - 16000	16
	Bypark	Estimert behov i grøntstrukturen. Inngår i krav.	1	0		
	Friluftsområde/badeplass	Randsoner, buffersoner, Oksenøya. Inngår i krav	-	0		

4.4 GRUNNLAGSINVESTERINGER

Tilsynelatende er Fornebu et flatt og ferdig planert område for utbygging. Før de enkelte deler av området er byggeklart gjenstår imidlertid tunge løft i opprydding i forurensede masser og fjerning av betydelige mengder asfalt. Sammen med øvrige kostnader til vei, vann og avløp og opparbeiding av grøntstruktur krever Fornebu større grunnlagsinvesteringer enn sammenlignbare områder selv om området er flatt og lett bebyggelig. Samtidig er området med sin beliggenhet meget attraktivt som byggegrunn og vil derfor tåle høyere utviklingskostnader.

Det foreligger ikke endelige avklaringer på ansvars - og kostnadsfordelingen mellom grunneiere og mellom disse og

Bærum kommune m.h.t. planlegging, opparbeiding og drift og vedlikehold av teknisk infrastruktur og grøntstruktur på Fornebu. Kostnadselementene som er omtalt i kap.5.5 viser imidlertid at det her dreier seg om grunnlagsinvesteringer i størrelsesorden 2 mrd. kr. og at området som helhet er istand til å bære dette.

De helhetsbetraktninger som er gjort vil imidlertid fremstå som rent teoretiske dersom det i gjennomføringen ikke blir mulig å fordele kostnader på en helhetlig måte uavhengig av eiendoms - og rettighetsforhold. Dette betyr i praksis at grunneierne eller de som erverver arealer for utbygging må underkastes et avtaleverk som muliggjør gjennomføring av plankonseptet innenfor en helhetlig ramme.

KAP.5 UTBYGGINGSVOLUM OG GJENNOMFØRINGSTEMPO

5.1 ULIKE HENSYN

I spørsmålet om hva som utgjør god arealutnyttelse på Fornebu har ulike parter hittil hatt forskjellige syn. Konsekvensutredningen som tidligere er gjennomført opererte med alternativer fra 2.000 til 10.000 boliger og 10.000 til 20.000 arbeidsplasser.

I Kommunedelplan 1 ble spørsmål om krav til friluftsarealer, kommunaløkonomiske hensyn, samferdselsløsninger, regionale virkninger og sosiale konsekvenser trukket frem som sentrale faktorer i en vurdering av hva området kan tåle med hensyn til utbyggingsomfang og tempo i gjennomføringen. På det grunnlag som da forelå ble det antydnet en ramme for antall boliger på rundt 5.000 enheter fordelt på en etappevis utbygging over 10 år, dvs. i gjennomsnitt 500 boliger i året.

Fra statlig hold er det bedt om at ulike boligstall vurderes i det videre planarbeid og at utnyttelsesgraden i næringsområdene bør komme opp i 100-200 %. I den forbindelse har det blitt stilt spørsmål om E-18 med tilførselsveier vil ha kapasitet til å motta den trafikk som arbeidsplassene på Fornebu vil skape. Grunneierne er bedt om å supplere sin konsekvensutredning med bl.a en vurdering av dette spørsmålet.

Bærum kommune har lagt til grunn en øvre ramme på 5.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser. Arbeids- og administrasjonsdepartementet har i brev til kommunen anbefalt at det vurderes muligheter for å oppnå et høyere boligstall, uten å måtte øke tettheten i boligområdet, ved å konvertere til boligformål både arealer påtenkt til blandet bruk og deler av de påtenkte næringsarealer.

I fastsettelsen av rammetall for boliger og arbeidsplasser gjelder fortsatt de hensyn som er drøftet i Kommunedelplan 1. Nye momenter som nå må trekkes inn er særlig knyttet til utformingen av og belastningen på det lokale vegnett, kapasitetsbegrensninger på det overordnede vegnett, muligheter for kollektivbetjening og parkeringspolitikken for området. Disse momenter vil sammen med konkrete vurderinger av arealutnyttelsen i enkeltområder være med å gi et realistisk mulighetsspenn for antall boliger og arbeidsplasser.

5.2 KRAV TIL FRILUFTSAREALER

Prinsipper for utforming av grøntstruktur og minstekrav til avsetting av friluftsområder - dvs 150 kvm pr. bolig - er nedfelt i Kommunedelplan 1. Med det areal som var avsatt til alment tilgjengelige friluftsområder (eks. reservater og buffersoner) ga dette rom for ca. 4.800 boliger.

I forslaget til planutforming fra Helin & Siitonen er programmet fra Kommunedelplan 1 fulgt opp i utviklingen av grøntstrukturen. Forslaget har en meget høy kvalitet på grøntstrukturen. Den sentrale parken med vannspeil og åpne korridorer ut til randområdene utgjør en attraktiv del av planen, uten vesentlige restarealer. Det betyr at planens grøntarealer er effektivt tilrettelagt for sitt formål. Med totalt 770 dekar avsatt til friluftsformål gir dette rom for 5100 boliger basert på den vedtatte norm.

I departementets godkjenningsbrev for konsekvensutredningen ble det stilt krav om en nærmere utredning om kvalitetskriterier for utforming av friluftsarealer, eventuelt som en vurdering av hvordan alternative normer kan påvirke bokvaliteten i området. Grunneierne har latt utarbeide en slik utredning der det konkluderes med at ovennevnte minstekrav er høyt og at det i diverse norske og utenlandske normer gjennomgående legges større vekt på tilgjengeligheten og standarden på friluftsarealene enn størrelsen. Det hevdes at landskapskvaliteten, topografien, og det faktum at området kan planlegges med henblikk på å oppnå høy funksjonell og arkitektonisk kvalitet på grøntstrukturen tilsier at normtallet kan ligge mellom 60 og 80 kvm pr. bolig. Det hevdes at store friluftsarealer pr. bolig vil gi færre enheter å fordele kostnaden til opparbeidelse og drift av arealene på, noe som kan resultere i at uteområdene får en lavere kvalitet enn det de fleste ønsker.

Til dette kan det anføres at strandsonen i øst og hele Oksenøya lenge har vært rekreasjonsområder for andre enn de som i fremtiden skal bo på Fornebu. Det sentrale parkområdet og grøntkorridorene som direkte skal betjene de nye byggeområdene utgjør ialt 415 dekar, dvs omtrent 80 kvm pr. bolig. At store deler av grøntstrukturen skal etableres på arealer der det idag ikke finnes vegetasjon men bare asfalt, er selvsagt en spesiell utfordring på Fornebu. Men samtidig er området flatt og lett å bygge ut. Til syvende og sist er det de totale kostnader for opprydding, utvikling av tekniske anlegg, opparbeidelse av tomter og grøntstruktur som gjenspeiler de økonomiske realiteter for grunneier, utbyggere og kjøpere av boliger på Fornebu. Det vises til eget avsnitt om utbyggingsøkonomi.



Illustrasjon av Helin&siitonen

Dersom antall boliger på Fornebu skal økes på bekostning av næringsarealer vil friluftsanslaget pr. bolig gå ned medmindre også arealet avsatt til friluftsmål økes. En økning av boligantallet med f.eks. 500 enheter vil innebære en samlet reduksjon av næringsarealene på 150-200 dekar for at minstekravet til friluftsansaler skal opprettholdes. Dette tilsvarer et tap av næringsarealer på størrelse med Telenors byggeområde. En slik reduksjon av næringsarealene kan redusere passasjergrunnlaget for banebetjening til Fornebu men gir samtidig en bedre balanse mellom trafikk inn og trafikk ut av området. Reduksjonen gir også betydelig mindre trafikk på det lokale vegsystem og til/fra E-18 dersom en høy kollektivandel kan opprettholdes. Det siste kan være mer tvilsomt.

5.3 SAMFERDSELSVURDERINGER

Fornebu vil kunne representere det mest moderne man kan finne i både boliger, servicekultur og IT-arbeidsplasser. Det er samfunnsendringer på gang som bryter tilvante mønstre når det gjelder felles preferanser og adferd. Dette har også betydning for reiser og reisevaner. Hjemmearbeid deler av uken og utarbeid fra arbeidsplassen flere dager om gangen er tendenser som allerede merkes i arbeidslivet i dag og som høyest sannsynlig vil forsterkes i fremtiden.

Betydningen av slike vesentlige endringer i forutsetninger er ikke tilstrekkelig klarlagt. Dette betyr at heller ikke de metoder og de trafikkdata som benyttes i dag tar høyde for slike endringer. Det er derfor ønskelig å få utført følsomhetsberegninger som kan illustrere usikkerhetens betydning for dimensjonering av samferdselssystemet.

Samtidig viser all erfaring at det er lettere å underdimensjonere enn å overdimensjonere samferdselstiltak. Det gjenstår å se om den motsatte trenden vil gjøre seg gjeldende, for eksempel på grunn av underestimering av omfanget i fremtidig hjemmearbeid.

Kollektivtransport

I forkant av Kommunedelplan 1 ble det gjennomført en utredning om mulige kollektive transportløsninger for Fornebu for ulike alternativer av antall boliger og arbeidsplasser. Utredningen viste at fremtidig antall arbeidsplasser på Fornebu har relativt sett større betydning for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i et skinnegående transportsystem enn antall boliger.

Utredningen viste videre at bussbetjening av Fornebu gir klart den høyeste nytte/ kostnads-brøk i alle alternativer for utbygging. Men ansvarlig konsulent for utredningen konkluderte at utbygging av skinnegående kollektivbetjening til Fornebu likevel bør være aktuelt ved minimum 10.000 beboere og 10.000 arbeidsplasser på Fornebu. Spesielt kan skinnegående kollektivbetjening bli nødvendig dersom det i fremtiden skulle bli lagt begrensninger på antall Oslo-rettede busslinjer.

I henhold til de avklaringer som fant sted i Kommunedelplan 1 skal det i Kommunedelplan 2 innarbeides såkalte rekkefølgebestemmelser som sikrer banebetjening på Fornebu. Fra kommunestyrets side er det forutsatt at banen ikke behøver å være ferdig før utbyggingen på Fornebu starter, men at det vil være tilstrekkelig at man har etablert en forpliktende enighet om hvordan banen skal realiseres.

Bærum kommune har ventet med å fullføre arbeidet med Kommunedelplan 2 inntil resultater fra den statlige konsekvensutredning av banebetjening av Fornebu kunne fremlegges. Resultatene av konsekvensutredningen så langt er nå innarbeidet i kommunedelplanen.

I meldingen om konsekvensutredning og den foreliggende silingsrapport fra første fase i konsekvensutredningen er det angitt kapasitetsnivåer for ulike baneløsninger. Det er først og fremst et høyt arbeidsplasstall som kan bli kritisk med hensyn til trafikkavvikling i dimensjonerende time.

Et statlig uttrykt ønske om en kollektivandel på 30 % (anslagsvis 50% i rushtiden) vil sammen med kapasitet i veg -og banesystem gi beskrankninger på hvor stor utbygging som kan tåles på Fornebu. En grundigere vurdering av kapasiteten i de ulike baneløsninger og de praktisk/økonomiske muligheter for å realisere disse vil forhåpentligvis bli gjennomført i den videre konsekvensutredning.

Veisystemet

Snarøyveien rett syd for E-18 hadde før nedleggelsen av flyplassvirksomheten en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på ca. 40.000 kjøretøyer.

Den nye Snarøyvei gjennom området forutsettes bygget ut med fire felt fra Oksenøyveien til Terminalområdet. Tilknytningen til en fremtidig ny E-18 med tverrforbindelse til Bekkestua vil også ha fire felt frem til hovedkrysset ved Gamle Fornebu (se kart 4).

Det kritiske punkt for trafikkavviklingen inne på Fornebu vil være hovedkrysset. Det forutsettes at dette krysset i prinsippet ligger i ett plan (rundkjøring med såkalt filterfelt) og at hovedveien inne på Fornebu får en utforming som gate/boulevard. Toplankryss og motorvegstandard inne på Fornebu ansees ikke å være forenlig med de estetiske og miljømessige hensyn som skal ligge til grunn for utforming av samferdselsløsninger i Fornebu/Lysaker-området. Hvor stor trafikk fremtidig E-18 vil kunne ta imot er med på å sette begrensninger for kapasiteten på det tilstøtende veinett.

Det er gjennomført en studie av hovedkryssets kapasitet og det er utformet et balansert vegnett som vil kunne betjene trafikk fra/til de ulike delområder på Fornebu.

Samlet vurdering

Selv om det er vist en rekke alternative løsninger for skinnegående kollektivbetjening av Fornebu og en fremtidig

løsning for E-18 og supplerende vegtilknytning til Fornebu/Snarøya, foreligger ingen vedtak om bevilgning til noen av disse.

I Norsk Jernbaneplan 1998-2007 er utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker prioritert. I forslag til Norsk Vegplan for samme periode er det først i slutten av perioden ført opp midler til igangsetting av ny E-18. Hvorvidt tilstrekkelige bevilgningsrammer blir gitt for realisering eller påbegynnelse av disse prosjekter innen nevnte planperiode avgjøres av Stortinget i de årlige samferdselsbudsjetter.

Det må i denne sammenheng trekkes frem at Fornebu og Lysakerområdet sett under ett vil representere en betydelig arbeidsplasskonsentrasjon i norsk sammenheng. Selv om utbygging på Fornebu vil dempe utbyggingstakten i andre områder vestover og derfor virke dempende på trafikkveksten på E-18 vest for Lysaker, vil det lokale presset på veg- og kollektivkapasitet øke, særlig rundt knutepunktet Lysaker stasjon og på strekningen til Oslo.

Medmindre avlastende veg- og kollektivtiltak finner sted kan det vise seg nødvendig å redusere ambisjonene vedrørende utbygging og utvikling på Fornebu. Bolig og arbeidsplassvekst vil da skje i områder som har dårligere forutsetninger for kollektivtransport, gir større transportarbeid og mer forurensende utslipp grunnet økt biltrafikk. Statens vegvesen er bedt om å gi de nødvendige avklaringer på hvilke trafikkmengder som kan slippes på/av E-18 før og etter at banebetjening er etablert og etter at ny E-18 er bygget ut. Dette er informasjon av avgjørende betydning for den etappevise utbygging av Fornebu.

Slik det nå fortoner seg vil det interne vegnett ha kapasitet til avvikling av trafikk fra 5.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser med en parkeringsnorm for kontor på 1:40 og med en kollektivandel for kontorarbeidsplasser på 30% og for bolig 45% i dimensjonerende time. Reduseres parkeringsnormen til 1:50, tilsvarende den som idag benyttes i Sandvika og på Lysaker, øker kollektivandelen for kontor til 40% og det vil teoretisk være mulig å betjene en utbygging på opp mot 6.000 boliger og 18-20.000 arbeidsplasser uten at kryss- og vegkapasitet overskrides.

Selv med parkeringsnorm på 1:60 er det ikke mulig å avvikle trafikk fra 7.000 boliger og 25.000 arbeidsplasser uten at det må bygges toplanskryss og ny Snarøyvei i 6 felt frem til terminalområdet.

Hvorvidt E-18 kan ta imot trafikken fra Fornebu med utbyggingstall som nevnt er ikke avklart. Kollektivtransporten må forøvrig kunne ta imot 3.200 passasjerer i en retning i dimensjonerende time med 18-20.000 arbeidsplasser og en parkeringsnorm på 1:50. Ytterligere reduksjon i parkeringsnormen til 1:60 gir en kollektivandel på over 45 % og krever kapasitet til opp mot 4000 kollektivreisende i dimensjonerende time hvorav anslagsvis 2800 må transporteres med bane og 1200 kan transporteres med buss.

Til sammenligning vil en bybane i rushtiden ha en kapasitet på 2600 passasjerer pr. time mens en jernbane med buttspor vil ha en kapasitet på 3600 passasjerer.

5.4 KOMMUNALØKONOMISKE FORHOLD

For Bærum kommune er det helt nødvendig at utbyggingen på Fornebu skjer i et omfang og tempo som ligger innenfor rammen av hva kommuneøkonomien kan tåle.

Således må det tas hensyn til at kommunen har begrensede muligheter til å oppta nye lån til f. eks. skoler, barnehager, helsestasjoner, sykehjem, kultur- og idrettsanlegg, tekniske anlegg og andre tiltak som utbyggingen kan føre med seg av utgifter for det offentlige. Begrensningene er knyttet til behovet for å opprettholde en mest mulig sunn økonomi og er et virkemiddel fylkesmannen bruker i sin overvåkning av kommunenes økonomiske disposisjoner.

Mens grunneier eller tiltakshaver på sin side må sikre seg at utgifter til opparbeidelse av byggeklare tomter ikke overstiger inntektene ved salg av tomtene, må kommunen sikre seg at investerings- og driftsutgiftene på Fornebu over tid balanseres mot forventet økning i skatteinntekter og at utgiftene ikke forutsetter en reduksjon i servicetilbud for kommunens øvrige befolkning.

Kommunen har fått utviklet en økonomimodell til støtte for slike vurderinger. Modellen gir et bilde av hvordan balansen mellom inntekter og utgifter på Fornebu endrer seg med ulike forutsetninger om bl.a. bolig - og befolkningssammensetning, utbyggingsomfang og utbyggingstempo. Modellen viser også hvordan Fornebu-utbyggingen påvirker det samlede kommunaløkonomiske resultatet for kommunen som helhet. I Kommunedelplan 1 ble det presentert resultater som indikerte en tålegrense på rundt 5.000 boliger med et årlig utbyggingstempo på 500 enheter, dvs omlag 10 års utbyggingsperiode.

Det ble understreket at slike modellkjøringer baserer seg på en rekke forutsetninger som ligger utenfor kommunens kontroll, f.eks. fastsetting av skatteøre og fremtidige rammetilskudd fra staten. Modellkjøringene viser imidlertid den relative betydningen av noen faktorer som kommunen enten direkte eller indirekte kan påvirke gjennom sin egen og grunneiers planlegging. F.eks. vil alderssammensetningen i befolkningen på Fornebu bli påvirket av hva slags boliger (størrelse, standard og pris) som blir bygget og hvor raskt området blir bygget ut.

For å sikre at kommunen kan være en forutsigbar deltager i en koordinert gjennomføring av utbyggingen på Fornebu vil det kunne vise seg nødvendig at kommunen får anledning til å oppta lån på spesielle betingelser, eller deltar som part i et utbyggingselskap som kan foreta opplåning til offentlig infrastruktur og midlertidig bære kapitalutgifter og driftsutgifter uavhengig av den løpende kommunaløkonomiske situasjon. Hvilke rammebetingelser dette måtte gi for utbyggingsomfang og tempo er det

ønskelig å få klarlagt. Det sier seg imidlertid selv at mulighetene for å løse kommunens økonomiske utfordringer innenfor rammen av slike løsninger kan bli mindre jo større og raskere utbyggingen forventes å bli.

5.5 UTBYGGINGSØKONOMI

Det foreligger ikke endelige avklaringer på ansvars - og kostnadsfordelingen mellom grunneiere og Bærum kommune m.h.t. planlegging, opparbeiding og drift og vedlikehold av teknisk infrastruktur og grøntstruktur på Fornebu. Foreløpige beregninger av viktige kostnadselementer er imidlertid utført. Disse er (i 98-kroner):

Veier	650 mill. kr.
Vann og avløp*	190 «
Overvannssystem	100 «
Grøntstruktur	450 «
Andel bybane	200 «
Opprydding	100 «
SUM	1690 mill kr.

* Inklusive forsterkning hovedvannledning Kolsås/Haslum og VA hovedanlegg fra Stabekk til FBU via Holtekilen.

I tillegg kommer investeringer i El-forsyning, IT-nett og fjernvarme på ialt 460 mill kr. Dette belastes ikke utbyggingen men dekkes gjennom brukerbetaling.

Samlet gir dette en teknisk infrastrukturkostnad til felteksterne anlegg for vei, vann og avløp på 940 mill kr. Med gjennomsnittlig boligstørrelse på 100 kvm og 30 kvm pr. arbeidsplass vil en utbygging med 5000 boliger og 15.000 arbeidsplasser og tilhørende samfunnsservice i sum gi ca. 1 mill. kvm på Fornebu. Fordeles ovennevnte infrastrukturkostnader jevnt blir dette kr. 940 pr. kvm.

Kostnadene til opparbeidelse av grøntstruktur på Fornebu er imidlertid store fordi det er lite eksisterende vegetasjon inne på det treløse flyplassområdet. Opparbeidelse av grøntstrukturen til en midlere standard for 450 mill.kr. gir en kostnad på kr. 450 pr.kvm gulvflate. Samlet gir ovennevnte tall for infrastruktur og grøntstruktur en kostnad på ialt kr. 140.000 for en leilighet på 100 kvm.

Internt vei og ledningsnett samt utenomhusarbeide, grøntanlegg og andre tomteteknisk kostnader eksklusiv råtomt kan erfaringsmessig anslås til ca. 100.000 pr. leilighet med en utnyttelse tilsvarende den på Fornebu, dvs totale tomtetekniske kostnader på ca kr. 240.000 for en leilighet på 100 kvm.

Brukes Husbankens normale beregningsgrunnlag for finansiering vil det kunne aksepteres tomteteknisk kostnader opp til kr. 300.000 hvilket gir en råtomtpris på kr. 60.000 pr. leilighet. Med anslagsvis 4 boliger pr. dekar i gjennomsnitt for hele området gir dette grunneier en inntekt på råtomt på kr. 240.000 pr. dekar.

En trangere situasjon oppstår dersom også alle kostnader til opprydding (100 mil.kr.) og en lokal andel for utbygging av skinnegående transport til Fornebu (antydnet 200 mill.kr. i Oslopakke 2) skal belastes boligområdene. Dette vil innebære et påslag på kr. 30.000 pr. bolig. Råtomtinntekt til grunneier vil da synke til kr. 120.000 pr. dekar. Men Husbanken kan i pressområder øke rammen for tomtetekniske kostnader opp til kr. 400.000. Dersom en slik ramme aksepteres på Fornebu vil områder med husbankfinansiering fortsatt kunne gi grunneier kr. 520.000 pr. dekar.

De regneeksempler som her er vist gir neppe grunnlag for bekymring for utbyggings-økonomien i prosjektet ved 5.000 boliger. Antageligvis vil store deler av boligmassen bli solgt med privatfinansiering på det åpne marked med muligheter for høyere gevinst på råtomtsalg enn det som vil gjelde for husbankfinansierte boliger. For å innfri boligpolitiske mål kan det være aktuelt å vurdere om næringsarealene bør ta en større andel av grunnlagsinvesteringene (f.eks. hovedveisystemet) enn boligene. Det kan også fremføres argumenter for at regionalt viktige utbyggingsområder for boliger ikke bør belastes med investeringer i skinnegående transport som er miljømessig betinget ut fra regionale hensyn. At boligområdene på Fornebu skal belastes med kostnader til fjerning av forurensing som er skapt av Luftfartsverkets meget inntektsbringende virksomhet på Fornebu gjennom 50 år, kan også virke urimelig.

5.6 KONSEKVENSER FOR REGIONALT BOLIG- OG ARBEIDSPASSMARKED

På oppdrag fra Akershus fylkeskommune og tiltakshaverne Statsbygg og Oslo kommune, har frittstående konsulenter tidligere gjennomført en vurdering av hvilke regionale virkninger utbyggingen på Fornebu vil kunne få. Konklusjonen som lå til grunn for Kommunedelplan1 var at utbygging i størrelsesorden 2000-4000 med et årlig utbyggingstempo på 400-600 boliger ikke får vesentlig innvirkning på den regionale balansen i boligmarkedet, m.a.o. at Fornebu-utbyggingen ikke virker forstyrrende inn i andre kommuners boligbygging.

Utbygging av 4000-7000 boliger kunne ifølge utredningen virke forstyrrende inn på den regionale balanse i bolig- og befolkningsutviklingen som en idag har. Dette skyldes at en utbygging i et slikt omfang og i et tempo på over 600 boliger pr. år vil innebære en boligbygging som konkurrerer med utbyggingen i andre kommuner.

Utredningen konkluderer videre med at 7.000-15.000 nye arbeidsplasser på Fornebu ikke antas å ha betydning for det regionale mønster i arbeidsplassutviklingen. Til det er arbeidsplassene som kommer på Fornebu så få i antall i forhold til den samlede regionale veksten (70.000 frem til 2010) og de vil være såvidt spesielle at en alternativ lokalisering f.eks. til Romerike eller Follo ikke vil være aktuelt. Næringsetableringer på Fornebu vil være dominert av bedrifter som ønsker nærhet til den kompetanse som

finnes i Vestregionen og som kan betale høye tomtekostnader. Bedrifter som ikke har slike lokaliseringskrav vil søke til Romerike og Follo der arealtilgangen er bedre og tomte-kostnadene lavere. Samlet sett vil arbeidsplass-utviklingen på Fornebu heller kunne gi store positive fremfor negative regionale virkninger.

I forbindelse med ønsket om å etablere et høyteknologisk miljø på Fornebu med basis i forskning, utdanning og næringsliv rettet mot bruk av moderne informasjonsteknologi, har bl.a. spørsmålet om arbeidsplassallet vært drøftet i Stortinget. Fra statens side er det signalisert at arbeidsplassallet bør kunne ligge i størrelseorden opp mot 20.000 for å sikre nødvendig fleksibilitet i utviklingen av et IT-senter og andre nødvendige funksjoner på Fornebu

En utredning av konsekvenser ved arbeidsplassall på 20-30.000 er gjennomført av konsulent på oppdrag fra Statsbygg. Utredningen konkluderer at 30.000 arbeidsplasser på Fornebu i et regionalt perspektiv er problematisk mens 20.000 ligger innenfor det akseptable.

5.7 SOSIALE KONSEKVENSER

Som del av grunneiernes konsekvensutredning er det gjennomført en studie av sosiale konsekvenser ved bl.a. ulikt utbyggingsvolum og gjennomføringstempo på Fornebu.

I vurderingene har det vært nødvendig å legge til grunn en antatt demografisk sammensetning av befolkningen som igjen er basert på antagelser om den fremtidige boligsammensetningen. Premissene kan således være et diskusjonstema i seg selv. Men gitt de forutsetningene analysen bygger på, gir den en bekreftelse på at befolkningens etterspørsel etter offentlige tjenester og kommunens evne til å etterkomme slik etterspørsel, er et sentralt tema også ut fra en sosiologisk synsvinkel. Det vises for øvrig til omtale av de kommunaløkonomiske forhold i kap.5.4.

For alternativ med høy tetthet og lang utbyggingstid (her brukt eksempel med 10.000 boliger over 15 år) påpekes den lange anleggsfasen som et problem for de første innflyttere i området og at størrelsesorden for øvrig vil møte lokal motstand p.g.a. den store bygningsmassens fremmede preg, stor tilflytting og påfølgende belastning og slitasje på friluftsarealer og annen lokal infrastruktur. Samtidig fremheves muligheten for at den store befolkningsøkningen vil kunne gi grunnlag for et bedre service- og tjenestetilbud og at befolkningens sammensetning grunnet lang utbyggingstid vil gi moderate krav til det kommunale tjenestetilbud.

Med en utbygging på halvparten av ovennevnte alternativ, dvs. 5.000 boliger over en kort periode på 5 år antas området å få en noe yngre befolkning en gjennomsnittet i Oslo vest/ Bærum og derved et sterkt press på utbygging av

tjenestetilbudet. Å trekke utbyggingen over 15 år vil gi en bedre balanse i befolkningssammensetningen og gi muligheter for en mer trinnvis utbygging av skoler, barnehager og annen kommunal service. Men også her må en forvente problemer som følge av lang anleggsfase og press på eksisterende friluftsarealer og annen infrastruktur (badestrender, båtplasser, gangveisystem m.v.).

Til de nevnte konklusjoner er det å bemerke at en kortere utbyggingstid enn 15 år antagelig lar seg realisere dersom de økonomiske forutsetninger for bygging av offentlige institusjoner og drift av kommunale tjenester er tilstede. Videre vil presset på annen infrastruktur utenfor området bli mindre dersom de nødvendige anlegg og friluftsarealer innenfor området etableres tidlig i utbyggingsfasen.

5.8 ANDRE VIKTIGE FAKTORER

Hovedanlegg for vann og avløp

Hovedanleggene for vann og avløp betjener idag Fornebu via hovedvannledning fra vannmagasinet i fjellet ved Kolsås og kloakkpumpestasjon til VEAS-tunnelen. Utbygging på Fornebu vil kreve forsterkning/utbygging av hovedledningsnettet frem til utbyggingsområdet.

Selv med lav utnyttelse i boligområdene og utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse på Fornebu må det etableres nye hovedvann - og spillvannsledninger med uttak fra ledningsnettet ved Strand, til en kostnad på ca. 30-35 mill kr.

Dersom maksimalt vannuttak på Fornebu overskrider ca. 180 liter pr. sekund, f.eks. ved 6000 boliger og 20.000 arbeidsplasser vil kapasiteten på ledningen ut fra Kolsåsmagasinet bli for liten. En dubblering av ledningen fra Kolsås frem til Haslum har et meget grovt kostnadsanslag på ca. kr. 30 mill. Tiltaket må utføres i god tid før terskelverdien nås for å ha noe restkapasitet til utbygging i Østre Bærum og Snarøya.

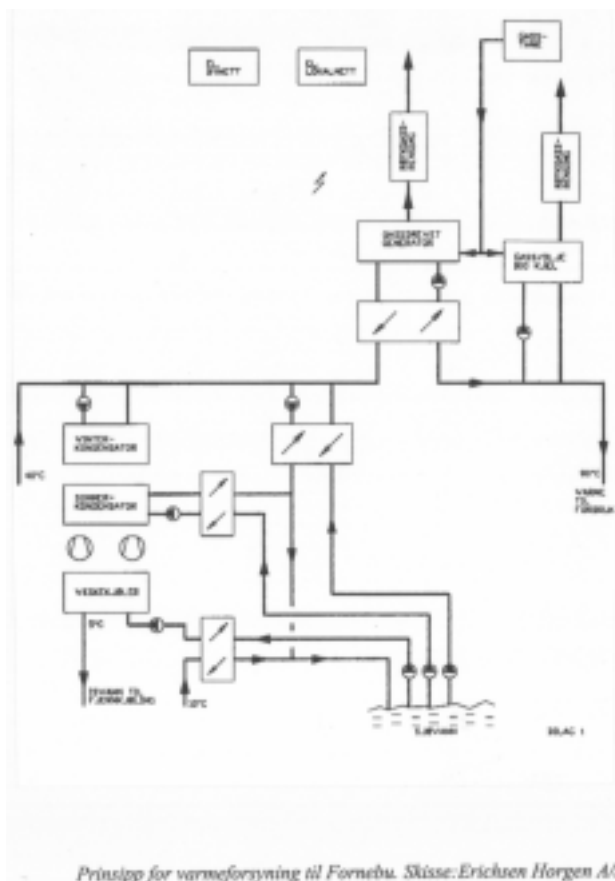
Energiforsyning

Fornebuområdet får i dag strøm fra transformatorstasjon nær krysset Oksenøveien/Kilenveien rett nord for Dumpa-området. Stasjonen har sine hovedkabelforbindelser til Jar og Blommenholm trafostasjoner. Kapasiteten på hovedkabler og hovedtrafoer er tilfredsstillende etter dagens behov.

Med en utvikling av Fornebu til næringsvirksomhet, boliger og service regner Energiselskapet Asker og Bærum AS med at det stasjonære energiforbruket i området blir fordoblet. Dette vil kreve at kapasiteten på hovedkabler og hovedtrafoer må økes. Ny kabel, en eller flere, må eventuelt legges til Blommenholm trafostasjon og videre derfra til Bærum trafostasjon på Øverland som har kobling til sentralnettet. Avhengig av belastningsøkningen kan det også

bli behov for en ny trafostasjon i søndre del av Fornebu-området.

For den videre planlegging av ledningsnett for strømforsyningen vil bl.a. spørsmålet om dekning av energibehov med fjernvarme ha stor betydning. Det er grunn til å anta at det i utbyggingen av Fornebu-området ligger meget godt til rette for bruk av fjernvarme, herunder utnyttelse av varmen i sjøen ved hjelp av varmepumper.



Solenergi kan også utnyttes ved tilrettelegging med vannbårne systemer og arkitektonisk tilpassing. Forslag om utnyttelse av energi ved forbrenning av husholdningsavfall er kommet frem som et element i en totalvurdering av energiforsyning til Fornebu.

Det er nødvendig å vurdere energitilførselen til Fornebu mer i detalj så snart bygningsmengden og lokaliseringen av den tyngre bygningsmassen er nærmere klarlagt. Det legges vekt på å få til en enhetlig energiutbygging slik at bygg som reises i randsonen mot Lysakerfjorden får varmesystemer og energitilførsel som harmonerer i et fremtidig system.

På det foreliggende grunnlag synes det ikke å være kritiske faktorer vedrørende energiforsyningen som legger begrensninger på den fremtidige utnyttelse av Fornebu-området.

5.9 RAMMER FOR UTBYGGINGEN

Ulike hensyn setter forskjellige rammer og krav til utbyggingen på Fornebu. Tungtveiende hensyn ut fra de mål, retningslinjer og visjoner som er trukket opp er særlig kravet til avsetning av tilstrekkelige friluftsarealer og mulighetene for å gi det fremtidige utbyggingsområdet tilgang på nødvendig og tilstrekkelig samfunnsservice.

Begge disse hensyn trekker i retning av en øvre ramme for boligbyggingen på rundt 5000 boliger. Regionale hensyn tilsier at 5000 boliger og opp mot 20.000 arbeidsplasser er akseptabelt. Samtidig gir en slik utbygging et samfunnsøkonomisk grunnlag for skinnegående betjening av området og en positiv utbyggingsøkonomi for området som helhet. Et utbyggingstempo på opp mot 500 boliger i året synes rimelig både ut fra kommunaløkonomiske, sosiale og regionale hensyn og forhindrer en unødige lang anleggsfase i området.

Vei- og kollektivtransportsystemet internt vil med forutsetninger om høy kapasitet på kollektivnettet tåle en belastning på 5000 boliger og 15.000 arbeidsplasser. Med parkeringspolitiske tiltak vil rammetallene teoretisk kunne økes opp mot 6000 boliger og 20.000 arbeidsplasser uten overstigelse av kapasitetsgrensen på det interne vegsystem.

Den trafikkmessige miljøgevinsten ved en eventuell reduksjon i parkeringsmuligheter blir imidlertid her spist opp ved den høyere arealutnyttelse. Hvorvidt det her gis akseptable tall for vegtrafikk fra/til E-18 er ikke avklart. Det er heller ikke godtgjort at kollektivløsninger med den forutsatte kapasitet lar seg realisere.

Ovenstående vurderinger bekrefter en hensiktsmessig ramme på 5.000 boliger og 15.000 arbeidsplasser. En viss utvidelse av boligtalet på bekostning av næringsarealer er teoretisk mulig og vil bedre balansen i trafikken inn og ut av området i rushtiden. Mens boligtalet er direkte dimensjonerende for infrastruktur og arealdisponering vil arbeidsplassstallet være en konsekvens av utnyttelsegraden i det enkelte næringsområdet og antall kvadratmeter pr. arbeidsplass innenfor det enkelte næringsbygg. Rammetall for arbeidsplasser er imidlertid avgjørende for dimensjonering av transportsystemet og en forutsetning for å sikre en god trafikkavvikling internt og inn og ut av området i rushtiden.

KAP.6 PLANPROSESS OG GJENNOMFØRING

6.1 PLANTYPER : BEHANDLING OG KRAV TIL INNHold

Som planmyndighet skal kommunen legge tilrette for en prosess der almene interesser ivaretas. Dette betyr også at kommunen må sikre seg nødvendig styring med de beslutninger som fattes underveis. Samtidig må det tas hensyn til behov for en viss fleksibilitet i planprosessen fordi

- tilgang på nye kunnskaper underveis i prosessen kan føre til at synet på aktuelle løsninger endres over tid
- løsninger må kunne tilpasses økonomiske og markedsmessige forhold dersom gjennomføring skal være mulig

Det er derfor nødvendig å legge opp til en trinnvis planprosess der det er mulig å gå fra generelle overordnede forutsetninger i en fase til mer konkrete premisser for reguleringsarbeidet i neste fase. Kommunestyret har således forutsatt en planprosess der det utarbeides kommunedelplan i to trinn.

Kommunedelplan trinn 1

I trinn 1 er det utarbeidet en kommunedelplan som gir hovedtrekk i arealdisponeringen og et arealprogram med angivelse av størrelse på friluftsområder, buffersoner mot fuglereservater, samt byggeområder (bolig og næring) med tilhørende tekniske anlegg og samfunnstjenester. Prinsipper for senterlokalisering og hovedveisystem er også fastlagt.

Kommunedelplan 1 danner grunnlag for en konkretisering av planløsninger med nødvendige justeringer i arealdisponeringen. Spørsmål om bl.a. utforming av et helhetlig vegsystem og skinnegående kollektivbetjening av området er temaer som forutsettes avklart før detaljplanlegging kan igangsettes.

For enkelte områder er det likevel åpnet for å igangsette reguleringsarbeid med grunnlag i Kommunedelplan 1. Dette gjelder regulering av tomter for Telenor og Norske Skog.

Kommunedelplan trinn 2

På grunnlag av forslag til planutforming viser Kommunedelplan 2 lokalisering av veg- og kollektivsystem, en sammenhengende grøntstruktur, senterutforming samt en mer detaljert feltinndeling innenfor byggeområdet på Fornebu. Til planen er det knyttet bestemmelser om byggehøyder, utnyttelsesgrad og adkomst samt til plassering av bygningsmasse m.v. Kommunedelplan 2 gir også program for avsetting av arealer til offentlige formål. Forslag til egen reguleringsplan for hovedveien forutsettes

utarbeidet parallelt med behandlingen av Kommunedelplan 2.

Plankrav

Til det enkelte plannivå foreslås bruk av bestemmelser om plankrav etter plan - og bygningslovens § 20-4. Dette betyr at det stilles krav til godkjent reguleringsplan før det kan igangsettes utbygging eller fradeling av eiendom til slikt formål. Bygge -og deleforbudet er begrunnet i ønsket om å hindre tiltak - herunder salg av eiendom - som kan vanskeliggjøre gjennomføring av den nye regulering.

Rekkefølgebestemmelser

Utbyggingen på Fornebu vil være av en størrelsesorden som gjør det nødvendig å bygge ut nye samfunnstjenester for å betjene den fremtidige befolkning og de nye arbeidsplassene på Fornebu. F.eks. er det idag ingen ledig skolekapasitet i området.

For styring av gjennomføringen av planlagt utbygging foreslås derfor bruk av rekkefølge-bestemmelser etter § 20-4 i plan- og bygningsloven. For områder avsatt til utbyggingsformål kan det fastsettes at utbygging skal skje i bestemt rekkefølge, og at utbyggingen innenfor vedkommende områder ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som elektrisitetsforsyning, kommunikasjon, herunder gang - og sykkelveinett, helse - og sosialtjeneste, herunder skoler, barnehager og fritidshjem, m.v. er etablert. Det er nødvendig å bruke og håndheve disse bestemmelsene strengt for å unngå problemer både for eksisterende befolkning i tilstøtende områder og for de som skal bo og arbeide på Fornebu i fremtiden.

For de enkelte felter innenfor byggeområdet fastsettes bestemmelser om byggehøyde, grad av utnyttning og andre former for styring av bygningers og anleggs størrelse og form m.v. Det gis også nærmere kriterier for lokalisering av ulike utbygging og arealbruk innen byggeområdet, krav til uteoppholdsareal m.v.

Reguleringsarbeid

Før det vedtas reguleringsplaner innenfor byggeområdet bør det i prinsippet utarbeides reguleringsplan for vegssystemet frem til det enkelte delområde. Denne reguleringen vil angi reguleringsgrenser mot veg, friluftsarealer og andre fellesarealer. Det må avklares mellom kommunen og grunneiere hvem som skal stå for utarbeiding av de enkelte reguleringsplaner. Under enhver omstendighet ligger myndigheten til å behandle og vedta reguleringsplaner i kommunestyret.

Arkitektkonkurranser

I tilknytning til reguleringsarbeidet for de enkelte delområder har kommunestyret forutsatt at det utlyses arkitekt-konkurranser som grunnlag for valg av utbyggingsløsninger. Plan - og bygningsloven gir ikke

hjemmel for å kunne pålegge dette. Forutsetninger om slike konkurranser må nedfelles i egne avtaler.

6.2 MILJØOPPFØLGING

Bakgrunn

I forbindelse med planarbeidet for kommunedelplan 1 gjennomførte grunneierne en konsekvensutredning etter et program fastsatt av arbeids- og administrasjonsdepartementet. Ved godkjenning av konsekvensutredningen på departementet grunneierne å utarbeide et miljøoppfølgingsprogram for å sikre at kunnskapen om virkninger for naturressurser, miljø og samfunn blir systematisk nedfelt i videre planlegging og utbygging på Fornebu.

Miljøoppfølgingsprogrammet er et selvstendig dokument. Det er utarbeidet parallelt med kommunedelplan 2 og forutsettes lagt ut på høring sammen med kommunedelplanen. Programmet skal godkjennes av arbeids- og administrasjonsdepartementet forut for Bærum kommunes sluttbehandling av kommunedelplanen

Mål

I utviklingen av Fornebuområdet skal det legges vekt på å utnytte ressurser på en bærekraftig måte og bevare og utvikle biologisk mangfold. Utbyggerne skal utnytte tilgjengelig kunnskap og teknologi med sikte på mest mulige miljøeffektive løsninger.

Miljøhensyn skal innarbeides i planlegging, utbygging og drift av all virksomhet på Fornebu. I avveiningen mellom ulike interesser skal miljøhensyn tillegges like stor vekt som funksjonelle, tekniske, estetiske og økonomiske hensyn.

Miljøsaetningen vil bli konsentrert om følgende forhold i den videre planlegging og utbygging på Fornebu:

- Miljøvennlige transportløsninger skal prioriteres og transportbehovet internt skal begrenses.
- Det skal legges til rette for miljøvennlig energiforsyning og energisparende løsninger.
- Det skal legges vekt på miljøvennlig og effektiv bruk av nye materialer, samt å begrense avfall og miljøskadelig utslipp.
- Rivningsmaterialer, asfalt og oppgravde masser skal så langt som mulig utnyttes på området.
- Det skal ryddes opp i forurensninger og rester fra flyplassvirksomheten som utgjør en miljøtrussel eller er i konflikt med fremtidig bruk av arealene.
- Det skal legges til rette for å bevare og beskytte naturreservatene.

Gjennomføring

Ansvaret for oppfølgingen av de mål og retningslinjer som er nedfelt i miljøoppfølgings-programmet tilligger i

hovedsak Bærum kommune, berørte statlige og fylkeskommunale myndigheter, grunneierne, utbyggere og byggherrer.

Gjennomføringen forutsettes å skje gjennom:

- plan- og byggesaksbehandlingen(kommunedelplan, regulerings- og bebyggelsesplaner og byggesak)
- utbyggingsavtaler
- salgskontrakter
- Informasjon og veiledning

6.3 OPPRYDDING

Grunnforurensning

Det er pr. 8. oktober 1998 registrert 35 lokaliteter på Fornebu der det enten er deponert avfall eller grunn til å anta at jorden er forurenset.

Forurensningen skyldes flyplassvirksomhet og ulike andre virksomheter, herunder større avfallsfyllinger, oljesøl og lekkasje fra tanker. I tillegg til de registrerte lokalitetene regnes det med at nye forurensninger påtreffes under oppryddings / anleggsarbeidene. Det er foretatt grunnundersøkelser på 25 av de 35 lokalitetene. På de øvrige 10 foreligger det kun en sammenstilling av historiske opplysninger om virksomheter og hendelser som kan ha ført til forurensninger. Undersøkelser er imidlertid igangsatt for å få klarlagt forurensningstype og omfang også innenfor disse områdene.

Masser som er berørt av forurensninger forutsettes fjernet og/eller behandlet før området kan tas i bruk til nye formål. Foruten tillatelse etter plan- og bygningsloven kreves det tillatelse etter forurensningsloven for å grave i - og forflytte forurensede masser. Avgjørelses-myndigheten tilligger Statens forurensningstilsyn. Dagens grunneiere Oslo kommune og Statsbygg vil forestå oppryddingen.

Miljømål

Et viktig miljømål for utbyggingen på Fornebu er å behandle så mye som mulig av de forurensede massene lokalt. Det forutsettes etablert et lokalt behandlingsanlegg inne på flyplassområdet. Etter at de forurensede massene er behandlet vil de bli gjenbrukt på Fornebu. Foreløpige beregninger indikerer at oppgravingsomfanget i tilknytning til de så langt registrerte grunnforurensningene er på anslagsvis 500.000m³ masse., hvorav ca. 430.000m³ kan disponeres uten behandling. Ca. 55.000 m³ må tas hånd om i behandlingsanlegget og ca. 10.000 m³ er spesialavfall som må behandles / deponeres eksternt. Dette indikerer at bare ca. 2% av det totale masseomfanget må transporteres ut av Fornebu.

Oppryddingsarbeidene vil pågå suksessivt forut for utbyggingen av Fornebu. Blant annet sett på denne bakgrunn vil det ikke være hensiktsmessig å kreve

reguleringsplan for disse tiltakene. Inntil Kommunedelplan 2 er vedtatt vil således søknader om opprydding måtte behandles som dispensasjonssaker etter bestemmelsene i plan- og bygningslovens § 7, jfr. det generelle plankravet i Kommunedelplan 1.

Det overordnede målet for oppryddingen på Fornebu er å fjerne forurensninger som utgjør en miljøtrussel eller er i konflikt med framtidig bruk av området. Følgende delmål er lagt til grunn for Oslo kommunes og Statsbyggs felles søknad til Statens forurensningstilsyn om tillatelse til å grave i forurensede masser:

- Det må ikke forekomme forurensninger i jord som kan skade menneskers helse
- Det skal ikke forekomme spredning av miljøskadelig forurensning
- Ingen miljøskadelig utlekking til sjø skal forekomme.
- Eventuelle stoffer som kan omdannes til farlige stoffer må klarlegges.
- Flyktige stoffer som gir ubehagelig lukt eller mistriksel skal ikke forekomme.

Sjøområdene

Sjøsedimentene i Indre Oslofjord er i varierende grad forurenset. Forurensningene stammer fra flere kilder. Med hensyn til de nære sjøområdene rundt Fornebu er Holtekilen karakterisert som sterkt forurenset, mens Storøykilen er karakterisert som moderat forurenset. Det er ikke påvist vesentlig lekkasje av forurensninger fra sedimentene til de fri vannmasser.

Ved mudring eller graving i sedimentene er det fare for slik utlekking med spredning av miljøgifter som resultat.

I forbindelse med grunneiernes søknad om tillatelse til å grave i forurensede masser er det satt vilkår som også gjelder sjøsedimentene. Søker må således utrede i hvilken grad aktiviteten på flyplassen har bidratt til forurensing av sjøsedimentene rundt Fornebu og hvilke tiltak som er nødvendige for å få en kvalitet på sedimentene som tilfredstiller fastsatte miljømål. Utredningen skal foreligge innen 1. oktober 1999. Statens Forurensningstilsyn vil på basis av utredningen komme tilbake med krav om eventuell opprydding i sedimentene.

Asfalt

Den asfalten som er forutsatt fjernet utgjør ca. 425.000 tonn . Det tas sikte på å gjenbruke det meste av asfalten lokalt på Fornebu. Dette forutsetter også at utbyggerne forplikter seg til å benytte gjenbruksasfalt i nye veianlegg.

Asfalten vil bli fjernet i tilknytning til etablering av infrastruktur og utbyggingen av de enkelte delområder. Grunneierne forutsettes å utarbeide en overordnet plan for håndtering av asfalmasser.

Eksisterende bygningsmasse.

Som en følge av opphøret av flyplassvirksomheten blir en rekke anlegg og installasjoner fjernet. Det meste av bygningsmassen vil imidlertid, slik det nå ser ut, bli stående inntil den fremtidige arealbruk innenfor de enkelte delområder er reguleringsmessig avklart. Dette innebærer at det er ønskelig både utfra miljøhensyn og økonomiske forhold å få midlertidige virksomheter inn i denne bygningsmassen.

Det vil være positivt og forebyggende at det er aktivitet innenfor området. Virksomheter som vil kunne vanskeliggjøre gjennomføring av planen og / eller virke forstyrrende inn på den etablerte strukturen av offentlig og privat service i de østre deler av Bærum og da særlig i Snarøya / Lysakerområdet bør det imidlertid ikke gis åpning for.

I forbindelse med den forestående regulering av de enkelte delområder vil det bli foretatt en vurdering av mulig ombruk av bygninger , samt gjenbruk og gjenvinning av materialer. Riving skal skje med sikte på størst mulig gjenvinningsgrad og med kontrollert håndtering av restavfall. Bærum kommune vil ved behandling av rivesøknader stille krav om avfallsplan i henhold til « Forskrift for produksjonsavfall i Bærum kommune»

Mellomlagring

Deponering av overskuddsmasser og gjenbruk av asfalt lokalt på Fornebu betinger at det etableres mellomlagringsplasser for disse fraksjonene på Fornebu.

6.4 ESTETISKE RETNINGSLINJER

Kapittel 3.3 omhandler hvilke estetiske kvaliteter som bør bevares og videreutvikles på Fornebu. Dette kapittelet tar opp hvorledes disse estetiske kvaliteter kan ivaretas i den kommende plan- og byggesaksbehandling.

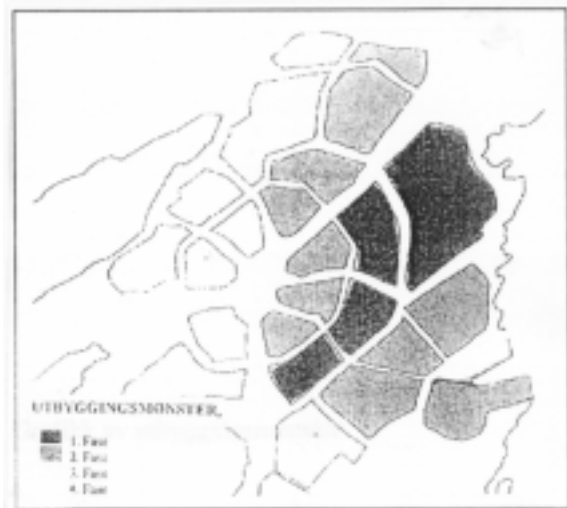
Premisser

For å nå planens overordnede mål vil det være nødvendig at viktige elementer i planen realiseres tidlig, og med høy kvalitet. På denne måten vil de sette en standard som konkretiserer de overordnede ambisjonene, og inspirerer de etterfølgende aktørene. Om noen viktige tiltak er gjennomført på en god måte, vil en lettere tolerere pågående anleggsvirksomhet andre steder i planområdet.

Byggeområdene kan samlet sett ha ulike løsninger og varierte arkitektoniske uttrykk. Dersom byggverk innen de enkelte utbyggingskvartalene planlegges på en samordnet måte, vil det være lettere å nå det overordnede målet om arkitektonisk kvalitet.

Viktige tiltak vil være å etablere identitetsskapende, sammenbindende gaterom og grønnstrukturer med høy standard, gjennomført på en konsekvent måte i hele

området. I en første utbyggingsfase bør tiltakene konsentrere seg om hovedadkomsten frem til senterområdet, grøntkorridoren fra Fornebu gård til Koksa og Storøykilen, og utvikling av strandsonen mot Lysakerfjorden (Utbyggingsmønster).



Grafikk av utbyggingsmønster

Retningslinjer for bygge- og anleggstiltak

§ 74.2 i plan- og bygningsloven; den såkalte «skjønnhetsparagrafen», fastslår at kommunen kan utarbeide retningslinjer for estetisk utforming av tiltak som omfattes av loven. Sammen med bestemmelsene til denne planen, er det gitt retningslinjer for bygge- og anleggstiltak. Det er gitt egne retningslinjer for krav til dokumentasjon, og til estetikk.

Formingsveileder

Etter at foreliggende kommunedelplan er vedtatt, vil det bli utarbeidet en formingsveileder for virkeliggjørelsen av planens estetiske retningslinjer. Formingsveilederen vil være en håndbok til bruk i plan- og byggesaksbehandlingen som følger etter kommunedelplanen. Arbeidet med denne er startet opp. Formingsveilederen vil gi retningslinjer til forslagsstiller vedrørende behandlingsprosedyrer og krav til dokumentasjon for å ivareta krav til estetisk kvalitet. Formingsveilederen er tenkt bygget opp på følgende måte:

- Generelle estetiske mål og retningslinjer for utviklingen av Fornebu
Temavis slik de er formulert i foreliggende kommunedelplan.
- Planlegging og koordinering.
Råd til utbygger vedrørende prosess og saksgang.
- Områdevis estetiske retningslinjer.

6.5 ETAPPEVIS UTBYGGING

Utbyggingen på Fornebu forutsettes å kunne strekke seg over en periode på 10-15 år avhengig av konjunkturer og svingninger innenfor bolig - og eiendomsmarkedet. I valget av etapper for utbyggingen vil en rekke forhold ha betydning. For det første må det tas hensyn til behovet for balanse mellom inntekter og utgifter for såvel utbyggere som for kommunen. Mens utbyggere får dekket sine utgifter direkte ved salg av eiendom vil kommunens grunnlagsinvesteringer til skoler m.v. forhåpentligvis bli dekket av økte skatteinntekter. I beste fall kommer disse inn over lengre tid, dvs. fordelt over en rekke år etter at investeringen er gjort og innflytting har funnet sted.

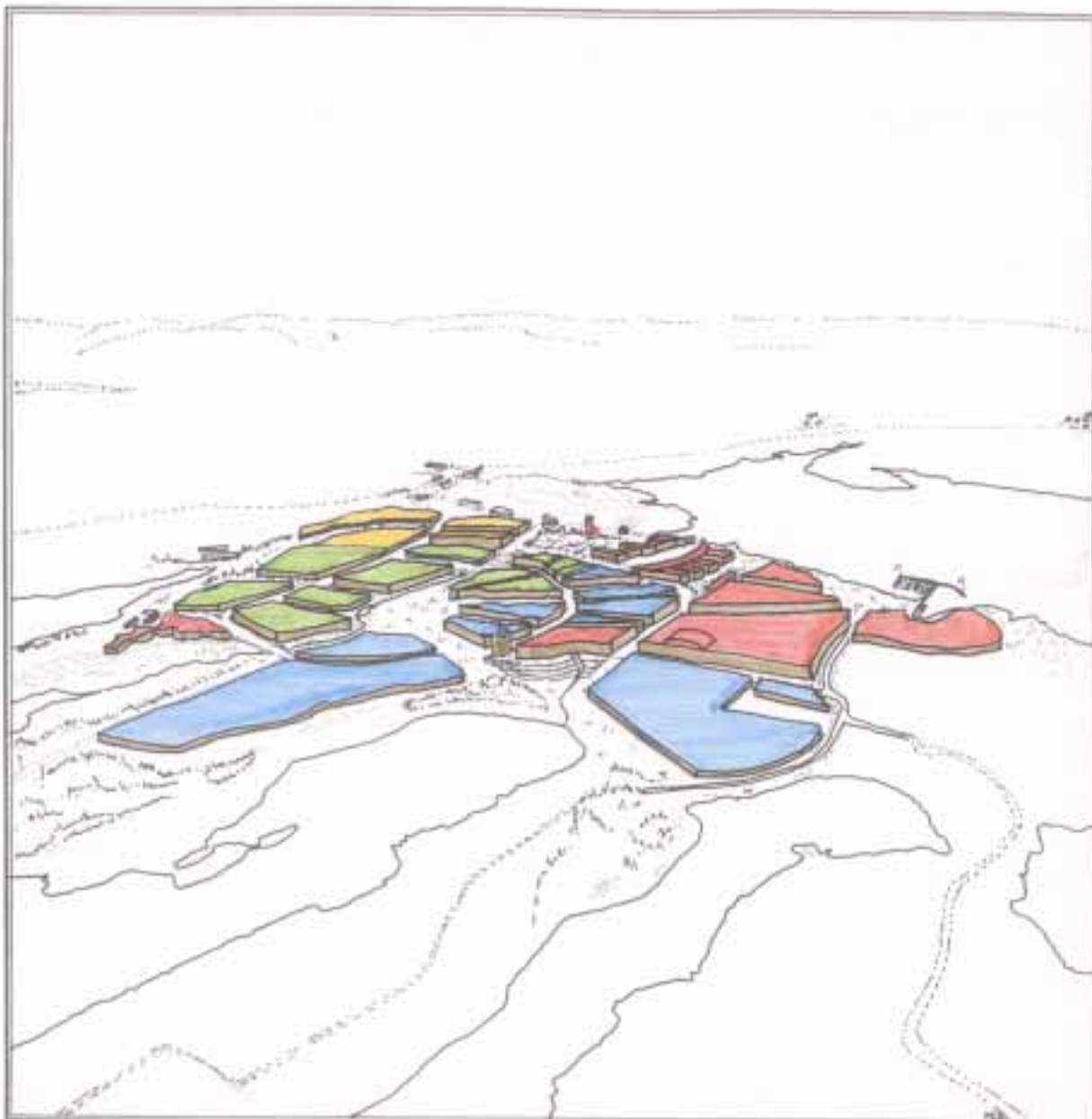
At et område bygges ut raskt når beslutning om igangsetting først er truffet vil være en fordel for både utbygger og kommune og for de som skal leve en tid med anleggsarbeid i nabolaget. Dette må igjen avveies mot sosiale hensyn som kan tilsi en noe forsiktigere utbyggingstakt. Uansett vil det være en fordel at utbyggingsområdene hver for seg fikk en størrelse som gjorde det mulig å finne optimale løsninger. En slik tankegang er lagt til grunn i definisjonen av nivåer i boligplanleggingen hvor boliggrupper (tun) på 15-30 enheter inngår som byggeklossene i et hierarkisk system med nabolag (60-80 boliger), boligområde (240-320 boliger) og grendeområde (960-1300 boliger). Her vil f.eks et grendeområde få en befolkning som tilnærmet tilsvarende behovet for en barneskole.

På Fornebu er det spesielt bane og grøntstruktur som vil gi store ekstrakostnader. Driftsøkonomiske forhold tilsier imidlertid at banen først bør bygges ut når passasjergrunnlaget har nådd et visst nivå. Samtidig bør de allerede utbyggede områdene ligge slik at banen også kan utbygges i etapper.

Grøntstrukturen trenger tid til utvikling. Det er derfor ønskelig at opparbeiding og beplantning starter tidlig og at bebyggelsen som grenser opp mot grøntområdene etableres senere. Dette betyr at det bør skje en «opplåning» for finansiering av grøntstrukturen som senere nedbetales gjennom inntekter fra salg av de enkelte utbyggingsområder. Dersom en slik ordning kan etableres vil dette gi føringer på den etappevise utbygging og sannsynligvis også på etterspørselen etter boliger nær de grønne områder når disse er opparbeidet. I mellomtiden bør utbyggingen konsentreres i områder mot strandsonen der grøntstruktur allerede er opparbeidet og nærhet til sjø er en foreliggende kvalitet.

Det helt sentrale punkt i spørsmålet om etappevis utbygging er Telenors utbygging og krav til etablering av infrastruktur i den forbindelse. Telenor utgjør første trinn i utbyggingen (sommer 1999) og utløser bygging av ny Snarøyvei frem til terminalbygget og hovedanlegg for vann og avløp fra Strand via Oksenøen frem til pumpestasjon ved Rolfsbukta. Det er naturlig at første etappe i utbyggingen på Fornebu formes ut fra dette.

Uthyggingsrekkefølge



Et annet viktig punkt er usikkerheten omkring de fremtidige samferdselsløsninger i Dumpa-området og den tid det vil ta å få fastlagt og gjennomført disse. Sammen med det forhold at området ligger nærmest «utgangen» på Fornebu-landet tilsier dette at området bygges ut sist. Tidspunkt for utbygging bør imidlertid revurderes så snart de nødvendige avklaringer om samferdselsystemets utforming er avklart. På denne bakgrunn foreslås følgende rekkefølge i utbyggingen på Fornebu (Illustrasjon av utbyggingsrekkefølge):

Byggetrinn I

Deler av østområdet fra og med Telenor til og med Koksa, herunder områdesenteret og deler av boligområdene vest for hovedveien.

Hovedveien frem til gamle Snarøyvei ved idrettsbanen og hovedanlegg for vann og avløp i vegtrase for ringvei mot vest fra Oksenøen frem til Rolfsbukta.

Byggetrinn II

Utfyllende deler av ovennevnte områder samt Rolfsbukta og Hundsund, området mellom indre og ytre ringvei fra Telenor frem til områdesenteret samt området på Storøya.

Byggetrinn III

Gjenstående boligområder rundt sentralplarken og områdene langs Holtekilen

Byggetrinn IV

Resten av området mellom indre og ytre ringvei, Fornebu Nord og Dumpa-området.

6.6 INFRASTRUKTUR

Både hovedtraseer og sekundærtraseer for den tekniske infrastrukturen må planlegges samtidig og i stor grad bygges ut parallelt for alle de ulike fagområder. Dette er meget viktig for å oppnå de beste løsninger både for bygging og drift. De arealer som må båndlegges for fremføring og drift av anleggene, vil da kunne reduseres til et minimum.

Det er viktig at hovedtraseene planlegges og bygges uavhengig av «tilfeldige» tomtegrenser mellom aktuelle grunneiere.

Dersom en samordning av utbyggingen ikke oppnås, kan konsekvensene være meget store som f.eks.:

- Utbyggingen skjer over lang tid. Drift av provisorier vil øke utbyggingskostnadene og føre til lav sikkerhet for viktige funksjoner.

- Separate løsninger for hver enkelt anleggsdel kan samlet sett gi store samfunns- økonomiske merkostnader.
- Myke og grønne verdier kan bli salderingsposter.
- Samlede konsekvenser kan gjøre området mindre attraktivt å bo i med dårligere kvalitet og lavere tomteverdi som resultat.

6.7 AVTALER OG SELSKAPSDANNELSER

Gjennomføring av den planlagte utbygging stiller store krav til samordning både i tid og rom. For å få til samspillet mellom mange aktører med ulike oppgaver over et lengre tidsrom må flere viktige forutsetninger være tilstede:

- Det må foreligge et plankonsept som er robust nok til å tåle nødvendige justeringer underveis og som samtidig kan gi fleksibilitet i form av alternative del-løsninger innenfor en fast ramme
- Det må utformes et avtaleverk som sikrer at ulike parter forplikter seg til gjennomføring av tiltak på bestemte tidspunkter slik at forutsigbarheten for de ulike aktører blir tilfredsstillende.
- Det må organiseres utbyggingsselskaper som kan sørge for at den samlede infrastruktur tilrettelegges og gjennomføres på en helhetlig og rasjonell måte.

Avtaler

Bærum kommune har gjennom lengre tid forsøkt å komme frem til avtaler med grunneierne om ansvars-, oppgave- og kostnadsfordeling for bl.a. vei, vannforsyning, avløp og grøntområder på Fornebu. Fra grunneiernes side har det hittil vært vanskelig å gå samlet inn i reelle drøftinger med Bærum kommune fordi det er antatt at særlig spørsmålet om kostnadsfordelingen kan slå ulikt ut for de to grunneierne.

Uten avtaler vil spørsmålet om de økonomiske forhold rundt gjennomføring av utbyggingen på Fornebu måtte baseres på plan- og bygningslovens regelverk. Først og fremst er det refusjonsreglene en må ty til når det gjelder økonomiske oppgjør mellom utbyggere for utlegg til hovedanlegg for vei, vann og avløp. I praksis vil en her stå overfor en rekke vanskelige spørsmål i gjennomføringen som vil kreve rettslige vurderinger og gi en forsinkende og sterkt ressurskrevende prosess for alle parter. Det er kommunens syn at en gjennom privatrettslige avtaler som supplement til lovens regler kan legge tilrette for en mer smidig og rasjonell gjennomføring av utbyggingen på Fornebu og sikre at sluttresultatet blir i samsvar med visjoner og mål. Nødvendige avtaler må derfor komme på plass.

I tillegg til avtale om gjennomføringen av den overordnede infrastruktur er det aktuelt å ta opp spørsmål om hvordan kostnader skal fordeles på ulike typer arealbruk, dvs. bolig, næring og offentlige arealer, samt spørsmål som angår gjennomføring av boligpolitiske mål.

Utbyggingsselskaper

I tillegg til utbygging av teknisk infrastruktur og opparbeiding av grøntområder må forurensede masser behandles og asfalt fjernes før de enkelte delområder kan gjøres byggeklare. Det dreier seg her etter norske forhold om meget store entrepriser der valg av helhetsløsninger vil gi muligheter for betydelige besparelser og god koordinering i gjennomføringen.

Forutsetningen for dannelse av selskaper som kan stå for opprydding, opparbeiding av tekniske hovedanlegg,

baneutbygging og etablering av grøntstruktur er at avtaleverket mellom grunneiere/utbyggere og kommunen kommer på plass. I den sammenheng vil det også være av betydning at det kan finnes frem til løsninger som sikrer både fremdriften og det økonomiske grunnlaget for finansiering av den kommunale infrastruktur. Spørsmålet om organisering og opprettelse av selskaper berører derfor også kommunens ansvarsområde og hvilke økonomiske forpliktelser kommunen kan pådra seg uten å komme i konflikt med statlige retningslinjer eller krav til gjennomføring av andre påtrengende oppgaver i kommunen.

KAP. 7 AREALDEL MED UTFYLLENDE BESTEMMELSER

Det vises til vedlagte plankart som angir lokalisering av følgende områder:

Bygeområder
Landbruks-, natur- og friluftsområder
Båndlagte områder
Vann, vassdrag og sjø
Viktige ledd i kommunikasjonssystemet

7.1 BESTEMMELSER TIL KOMMUNEDELPLAN 2 FOR FORNEBU-OMRÅDET

DEL I : PLANKRAV OG BYGGEFORBUD M.V.

§1 PLANKRAV

I medhold av plan- og bygningslovens § 20- 4, annet ledd, bokstav a, fastsettes at det i områder avsatt til bygeområder ikke kan utføres arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens §§ 86a, 86b, og 93, samt fradeling av tomt til slike formål, før området inngår i reguleringsplan.

§ 2 FORHOLDET TIL LOV OM KULTURMINNER

For bygge- og anleggstiltak som ikke omfattes av plankravet, jfr. § 1, gjelder meldeplikten etter § 8 i lov om kulturminner.

DEL II: BYGGEOMRÅDENE

§ 3 VILKÅR FOR GJENNOMFØRING AV PLANEN

I medhold av plan- og bygningslovens §20-4, bokstav b, fastsettes:

Utbyggingsrekkefølge

- Utbyggingen skal skje feltvis:
Fase I ; feltene 2, 3, 4.1-4.4, 7.2 og 8.9.
Fase II ; feltene 5, 6, 8.3-8.8 og 9.3-9.5.
Fase III; feltene 7.3, del av 7.4, 8.1, 8.2, 9.1, 9.2, 9.6 og 9.7.
Fase IV; feltene 1.1-1.3 og del av 7.4.
- Utbygging av de enkelte felt kan ikke finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester, som; elektrisitetsforsyning, fjernvarme, kommunikasjon, herunder gang- / sykkelveier, kjøreveier og bane, helse og sosialtjenester, herunder barnehager, skoler og grøntområder mv. for betjening av de enkelte felt er etablert eller sikret.

Grad av utnytting og veiledende byggehøyder

Innenfor de enkelte felt kan det oppføres bebyggelse med et tillatt bruksareal (T-BRA) og med en veiledende

bygnings- høyde over ferdig planert terreng som vist i tabell IV.

Tabell IV

Felt	Bruks- areal BRA	Veiledende maks.høyde i etasjer
RENE BOLIGOMRÅDER		
B.Område 1.1 DumpaNV	9264	2
B.Område 4.2 Rolfsbukta	41162	3
B.Område 4.4 Terminal2	30158	4
B.Område 5 Hundsund	47090	2
B.Område 6 Storøya	47612	2
B.Område 7.3 Holtekilen1	18547	2
B.Område 7.4 Holtekilen2	52419	2
B.Område 8.1 Indrefelt 1	21652	4
B.Område 8.3 Indrefelt 2	12847	4
B.Område 8.4 Indrefelt 3	18386	4
B.Område 8.5 Indrefelt 4	11459	4
B.Område 8.7 Indrefelt 5	22683	4
B.Område 8.8 Indrefelt 6	6751	4
B.Område 9.1 Park 1	31585	3
B.Område 9.2 Park 2	24083	3
B.Område 9.3 Park 3	20991	3
B.Område 9.4 Park 4	19127	3
B.Område 9.6 Park 5	15712	3
RENE NÆRINGSOMRÅDER		
N.Område 1.2 DumpaNO	40878	4
N.Område 1.3 DumpaSO	39153	4
N.Område 2 Hotell	40378	7
N.Område 3 Telenor mm	220696	5
N.Område 4.3 Koksa	62847	4
N.Område 7.1 Norsk Skog	18730	3
RENE ALLMENYTTIGE OMRÅDER		
S.Område 8.2 Tåm/Grendes 1	18708	2
S.Område 8.6 Videregående skole	10319	2
S.Område 9.5 Grendesenter 2	13795	2
S.Område 9.7 Grendesenter 3	12119	2
BLANDEDE OMRÅDER		
Bl.Område 1.1b Dumpa2NV	2541	4
Bl.Område 8.3 Indrefelt 2b	1793	4
Bl.Område 8.4 Indrefelt 3b	4915	4
Bl.Område 8.5 Indrefelt 4b	3623	4
B.Område 7.4 Holtekilen2b	3925	4
Bl.Område 4.1 Terminal	57493	4
Bl.Område 4.3b Koksa2	19651	4
Bl.Område 7.2 Oksenøybruk	10015	3
Bl.Område 8.9 Områdesenter	21878	4

Kriterier for ulik utbygging og arealbruk

Barne- og ungdomsskoler, samt barnehager lokaliseres inn mot felles grøntområder.

I medhold av plan- og bygningslovens §20-4, bokstav d, fastsettes:

Areal- og funksjonskrav til lekearealer og andre uteoppholdsarealer

Innenfor boligområdene skal det avsettes et minste "Brukbart uteoppholdsareal" på 80m² pr. bolig. Dette arealet kan innbefatte alt ubebygd areal som ikke er disponert til rene trafikkformål, men som ellers dekker behovet for interne gangveier og diverse praktiske formål i tillegg til leke og oppholdsarealer. Arealer innenfor byggeområdene som i planen er vist som felles grøntområder kan ikke medregnes i "Brukbart uteoppholdsareal". Av de 80m² skal minimum 25m² opparbeides som lekeareal.

Krav om samtidig ferdigstilling av bolig- og uteområder

Felles grøntområder, leke- og andre uteområder skal opparbeides senest samtidig med utbyggingen av de enkelte felt.

DEL IV: FORHOLDET TIL EKSISTERENDE PLANER

§ 4 EKSISTERENDE REGULERINGS-/ BEBYGGELSESPLEANER

1. Reguleringsplan for Oksenøen bruk, R 1-97, stadfestet 24.09.1997 og bebyggelsesplan for Oksenøen bruk, R 8-97, vedtatt 09.10.1997, skal fortsatt gjelde.
2. Øvrige regulerings-/bebyggelsesplaner settes til side i planperioden for de deler av de respektive planer som omfattes av kommunedelplanen.

7.2 RETNINGSLINJER FOR BYGGE- OG ANLEGGSTILTAK

Dokumentasjonskrav

1. I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene, og til fjernvirkning.
2. Det skal legges avgjørende vekt på å bevare åsprofiler og landskaps-silhuetter.
3. Det skal utarbeides særskilt estetisk analyse der byggverk vil få en fjernvirkning, eller lokaliseres som landemerke.
4. Ved byggetiltak nær verneverdig kulturminne skal det legges særlig vekt på helhetsvurdering.
5. All belysning, skilting og reklame skal vurderes. I sentra, ved større byggetiltak og langs større samferdselsårer, skal det redegjøres særskilt for belysning, skilting og reklame. Det kan kreves at skiltplan skal inngå i beskrivelse av bygningers fasader.
6. Ved planlegging og bygging av vei og bane og andre samferdselstiltak skal det stilles krav til og redegjøres for estetiske tiltak.

7. Støyskjermingstiltak skal inneholde en estetisk vurdering av forholdet til omgivelsene vedrørende omfang, materialbruk og fargevalg.
8. I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for tiltakets innvirkning på grøntstrukturen.
9. Ved byggetiltak i områder med manglende lenker i grøntstrukturen, skal det dokumenteres at tiltaket ikke er til hinder for etablering av fremtidig grøntforbindelse.

Lokalisering, arealbruk og utbyggingsrekkefølge

1. Fellesanlegg for idrett og rekreasjon søkes lokalisert i tilknytning til skolene.
2. Videregående skole, helseinstitusjon, lokalsentra, etc. søkes lokalisert ved holdeplasser for buss og bane.
3. Der grøntområder støter opp mot felt med blandet arealbruk - bolig / kontor skal det tilstrebes å lokalisere boligbebyggelse inn mot grøntområdene.
4. I delområder som støter mot opparbeidet offentlig vei / gate / plass / grøntområde skal bebyggelse tilstøtende disse områdene oppføres først.

Estetikk (jfr. pbl. § 74 nr. 2)

1. Fornebuområdet skal ha et opplevelsesrikt miljø preget av nærhet til natur og høyverdig samtidsarkitektur. Byggeområdene kan ha ulikt preg, men skal enkeltvis og samlet ha høy arkitektonisk kvalitet. Bebyggelsesmønster og bygningsutforming skal sikre gode mikroklimaer, og det skal brukes sunne, miljøriktig og energisparende materialer og konstruksjoner.
2. Området skal ha et grønt preg sett fra fjorden og det omkringliggende landskap.
3. Strandsonen skal bevares og istandsettes. Bebyggelse og anlegg skal ikke bryte sammenhengen mellom sjø og landskap.
4. Den sammenbindende grøntstruktur fra sentralparken og ut til strandområdene skal fremstå som et overordnet visuelt element.
5. De offentlige uterom; gater og torg skal utformes slik at de gir identitet og lett orientering i området. Uterommene skal opparbeides med god materialbruk og møblering.
6. Fornebuområdets vestre del bør ha den laveste utnyttelsen. Den østre del bør i større grad ha et urbant preg.
7. Bebyggelsen i de enkelte felt skal styrke den estetiske kvalitet i tilgrensende gaterom og grønnstrukturer.
8. Bebyggelsen i hvert enkelt felt skal framstå som en helhet.
9. Utbyggingen skal sikre kulturminner fra ulike virksomheter og tidsepoker fram til nedleggelsen av flyplassen i 1998 slik at områdets historie kan avleses også etter utbyggingen.
10. Eksisterende bygninger og anlegg som ikke kan innpasses i den nye byplanen på en god måte, bør rives. Bebyggelse som bevares skal gis en bruk og

utforming som bidrar til å gi området høy funksjonell og estetisk kvalitet.

11. Bygninger og anlegg av spesiell betydning for offentligheten eller fellesskapet kan utformes som godt synlige landemerker.
12. Offentlige uterom og anlegg bør opparbeides med kunstnerisk medvirkning og / eller gis kunstnerisk utsmykning.
13. De deler av Fornebuområdet som er utbygget og tatt i bruk skal i størst mulig grad framstå som ferdigstilt og skjermes fra miljøulemper fra den videre utbygging.

Uteområder

1. Grønnstrukturen skal etableres slik at den er lett å orientere seg i og gir mulighet for opplevelse av stedets natur.
2. Sammenhengende grøntstruktur skal ivareta funksjonene som turvei, biologisk spredningskorridor, vannvei for transport av overflatevann og som visuelt betydningsfullt element.
3. Friarealer og grønne fellesarealer inne i byggeområdene skal opparbeides slik at variert bruk er mulig og at de framstår i en estetisk virkningsfull harmoni med bebyggelsen
4. Lekeplassene skal være tilpasset barnas alder, aksjonsradius og aktivitetsnivå. En deler gjerne lekeplassene i tre kategorier og i forhold med de hierarkiske planleggingsnivåer: Lekeplass ved inngang/tunplass som kan betjene inntil 30 boliger med et areal på minimum 150m², nærlekeplass/nabolag som kan betjene inntil 150 boliger med et areal på inntil 1500m², samt strøkslekeplass/boligområde med et areal på inntil 5000m² som kan betjene inntil 500 boliger
5. Leke- og oppholdsarealer skal ha en skjermet og solrik plassering.

Miljøoppfølging

1. Forut for utbyggingen av området skal eksisterende forurensninger i grunnen fjernes i henhold til forurensningsmyndighetenes krav. De forurensede massene skal så langt det er mulig behandles på Fornebu.
2. Miljøoppfølgingsprogrammet for etterbruk av Fornebu forutsettes lagt ut på høring parallelt med kommunedelplan 2. Målsettingene i miljøoppfølgingsprogrammet vil etter høringen bli tatt inn som retningslinjer i kommunedelplan 2 for Fornebu, bygge- og anleggstiltak.

Nedenfor er de viktigste målsettingene i høringsdokumentet gjengitt:

- Ved utbyggingen av Fornebu skal miljøhensyn tillegges like stor vekt som funksjonelle, tekniske, estetiske og økonomiske hensyn

- Det skal tilrettelegges for at den interne transporten kan foregå til fots eller på sykkel ved etablering av et sammenhengende gang- / sykkelveinett med god tilgjengelighet.
- Det skal i en tidlig fase av utbyggingen etableres et attraktivt kollektivtilbud. Gangavstanden mellom holdeplasser på kollektivnettet og arbeidsplasser / sentrale målpunkter bør ikke overstige 400 meter.
- Fornebu bør bygges ut slik at energiforbruket blir minst mulig og baserer seg mest mulig på fornybare ressurser, blant annet ved at det etableres et fjernvarmeanlegg basert på vannbåren oppvarming og kjøling.
- Teknisk infrastruktur i grunnen skal tilstrebes lagt i felles grøfter.
- Det skal ved utbyggingen tilrettelegges for en helhetlig massehåndtering der massetransport ut og inn av området begrenses. Det skal etableres mottaksområder for masser og avfall innenfor området.
- Asfalt, betong og overskuddsmasser skal så langt det er mulig gjenbrukes på Fornebu.
- Før utbygging av området skal det etableres buffersoner mot naturreservatene.
- Strandområdene skal samtidig med utbyggingen sikres og opparbeides som alment tilgjengelige rekreasjonsarealer der dette ikke kommer i konflikt med naturreservatene.
- Det skal ved utbyggingen av næringsarealene tilstrebes almen tilgjengelighet til parkområder og parkeringsplasser.
- Ved etablering av den overordnede grøntstrukturen skal bevaring og utvikling av biologisk mangfold vektlegges.
- Kulturminner og andre kulturspor av verdi, samt eksisterende terreng og vegetasjon bør innpasses som verdifulle elementer i den nye bebyggelse.
- Bebyggelse, trafikkanlegg, uteoppholdsarealer og rekreasjonsområder skal utformes og lokaliseres slik at hensyn til helse og trivsel er ivarettatt.

VEDLEGG

SAK 74/99

HØRINGSUTKAST TIL KOMMUNEDELPLAN 2 FOR FORNEBU

Rådmannens forslag til
vedtak:

Høringsutkast til Kommunedelplan 2 sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 19.april –20 mai med de endringer og justeringer som formannskapet har sluttet seg til.

Rådmannen gis fullmakt til å foreta de opprettinger og justeringer som han ellers finner nødvendig.

Ordføreren fremmet følgende redaksjonell endring av rådmannens forslag:

1. *avsnitt i rådmannens forslag:* Høringsutkast til Kommunedelplan 2 sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 19. april – 20. mai.
2. *avsnitt i rådmannens forslag:* Rådmannen gis fullmakt til å foreta de redaksjonelle endringer som han ellers finner nødvendig.

Henning Kolstad fremmet flg. fellesforslag (V, Frp):

Følgende punkter utredes frem til kommunestyrets behandling:

1. Kommunedelplan 2 justeres slik at virksomheten i Flyspeditørenes hus kan opprettholdes.
2. Område 1.2. og 1.3 omreguleres til off. formål/bolig/næring.
3. Videregående skole markert i 8.6 vurderes flyttet til område 1.2. eller 1.3.

Videre fremmet **Henning Kolstad** flg. forslag:

Utredes frem til kommunestyrets behandling:

Reduksjon av boligarealet på Storøya gjennomføres ikke i forhold ti KDPI.

Bjørn Krogsrud fremmet flg. forslag:

Formannskapet konstaterer at det ikke er aktuelt med det foreslåtte regionale hestesportanlegget på Fornebu/Storøya..

Liv Wergeland Sørbye ba om at det i høringsdokumentet side 36 2. avsnitt "*Spørsmålet om lokalisering av eventuell ny kirke på Fornebu*"ble strøket ordet **eventuell**. Er tidligere vedtak om at det skal være ny kirke på Fornebu.

Halvdan Skard fremmet flg. forslag:

Utbyggingen på Fornebu er avgjørende for mulighetene til å nå sentrale boligpolitiske mål i kommende 10 – 15 år, så som tilbud til ungdom og unge i en etableringsfase, til enslige, til enslige forsørgere, til funksjonshemmede og andre med behov for spesielt tilrettelagte tilbud, til eldre, til flyktninger, til økonomisk vanskeligstilte. Bruken av arealene vil bidra til å lette utbyggingspresset på friluftsarealer, landbruksområder og grønne lunger i Bærum for øvrig.

Det er fra flere hold lansert tanker om et høyere antall boligenheter på Fornebu enn de om lag 5000 som ligger inne i dette høringsutkastet til kommunedelplan. Det kunne tenkes at gjennomsnittsstørrelsen pr enhet blir mindre (større innslag av mindre og kanskje rimeligere enheter), at påtenkte næringsarealer brukes til boligbygging, og/eller at flere av områdene gis det urbane preg som høringsutkastet omtaler for enkelte områder.

Synspunkter på dette kan fremføres i forbindelse med høringen av denne kommunedelplanen.

Votering:

Rådmannens innstilling med ordførerens endringer ble enstemmig vedtatt.

Krogsruds forslag ble enstemmig vedtatt.

Fellesforslag Frp/V legges ved saken.

Kolstads forslag legges ved saken.

Skards forslag følger saken.

For øvrig sluttet formannskapet seg til Wergeland Sørbyes anmerkning.

(De vedlagte forslag ble forutsatt utredet for forslagstillerne frem til kommunestyrebehandlingen.)

Formannskapetets vedtak:

Høringsutkast til Kommunedelplan 2 sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 19. april – 20. mai.

Rådmannen gis fullmakt til å foreta de redaksjonelle endringer som han ellers finner nødvendig.

Formannskapet konstaterer at det ikke er aktuelt med det foreslåtte regionale hestesportanlegget på Fornebu/Storøya.

