

Bærum kommune
Områdeutvikling
1304 Sandvika

post@baerum.kommune.no

Deres ref..
TERHAN

Vår saksbehandler
Anders Skauge

Vår ref

Dato
Oslo, 30.3.2017

Uttalelse fra OBOS til høring av kommuneplanens arealdel 2017-35, Bærum kommune

Oppsummering

OBOS har gjennomgått Kommuneplanens arealdel 2017-35 med tilhørende dokumenter som har vært på høring. Høringsfrist er 3. april 2017, OBOS har fått utsatt frist til 5. april.

OBOS uttalelse er i hovedsak konsentrert om Fornebu og Fossum.

Hovedtrekkene i gjeldende arealdel ligger fast og kommunedelplan 2 for Fornebu (KDP2) forutsettes revidert til KDP3. OBOS er positiv til at man således ikke legger opp til store endringer når det gjelder hovedutbyggingsretningene, herunder Fornebu og Fossum. Men OBOS er negativ til den innførte utbyggingsrekkefølgen.

Vi mener at Bærum kommune, slik vi også har uttalt tidligere, må legge opp til en boligutbyggingstakt på *minst 900 boliger* per år så lenge man faktisk har arealreserven til dette. Boligbyggingsprogrammet angir nå en utbyggingstakt tilsvarende 750-800 boliger pr år, mot 600 tidligere, noe OBOS fortsatt mener er for lavt.

OBOS mener at kommuneplanen i liten grad gjenspeiler den bymessige utviklingen som forutsettes for utbyggingen på Fornebu, bla ift MUA og avvikssoner for støy. Det forventes at KDP3 legger til rette for en utbygging som hensyntar nærheten til det svært gode kollektivtilbudet Fornebubanen vil gi sammen med gode bussforbindelser og sykkelavstand til et stort arbeidsmarked i Bærum og Oslo. Dette gjelder særlig området rundt Flytårnet T-banestasjon, som vil bli en av de mest brukte T-banestasjonene på T-banenettet. Ruter skriver ifm høring av Fornebubanen at «*Bare stasjonene på fellesstrekningen gjennom sentrum har flere påstigende passasjerer pr. dag*».

Fornebu

Revisjon av KDP2

For Fornebu er det lagt opp til at kommunedelplan 2 for Fornebu skal revideres. Rammene for økt utnytting på Fornebu er forutsatt lagt i denne revisjonen og er således i liten grad omtalt i arealdelen som nå høres. OBOS er positiv til det igangsatte revisjonsarbeidet og viser til de innspill vi allerede har gitt til Bærum kommune. Vi etterlyser imidlertid en tettere dialog og involvering av grunneierne i planarbeidet.

For å opprettholde framdriften på planleggingen og utbyggingen på Fornebu, samt unngå nye utsettelse av Fornebubanen i påvente av finansiering, er OBOS opptatt av at revisjonsarbeidet har god framdrift, slik at Bærum kommune fastsetter nye rammer for boligbyggingen for Fornebu så snart som mulig. At det i påvente av en revidert KDP2 åpnes for at delområder kan planlegges med en høyere utnyttelse og mer bymessig bebyggelse enn det KDP2 legger opp til er positivt.

Fornebubanen og Ny E18 med adkomst fra vest

Fra OBOS sin side vil vi gjenta oppfordringen til Bærum kommune om å ta initiativ overfor Akershus fylkeskommune med henblikk på å legge til rette for at utbygging kan starte fra Fornebu-siden inn mot Lysaker, uavhengig av beslutningstempo på Oslo-siden. Det er også viktig at rammer for KDP3 er fastlagt før man kan anse Fornebubanen som sikret.

Vi vil også peke på viktigheten av både ny E18 med ny adkomst til Fornebu fra vest og at Fornebubanen kommer på plass så raskt som mulig. Begge tiltak er viktige miljø- og kollektivinvesteringer for regionen og Fornebuutbyggingen, både hva gjelder bolig- og næringsutvikling.

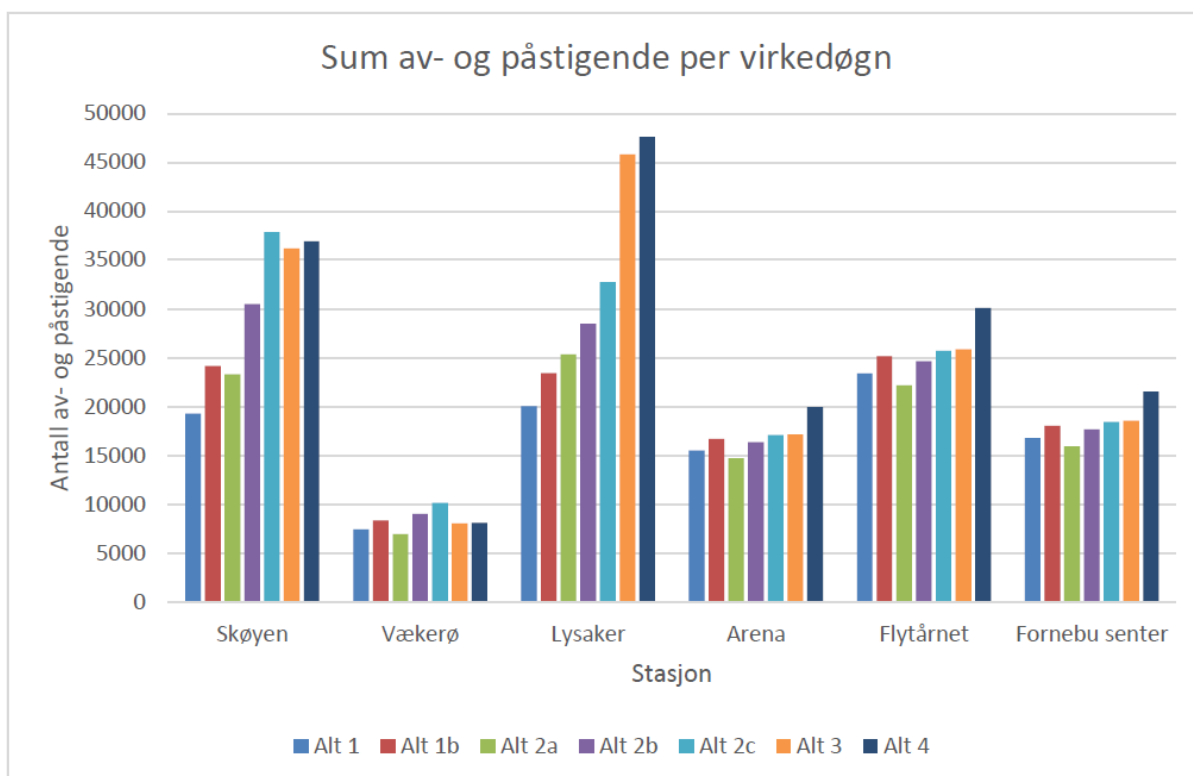
I planbeskrivelsen side 27 står det at det for «*Fornebuutbyggingen anslås at eksisterende transportkapasitet kan håndtere om lag 1500 nye boliger. Ytterligere utbygging fordrer etablering av Fornebubanen og Vestre Lenke (ny E18).*» Asplan Viak har beregnet at kapasiteten er det dobbelte, dvs 3000 boliger. Bærum kommune har begrunnet halveringen av den beregnede kapasiteten med at kapasiteten bla vil avhenge av hvor mye av regulert næringsbebyggelse som blir realisert. Det vil si at det kan vise seg at kapasiteten i praksis er nærmere 3000 enn 1500 boliger. Innføring av lavere parkeringsnorm og rask utvikling innen mobilitet og persontransport tilsier dessuten at trafikken i fremtiden vil kunne bli betydelig lavere enn det som er forutsatt i Asplan Viaks trafikkberegninger.

Avviksområde for støy og definering av sentrumsområder

Bestemmelsen § 21.7 angir Avviksområder for støy. Avviksområder er sentrumsområder og kollektivknutepunkt hvor hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging gjør det aktuelt med høy arealutnyttelse. OBOS mener at avviksområdet er angitt alt for snevert på Fornebu. Spesielt delområde 8.4, hvor Flytårnet stasjon kommer, samt kommunens eget delområde 8.3 må også omfattes av avviksområde for støy. Området rundt Fornebu S og endeholdeplass for Fornebubanen er på strategisk arealkart definert som områdesenter. OBOS vil påpeke at T-banestasjonen Flytårnet vil være et mer sentralt målpoint for de fleste beboere på Fornebu, sammen med den store andelen av ansatte som vil sogne til denne T-banestasjonen. Dette tilsier en høy arealutnyttelse i dette området, med grunnlag for et aktivt

gateplan med utadrettede funksjoner. Etableringen av Tårnet grendesenter, med ungdomskole, bibliotek, eventuell videregående skole, helsefunksjoner, videreføring av kulturgaten etc vil ytterligere styrke dette området som en del av et større områdesenter fra Fornebu Senter til Flytårnet bundet sammen av Fornebu Allé. Det vises til mulighetsstudier utarbeidet for 8.1-8.4 av både OBOS (White arkitekter) og kommunens egne gjennomførte studier, hvor det er forutsatt høy arealutnyttelse på dette sentrale kollektivknutepunktet.

Ifm utlegging av reguleringsplan for Fornebubanen til offentlig ettersyn skriver Ruter/Norconsult at «Fornebubanens stasjoner blir blant de mest brukte stasjonene på T-banenettet i Oslo, med Flytårnet (ved Telenor) som den mest brukte. Bare stasjonene på fellesstrekningen gjennom sentrum har flere påstigende passasjerer pr. dag.» Figuren under er hentet fra side 31 i fagrapporten «Trafikkgrunnlag og samfunnsøkonomisk analyse» som er et vedlegg til planforslaget. Alternativ 1 – 3 er beregnet med 16.000 boliger på Fornebu (6300 boliger med 2,5 bosatte pr bolig). Alternativ 4 er basert på alternativ 2C, men forutsetter 25.000 bosatte på Fornebu (10.000 boliger med 2,5 bosatte pr bolig, 11.000 boliger med 2,3 bosatte pr bolig). Mens Flytårnet stasjon er beregnet å få 30.000 av- og påstigende pr døgn i 2030 er tilsvarende tall for Arena og Fornebu senter hhv 20.000 og 22.000 av- og påstigende.



Figur 11: Beregnet antall av- og påstigende per virkedøgn i 2030 på stasjonene langs Fornebubanen i de ulike beregningsalternativene.

Uteoppholdsarealer

OBOS er positiv til redusert norm for uteareal for blokkbebyggelse til et nivå som nok vil være riktig for store deler av kommunen. For Fornebu er imidlertid ikke foreslått norm i tråd med det som står i bestemmelsene pkt 5, Hensikt. Her slås det fast at man skal «Påse at utbygging i kollektivknutepunkter og sentre er arealeffektiv og konsentrert.» Store deler av

Fornebu ligger innenfor 500 meter fra T-banestasjon og må slik sett kunne defineres som kollektivknutepunkt. Dette tilsier en høy arealutnyttelse med rammer som muliggjør dette både i forhold til krav til uteoppholdsareal og avvikssone for støy.

Vi mener at også de foreslåtte nye kravene gir for lite fleksibilitet, særlig der man ønsker å legge opp til bymessig fortetting. Vi gjentar derfor anbefalingen om at kommunen ser hen til Oslo kommunes veiledning og MUA-krav. Dette er ikke unaturlig all den tid utbyggingen i Bærum fremover vil bli konsentrert i prosjekter med en utnyttelsesgrad som bør tåle en sammenligning med tilsvarende prosjekter i nabokommunen.

OBOS forutsetter at sentrumsformålet og avvikssone for støy utvides på Fornebu, jf eget avsnitt om avvikssonen, og at MUA-kravet tilpasses dette. Dette er forhold som vil bli sentralt ifm KDP3, men det må også ivaretas i kommuneplanens arealdel, all den tid at et område nå er omfattet av avvikssone for støy, mens andre områder ved T-banestasjoner ikke er det.

I planbeskrivelsen s 21 står det bla om Fornebu at: *«Foreløpige planfaglige vurderinger tilsier at antall boliger kan økes til ca. 9-11000. I tillegg har det kommet innspill om transformasjon og fortetting med boliger innenfor dagens næringsområder. Økt utnyttning fordrer blant annet etablering av en mer bymessig bebyggelse og større vekt på gode offentlige rom. Dagens utpregede oppdeling av funksjoner i egne soner bør erstattes med større vekt på funksjonsblanding. Utforming av eksisterende og planlagte veianlegg må vurderes på nytt i en bymessig kontekst.»*

Dette er vurderinger OBOS støtter, og det svarer godt til planene for Fornebu Allé mellom Tårnet grendesenter og Fornebu S, samt en bymessig utvikling ved Flytårnet T-banestasjon på delfelt 8.4, hvor funksjonsblanding og gode offentlige rom både er ønskelig og nødvendig.

Delområde 7.1 og 7.2

Delområder 7.1 og 7.2 er avsatt til næring. OBOS ber om at disse områdene endrer formål til bolig, i tråd med tidligere innspill til revisjonen av KDP, samt igangsatt planlegging for dette formålet.

Mobilitetsplan og klimaklok mobilitet på Fornebu

Utvikling av en *mobilitetsplan* for Bærum er positivt. Tilrettelegging for gående og syklende er her viktig, og noe OBOS har fokus på både på Fornebu og ifm planleggingen av Fossum. For Fornebus del er det åpenbart at realiseringen av Fornebubanen er viktig for å oppnå et «grønt» reisemønster. Og T-banen i kommunen for øvrig er en viktig klimaklok ferdselsåre. Samtidig er det viktig å huske på at bussen er og fortsatt vil være et svært viktig og fleksibelt kollektivmiddel i kommunen. Å gi bussen god framkommelighet og således økt attraktivitet er derfor viktig.

I vår uttalelse til planprogram for revisjon av KDP2 for Fornebu foreslo vi at Forneburingen blir betjent med små el-busser, og da gjerne førerløse busser. Fornebu er egnet for en slik løsning, og i tillegg til at det er en miljøvennlig, brukervennlig og fremtidsrettet løsning innebærer det at det ikke er nødvendig å utvide veibanen. Vi registrerer at også Fornebulandet Vel, som representerer brukerne, støtter opp om en slik innovativ løsning.

Ny øy i Lysakerfjorden

Nytt areal for friluft- eller fritidsformål i form av en øy utenfor Telenor i Lysakerfjorden vil være et positivt tilskudd for Fornebulandet. Utvidede grøntarealer kombinert med redusert transportbelastning ifm med massetransport og bygging av Fornebubanen og E18 gjør at

dette er et tiltak OBOS mener er av samfunnsmessig stor nytte. Tilsvarende vil også etablering av nytt land utenfor nylig regulerte Rolfsbukta Nord ha en samfunnsmessig verdi.

Fossum

Arbeidet med en områdeplan for 2000 boliger på Fossum ble i samarbeid med Bærum kommune startet opp i 2012. Etter et omfattende utrednings- og planarbeid ble planen lagt ut på høring i 2015. Formelle innsigelser som ble gitt til områdeplanen var i hovedsak knyttet til justering av rekkefølgebestemmelsene som ivareta bussens fremkommelighet i planområdet samt utvidede grunnundersøkelser. Dette er forhold som i god dialog med bla fylkeskommunen, Statens vegvesen og NVE nå er ivaretatt, med den konsekvens at innsigelsene er trukket fra disse etatene.

OBOS mener at det er unødvendig å ha en vedtatt rekkefølge for de ulike utbyggingsområdene i kommunen slik det nå er. Det er behov for flere «utbyggings-motorer» i kommunen, blant annet for å gi boligkjøperne valgmuligheter i boligmarkedet, både geografisk og ift type bolig. Kommunen har gjennom rekkefølgebestemmelser knyttet til skole og annen nødvendig sosial infrastruktur uansett kontroll på utbygging i de ulike utbyggingsområdene. Med en utbyggingsrekkefølge mister både kommunen og utbyggere fleksibilitet da en revisjon av kommuneplanen vil være vesentlig mer kompleks og tidkrevende enn å håndtere disse spørsmålene i områdeplan og detaljreguleringer.

Det ser ut til å være en feilaktig forskyvning av langsiktig vekstgrense for Fossum slik at hele avgrensningen har flyttet seg mot sør i forhold til kartet. Vekstgrensen bør også omfatte idrettsanleggene, slik at det er sammenfall mellom KP arealdel, områdeplanen og vekstgrensa. Bestemmelse § 30.3 påpeker at «*Ved planlegging av nye og utvidelse av eksisterende skoleanlegg skal det planlegges for sambruk med idrett, og nærmiljø og grøntområder skal ivaretas.*» Slik sett er det viktig at vekstgrensen har en utforming som muliggjør planlegging for sambruk.

Annet

Parkering

Bestemmelse § 14 vedr Parkering forutsetter at «*Ved alle utbyggingsprosjekter hvor det er etablert felles parkeringsanlegg skal 50% av parkeringsplassene tilrettelegges med et eget ladepunkt.*» Dette kan være utfordrende mht el-kapasitet og det fører til økte kostnader for kjøpere av boliger, også de som ikke benytter el-bil.

OBOS er kritisk til bestemmelse §14.3 som sier at «*Parkeringsanlegg for sykkel skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.*» Vi mener at det er viktigere at sykkelparkeringen er lett tilgjengelig, trygg og at den har god beliggenhet ift utgang fra p-kjeller eller inngangssone enn at det ligger nærmere boligen enn bilen. Servicepunkt for sykkel og mulighet for vask er også et viktig tiltak for å fremme bruk av sykkel, særlig vinterstid.

Retningslinjen som sier at «*Sykkelparkeringen skal etableres i samme etasje som gateplan.*» er OBOS svært kritisk til, ikke minst da det vil gi en svært kostbar sykkelparkering. Dette er enkelte steder innført i europeiske byer, og det gir etter vår vurdering et uryddig og lite

estetisk uttrykk. Det vil også beslaglegge arealer som kan gi svært gode leiligheter ut mot gårdsrom og aktivitetssoner på bakkeplan.

Måltall bolig

OBOS vil fremheve at vi mener det er grunnlag for en vesentlig økning i byggetakten på Fornebu. I 2015 vedtok OBOS igangsetting på 276 nye boliger på Fornebu, og solgte 249 boliger utelukkende på to delområder, Hundsvund og Storøya. Ved klargjøring av planer for flere felter ville vi vært i stand til å kjøre salg på flere ulike felter, med ulike konsepter og målgrupper parallelt. Våre beregninger viser at en fornuftig igangsettingstakt for oss på Fornebu vil ligge i størrelsesorden 400-500 boliger pr år. Dersom vi legger til øvrige utbygges andel av Fornebu kan total boligbygging på Fornebu ligge på 500-600 boliger pr år. Av hensyn til finansieringsbidrag til både sosial infrastruktur og bane samt viktigheten av å ferdigstille området både for næringsdrivende og eksisterende beboere, er det fornuftig at utbyggingen skjer raskest mulig når det er marked for nye boligprosjekter. Dette er en ytre påvirkning som vil svinge over tid ved utikling av et så stort område som Fornebu.

Dersom transformasjonen av Sandvika som regional by kommer i gang for fullt i perioden, tror vi også det er potensial innenfor en slik geografi for å igangsette bygging av minimum 200-300 boliger pr år gitt området attraktivitet både i forhold til kollektivtransport, sentrumsfunksjoner med mer.

I tillegg kommer fortetting langs banenettet og en oppstart av utbygging på Fossum.

OBOS sin anbefaling er derfor at man for kommuneplanen må ha et mål om en minste utbygging på 900 boliger pr år innenfor de hovedutbyggingsretninger som er angitt.

Kommunens analyser så langt har utelukkende konsentrert seg om kommunale investeringsbehov. Man bør i det videre kommuneplanarbeid vurdere å få utredet om en økt utbyggingstakt kan ha positive økonomiske ringvirkninger blant annet i forhold utbygging av sosial infrastruktur på Fornebu og realisering av Fornebubanen.

Blågrønn faktor

I bestemmelsene omtales blågrønn faktor: *«Ved regulering bør det fastsettes konkrete krav til blågrønn faktor eller tilsvarende ordning, med utgangspunkt i norm for blågrønn faktor.»* Erfaringsmessig kan angitt norm være vanskelig å oppnå når det bygges med en bymessig utnyttelse. Angitt norm må således være *retningsgivende* og ikke bindende.

Vi ser frem til den videre prosess med kommuneplanen og ikke minst KDP3 for Fornebu. Vi gjentar ønsket om en tettere dialog om dette svært viktige planarbeidet for Fornebu.

Med vennlig hilsen



Daniel Kjørberg Siraj
Konsernsjef

Anders Skauge
Prosjektsjef utvikling
OBOS Nye Hjem AS