

Innspill til revisjon av kommuneplanens arealdel Bærum kommune

Innledning

Som boligutvikler i Bærum kommune, ønsker OBOS å gi innspill i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel. Innspillet er i hovedsak knyttet til forslag til bestemmelser, da det er bestemmelsene sammen med plankartet som vil danne grunnlaget for videre planlegging og utbygging i Bærum. Vi har prioritert å kommentere de forhold som er viktigst for å sikre utviklingen på Fornebu, for OBOS og for eksisterende og framtidige Fornebu-beboere.

OBOS er av den oppfatning at det overordnede grepet og ambisjonen for videre utvikling er god. OBOS ønsker å bidra til å skape en grønn og urban samfunnsutvikling, og mener planen bygger opp under hovedmål om en balansert samfunnsutvikling med høye ambisjoner for bærekraft.

I kommuneplanen legger kommunen opp til fortetting og utvikling i gitte vekstområder for å nå de høye miljøambisjonene satt i klimastrategien. OBOS støtter mål om høy utnyttelse i prioriterte vekstområder og plassering av næring i knutepunkter. OBOS mener videre det er viktig med funksjonsblanding i disse områdene for å sikre trygge og gode nabolag gjennom hele døgnet. OBOS skal gjennom utbyggingsavtaler og andre bestemmelser bidra tungt til utbygging av sosial- og teknisk infrastruktur. Dette gir et viktig underlag for våre høringsinnspill.

Innspill til punkter i planbeskrivelse

OBOS har valgt å vektlegge innspill til bestemmelsene fremfor planbeskrivelsen. Det er likevel noen utvalgte punkter i planbeskrivelsen som vi ønsker å kommentere.

s.9 Kommunens definisjon på nullutslipp

OBOS støtter kommunens mål og ambisjoner om å skape et bærekraftig samfunn og arenaer for innovative og fremtidsrettede løsninger, men ønsker å presisere at det ikke er anledning til å stille strengere krav enn de som er satt i gjeldende Teknisk forskrift.

s.30 Fornebu som vekstområde

Planbeskrivelsen tar opp etablering av Vestre lenke som bygate inn til Fornebu fra vest, som en grunnleggende forutsetning for videre utvikling. Vestre lenke er ikke del av planområdet i KDP3, og er regulert i egen plan uten et bymessig gatesnitt. Vi legger til grunn at dette temaet behandles i en egen plan, og at det i denne planen sikres en utforming og gatesnitt som gjør den til en ny bygate på Fornebu.

s.37 Arealer langs E18-korridoren – mellom Lysaker og Ramstadsletta

Det er vist et kart med påtegnet 50-sone på Vestre lenke inn mot Fornebu (s.37). OBOS anbefaler at denne reduseres ytterligere for å bygge opp under ønsket om en ny bygate, som beskrevet på s. 30. Dette vil også gi bedre boforhold for de fremtidige boligene langs Vestre lenke. OBOS påpeker også at Vestre lenke må utvikles for et bygatesnitt, og at underganger unngås, slik det også vises til i planbestemmelsenes delkapittel 15 om grønn mobilitet.

Innspill til punkter i planbestemmelser

1. Forholdet mellom kommuneplan og kommunedelplaner

«1.1.Kommunedelplaner (juridisk bindende arealplaner) vedtatt før kommuneplanens arealdel gjelder. Ved motstrid gjelder arealbruk i sist vedtatte plan.»

OBOS tolker denne bestemmelsen slik at begrepet «arealbruk» er en henvisning til plankartet. Vi har fått en oppklaring fra Bærum kommune om at det kun er arealbruk i plankartet til KPA som gjelder der denne er i motstrid med kommunedelplaner, og ikke bestemmelsene. Kommunedelplankartet for Fornebu er identisk med plankartet i kommuneplanen, slik at det ikke er noen motstrid mellom kommunedelplan for Fornebu og denne kommuneplanen. Vi legger derfor dette til grunn, og har ingen videre kommentarer. Det vil blant annet si at MUA-krav i kommuneplanen, ikke vil gjelde for Fornebu, ettersom KDP3 angir annet krav.

«1.2.Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer skal i tillegg supplere gjeldende kommunedelplaner der disse ikke selv angir noe annet.»

OBOS er opptatt av forholdet mellom KDP3 på Fornebu og den nye kommuneplanen. KDP3 er utarbeidet etter en grundig prosess, hvor arealbruk og bestemmelser er regulert på en detaljert måte tilpasset de ulike områder på Fornebu. Det er svært uheldig og uforutsigbart dersom de mer generelt utformede bestemmelsene i den nye kommuneplanen gis forrang fremfor- og supplerer KDP3. KDP3 har en rekke bestemmelser og følger en stram struktur. Feltene i området «byen», som omfattes av KDP3, blir videre detaljert og stedstilpasset gjennom felles planlegging (planprogram med byplangrep), slik at et ytterligere supplement gjennom kommuneplan vil gjøre det krevende å gjennomføre med tanke på utnyttelsen som KDP3 legger opp til. Et eksempel på dette er det nye foreslåtte kravet om at 30% av sykkelparkering skal avsettes til lastesykler, kombinert med plassering på gateplan. Dette er ikke forenlig med utnyttelsen i KDP3 og krav til MUA. Det bør derfor presiseres at heller ikke punkt 1.2 vil gjelde for områdene som omfattes av KDP3.

2. Forholdet mellom kommuneplanen og reguleringsplaner

«2.1.Reguleringsplaner vedtatt før kommuneplanens arealdel gjelder så langt de ikke er i strid med kommuneplanens arealdel med følgende unntak og presiseringer:

«2.5.Der hvor reguleringsplanen angir størrelse på minste uteoppholdsareal (MUA), skal reguleringsplanens krav gjelde.»

«2.6.Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer skal i tillegg supplere gjeldende reguleringsplaner der disse ikke selv angir noe annet.»

I likhet med punkt 1.1 og 1.2, er OBOS opptatt av forholdet mellom gjeldende reguleringsplaner og den nye kommuneplanen. Kommuneplanen bør ikke medføre «ekstrarunder» på løsninger som allerede er avklart i en reguleringsplan, særlig en ny reguleringsplan. Eksempelvis er vi på Fornebu godt i gang med utbygging på to områder som nylig er detaljregulert, Storøykilen og Nansenløkka. Noen byggetrinn er rammesøkt og i gang, mens de senere byggetrinn ikke er rammesøkt. Det er uheldig om man må forholde seg til nye bestemmelser i kommuneplanen, som ikke er vurdert mot det konkrete prosjektet på samme måte som detaljreguleringsplanen. Eksempler på bestemmelser i kommuneplanen som kan illustrere slike problemstillinger: 7.3.4., 7.3.5., 7.5.1. – 7.5.7., 17.16.

OBOS ønsker en tydeliggjøring omkring denne bestemmelsen som vi tolker dithen at den tilsidesetter reguleringsplaner som er vedtatt, noe som ikke er ønskelig og som har konsekvenser kommuneplanbehandlingen ikke kan belyse eller overskue. OBOS foreslår og foretrekker at det i kommuneplanen mer konkret angis hvilke reguleringsplaner og kommunedelplaner som fortsatt gjelder og ikke (helt eller delvis), slik at uforutsette motstridsspørsmål ikke oppstår. Et eksempel på slik bestemmelse er gjeldende kommuneplan for Oslo, [se pkt. 15 på side 79](#).

5.Forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler

«Ved utbygging i kommunens senterområder stilles det særskilt høye krav til utforming og kvalitet. Kunst, kultur og tiltak som fremmer sosial bærekraft i tilknytning til by- og tettstedsutvikling kan reguleres i utbyggingsavtaler.»

OBOS er positive til utbyggingsavtaler som sikrer at nødvendig infrastruktur osv. kommer på plass. Dette forutsetter imidlertid at bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 17-3 følges. Vi tenker særlig på vilkårene om at tiltakene utbygger skal gjennomføre eller bidra til, skal være «nødvendige» og «forholdsmessige». Vi viser her også til den innstramning som har skjedd i rettspraksis gjennom to dommer fra Høyesterett i 2021 (Mortensrud og Førde). Vi stiller oss tvilende til at vilkår om bidrag til kunst og kultur ligger innenfor lovens ramme.

7. Kvalitets- og funksjonskrav

Pkt. 7.2 Kvalitetskrav til våre bygde omgivelser

«7.2.5. For alle plansaker skal det utarbeides en analyse som drøfter og begrunner arkitekturens estetiske kvaliteter og varighet. Kommunens arkitekturstrategi skal legges til grunn i analysen».

Punkt 7.2.5 inneholder et krav om at det skal utarbeides en analyse som drøfter og begrunner arkitekturens estetiske kvaliteter og varighet – for alle *plansaker*. OBOS mener dette er et for tidlig stadium for et slikt krav, da estetikk og arkitektonisk utforming er faktorer som redegjøres for i rammesøknadsprosessen, og ikke i reguleringsprosessen.

OBOS ønsker å bidra til å jobbe for målsettinger om høy kvalitet på arkitektur og bærekraftige materialer med lang levetid. Det er viktig at det sikres at vurdering i plansak holdes på overordnet nivå, og unngår å låse prosjektene til material- og produktspesifikke løsninger, da dette er noe man ikke uttale seg om på et så tidlig stadium hvor slike løsninger ikke er valgt. Et for rigid og spesifikt krav i plansaker vil også forsinke fremdriften i saksbehandlingen av reguleringsplaner.

OBOS forstår intensjonen med bestemmelsen og støtter en formulering som sikrer en vurdering av estetisk og arkitektonisk kvalitet på et overordnet nivå i en planprosess, men slik at fleksibiliteten i planen ivaretas til neste fase (rammesøknad).

Pkt. 7.5 Uteoppholdsarealer for bolig

«7.5.9. I planer skal det fastsettes krav til minste uteoppholdsareal (MUA) på egen grunn etter følgende krav:

a. For boligbebyggelse innenfor sentrumsområder skal det opparbeides minimum 35 m² MUA per 100 m² BRA boligareal, hvorav minimum 80% skal være felles.

- Herav skal 10 m² per boenhet avsettes til lek.

- Minimum 30 % av felles uteoppholdsareal på bakken skal være solbelyst minst 5 timer ved jevndøgn.

b. For blokkbebyggelse utenfor sentrumsområder skal det opparbeides minimum 50 m² MUA per 100 m² BRA boligareal.

- Minimum 80 % av MUA skal være felles og ligge på bakkeplan. Herav skal 25m² per boenhet avsettes til lek. 10

- Minimum 50 % av felles uteoppholdsarealer på bakken skal være solbelyst minst 5 timer ved jevndøgn.»

Vi legger til grunn at bestemmelsen ikke går foran KDP3 for Fornebu. I KDP3 er MUA-kravet konkret angitt for hvert område, ut fra en vurdering av utnyttelse, høyder, tilgjengelig arealer osv. For ordens skyld påpeker vi likevel at hvis foreslåtte MUA-krav i kommuneplanen gjøres gjeldende på Fornebu, vil det **ikke være mulig å oppnå forutsatt utnyttelse på Fornebu**. Dette vil igjen medføre at forutsatt bidrag til Forneubanen og til kommunal infrastruktur (herunder skoler, barnehager osv.) ikke oppnås.

OBOS vil også påpeke at det er viktig at beregningsgrunnlaget for MUA og lekeareal forholder seg til de samme måleenhetene. Slik forslaget er nå, tar MUA utgangspunkt i BRA, mens lekeareal tar utgangspunkt i boenheter. OBOS ber om at dette endres til at begge arealkrav tar utgangspunkt i BRA. En ens beregningsmåte mellom MUA og lek basert på *BRA boligareal* vil gi forutsigbarhet i beregning, da beregningsgrunnlaget er gitt i tabell under §35 i KDP3. Intensjonen om arealkrav reduseres ikke.

Pkt. 7.6 Uteoppholdsarealer for skole og barnehage

«7.6.3. Krav til MUA for barnehager:

- Uteareal 24 m² per barn

- Barnehager som ligger innenfor 5-10 min gangavstand til knutepunkt kan innplasseres i boligblokk. Ved plassering i boligblokk, skal barnehagen ligge på bakkeplan og kan være over to plan.
- Innenfor senterområder og 10 min gange fra kollektivknutepunktet kan kravene til størrelse på uteoppholdsareal reduseres. Det vil da stilles særlig høye krav til kvalitet og kompensierende tiltak som må redegjøres for i plan.

OBOS støtter forslag om å kunne redusere barnehagers uteoppholdsarealer i senterområder. En studie utført ved [NMBU \(2019\)](#) har gjennomgått skolers og barnehagers arealnormer i flere kommuner og i Norden, og kommer med følgende anbefaling for skolers og barnehagers uteområder i nye anlegg etter beliggenhet:

*«Utgangspunktet og hovedanbefalingen er 30 m² pr elev i grunnskolen og 25 m² pr. barn i barnehager og gjelder generelt. I bysentrum/ tett bybebyggelse anbefales det å redusere disse tallene med 60 % hvilket innebærer 18 m² pr elev i grunnskolen og **15 m² pr barn i barnehager**. Dette forutsetter at kommunene selv har kartfestet og identifisert sonene.»*

Studien viser videre at det er urealistisk å operere med samme minimumsareal uavhengig av beliggenhet. Kommuneplanen gir klare føringer for hvilke områder som defineres som by-, område- og lokalsentre, slik at forutsetningen om å identifisere egnede soner der barnehager kan ha en redusert arealnorm, kan ta utgangspunkt i denne inndelingen.

I kommuneplanens planbeskrivelse er det argumentasjon som samsvar med redusert MUA, der det fremheves at arealeffektivitet, sambruk og flerbruk både innvendig og utvendig, er viktige mål. Uteoppholdsarealer skal holde høy kvalitet, og det er også positivt dersom arealene kan brukes i større deler av døgnet, enn kun i barnehagens og skolens åpningstid. Videre ønsker OBOS at det åpnes for at deler av MUA kan løses på takflater. Dette fordrer i så fall at det gjøres tiltak som sikrer at uteareal på tak har god tilgjengelighet fra utsiden, er sikre, skjermet for sol og vind samt at takkonstruksjonen tåler tilstrekkelig etablering av vegetasjon, slik det også beskrives i studien fra NMBU.

15. Grønn mobilitet

«Retningslinjer: Ved utarbeidelse av plan skal gang- og sykkelforbindelser og områder for opphold, oppleves som trygge. Dette kan bety at gangakser skal være åpne, godt belyst og underganger skal unngås.»

Retningslinjen sier at underganger skal unngås. OBOS støtter dette og mener det bør inn som egen bestemmelse. Dette er et sentralt virkemiddel i prosessen med å snu det tradisjonelle transporthierarkiet, og sikre at fotgjenger har øverste prioritet. OBOS viser videre til våre innspill til varslet oppstart av planarbeid ved Tårnet Senter. Underganger er som oftest mørke og uoversiktlige, og kan gi en følelse av utrygghet. I tillegg er underganger typisk for veiforming, og tilhører et formspråk som er lite bymessig og som prioriterer biler fremfor gående. I byer er det vanskelig å etablere planskilte løsninger som er attraktive å bruke for fotgjengere. Videre er hovedregelen at kryssing skal skje i plan, jf. Statens Vegvesens håndbok 270. Planlagt undergang under Vestre lenke og undergang under Widerøeveien fra Tårnet Senter til Telenor arena er eksempler på underganger som ikke bygger opp under den bymessige utviklingen som KDP3 ellers gir grunnlag for. Dersom retningslinjen om at underganger skal unngås, tas inn som egen bestemmelse i kommuneplanens arealdel, gir dette en mer tydelig hjemmel for å legge dette til grunn og kreve dette i fremtidige plansaker. OBOS anbefaler derfor at retningslinjen legges inn som egen bestemmelse.

17. Parkering

OBOS ønsker å bygge opp under kommunens mål og ambisjon om å snu transporthierarkiet, og om nullvekst i personbiltransport. For å gjøre gange, sykkel og kollektiv til det foretrukne transportmiddelet, trengs det offensive og fremtidsrettede parkeringsbestemmelser. Vi tror fremtidens parkeringsnorm må:

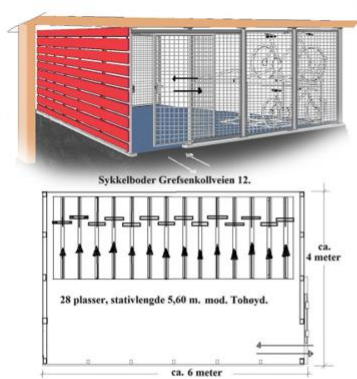
- Ha egne krav i knutepunkt og sentrumsområder
- Ha krav som gir fleksibilitet til å tilpasse seg utviklingen innen mobilitet
- Se på større områder når en vurderer parkeringsdekning
- Ha insitament som kan motivere til sambruk
- Sette maksimumsnorm for parkering

Et viktig premiss for å nå målene er at det vedtas en nøktern og fleksibel parkeringsnorm. Gjennomgående i kommuneplanen er det bestemmelser og målsetninger som tilsier at parkeringsnormen må reduseres. Bl.a. bestemmelsenes pkt. 7.3.1 om at senterområder skal utvikles som «gåbyer». I planbeskrivelsen vises det også til at redusert parkeringsnorm er det tiltaket som monner mest i arbeidet for å nå målene.

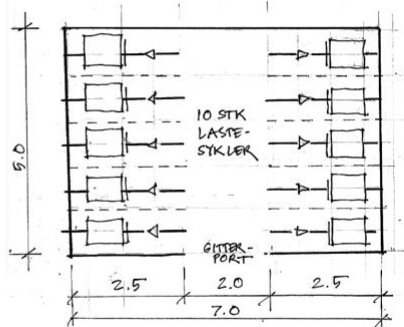
Kommunen har presentert to alternativer for parkering. I alternativ 1 er nedre grense satt til et nivå som gjør det mulig å oppnå nødvendig fleksibilitet og dette alternativet bygger opp under stedstilpasset målstyring med sonedeling. OBOS tror også at denne løsningen vil bygge opp under mer sambruk og deleløsninger. Det er bygget mange parkeringsplasser i tilknytning til sentrumsområdene på f.eks. Fornebu. OBOS mener disse kan utnyttes bedre gjennom sambruk. Vi erfarer også at med en endret leilighetsmix, nye boformer og utvidet beboersammensetning, så reduseres behovet for parkering.

OBOS **støtter alternativ 1** når det gjelder bilparkering, under forutsetning om at enkelte punkter som vi anser som problematiske, endres. Dette gjelder:

17.1 parkeringsdekning – begge alternativer for parkeringsnorm legger frem et krav om min. 3 plasser for sykkelparkering, per 100 m² bolig, undervisning og barnehage, og 2 plasser per 100 m² ved forretning og kontor.



Arealbruk vanlige sykler i 2 etasjer
0,86 m² pr sykkel



Arealbruk lastesykler størrelse 1x2,5 m
3,75 m² pr sykkel

OBOS mener at kravet om sykkelparkeringsplasser må avklares nærmere i hver enkelt reguleringssak. Vi tror at sambruk og deleløsninger også for sykkel vil medføre mindre behov for sykkelparkering i fremtiden. Foreslått norm i kommuneplanen vil medføre høy arealbruk som igjen vil gå på bekostning av utnyttingsgrad og krav til MUA. Et eksempel; I et område skal det bygges 50.000 m² bolig, 10.000 m² skole og 15.000 m² kontor/forretning. Med foreslått normkrav vil dette kreve 2.100 regulerte sykkelparkerings-plasser og 700 plasser for lastesykler. Dette gir

et totalt areal på ca. 4000m², tilsvarende en fotballbane. For å løse alle kravene vil man i dette eksempelet måtte gå opp i byggehøyde for å løse utnyttelsesgrad og krav til MUA. Et redusert krav til sykkelparkering støttes.

«17.7. Der minimumsnormen gir en utbygging av sykkelparkeringsanlegg på minst 20 sykkelparkeringsplasser:

- Det skal tilbys lademulighet for minst 25 % av de avlåste sykkelplassene under tak.
- Minimum 30 % av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.»

OBOS mener at kravet til at min. 30% av sykkelparkeringsplasser må være store nok til å parkere laste- og familiesykler, må reduseres, da det er svært arealkrevende samtidig som dette oppleves som et uhensiktsmessig høyt krav sett opp mot behov. Vi ser blant annet at Oslo kommunes forslag bygger på et krav om 15% av sykkelparkeringen avsettes til lastesykler – trykk [her](#) for innsyn i saken.

Selv om andelen laste- og familiesykler øker i fremtiden, vil det også bli økt grad av sambruk av slike sykler. Et krav om 30% lastesykler medfører betydelig øket arealbruk til sykkelparkering, noe som både bidrar til høyere kostnader for boligene og til et større miljøavtrykk. Figuren i punktet over tydeliggjør dette. Dette er ikke ønskelig, og taler for at andelen lastesykler reduseres og at man tilrettelegger for økt sambruk.

«17.2. Frikjøpsordningen: Der det settes krav om parkeringsplasser i sone 1, 2 og 3 kan kommunen, i tråd med pbl § 28-7, samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på felles areal blir innbetalt et beløp for bygging av offentlige parkeringsanlegg.»

OBOS er positive til at kommunen kan løse parkeringsbehov i egen regi og at grunneiere kan bidra med dekning av kostnader slik at parkering kan løses utenfor egen grunn. OBOS trenger likevel mer informasjon om ordningen før vi kan ta endelig stilling til forslaget.

«17.8 Ved reguleringsplan for kontor/forretning/offentlig eller privat tjenesteyting skal det, der minimumsnormen gir en utbygging av minst 20 sykkelparkeringsplasser sikres at

- Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal ha overbygg.
- Minst 60% av sykkelparkering skal være på gateplan.

I sentrumsområder med høy utnyttelse og krevende MUA-regnskap vil et krav om min. 60% sykkelparkeringsplasser på gateplan for kontor/forretning/offentlig eller privat tjenesteyting, bli vanskelig å realisere i praksis. Flere områder har kombinert arealformål samtidig som gatestruktur og offentlig rom på kan regnes som MUA for bolig. Med dette kravet om sykkelparkering på gateplan vil ikke MUA være mulig å oppnå. I tillegg til en redusert sykkelparkeringsnorm mener OBOS at kravet til andel sykkelparkering på gateplan bør reduseres.

«17.9. For bolig skal det være regulert inn plass til overdekket/ innelåst sykkelparkering på egen grunn. Individuell sportsbod regnes ikke som sykkelparkering.

Krav om at sykkelparkering skal løses overdekket/innelåst på egen grunn, gir økt arealbehov og større miljøavtrykk ettersom det vil måtte løses på kjellerplan. Dette er ikke ønskelig, og underbygger forslaget om å redusere sykkelnormen.

OBOS **støtter ikke alternativ 2**, da vi opplever at forslaget i mindre grad bygger opp under ønsket utviklingen mot grønnere mobilitet. OBOS mener også at dette forslaget gir mindre motivasjon til sambruk og deleløsninger. Vi erfarer også at med en endret leilighetsmix, nye boformer og utvidet beboersammensetning, så reduseres behovet for parkering.

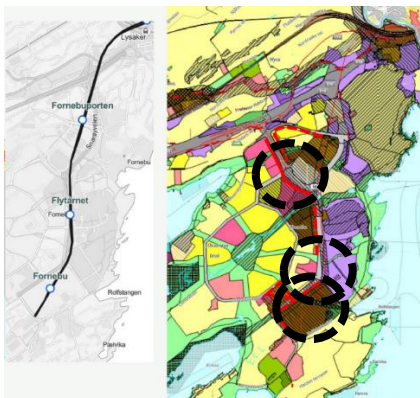
18. Lokalisering av handelsareal

§18.1 Etablering av ny eller utvidelse av eksisterende detaljhandel over 800 m² BRA inkl. lager tillates kun i vekstområder/sentrumsområder som definert i planens punkt 19».

Med vekst/sentrumsområder som definert i planens punkt 19, gjelder dette kun område «byen» på Fornebu. OBOS anbefaler at dette punktet ikke defineres i kommuneplan, men avklares i videre plannivåer.

25. Støyforurensning

«I KDP3 Fornebu er det angitt 3 stk. hensynssoner langs støybelastet vei (markert med rød stiplet linje på kartet). Disse sonene foreslås videreført som i dag. Det foreslås i tillegg en ny avvikssone vest for Vestre lenke, og videre langs Widerøeveien til Snarøyveien (heltrukken linje).»



I kommuneplanens dokument «Avvikssoner i KPA» for støy og luftforurensning, er områder vest for vestre lenke og videre langs Snarøyveien, foreslått som ny avvikssone. Eksisterende støysone går langs Snarøyveien fra felt O8.2 og nedover til GP10, før den tas opp igjen langs S4.4_A og S4.3_B (jf. KDP3s betegnelse for feltene).

På Fornebu Sør skal det bygges mange nye boliger. Felt S4.3_B (KDP3) har en boligandel på 75%, på felt S4.4_B (KDP3) er boligandel hele 95%. I tillegg er feltene planlagt for mulige andre støyfølsomme bruksformål. Næringsbebyggelsen mot Snarøyveien vil danne en støyskjerm for bebyggelse på felt S4.3_B og S4.4_B. Boligbebyggelse mot Snarøyveien Vest på felt S4.3_B vil omfattes av samme avviksområde og er således sikret. Felt S4.3_B og S4.4_B suppleres med avvikssone mot

Rolfsbuktveien sør og øst for å sikre at regulert boligandel på feltene kan realiseres. Konsekvenser for omgivelsene som økt støy fra trafikk og refleksjoner skal beskrives og støy fra bygge- og anleggsfasen skal utredes i detaljregulering.

OBOS støtter forslaget til ny avvikssone, og mener i tillegg det bør være sammenhengende avvikssone langs Snarøyveien fra krysset Snarøyveien x Widerøeveien og sørover. Videre foreslår OBOS at det legges inn

avvikssone rundt hele Fornebu Sør-feltet, slik det er blitt gjort i forslag til planprogram med byplangrep for Fornebu Sør.

26. Avfall

OBOS ønsker at avstand til søppelnedkast for vakuumanlegget for avfall bør inn i planen. OBOS viser til retningslinjene for vakuumanlegg på Fornebu er av eldre dato (2004). Her er avstanden til søppelnedkast begrenses til 50 meter fra boligens ytterdør. I Teknisk forskrift vedtatt i 2017, §12-12 annet ledd, ligger en preakseptert ytelse om at avfallssystemets nedkast kan være inntil 100 meter fra boligens inngangsdør. I forskrift for områder med avfallssug i Bærum kommune, §4-6, heter det at returpunkter skal plasseres *hensiktsmessig*, uten henvisning til antall meter. Plassering må vurderes i den enkelte plansak, med utgangspunkt i støy, plassering av rør i kjeller, logisk gangmønster/naturlig bevegelse på feltet, bybildet for øvrig, nå ut til flest mulig osv. Avfallssug medfører en del støy, noe som gjør at OBOS mener det er en fordel at de plasseres litt lengre unna boligen enn vist til i retningslinjene fra vakuumanlegg Fornebu og tradisjonelle avfallsløsninger.

OBOS ber derfor om at kommunen tillater inntil 100 meter, i tråd med Teknisk forskrift, og at dette tas inn som en bestemmelse i kommuneplanen. På denne måten får kommunen en mer entydig føring.

27. Teknisk infrastruktur

«27.5. For offentlige vann- og avløpsledninger gjelder en byggegrense på 4 meter målt fra ledningens ytterkant. Nye bygninger, konstruksjoner og anlegg kan ikke plasseres innenfor dette restriksjonsbeltet. Byggegrensen omfatter også annen virksomhet og endring av arealbruk som utgjør risiko for skade på ledninger eller er til hinder for vedlikehold.»

I punkt 27.5 om offentlige vann- og avløpsledninger, er det angitt en byggegrense på 4 meter målt fra ledningens ytterkant. OBOS stiller spørsmål ved om det er hensiktsmessig og praktisk gjennomførbart å stille dette avstandskravet som et endelig krav i alle byggeprosjekter i kommunen. OBOS foreslår derfor at det legges inn en tilleggssetning i bestemmelsen, som legger opp til muligheten for tillempling av restriksjonsbeltet. I slike tilfeller må det kunne bevises at det kommunale VA-anlegget i en permanent situasjon vil ligge hindringsfritt både under og over bakken og at den samordnede grøften for infrastruktur er prosjektert i henhold til NS 3070 Del 1.

34. Ferdsel (på sjøen) (pbl § 11-11 nr.3)

«34.1. Område for idrettsaktivitet på sjø.»

Bestemmelsen ser ut til å slutte før den har angitt hvilke områder som er åpne for idrettsaktivitet på sjø. OBOS etterspør spesifisering av dette. Det gjelder særlig Fornebu og områdene utenfor Oksenøya bruk.

Avslutning

OBOS ønsker å gi ros for Bærum kommunes høye ambisjonsnivå i den overordnede planleggingen. Innspillene våre inneholder flere punkter som med fordel kan utdypes nærmere. OBOS stiller gjerne i møte med administrasjonen, slik at vi i fellesskap kan diskutere de forhold som er fremlagt i dette brevet.

Med vennlig hilsen