

A photograph of a coastal area. In the foreground, there is a path with a person walking. A speech bubble is overlaid on the image, containing text. The background shows a body of water, a small island, and a town on a hillside.

Nå er stedsanalysen  
oppdatert med innspill fra  
medvirkning.

# FORNEBU SØR

## STEDSANALYSE 2.0

NOVEMBER 2020

Området denne planen tar for seg, Fornebu Sør, er markert med hvit strek



# Intro

## Hensikt og fremgangsmåte

Fornebu Sør skal bli det siste stoppet på Fornebubanen. Oslo og Bærum vokser, og noe av den veksten skal tas på Fornebu. I siste versjon av kommunedelplan for Fornebu (KDP3) er Fornebu Sør området avsatt til et lokalsentrum og en del av fremtidig bystreng på Fornebu. Her skal det bli en variert bruk av området med handel, servering, flere boliger og arbeidsplasser. Det skal også settes av plass til barnehager, sykehjem og et flerbrukshus med sermonirom. Det er et krav i KDP3 om at det skal lages en felles plan for området før detaljreguleringer for mindre felt kan igangsettes. Felles planlegging skal her løses som et utvidet planprogram som avklarer videre planprosess for detaljreguleringene og fastsetter et overordnet byplangrep. Grunneierene for området samarbeider med Bærum kommune om å lage denne planen. Første skritt er en stedsanalyse som grunnlag bakgrunn for videre planarbeid.

### HENSIKT MED STEDSANALYSEN

Stedsanalysen er utviklet som et grunnlag for fremtidig byutvikling på Fornebu Sør. Dette er så fremtidig byutvikling baseres på eksisterende kvaliteter, muligheter og premisser i tillegg til politiske rammer. Stedsanalysen skal også kartlegge eventuelle utfordringer fremtidig utvikling må løse.

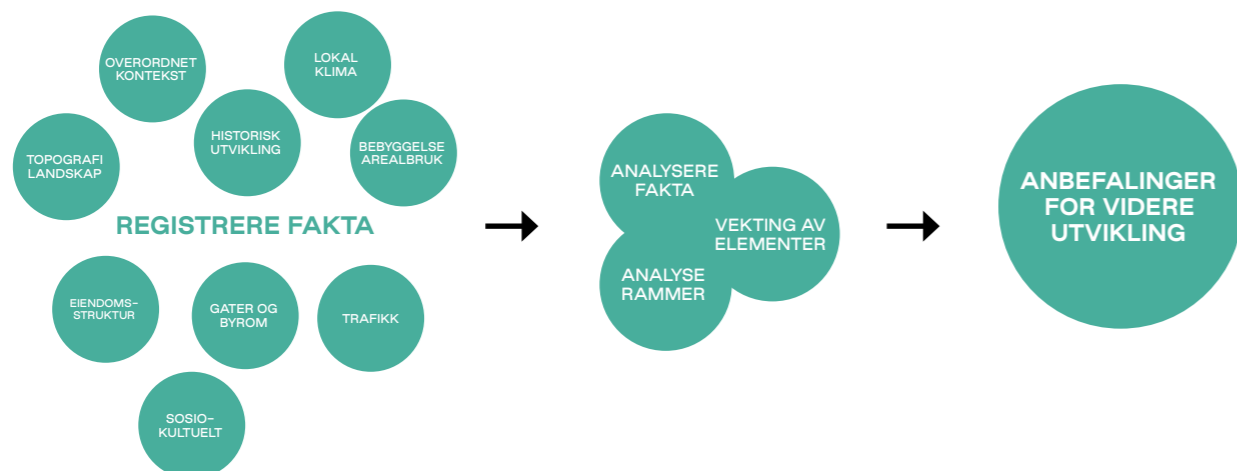
Stedsanalysen er lagt ut offentlig, og det har kommet inn kommentarer fra både private og offentlige aktører. Stedsanalysen er revidert etter kommentarene som er kommet inn, og skal følge prosjektet som grunnlag for senere valg. Dokumentet er laget av Rodeo arkitekter og Lund Hagem arkitekter på oppdrag fra grunneierne innenfor planområdet, Obos, KLP Eiendom og Selvaag Bolig, i samarbeid med Bærum kommune.

### FREMGANGSMÅTE

Stedsanalysen har fire hoveddeler. Den første er introen, hvor Fornebu Sør også settes i en regional kontekst. Den neste er en gjennomgang av de viktigste politisk besluttede rammene for utviklingen. Det er nylig (2019) politisk vedtatt en ny kommunedelplan for Fornebu (KDP3), og KDP3 har en rekke føringer for Fornebu Sør og setter konkrete rammer for fremtidig utvikling. Fornebubanens endestasjon er her på Fornebu Sør og Fornebubanen skal ha store konstruksjoner under bakken. Fornebubanens konstruksjoner gir konkrete føringer for byutvikling på Fornebu Sør. Derfor har vi laget et første kapittel med rammer for utviklingen.

Det tredje kapittelet er registreringer av stedet og analyser. Registreringene er dokumentert gjennom kart, foto og tekst, mens analysene står i uthvet sort tekst. I tillegg til fysiske registreringer på stedet er stedsanalysen basert på Bærum kommunes kartdatabase, Fornebuundersøkelsen utført av Leva (for OBOS), Miljødirektoratets naturbasekart, Nordeca Insight kartdatabase og SSB.

Stedsanalysen avsluttes med anbefalinger for fremtidig utvikling basert hva som kommer frem under kartleggingen og analysen, og et anbefalingskart.



# Intro

## Innholdsfortegnelse

### Intro

- Hensikt og fremgangsmåte s. 2
- Regional kontekst s. 6
- Planområdet og skala s. 7

### Rammer for utvikling av fornebu Sør

- KDP3 s. 8
- Fornebubanen og gjeldende regulering s. 14

### Kartlegging og analyser av stedet

- Tidligere medvirkning s. 16
- Opplevelse av fjorden og grønnstruktur s. 18
- Viktige målpunkt s. 18
- Dagens bevegelser s. 20
- Barnas Fornebu s. 24
- Hva er Fornebus identitet? s. 26
- Eiendomsforhold s. 28
- Historisk utvikling s. 29
- Naturverdier og siktlinjer s. 30
- Veisystem, ÅDT, parkering og avkjørsler s. 32
- Kollektivstopp, gang- og sykkelveier s. 33
- Veisnitt s. 34
- Byrom og kantsoner s. 36
- Bebyggelse s. 42
- Arealbruk og delområder s. 44
- Lokalklima s. 46
- Støy s. 47

### Anbefalinger

- Anbefalinger for videre byutvikling s. 48

### Medvirkning fase 1

- Oppsummeringer og innspill s. 50



# Intro

## Regional kontekst

### REGIONAL REKKEVIDDE

Fornebu er det største byutviklingsområdet i Bærum, og med sin utstrekning og nærhet til Oslo vil Fornebu også være en del av Oslos bolig- og arbeidsmarked. Fornebu er 6 km fra Oslo, og er i dag knyttet til Oslo via E18 og hyppige bussavganger. Med Fornebubanen og båt til Aker Brygge vil opplevd avstand reduseres enda mer. Fornebubanen vil gi en reiseavstand til Oslo sentrum på 15 min. Både i Oslo og Viken vokser antall innbyggere, og Fornebu er en viktig del av utvikling av Oslo-regionen.

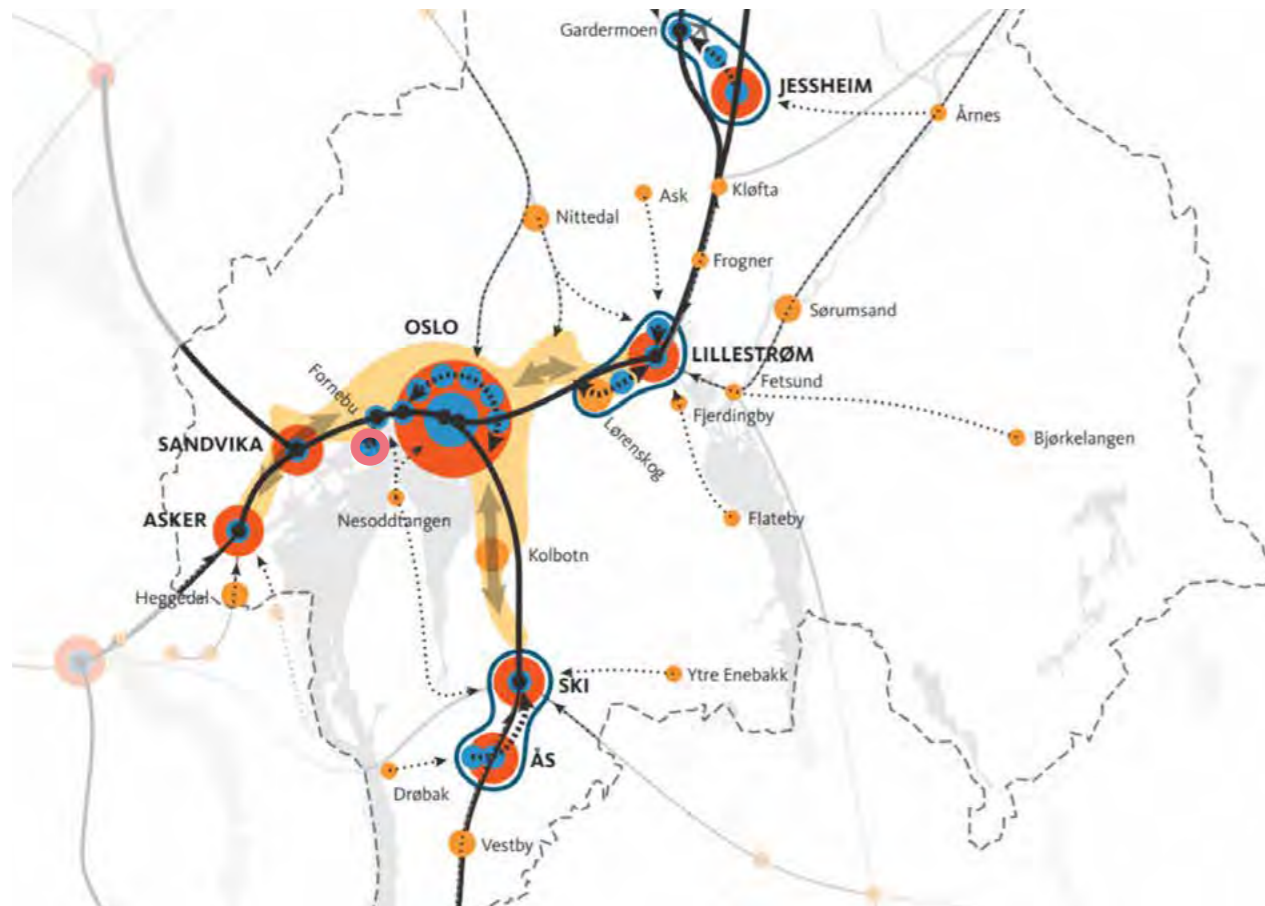
Fornebu er også en del av vestregionen. Sandvika skal bli regionsby, og Fornebu kobles tettere til resten Bærum med en ny hovedgate, Vestre lenke. Vestre lenke går fra Fornebu med kobling til Bekkestuatunellen, E18 og lokalveisystemet.

### HVA KAN FORNEBU BY PÅ?

I dag har Fornebu flere regionalt viktige arbeidsplasser, med en høy andel hovedkontor for teknologi- og kunnskapsbedrifter. Fornebu er en av Osloregionenes viktigste næringslokasjoner. Telenor arena har en kapasitet på 23.000 tilskuere og har store arrangementer for hele regionen. Fornebu S kjøpesenter tiltrekker seg besøkende fra store deler av Bærum, men også Oslo

Fornebu er kjent for naturopplevelser. Badestrender, båthavner og turområder er lett tilgjengelige, og Oslofjorden er alltid en del av den visuelle opplevelsen. Fornebu har en unik lokalisering i Oslofjorden. Det går en kyststi langs nesten hele fjordlinjen. I fremtiden kan Fornebu kobles på Sandvika, Asker, Nesodden, Aker brygge og Bjørvika med nye fergeforbindelser fra Rolfsbukta.

Fornebu vil i fremtiden ha 25.000 beboere og 30.000 arbeidsplasser, og skal utvikles med tre lokale sentrumsområder innenfor en byakse langs Fornebubanen (ifølge KDP3).



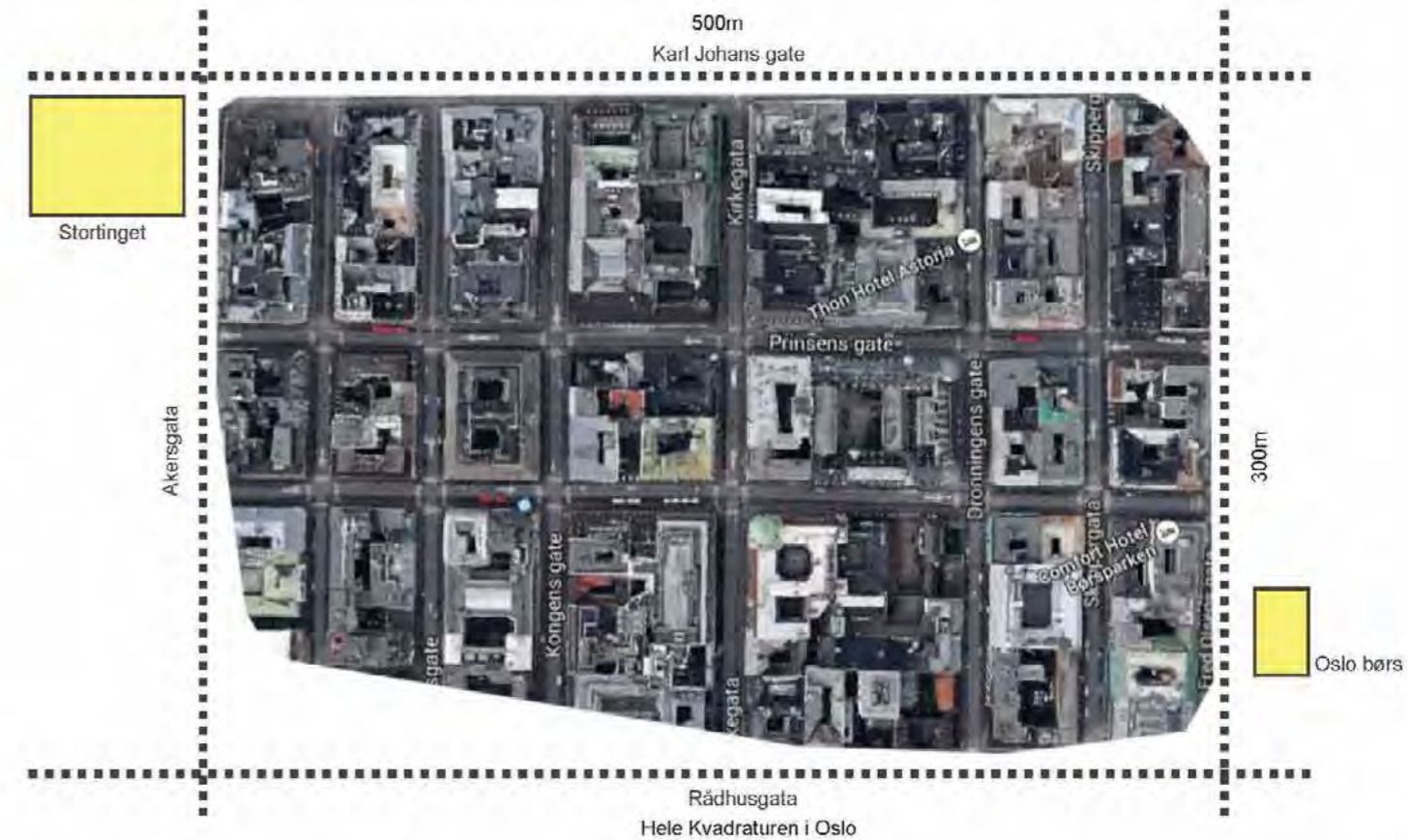
RP-ATP-Oslo-Akershus

# Intro

## Skala

Planområdet er 218.800 m<sup>2</sup>. Det er til sammenligning like stort som hele Kvadraturen i Oslo fra Stortinget til Oslo Børs. Det vil si at området kan komme til å inneholde mange forskjellige kvartaler og funksjoner. Selv om området ved børsen ikke er så ulikt området ved Stortinget, rommer det en variasjon av ulik bruk. Et område av denne størrelsen kan også romme ulike delområder med egne identiteter.

Hovedparten av byutviklingsområdene er 500x300 meter, mellom Snarøyveien og Rolfsbuktheien. Da er Fornebu S ikke regnet med.



# Rammer for utviklingen av Fornebu Sør

## Kommunedelplan 3

**INTRO:** Kommunedelplan 3 for Fornebu ble igangsatt i 2016 og ble sluttbehandlet av kommunestyret 27. mars 2019. Hovedendringene fra KDP2 er at Fornebu deles inn i "Byen", "Parken" og "Landet". Dette skal gjøre Fornebu til et variert sted med rom for et mangfold av bygningstypologier og tilbud for en bred befolkning i forskjellige livsfaser. En vedtatt føring for videre utvikling av Fornebu er å legge til rette for bymessig utvikling av "Byen" og inntil 11.000 boliger, inkludert dagens ca 6.000 boliger.

Planen har både overordnede visjoner og konkrete bestemmelser for Fornebu Sør. Det er viktig å synliggjøre at KDP3 stiller helt konkrete og tallfestede krav til utviklingen av Fornebu Sør. I stedsanalysen har vi trukket frem tre hovedtema: Fornebu Sør som urbant bysentrum, prinsipper for bystruktur og krav til bebyggelsen. Alle deltemaene er supplert med en kommentar/analyse.

### VISJON FOR FORNEBU SØR

"Siste stopp for Fornebubanen vil bli «Fornebu» ved Fornebu Sør. Dette området er på størrelse med kvadraturen i Oslo sentrum og vil romme både boligbebyggelse, funksjonsblandet bebyggelse og ren næringsbebyggelse. Dette vil bli et stort sentrumsområde med mange nye innbyggere, arbeidstakere og besøkende.

T-banestasjonen vil kunne bli et viktig stoppested for regionale attraksjoner som Storøya, Sjøflyhavna og Fornebu S. I tillegg vil den være et lokalt knutepunkt for beboere i området. T-banestasjonen ligger nær parkkorridoren som binder sammen kjøpesenteret Fornebu S og Sjøflyhavna. Parkkorridoren vil være en sentral byromsakse i sentrumsområdet i Fornebu Sør, og er i planforslaget foreslått utviklet som et grønt og urbant byrom. Handel, servering og andre publikumsrettede funksjoner skal primært konsentreres langs denne akse og ut mot Snarøyveien.

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

Sjøflyhavna er det eneste stedet ved sjøen på Fornebu som har potensial for en bryggekant av urban karakter og menneskelig skala. Planen tilrettelegger for bevertning, kulturopplevelser, rekreasjon, sjøsportaktiviteter og attraksjoner. Området ved Sjøflyhavna vil dermed kunne bli et utfartssted for Fornebus befolkning og regionen for øvrig. Området kan gi plass for en større sjønær attraksjon som for eksempel sjøbad eller akvarium. Planen åpner for fergeanløp for rutebåter som kan koble Fornebu til andre deler av Oslofjorden via sjøveien." (KDP3 s. 47)



### JURIDISKE KRAV (BESTEMMELSER)

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

a) Premisser for utforming av bebyggelse i sentrumsområder (S4.3\_A, S4.3\_B, S4.4\_A, S4.4\_B, , og offentlige områder (felt O8.9\_A):

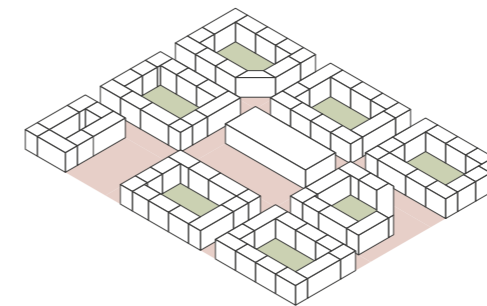
Innenfor området skal det bygges en bymessig og variert bebyggelse, med et tett nett av bygater, gode byrom, parker og møteplasser, organisert slik at bygningene danner sluttete kvartaler.

Bebyggelsen skal bidra til å definere offentlige gater, byrom og parker. Høyder skal variere. Det kan være mindre sprang og forskyvninger i fasadelivet som skaper variasjon. Kvartalets hjørner skal være sluttet med hjørnebygning.

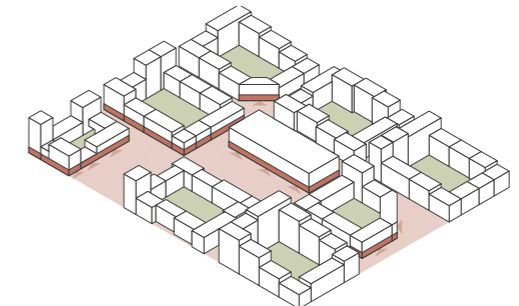
Boliger skal fortrinnsvis ha inngang fra gate. I kvartal med boliger bør gårdsrommet være forbeholdt beboerne. Det åpnes for ulike bygningstypologier. Som hovedregel skal bygningers fasade ha en utadrettet førsteetasje mot offentlige gater og byrom. I tilknytning til sentrale gater og byrom, jf. områder definerte med «aktive fasader» i Overordnet prinsipplan for gate-, park – og byromsstruktur, skal det legges inn publikumsrettede funksjoner i førsteetasjene.

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

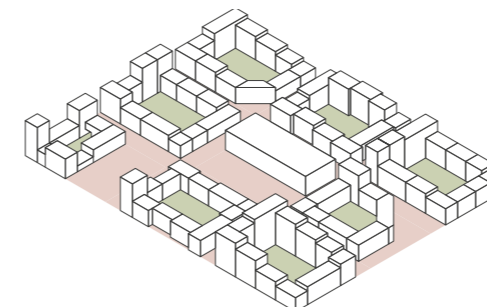
(s. 12 Bestemmelsene KDP3)



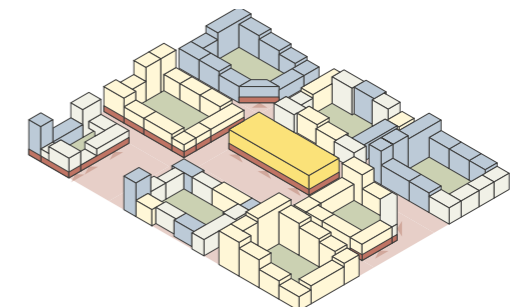
Bystruktur med kvartaler



Aktive førsteetasjer med inngang fra gata



Varierte høyder og fasader



Funksjonsmangfold som understøtter utviklingen av bysentrum

### ANALYSE/ KOMMENTAR: (BYMESSIGE INTENSJONER VS. KRAV TIL BOLIGER)

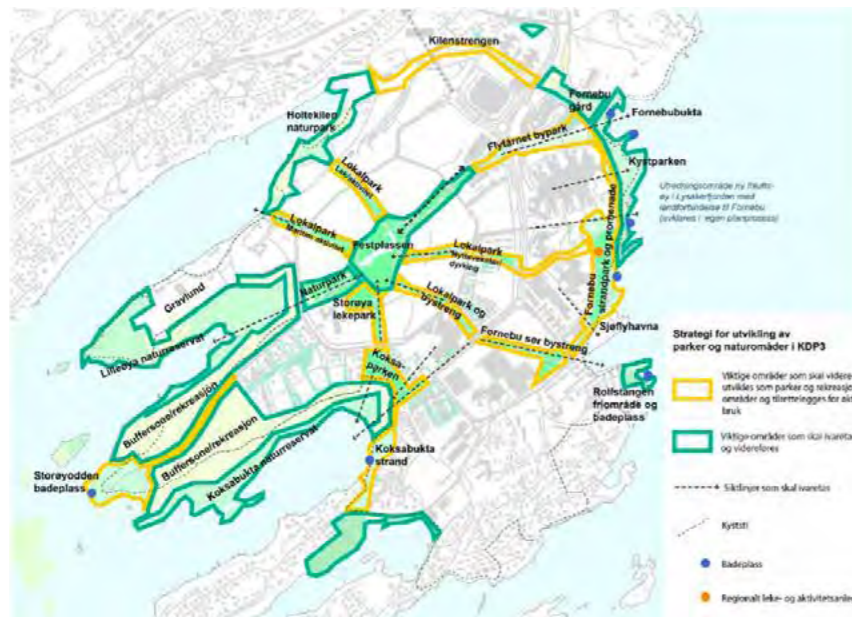
Det er en tydelig visjon i KDP3 å lage et bymessig sentrumsområde på Fornebu Sør, både i visjoner og bestemmelser i KDP3. En bymessig utvikling har gjerne en tydelig avgrensning mellom offentlig og private arealer som en kvartalstruktur, der bebyggelsen bidrar til å definere de offentlige rommene.

Det er krav til dagslys i boliger (§13.7 TEK) og sollys på boligens uteoppholdsareal. Disse hensynene vil påvirke utformingen av bygningsstrukturen i videre planlegging, der åpninger i bebyggelsen vil måtte vurderes noen steder for å få nok dagslys inn og tilstrekkelig sollys på uteoppholdsarealene.

# Rammer for utviklingen av Fornebu Sør

## Kommunedelplan 3

INTRO: KDP3 har et sterkere fokus på grønne kvaliteter enn en del andre områder i Osloregionen der det ikke er funnet nok plass til trekker langs gatene, grønne overvannstraseer/regnbed, vegetasjon i byrom etc. Allmenningen er en del av et overordnet nettverk (selv om den skal ha et mer urbant preg.). «Nye boligområder skal styrke grønnstrukturen og knyttes til eksisterende parkområder med grønne forbindelser gjennom områdene, grønne gårdsrom og lokale plasser med grønne kvaliteter.» «KDP3 tilrettelegger for at deler av eksisterende parker og naturområder skal videreutvikles for økt bruk for å dempe aktiviteten og belastningen på mer sårbare områder. Det skal sikres en sammenhengende struktur av parker- og naturområder med tydelige målpunkter og et tydelig hierarki med ulike områder med egen identitet, innhold og aktivitetstilbud. Parker og annen grønnstruktur skal oppleves som en integrert del av bystrukturen og ses i sammenheng med tiliggende byrom. Parkene har en viktig funksjon som ikke-kommersielle møteplasser for alle brukergrupper.»



Strategi for utvikling av parker og naturområder omtaler den grønne armen på Fornebu Sør som bystrengen. Intensjonene er at Snarøyveien skal bli en urban og aktiv byggate, også for fotgjengere og syklister og at Fornebu skal få et finmasket nettverk av lokale plasser og forbindelser. (illustrasjoner er hentet fra KDP3)



Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromstruktur setter tydelige rammer for utviklingen av Fornebu Sør. Tegnforklaringen (fra KDP3 s. 50 i planbeskrivelsen) under utdypet hva som menes med kartet. Av andre hovedprinsipp for byromstrukturen i KDP3 er blant annet menneskelig skala, hopp i skala, sammenhengende byromstruktur med hyppige koblinger og variasjon.

- 3 HOVEDPlassER**  
To eksisterende byrom ved Fornebu S og ett nytt byrom ved Rolfsbukta er markert som hovedplasser. Disse skal være bymessig utformet, det vil si med en klart definert romlig avgrensning, som ofte utgjøres av bebyggelse. Hovedplassene har regionalt nedslagsfelt og henvender seg både mot lokalbefolkningen og besøkende. Hovedtyngden av handel og publikumsrettet virksomhet skal lokaliseres i tilknytning til disse.
- ALLMENNINGEN**  
Allment tilgjengelig offentlig rom. Brede, åpne gater eller byrom og viktige forbindelser og der det grønne møter det urbane.
- TRE LOKALPlassER**  
- alle i tilknytning til interngater/ruter. Disse skal være møtested for nærmiljøet, lokalt nedslagsfelt. Byrommene kal tilrettelegges for opphold på tvers av aldersgrupper. Mindre servering- og servicebedrifter tillates i tilknytning til disse.
- NÆRMILJØPARK**  
På Fornebu Sør, felt S4.3\_B skal det i tillegg etableres en nærmiljøpark som bør være på 3 m2 pr boenhet.
- GRØNNE PARKER OG ROM**  
Grønne områder med parkmessig opparbeidelse som er tilrettelagt for rekreasjon, aktivitet og opphold.
- HOVEDGATE**  
- skal være en gate med bymessig utforming og er et strukturerende element for bebyggelse, byrom og parkområder. Snarøyveien og Dagny Bergers vei er hovedgate innenfor planområdet. Det er også markert en bussgate innenfor planområdet.
- INTERNGATER / RUTER**  
Viktig offentlig tilgjengelig intern forbindelse for gående og syklende gjennom byggefeltet som skal ivaretas i neste byggefase. Sammen skal de interne rutene danne et finmasket nett av forbindelser gjennom hele Fornebu. Nøyaktig plassering avklares i neste planfase, men byggefeltene må koordinere med nabobyggefeltet slik at forbindelsene blir intuitive og direkte på tvers av byggefeltene og parkkorridorene.
- MÅLPUNKT**  
Målpunkt er viktige steder/funksjoner på Fornebu som tiltrekker seg mange mennesker, og som vil ha en tydelig rolle i bystrukturen som møteplass, sted for opplevelser og identitetsskaper. Det er markert to målpunkt innenfor planområdet, der det ene er Fornebu Sør, mens det andre ikke har noen konkret funksjon knyttet til seg. Det er heller ikke gitt noen forklaring på hvorfor det er plassert der det er i kartet. Rett utenfor planområdet er Sjøflyhavna/Rolfsbukta og Hundsund markedt som målpunkt.
- SIKTLINJE**  
På Fornebu er det spesielt viktig å sikre visuell kontakt mot fjorden.
- AKTIV FASADE**  
- utadrettede fasader som henvender seg mot gaten, med store vindusflater, direkte adkomster fra gaten og publikumsrettet aktivitet på gateplan. Publikumsrettet virksomhet kan være for eksempel handel, servering, åpne resepsjoner, idrettshall, ulike servicetilbud som sykkelverksted, offentlige funksjoner, kulturtilbud med mer.
- VIKTIG FASADE**  
«Viktige fasader» i planen er fasader som er sentrale i å transformere hovedveisystemet til bygater, og hvor man må være ekstra bevisste på at bebyggelsen skal henvende seg mot og ha direkte innganger fra gaten, samt vurdere andre virkemidler som f.eks. bevisst bruk av møblering, beplantning og utforming av bygulv. En andel av førsteetasjene bør ha publikumsrettet virksomhet som for eksempel smånæring, håndverk, servering og nærbutikk. Viktige fasader skal bygges med fleksible førsteetasjer, der det foreløpig åpnes for å etablere andre funksjoner enn publikumsrettede funksjoner, men hvor bebyggelsen forholdsvis enkelt skal kunne endre bruksformål.

### ANALYSE / KOMMENTAR: (GRØNNE PARKER VS URBANE, AKTIVE BYROM)

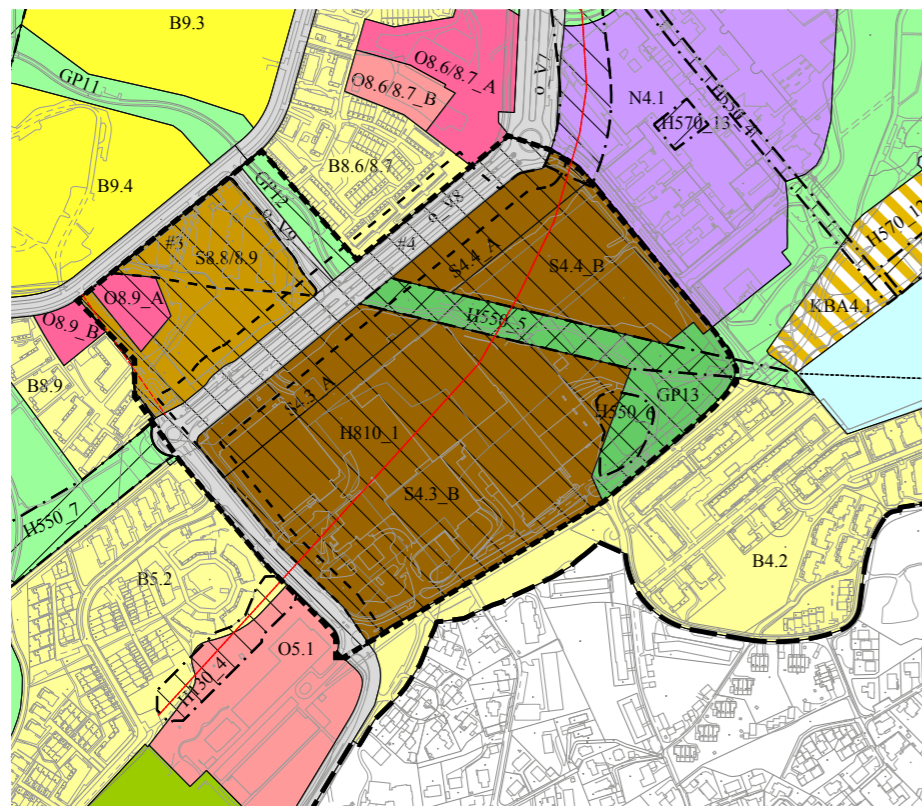
Fornebu har en velutviklet grøntstruktur og mange parker og grøntdrag. Fornebu Sør skal utvikles til et urbant lokalsentrum. Det urbane torget ved Fornebu S er både godt likt og mye brukt og det er ønske om flere aktiviteter utendørs for ungdom. Har Fornebu allerede nok parker og naturkvaliteter, og trenger nye byrom som tilfører andre kvaliteter som uteservering og lekeplasser?

Dette er også et spørsmål om Fornebu Sørs fremtidige identitet, og vil være et viktig tema i videre arbeid med Fornebu Sør.

# Rammer for utviklingen av Fornebu Sør

## Kommunedelplan 3

**INTRO:** I KDP3 settes det rammer (juridiske bestemmelser) for hva man får bygge, hvor mye man kan bygge (m<sup>2</sup>) og hvor høyt det bør være. Det er tydelig i KDP3 at disse kravene må leses sammen med kvalitetskravene og tilpasses til stedet. Det er likevel et tydelig politisk signal om hva som ønskes her. I KDP3 (s. 91) står det: "I neste planfase utarbeides det detaljerte volumstudier, og dette gir et bedre grunnlag for å vurdere kvalitetene i prosjektet og for uteoppholdsarealet. Det kan være noe handlingsrom for å vurdere alternative måter å løse MUA på i reguleringsplan forutsatt at KDP3s ambisjoner er oppfylt og at dette kan dokumenteres med en byplanfaglig argumentasjon." KDP3 har høye miljøambisjoner for utviklingen av Fornebu, samtidig er det et ganske høyt krav om parkeringsplasser (1 p-plass per 100 m<sup>2</sup> bolig) som er uvanlig for et byutviklingsområde med så god kollektivdekning. Diagram på neste side er laget for å illustrere krav som påvirker utviklingen av Fornebu Sør.



Hele planområdet har krav til felles planlegging, H810\_1. Kravet løses gjennom planprogram med byplanregulering, som denne stedsanalysen er en del av. Tilhørende § 40.2 gjennomgås på neste side.

I hovedsak reguleres planområdet i KDP3 til sentrumsbebyggelse (felt S8.8/8.9, S4.3\_A/B og S4.4\_A og B). Et areal er avsatt til offentlig tjenesteyting, kulturformål og flerbruksområde med kirkerom. De tilgrensende områdene bolig på 3 sider, mens nordøst for planområdet er det avsatt areal til næring (eksisterende). Sørøst er et stort areal avsatt til eksisterende tjenesteyting og idrett. Det er også satt av areal til eksisterende og fremtidig tjenesteyting nord for Fornebu Sør området.

Det er to hensynsoner for landskap, H550\_5 "Fornebu sør bystreng" og H550\_6 Landskapselement «Fornebu sør»

Det er to avviksområder for støy, her kan bygninger til støyfølsomt bruksformål lokaliseres i områder med støynivå utenfor vindu opp til Lden 70 dB fra vei – med avbøtende tiltak (se bestemmelse § 26.6). Snarøyveien er felt O\_V8 og Dagny Bergers Vei er felt

O\_V9. HANDEL OG AKTIVE FASADER – BESTEMMES ENDELIG I FELLES PLAN

§ 231 "Handel og bevertning skal konsentreres ved t-banestasjonene og sentrale hovedgater og byrom jf. områder definerte med «aktive fasader» i Overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur. I samme område skal det også være stor variasjon av funksjoner. Detaljhandel og bevertning, kan i tillegg etableres mot lokale plasser og i hjørnelokaler mot offentlige gater og byrom, jf. § 9.2.

Avgrensen av området for konsentrasjon av publikumsrettede funksjoner skal bestemmes i felles plan. I disse områdene skal det være utadrettede førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner. Det skal tilrettelegges for mindre virksomheter som småskala produksjon, verksted og gründervirksomhet som en del av funksjonsblandingen.

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

**FLERFUNKSJONELL AREALBRUK INKLUDERT BOLIG**  
§ 311 "Felt (S1.3\_A, S8.3, S8.4 og) S4.3\_B, S4.4\_B I feltene tillates boliger, forretning, bevertning, kontor, administrasjon, offentlig og privat tjenesteyting, kulturtilbud, hotell / overnatting, forsamlingslokaler, utdanningsinstitusjoner og barnehager."

§ 315 Felt S4.3\_A og S4.4\_A  
"a) Innenfor feltene tillates forretning, kontor, administrasjon, kulturtilbud og hotell/overnatting  
b) Innenfor feltene kan det etableres bussterminal."

§ 316 Felt S4.3\_B og S4.4\_B  
"a) I tilknytning til t-banestasjonen skal det etableres et offentlig byrom (Stasjonsplassen) på minimum 3 daa. b) Innenfor felt S4.3\_B kan det etableres bussterminal. c) Innenfor feltene skal det etableres to barnehager for minst 120 barn på hver. d) Stasjon og driftsbasis for Fornebubanen skal ivaretas. e) Forretning, kontor, administrasjon, kulturtilbud og hotell/overnatting skal fortrinnsvis lokaliseres mot Fornebu sør bystreng (del av felt GP13)."

**KULTUR OG FLERBRUKSHUS**  
§ 326 "Felt O8.9\_A Innenfor feltet skal det etableres offentlig tjenesteyting, herunder kulturformål og flerbruksområde med kirkerom."

**FORNEBU SØR BYSTRENG**  
§ 377 "Felt GP13 «Fornebu sør bystreng» Parkkorridoren som forbinder kjøpesenteret Fornebu S og Sjølyhavna skal utformes som et grønt bymessig og variert byrom i høy kvalitet. Sikt mot sjøen skal ivaretas. Stasjonsatkomst for t-bane kan innpasses."



Blifrie gater gir mulighet for lek og opphold i gater/gatetun.

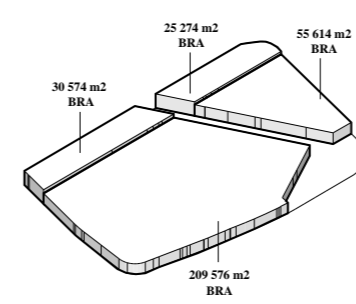


Eksempel på ulik arealbruk i samme bygg.

### Arealbruk og sambruk \*

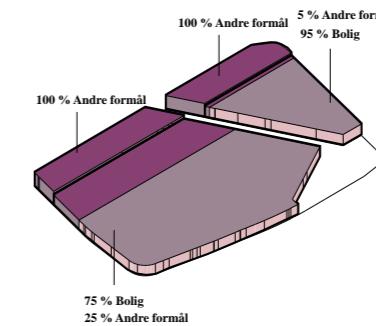
I KDP3 er det krav til tre lokalplasser og en nærmiljøpark på 3 m<sup>2</sup> per boenhet innenfor området. I tillegg er det krav om to barnehager for 120 barn, totalt 240 barn. Barnehagene skal ha et stort uteareal til barna som er plasskrevende i en tett bystruktur. I tillegg bør det tilrettelegges for 150 sykehjemsplasser og et livsynnøytalt sermonibygge. Det skal bygges over 200.000 m<sup>2</sup> bolig, og over 100.000 m<sup>2</sup> annet. Boligene har krav til uteoppholdsareal, men trenger også plass til brannoppstilling, parkering og innkjørsler. Næringsbyggene må ha plass til varelevering, og det skal innpasses en større trafo og reguleringsareal til 6 busser. Det skal settes av plass til overvannshåndtering. I tillegg til at det må holdes av plass til sjakter og oppganger fra Fornebubanen og det er krav om handel og servering i førsteetasjer ut mot viktige offentlige rom.

Summen av alle disse kravene vil være større enn det totale arealet innenfor planområdet. Det gjør at man bør tenke sambruk, både for utearealer og bygg, for å få til et velfungerende sentrumsområde.



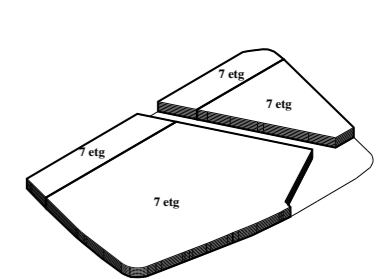
### Utnyttelse\*

Diagrammet viser at det er avsatt høy utnyttelsen for alle feltene innenfor Fornebu Sør. Det åpnes også for at endelig utnyttelse for næringsfeltene langs Snarøyveien fastsettes i detaljreguleringsplan.



### Fordeling bolig/andre formål\*

Diagrammet viser fordelingen mellom bolig og andre formål i de ulike feltene innenfor planområdet. Andre formål inkluderer barnehager, sykehjem, forretninger, serveringssteder m.m. Det er satt av en høyere andel næring i østre del av planområdet.



### Høyder gjennomsnitt\*

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

\* Alle diagrammer tar kun for seg utviklingsområdene sør for Snarøyveien.

**ANALYSE/KOMMENTARER:** KDP3 har viktige kvalitetskrav for utvikling av området og det er tydelig i planen at de målbare kravene, som boligens uteoppholdsarealer, krav til dimensjoner på uteoppholdsarealer og høyder, skal vurderes i egne volumstudier i enkeltprosjekt (som f.eks. planprogram for Fornebu Sør) og må leses i en kontekst og stedstilpasses.

Det er mange ulike program og aktiviteter som skal innpasses på Fornebu Sør. En god løsning vil være sambruk av arealer, både for bebyggelsen og byrommene. Sambruk kan også bidra til et aktivt og livlig lokalsentrum.

# Rammer for utviklinger av Fornebu Sør

## Fornebubanen

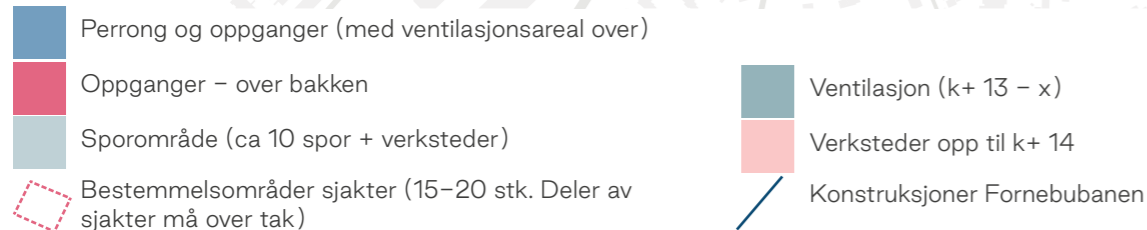
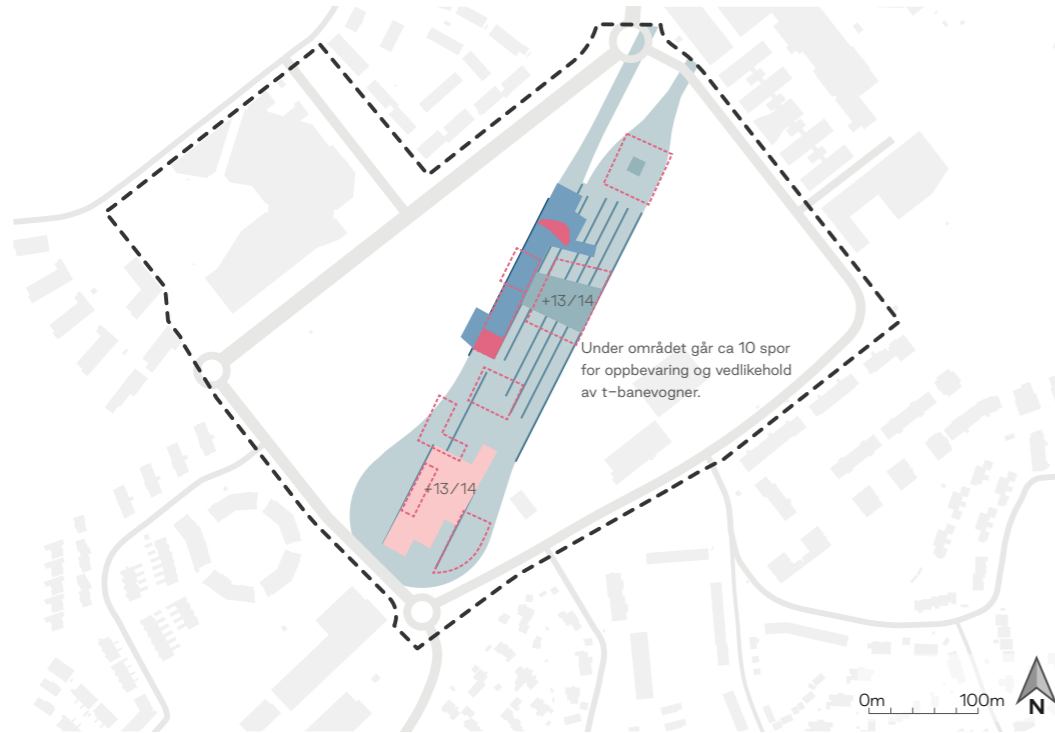
### INTRO

På Fornebu Sør skal Fornebubanens driftsbases passeres inn sammen med t-banestopp med to oppganger. Driftsbasen skal vedlikeholde T-banens vognsett og opptar ca. 35.000 m<sup>2</sup> på Fornebu Sør, i hovedsak under bakken. Her blir det verksteder med ekstra spor. Basen vil være førende for hvordan bebyggelse og mørke arealer kan plasseres innenfor planområdet. Ihht. KDP3 skal Fornebu bygges opp rundt Fornebubanen og stasjonene skal være viktige målpunkt.

### REGISTRERING

Alle konstruksjoner over Fornebubanen må statisk fungere med Fornebubanens konstruksjoner. Det er store laster fra bygningene som skal ned på t-banekonstruksjonen, og derfor må disse koordineres slik at kreftene tas opp og føres ned til banens bærekonstruksjoner. Fornebubanen skal dimensjonere sine konstruksjoner for bebyggelsen over. Dette kan gjøres ved å legge til rette for utvekslingskonstruksjoner som fører kreftene fra byggene ned i basen og videre ned i fundamentene. Disse konstruksjonene er krevende og må koordineres. Dersom dette ikke gjøres må hele basen dimensjoneres for de største teoretiske lastene som kan bygges.

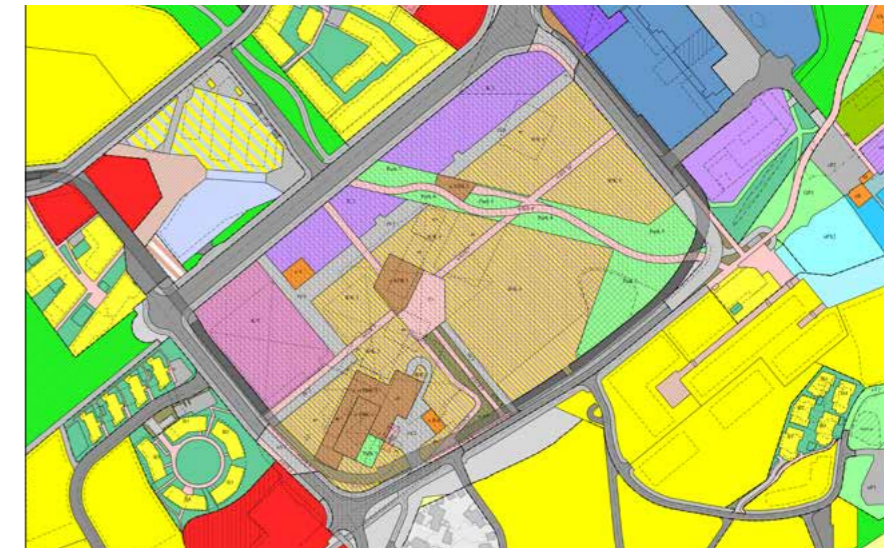
Driftsbasens verksted, varelevering og administrative rom ligger sørvest i planområdet, mens oppgangene ligger sentralt i planområdet. Ventilasjons- og brannventilasjonsjakter er plassert med ujevne mellomrom i hele basens utstrekning. Det er satt av hensynssoner i reguleringsplanen hvor disse sjaktene er planlagt i Fornebubanens forprosjekt, men i videre arbeid vil det være viktig at disse integreres i ny bebyggelse og ikke havner på ugunstige plasser i byrommene.



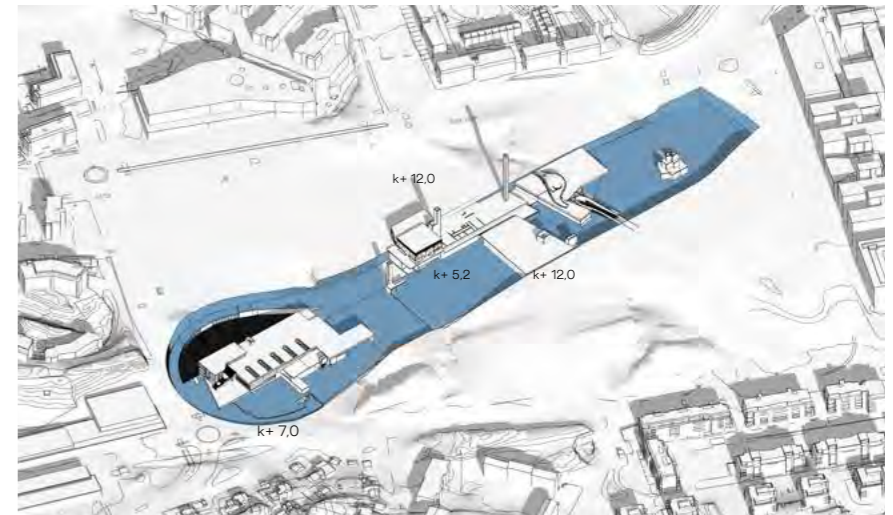
### ANALYSE / KOMMENTAR:

- Fornebubanen vil være førende for konstruksjoner under og over bakken. Fremtidig byplangrep må ta hensyn til dette og bebyggelsen må planlegges i forhold til Fornebubanens konstruktive grid. Gjennom planarbeidet må det tas konstruktive og logistiske hensyn iht bane under bakken.
- De delene av Fornebubanen som ligger over bakkeplan (inkl. luftsjakter) skal ses i sammenheng med bebyggelsen og byromsstrukturen rundt.

Fornebubanen har hatt en omreguleringsprosess som har pågått parallelt med KDP3 og i forkant av felles plan og fremtidige detaljreguleringer av området. Arbeidet med Fornebubanen ble vedtatt før felles plan og har ikke hatt mulighet til å tilpasse seg byutviklingen på bakkenivå som skal avklares i felles plan. Felles plan, iht KDP3 § 40.2, skal utvikle permanent løsning for gater og gang- og sykkelveier innenfor Fornebu sør.

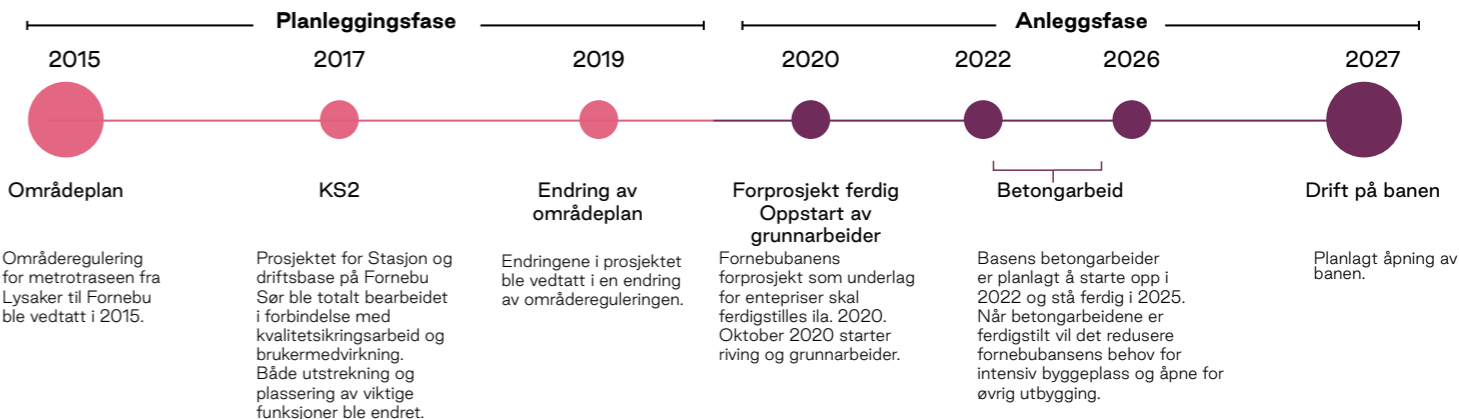
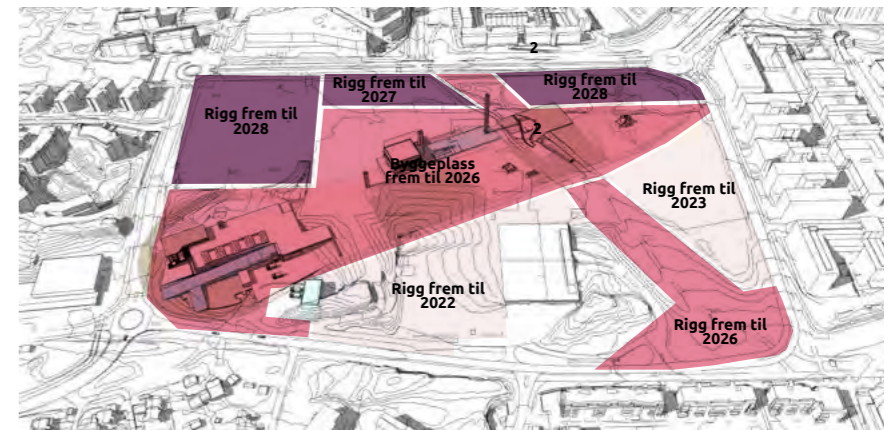


Illustrasjonen viser arealer som skal graves ut og som vil bli liggende under dagens kotenivå.



Illustrasjonen viser utstrekning av Fornebubanens prosjekt slik det foreligger per. mars 2020. Den viser også hvilke områder som beslaglegges som byggeplass og for rigg og drift.

Når banen settes i gang for drift skal det også være opparbeidet tilkomst til t-banen, så den kan brukes, selv om ikke hele området er ferdig utviklet.





# Kartlegging og analyser av stedet

## Tidligere medvirkning

### INTRO

Som en del av arbeidet med Fornebu Sør startes arbeidet med å få oversikt over alle innspill fra beboere, sameier og lokale interesseorganisasjoner fra tidligere medvirkning. Ved å få oversikt over tidligere innspill, håper vi å unngå å stille samme spørsmål som det allerede har vært medvirkning omkring tidligere og at dette skal brukes som bakgrunn for videre medvirkning for Fornebu Sør.

Noen av innspillene referer til hele Fornebu og knyttes ikke til konkrete delområder. Det er likevel viktig å kartlegge dem, for å få generelle forutsetninger for prosessen for «Fornebu Sør – planprogram med byplangrep». Det som følger er en diagrammatisk oppsummering. Dokumentasjon fra medvirkningsaktivitetene kommer i forskjellige format – alt fra enkle innspill (høring) til en kvalitativ oppsummering fra et arbeidsverksted. Det vil derfor være feil å rangere innspillene kvantitativt. Hele registreringen kan leses i en lengre versjonen av stedsanalysen.

### REGISTRERING

Delvis er tidligere motstand mot fortetting basert på bekymring om for stort press på sosial infrastruktur og grøntområder. Bo- og boligkvalitet er viktige temaer mange har innspill til, blant annet større variasjon innen boligtyper, positive til storkvartal og varierte boformer.

Fornebuundersøkelsen, laget av Leva på vegne av Obos, har samlet inn svar fra 295 beboere på Fornebu. I stedsanalysen har vi brukt en del data herfra, uten å ta stilling til konklusjonene i analysen. Undersøkelsen viser at de fleste er fornøyd med handel, parker og lekeplasser på Fornebu. Samtidig viste den at det er mangel på kulturtilbud og at det ønskes flere fritidsaktiviteter utenom idrett, både kommersielle og ikke-kommersielle møtesteder. Det ble nevnt i folkemøte (9. desember 2015) at: «Foreninger og lag ønsker å etablere seg, men leieprisene er for høye, de ønsker lokaler der de kan møtes for å synge, drive med hobbyer og annet.» Uteservering og spisesteder kommer på tredje og fjerde plass som manglende tilbud på Fornebu (og kombinert utgjør de det mest etterspurte tilbudet).

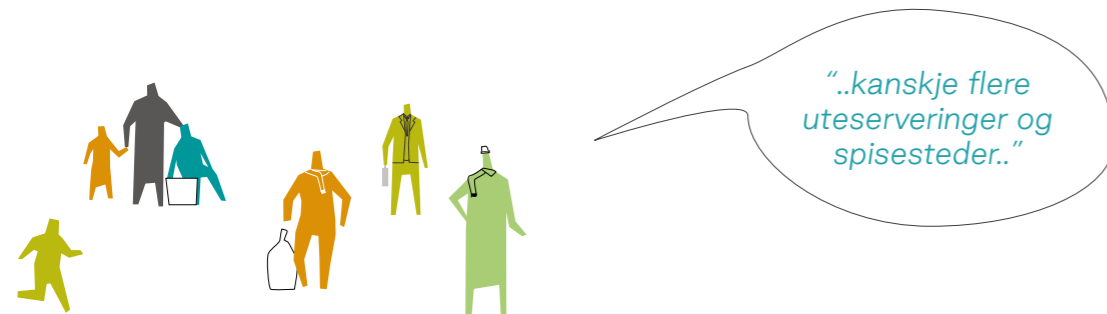
Konkret innspill til planområdet på Fornebu sør:

Området mellom Rolfbuktveien og Snarøyveien oppfattes å ha veldig stort forbedringspotensial mens Fornebu S og torget oppleves som Fornebus hjerte og fungerer som møteplass, særlig for barn. Særlig oppmerksomhet på trafikale utfordringer og tilrettelegging for aktiv mobilitet. Ønskes om grøntområder innen planområdet.

Det er igangsatt planprosesser på Flytårnet og Fornebuporten,

### ANALYSE

- **Selv om fortetting er noe som er allerede vedtatt i KDP3, er det mulig det blir tatt opp igjen. Å vise hvordan sosial infrastruktur (barnehager, skoler, sykehjem) og grøntområder blir sørget for gjennom planarbeidet, kan dempe bekymringer.**
- **Det ønskes forskjellige kultur- og fritidstilbud: kulturhus, bibliotek, ungdomsklubb og både kommersielle og ikke-kommersielle møteplasser. Bedre tilbud for ungdom bør prioriteres. Her bør man i videre arbeid være tydelig på hva som er mulig å få til i dette området og gjennom dette planarbeidet. En del av disse tilbudene er det opp til kommunen å ta tak i, andre kan private grunneiere ta hensyn til og legge inn i prosjektene sine.**
- **Bo- og boligkvalitet er viktige temaer å ta opp i videre medvirkningsprosesser. Det kommer senere medvirkning på mindre planer (reguleringsplaner) innenfor området før boligene skal bygges. Det anbefales at det blir medvirkning på boligkvalitet gjennom dette arbeidet.**
- **Befolkningsprognosene for Fornebu sier det blir flere ungdom og seniorer i årene fremover. Disse er underrepresentert i foreløpig gjennomført medvirkning, og vi foreslår at de får et spesielt fokus i medvirkningen til dette planarbeidet**



	omfanget	fargekode	ansvar	aktivitet	aktivitets- / rapportdato	dokumentasjon / grunnlag
overordnet plan	Planfaglig vurdering av økt utnyttelse	●	BK	Oppsummering av innkommende merknader til rapporten "Planfaglig vurdering av økt utbygging på Fornebu"	10. april – 31. mai 2015 / 7. januar 2016	J.post 16 / 2762
	Planfaglig vurdering av økt utnyttelse	●	BK	Folkemøte med innbyggerworkshop	9. desember 2015 / 19. desember 2015	J.post 15 / 261024
	KDP 3	○	BK	Medvirkning med barn og unge på Fornebu / Snarøya 2016 (rapport)	/ juni 2016	J.post 16 / 166833
	KDP 3	●	BK	«Min møteplass» – på nabofesten Mitt Fornebu / Oversikt over innspill fra Fornebudagen 12. mai 2016	12. mai 2016 /	J.post 16 / 166844
	KDP 3	●	BK	Verksted med Fornebusamfunnet	4. april 2017 / 27. april 2017	<a href="#">Oppsummering av innspill fra verkstedet til videre oppfølging</a>
	KDP 3	●	BK	Informasjonsmøte for næringslivet	20. september 2016 / 7. oktober 2016	J.post 16 / 196700
	KDP 3		BK	Innspill fra næringssektoren Tore Gulli til KDP3	tas ikke med i oversikten	J.post 17 / 80656
	KDP 3	●	BK	Barnetråkk med tre skoler		s. 25 i dette dokumentet
	KDP 3	○	BK	Informasjonsmøte for beboere	21. september 2016 / 7. oktober 2016	J.post 16 / 196688
	KDP 3	○	BK	Informasjonsmøte for organisasjoner	19. september 2016 / 7. oktober 2016	J.post 16 / 196702
	KDP 3	●	BK	Merknader til planprogrammet, med rådmannens kommentar	/ oktober 2016	J.post 16 / 197825
	KDP 3	○	BK	Innspill til planprosessen fra grunneiere og andre interessenter – vedlagt til 1.gangs behandling	11. august 2016 – / februar 2018	J.post 18 / 27357
	KDP 3	○	BK	Norges største høringsmøte – Merknader innkommet på høringsmøte 23. april 2018	23. april 2018 / 24. april 2018 /	J.post 18 / 94885
	KDP 3	●	BK	Offentlig ettersyn. Merknader til høringen med sammendrag og kommentarer – vedlagt til 2.gangs behandling	14. april – 26. mai 2018 / desember 2018	J.post 18 / 245931
	Fornebu Sør – planprogram med byplangrep	●	BK	Fornebu – Fornebu Sør – felles plan	2. februar – 15. mars 2020 / mars 2020	<a href="#">sakID 20/786</a>
Fornebuporten – felt B1.1, B1.2, GP2.2, KBA1.3, S1.2 og S1.3		Aker / Telenor Arena / Obos m.fl	Felles plan for Fornebuporten Oppstart varslet, bred medvirkning planlegges	planlegges	planlegges sak 19 / 13517	
detaljplan	Fornebu	●	OBOS Fornebu	Fornebuundersøkelsen	/ høsten 2019	Sosikulturell stedsanalyse Fornebu 2019 – LEVA Urban Design AS
	Fornebu	○	OBOS Fornebu	Medvirk Fornebu, OBOS sin plattform på Facebook for å kommunisere rundt medvirkning på Fornebu Åpning utstilling utstillingsåpning og presentasjon av resultater for Fornebu undersøkelsen.	/ 17. april 2020	Digital Nabolag Fornebuporten – LEVA Urban Design AS
	Fornebu	●	OBOS Fornebu	Medvirkning med barn og unge	14. november 2019 / 25. november 2019	Delrapport medvirkning barn og unge 2019 – LEVA Urban Design AS
	Felt B 9.4 Felt B 9.6		OBOS Fornebu	Medvirkningsmøte (OBOS sammen med Bærum kommune)	5. november 2019 / 25. november 2019 (spesifikk til konkrete felt, tas ikke i oversikten)	b9.4 rapport medvirkningsprosess b9.6 rapport medvirkningsprosess – LEVA Urban Design AS
	Fornebu	●	OBOS Fornebu	Koordinering av aktiviteter og involvering av ungdom på Fornebu	29. juni 2020	intervju med OBOS ungdomsskoordinator
	Lysakerfjorden ny friluftsey – offentlig detaljregulering		BK	Ligger ute til høring Det har blitt gjennomført medvirkningsaktiviteter tilknyttet høringen.	per juli 2020 (spesifikk til konkrete felt, tas ikke i oversikten)	
	Dumpa – Oksenøyveien 16 mfl.		BK	Ligger ute til høring Det har blitt gjennomført medvirkningsaktiviteter tilknyttet høringen	per juli 2020 (spesifikk til konkrete felt, tas ikke i oversikten)	
	Flytårnet felt 8.1 til 8.3		BK	Oppstart varslet, bred medvirkning planlegges. Samordning med felles plan Fornebu Sør for deler av medvirknings- og informasjonsaktivitetene vurderes.	planlegges	sak 19 / 6890

Planarbeidet på Fornebu har pågått siden begynnelsen av 1990-tallet. Denne oversikten går kun gjennom medvirkningen som ble gjort i forbindelse med KDP3 og framover og knyttes til en rekke ulike prosesser. En del er lovpålagt medvirkning knyttet til formelle planer, men det har også vært gjennomført andre medvirkningsaktiviteter (se komplett liste på neste side). Oversikten tar ikke med innspill fra utbyggere eller offentlige instanser. Innspill fra varsling (3.2.20 – 15.3.20) eller senere høring av «Fornebu Sør – planprogram med byplangrep» svares ut gjennom planprosessen (legges ut på innsyn Bærum kommune).

# Kartlegging og analyser av stedet

## Unikt byutviklingsområde med sjø på alle kanter

### REGISTRERINGER

Fra Nansenparken, Fornebus grønne midtpunkt, går det syv parkmessige grøntdrag ut til grønt- og friluftsområder langs fjorden. Grøntstrukturen er et resultat av den overordnede masterplanen fra 1998, og skal videreutvikles iht KDP3 strategi for utvikling av park og naturområder. Parkdragene har en organisk form, med turstier som svinger seg gjennom områdene.

Naturresevat og grøntområder langs fjorden og inne på land er også knyttet til den overordnede grøntstrukturen. De mange naturresevatene har svært høy økologisk verdi og er fredet for å bevare naturtyper, særegen geologi og viktige plante-, insekt- og dyrearter. Den planlagte hovedparkstrukturen har en arm som strekker seg diagonalt fra Nansenparken forbi Fornebu S ned mot Rolfsbukta og er et av de viktigste strukturerende elementene for området. I KDP3, og tidligere versjoner av KDP, er denne delen av strukturen mer definert og har en mer rektangulær utforming sammenlignet med de andre parkdragene. Totalt er det 1.100.000 m<sup>2</sup> tilgjengelig friområder / naturområder innenfor planområdet til KDP 3.

Fornebu er en halvøy med vann på alle kanter hvor bukter skjærer seg inn fra fjorden. Deler av fjordlinja er privatisert, men det finnes også store offentlige områder som strender, park og kyststier. Verdifulle våtmarker og resevat ligger langs kysten. Brygger og båtplasser er å finne rundt hele halvøya, som Oksenøya Marina, Halden brygge, Snarøen båtservice og brygga / havna på Snarøya.

Det meste av den tilgjengelige strandkanten er naturområder, enten der naturkvaliteter er prioritert eller med aktiviteter. Rolfsbukta / Sjøflyhavna er det eneste stedet det er planlagt et urbant møte med fjorden (KDP3) med bryggekant av urban karakter og menneskelig skala.

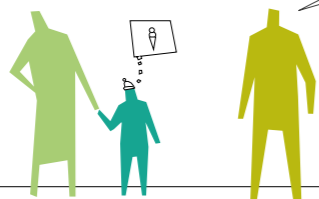
Hele Fornebu har god tilgjengelighet til fjorden. Fornebu Sør er likevel i en særstilling når det gjelder nærhet til vannet. Fornebu Sør T-banestasjon er den eneste som ligger innen 500 meter fra Oslofjorden. Fjorden er alltid en del av den visuelle opplevelsen av Fornebu og en del av Fornebus identitet.

### ANALYSE

- Fjorden er en del av Fornebus identitet og bidrar til å gjøre Fornebu unikt. Tilgjengeligheten og sikten til fjorden anbefales å ta hensyn til i planarbeidet. Strendene er viktige møtesteder, her nevnes spesielt Koksabukta og Halden brygge.
- Det er mange parker, men få urbane, programmerte byrom og møtesteder på Fornebu. Fornebu Sør skal utvikles til et lokalsentrum og her er det mulig å tilrettelegge for mer urbane utendørs aktiviteter og byrom for å supplere de eksisterende møtestedene.
- Grøntdraget fra Nansenparken til Rolfsbukta gjennom planområdet har den mest urbane, rette utformingen og fører ned til Rolfsbukta. Her er det eneste urbane møte med fjorden og mulig fremtidig båtforbindelse til Oslo.
- Inntrykk fra foreløpig medvirkning viser at "alle" er glad i å gå på tur. Rulleski og elsparkesykler er mye brukt og konkurrerer med gående om gangveien. Det vil være viktig å sikre trygge gangsoner for funksjonsnedsatte.

"...fra Rolfsbukta er det en verdifull, hyggelig og beroligende utsikt over fjorden"

"...vi henger så mye som vi kan på strendene.."



# Kartlegging og analyser av stedet

## Viktige målpunkt

### REGISTRERINGER

Innen ti minutter å gå fra Fornebu Sør er det flere eksisterende og planlagte skoler. Hundsunnd ungdomsskole, Snarøya barneskole og Storøya barneskole finnes i dag. Det er planlagt en ny videregående skole like nord for planområdet, rett nord for Snarøyveien.

Hundsunnd grendesenter grenser til planområdet og består av barnehage, ungdomsskole, skolerestaurant, miljøverksted, svømmehall og flerbrukshall. I tilknytning ligger en helårs fotballbane, isbane i vinterhalvåret, tennisbaner og en curlinghall.

Storøya grendesenter er en lærings- og fritidsarena med barneskole, barnehage, familiesenter med helsestasjon, grendebibliotek, flerbrukshall og idrettsanlegg.

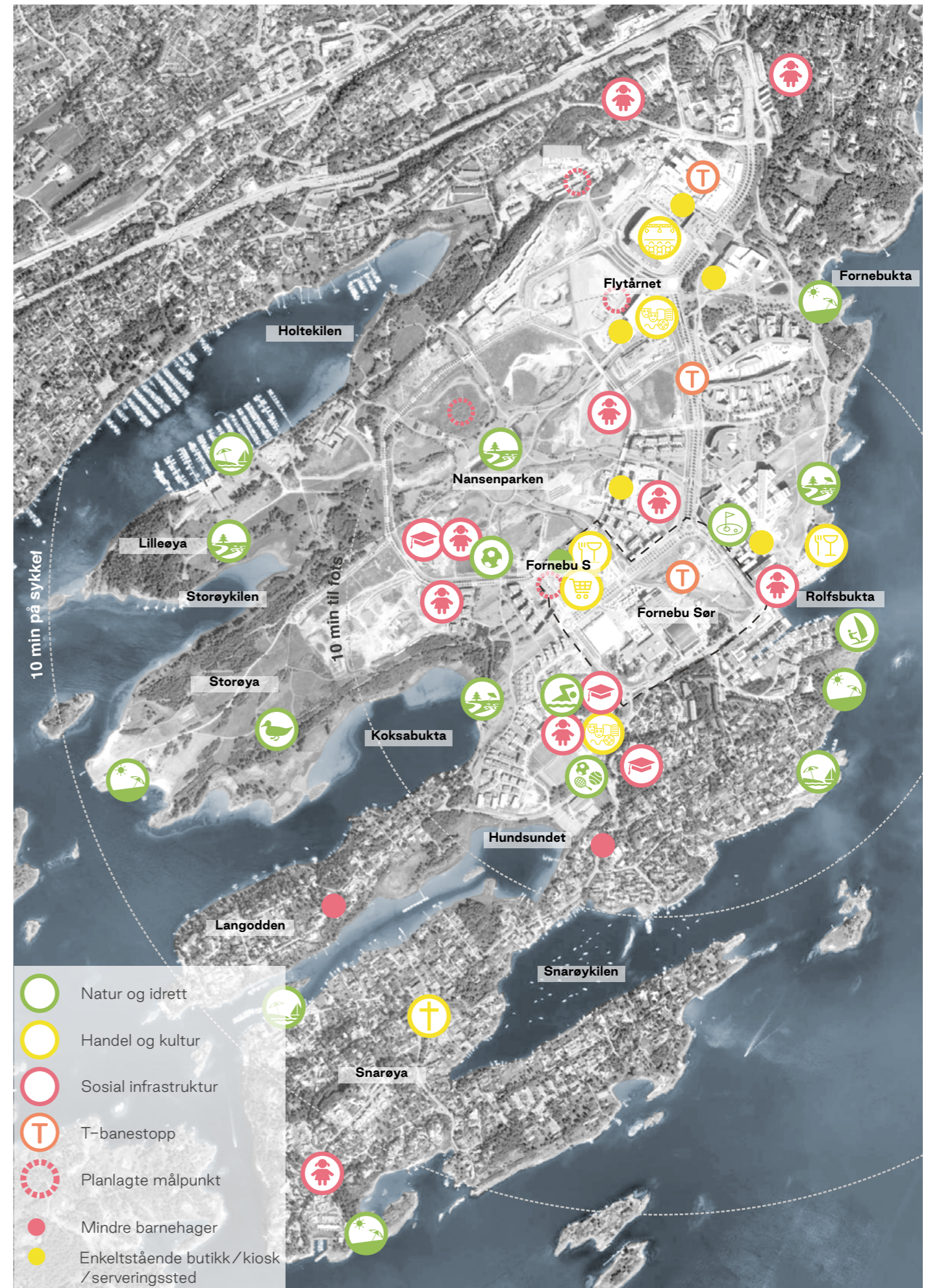
Størsteparten av all organisert idrett foregår på idrettsanleggene rundt de to grendesentrene. Det er planlagt et nytt grendesenter på Oksenøya, med skole, barnehage, idrettsfasiliteter og bo- og behandlingssenter.

Kjøpesenteret Fornebu S gir området gode handelsmuligheter. Kjøpesenteret fungerer også som en av Fornebus viktigste møteplasser og samlingspunkt ved begivenheter som 17. mai, julegrantenning, Fornebudagen, Barnas miljødag osv. Senteret dekker i tillegg en rekke andre sosiale og praktiske funksjoner for hele Fornebu. Senteret er eneste serveringssted i planområdet, mens det i området rundt ligger noen få, mindre serveringssteder, blant annet Sjøflyhavna Kro. På tomten vest for Fornebu S er det planlagt en livssynsøytral flerbruksbygning.

Flytårnet er Fornebus kulturelle hub med gallerier, møtesteder og lokaler for kunstnere. Bærum kunsthall ligger i den gamle flyplassbrannstasjonen like ved. Telenor Arena konsertarena brukes også til andre typer arrangementer som drive-in kino, festivaler og messer. Forøvrig finnes det ingen eksisterende kinoer eller museer på Fornebu. Fornebulandet menighet holder til i Snarøya kirke og har et tilbud med ungdomsklubb, kor og middager.

### ANALYSE

- **Flytårnet er en kulturell hub, og skal videreutvikles som det. Her skal de fleste kulturelle funksjoner plasseres, i tråd med strategien fra KDP3. Det er mulig at mer kommersielle kulturelle program (eks. kino) likevel kan vurderes på Fornebu Sør, som en del av lokal sentrumet.**
- **Grendesentrene, og spesielt Hundsunnd, er møtested for idrett og sosiale møtested. Dette er de samme stedene som trekkes frem i barnetråkket som populære lekesteder. Det må tilrettelegges gode gangforbindelser til disse eksisterende møtestedene for barn.**
- **Fornebu S er sentrum for handel, en sosial møteplass og samlingspunkt ved begivenheter. Dette er et populært møtested og kvalitetene herfra kan bygges videre på for å utvikle Fornebu Sør til et lokalt sentrum og møtested. Dette ble forsterket av medvirkning i fase 1, der det kom frem at mange barn og unge liker å henger her etter skolen.**



# Kartlegging og analyser av stedet

## Dagens bevegelser

### REGISTRERING

Snarøyveien er hovedveien gjennom hele Fornebu og helt ut til Snarøya. Ved hjelp av Strava har vi undersøkt hvor folk går og sykler (inkl. ski) i området. Det er viktig å understreke at det kun er aktiv-mobilitetsregistreringer som ble registrert av appen som inngår i dette kartet. Det er i hovedsak registreringer knyttet til trening og fritid. Det vil si at hverdagsturer til dagligdagse gjøremål ikke er registrerte. Derimot tilsvarer kartet i stor grad registreringer av bevegelser gjort i Fornebuundersøkelsen, som kartlagte alle hverdagsbevegelser (se 2 utsnitt lengre nede på siden). Kartet viser at turstien langs Fornebubukta, og Rolfsbukta som en forlengelse av denne, er en av de mest brukte gangforbindelsene innenfor planområdet.

Det er også interessant å legge merke til hvor få som bruker Snarøyveien og allmenningen. Dette er en av grunnene til at den skal videreutvikles til en mer menneskevennlig utformet bygata (KDP3), og vil nok endres i fremtiden. Fornebuundersøkelsen har kartlagt bevegelse til både beboere og arbeidstakere i området. Kartleggingen av bevegelser til beboere bekrefter viktigheten av målepunktene vist på kartet.

Fornebu S, Hundesund og Rolfsbukta er alle sentrale målpunkt. Planområdet utgjør i dag en barriere, med avstander på mellom 700 m og 850 m i luftradius. Dette nærmer seg maks. gangavstand (som ofte defineres som 1.000 m). Intensjonen i KDP3 er å ha gode forbindelser mellom de ulike stedene i bybeltet, og et generelt finmasket nettverk av forbindelser og plasser. Fornebu har et velutviklet radiant gangveisystem, med flere turstier og forbindelser gjennom grøntområdene, men det mangler forbindelser mellom de ulike stedene og på tvers gjennom halvøya. Bærum kommune opplyser om dårlig sosial kontroll på flere av de eksisterende gangforbindelsene (der det ikke er visuell kontakt med tiliggende bebyggelse, traseer i kulverter, gjennom parkområder med lite aktivitet på kveldstid etc.).

### ANALYSE

- Foreløpig er gangveisystemet rimelig grovmasket, men veldig godt brukt. Turveiene, og spesielt langs fjorden, har det kommet frem i første fase av medvirkningen, er beboeres foretrukne ruter å gå. I tråd med ønsker fra KDP3, anbefales det en mer finmasket gangnettverk. I tillegg anbefales det å legge tilrette så de nye t-banestoppene får god tilgjengelighet for gående og syklende. Langs Snarøyveien er det få som beveger seg til fots. Den oppleves som utrygg. Planområdet oppleves som en barriere i dag og området nærmer seg maks gangavstand og det vil derfor være helt avgjørende å lage infrastruktur med kortest mulig fysisk avstand og å forkorte mentale avstander. For forkorting av mentale avstander gjelder walkabilitystrategiens tre D'er: denisty (tetthett), diversity (blanding av funksjoner) og design (aktive fasader, gatemøblering m.m).
- Det er behov for bedre og trygge forbindelser mot lokale målpunkt som Hundesund. Rolfsbukta er godt brukt som turvei. Dette bør legges til grunn for utforming av Rolfsbukta.



Bevegelsesmønstre for de som jobber på Fornebu, Funn her støtter data fra Strava. Kilde: Fornebuundersøkelsen, s. 8.



Bevegelsesmønstre til beboere. Funn her støtter data fra Strava og medvirkning fase 1. Kilde: Fornebuundersøkelsen, s. 8.

\* Strava er en tjeneste som lar folk kartlegge egen aktivitet. Data er ikke generaliserbare (da det baserer seg på selvrapporing via denne spesifikke appen). Men selv om data ikke er representativt av alle turer til fots, gir kartet en indikasjon på bruk av influensområdet.



# Kartlegging og analyser av stedet

## Barnas Fornebu

### REGISTRERINGER

Bærum kommune har gjennomført barnetråkk ved Storøya skole (5. og 6. klasse) og Snarøya (7. klasse) skole i 2017.

Kartfestet informasjon fra barnetråkk viser at barna skiller seg i noen grad fra hvordan voksne bruker og opplever Fornebu. Noe som er en selvfølge, er at mye av barnas liv konsentreres seg rundt skoler. Snarøya skole og Hundsund ungdomsskole blir brukt mye. Det er diverse aktiviteter som barn deltar i her bl.a. ballspill, skateboard, skøyter. Plassen foran Hundsund ungdomsskole markeres seg ut som den viktigste møteplassen for barn som deltok i barnetråkk.

Fornebu S er det andre tyngdepunktet som kommer fram i registreringer. Her er det mest shopping, men stedet fungerer også som en viktig møteplass for barn.

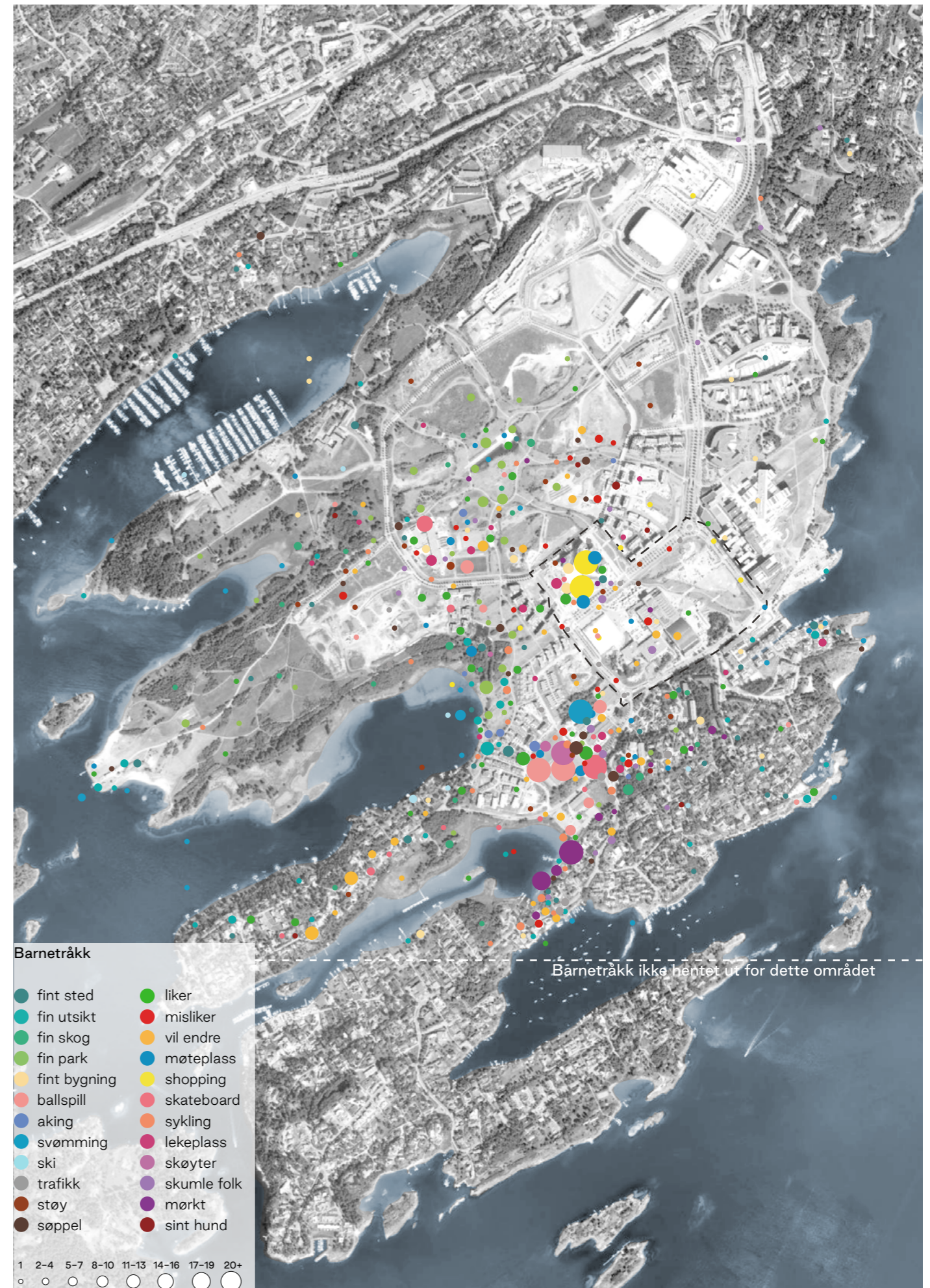
Snarøyveien og området rundt Halden busstopp og mot stranden i Sandholmenbukta oppleves som mørk. Interessant nok har voksne en helt annerledes opplevelse av det området, da Fornebuundersøkelse viste at det er et sted voksne liker.

Nansenparken er likt av barna. Men det som barnetråkk avslører er at selv om barn liker parken, så er det lite aktivitet i parken. Parken fungerer ikke som et møtested for barn per i dag. Det er også interessant at parken brukes lite av barn, men mye av voksne (som vist i kartlegging av stedbruk, side 88). Det kan være en rekke forklaringer på dette: en mulig forklaring er at avstander er for store for barn, og at Nansenparken ikke ligger innen optimal gangavstand hjemmefra for de fleste barna. En annen mulig forklaring er at parken ikke er programmert for barnas aktiviteter.

Fornebu er godt tilrettelagt for barnefamilier, og det er mange barnefamilier som har bosatt seg her.

### ANALYSE

- Skoleområdene, og spesielt Hundsund, og Fornebu S er viktigste steder for barna på Fornebu per i dag. Disse områdene bør bygges videre på, og gjennom planarbeidet sørge for god tilgjengelighet hit (som forrige side også konkluderte med).
- Fornebu unders. økelsen kartlegger Fornebu S som det andre opplevde hjertet og samlingsstedet på Fornebu. Dette er en styrke for utviklingen av området, og det å videreutvikle større deler av området som et lokalsentrum bør bygge videre på aktiviteten rundt senteret.
- Fornebuundersøkelsen viser at planområdet oppfattes som det området med størst forbedringspotensial. Dette er i tråd med hva som kommer frem i barnetråkket, og ikke uvanlig da det er et utviklingsområde og ikke tilrettelagt for bruk av lokalbefolkningen.



# Kartlegging og analyser av stedet

## Hva er Fornebu Sørs identitet?

### REGISTRERINGER

Innspill fra medvirkning i fase 1 og Fornebuundersøkelsen (gjennomført av LEVA) har kartlagt hvordan Fornebu oppleves og hvilke stedbilder tilhører forskjellige delområder. Med stedbilder menes de mentale bildene av og forestillingene om et sted.

Kartleggingen av stedbilder viser at Fornebu har to hjerter: Nansenparken og Fornebu S, ifølge Fornebuundersøkelsen. Det kommersielle hjertet av Fornebu, som både brukes og likes godt av respondenter, vil være viktig å bygge videre på. Dette stemmer godt med hva som kommer fram i Bærum kommunes barnetråkk.

Fornebuundersøkelsen har også kartlagt steder som oppfattes som utrygge. Kartleggingen viser at planområdet oppfattes som utrygg pga. både dårlig belysning, slitasje, og mennesker som oppholder seg i området. Dette er ikke uvanlig for transformasjonsområder. Planområdet, og spesielt gatenettverket, preges også av lavere opplevd trafiksikkerhet.

Fornebu generelt assosieres med natur, landlige, sjønære og barnevennlige omgivelser, både fra beboere og de som arbeider i området (fra Fornebuundersøkelsen). Fornebu Sør ligger tett på eksisterende viktige målpunkt for Fornebu, så det Fornebu er viktig at Fornebu Sør bli mer enn en forbindelse mellom ulike destinasjoner, og bli et lokalsentrum med en egen identitet.

### ANALYSE

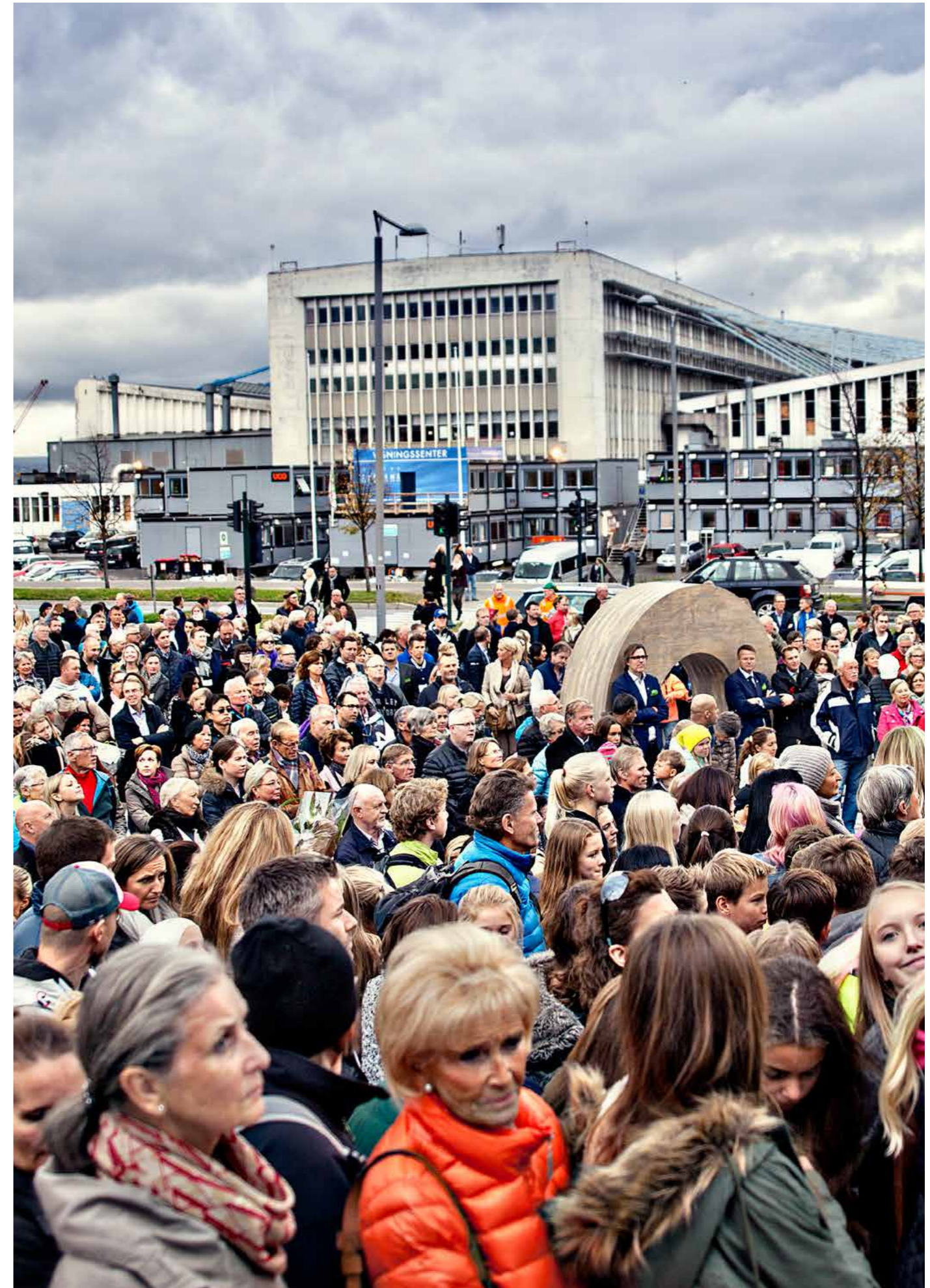
- Fornebus overordnede karakter kjennetegnes av nærheten til sjøen og en åpne, grønne karakter. Viktigheten av turveinettet og hvor mye det er brukt har vært nevnt av flere. Basert på foreløpig medvirkning er mulighet for aktivitet viktig for mange beboere.
- Fornebu S oppleves som det viktigste samlingsstedet på Fornebu. Dette er en styrke for utviklingen av området, og det å videreutvikle større deler av området som et lokalsentrum bør bygge videre på aktiviteten rundt senteret og bidrar til at det blir et eget sted med en egen identitet. I tillegg blir Hundsvund, Rolfsbukta og Nansenparken trukket frem som viktige blå, grønne eller sosiale møtesteder.
- I tillegg har det blitt nevnt blant flere at en pionerånd, med flere innbyggerbaserte initiativ, og der det frivillige står sterk, ser ut til å karakterisere Fornebu. (Medvirkning Fase 1)



Opplevde viktige steder fra medvirkning fase 1, og potensialet på Fornebu Sør.



Fornebu oppleves som grønt og åpent, med gode muligheter for aktivitet.



Flere tusen venter på å få komme inn på Fornebu S, KLP Eiendom  
STEDSANALYSE FORNEBU SØR

# Kartlegging og analyser av stedet

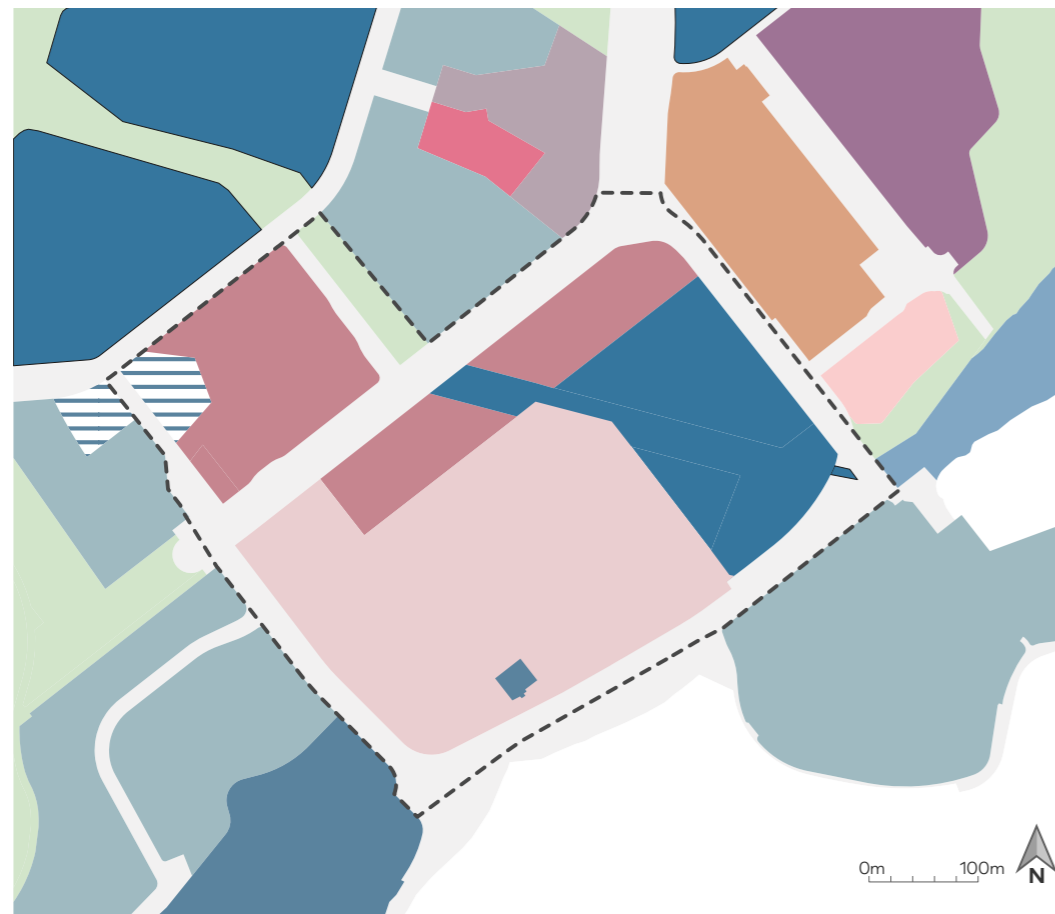
## Eiendomsforhold

### REGISTRERINGER

Det er tre store grunneiere innenfor sentrumsområdet Fornebu Sør; Obos, KLP Eiendom og Selvaag Bolig. Snarøyveien er en fylkesvei, og er eid av Statens vegvesen frem til den svinger sørover, mens Bærum kommune eier resten av veiene. Bærum kommune har hjemmel på eiendommen der søppelsuget ligger og skal overta en mindre tomt i nordvestre hjørne av planområdet.

### ANALYSE

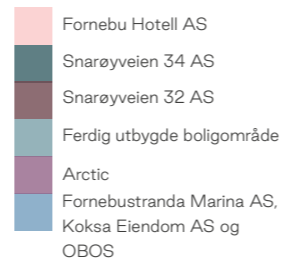
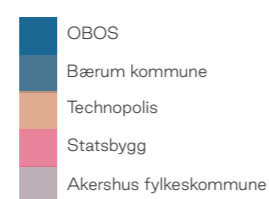
- **Utviklingsområdene på Fornebu Sør eies av private grunneiere. Eiendomsstrukturen samsvarer ikke helt med feltene i KDP3 sitt arealkart. Grunneierne samarbeider med Bærum kommune om en felles plan for utviklingen av området, i tråd med KDP3.**



### PLANOMRÅDET



### UTENFOR PLANOMRÅDET



# Kartlegging og analyser av stedet

## Historisk utvikling

### REGISTRERING

Fornebuhalvøya har en lang historie som et frodig landsbruksområde bestående av koller og åsrygger med åker og beitemark i mellom Oksenøen og Fornebo hovedgård kan spore sin historie tilbake til yngre jernalder, ca 600–1050 e.Kr. Halvøya har sitt navn etter Fornebo hovedgård. Denne gården tilhørte Hovedøen kloster frem til reformasjonen på 1500-tallet. Utparsellering på Fornebu begynte etter at jernbanen kom til Lysaker i 1873. Store villaer som Birkeli, Hareløkken og Polhøgda stammer fra denne tiden.

Flyplassen på Fornebu ble åpnet 1. juni 1939, men allerede året etter ble Norge okkupert av tyskerne. Sivil luftfart var innstilt fra 1940–1946. Oslo lufthavn Fornebu ble trinnvis utbygget og i 1962 kom rullebanen ut mot Storøya. Deler av flyplassen lå på Fornebu Sør. Flyplassen ble lagt ned i 1998. Ekspedisjonsbygningen ble vernet og flytårnet står bevart. Store områder ble solgt ut av Statsbygg og lagt ut til byutvikling.

### ANALYSE

- **Fornebu har utviklet seg fra landbruksområde, til flyplass og siden flyplassen ble lagt ned i 1998, til et av Norges største byutviklingsområder. Drift av flyplassen har endret landskapet og det er få spor etter opprinnelig landskap. Området har siden tiden som flyplass hatt store strukturer på tomten. Det har allikevel en åpen karakter, med sikt til fjorden.**



Høyre: Arealbruk på Fornebu i 1888–1896. Kotene viser en topografi som var mye mer kupert. Åsrygger strakk seg fra nordøst til sydvest, med landbruksareal i mellom.

Nederst: Flyplass terminalen lå inntil tomten, og flyene terminerte på tomten (1998). Øverst: Koksaverkstedet (1950 tallet)

# Kartlegging og analyser av stedet

## Naturverdier og siktlinjer

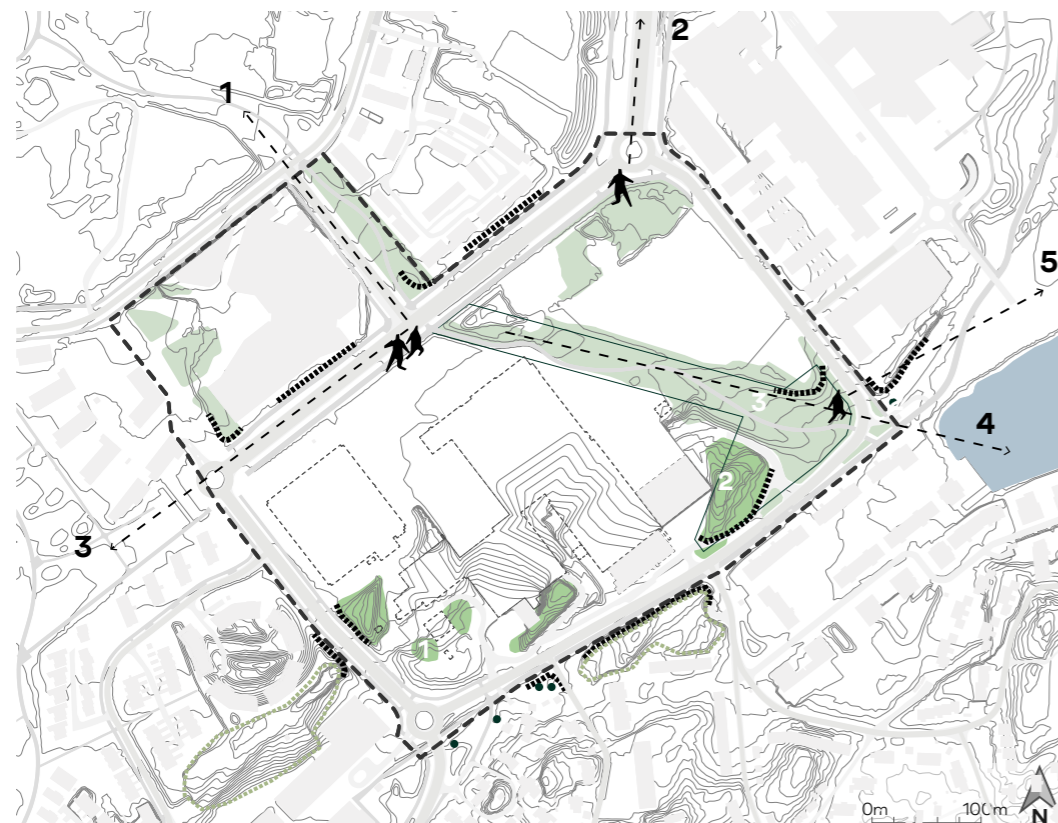
### REGISTRERING

Det meste av tomta var tidligere asfaltert og bebygget for den gamle flyplassen. Det er derfor lite igjen av den opprinnelige naturen. Store deler er Fornebubanens anleggsområde blir byggeområde i mange år (se markering på terrengekartet). Et unntak er kollen som i plankartet ligger i felt H550\_6 (2). På og ved kollen er det oppdaget forekomster av de rødlistede plantene aksveronika og knollmjødurt. Det er gjort registreringer av rødlisteartene sivhøne og sanglerke på engflatene. Informasjon i kartet er hentet fra Miljødirektoratets naturbase og "Viktig naturmangfold med nærhet til inngrep i dagen" utarbeidet av PGF Fornebubanen/Cowi/Multiconsult og egne befaringer. I rapporten fra Fornebubanen er det registrert en hul eik og to mindre koller som er klassifisert som viktig natur. Huleieken flyttes før arbeidet med Fornebubanen settes i gang.

Områdets kalkrike og lett eroderende berggrunn bestående av knollekalk, skifer og kalkstein gjør at alle områder med berg i dagen er interessante. Veier i området har et grønt preg med gresskledte rabatter og trær. Av fremmede arter er det registrert russekål, vinterkarse og hvitdodre. Flere knauser utenfor planområdet danner vegger og gir identitet til området. Det er ikke mange store trær innenfor planområdet. Trær som ble registrert på befaring (august 2020) er markert i kartet.

### ANALYSE

- Det er få naturverdier igjen innenfor planområdet. Koller utenfor planområdet bidrar likevel til å gi en grønn identitet. Reetablering av landskap vil kunne vurderes i forbindelse med fremtidig byutvikling, og stein fra tomten kan vurderes å gjenbrukes i nye byrom for å gi en stedegen karakter til byrom og parker.



- |  |                                |          |   |          |   |
|--|--------------------------------|----------|---|----------|---|
|  | Gjenstående tidligere landskap | <b>1</b> | Hul eik (flytte som en del av Fornebubanens rigg) | <b>3</b> | Forekomst av sivhøne og sanglerke             |
|  | Plen/eng                       | <b>2</b> | Viktig kolle (med hensynsone)                     |          | Overordnet parkstruktur (iht. KDP3)           |
|  | Registrerte trær (befaring)    |          | Markante kanter i landskapet                      |          | Koller (landskapselement utenfor planområdet) |
|  | Siktlinjer (1-5)               |          |   |          |   |



Siktlinje mot Kolsåstoppen og Steinshøgda



"mange beboere setter pris på den parklignende korridoren som strekker seg langs den fantastiske kyststien"

Gang- og sykkelforbindelse langs fjorden



Rolfsbuktheien – markant kant i landskapet



Siktlinje mot Koksabukta og Vardåsen



Siktlinje mot Rolfsbukta og Oslofjorden



Siktlinje mot Bygdøy og Oslo



# Kartlegging og analyser av stedet

## Veisystem, ÅDT, parkering og avkjørsler

### REGISTRERINGER

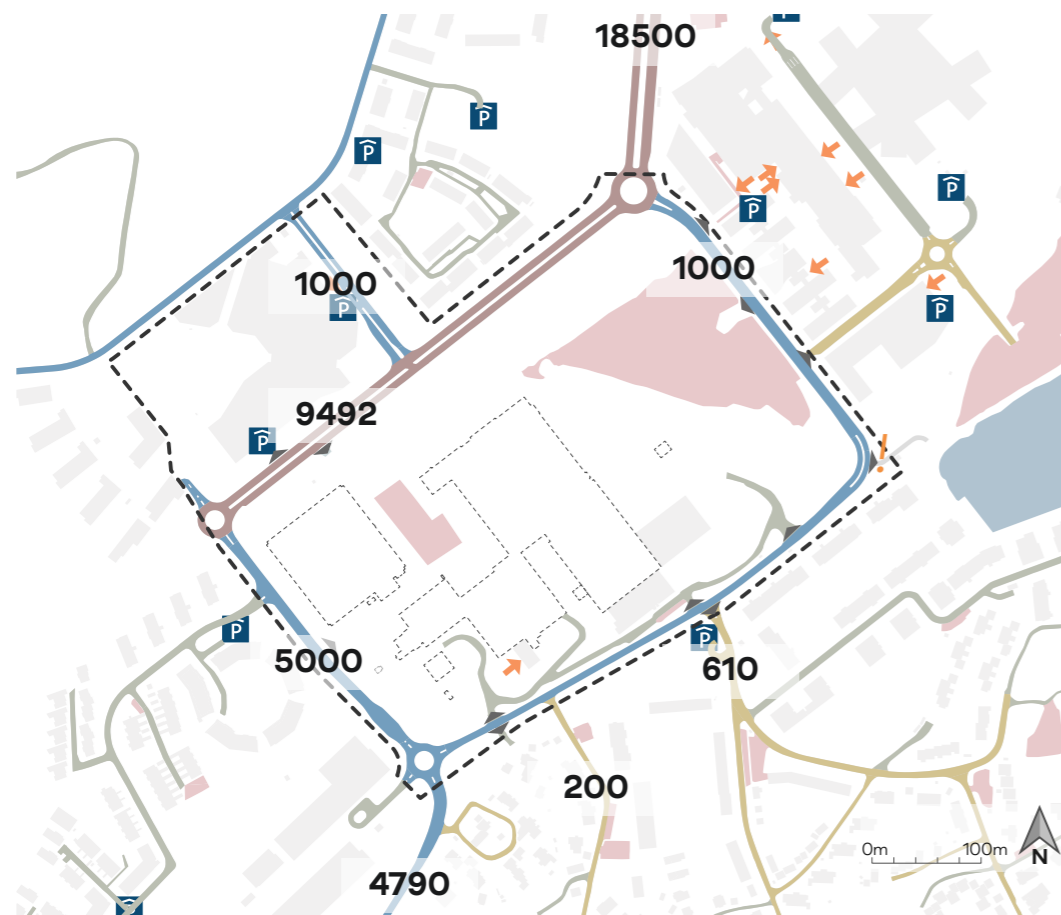
Snarøyveien er hovedvei for hele Fornebu og Snarøya, og frem til veien svinger sørover er den en fylkesvei med forholdsvis høy års døgn trafikk (ÅDT/antall biler i døgnet). Resten av veisystemet er kommunalt eid.

Snarøyveien har i dag 4 felt og tre grøntbatter – både mellom kjørefeltene, og mellom kjørefeltene og gang og sykkelfeltene. Veien har et forholdsvis bredt snitt, 37 m. Mot vest snevres veien inn til to kjørefelt med sykkel felt som en del av veibanen. Rolfsbuktveien avgrensner planområdet mot øst og sør. Veien har kun to kjørefelt og gang- og sykkel felt på en side. Det er et stort parkeringsanlegg under Fornebu S i dag, med innkjøring fra både Snarøyveien og Dagny Bergers vei.

Mellom Snarøyveien og Rolfsbuktveien er det ingen bilveier i dag.

### ANALYSER

- Dagens veinett er suburbant utformet der biler blir prioritert. KDP3 har intensjoner om å gjøre Snarøyveien mer urban. KDP3 har også anbefalte fremtidige veisnitt for begge gatene (se KDP3) De avviker ikke betraktelig fra dagens utforming.
- Store deler av planområdet er bilfritt. Dette er en kvalitet som bør tas med videre når området skal utvikles til et lokalsentrum.



\* ÅDT er fra Statens vegvesen nettside  
\*\* kilde: medvirkning fase 1

# Kartlegging og analyser av stedet

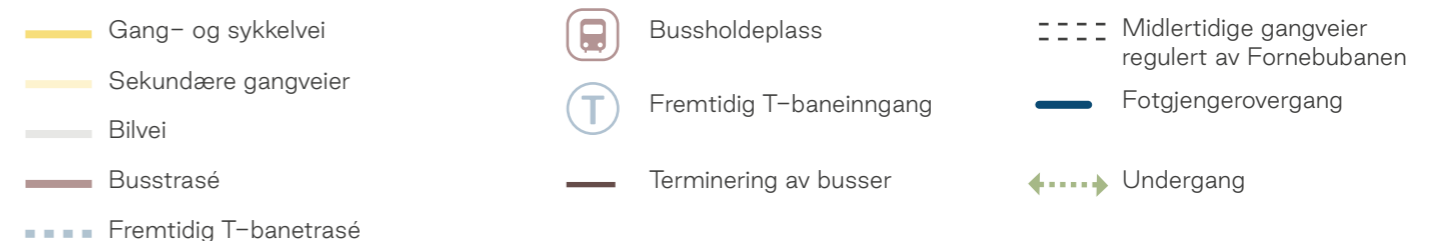
## Kollektivstopp, gang- og sykkelveier

### REGISTRERINGER

Det overordnede gangveinettet på Fornebu er velutviklet. Gjennom byggefeltene er det få gjennomgående gangforbindelser. Det er kun to kryssninger for fotgjengere over Snarøyveien. Gang- og sykkelveien fra Nansenparken til Rolfsbukta er, i tillegg til Snarøyveien, den eneste gjennomgående gang- og sykkelforbindelsen gjennom planområdet. Rolfsbuktveien er hyppig brukt av fotgjengere og syklistene mellom Rolfsbukta og Hundsvund viser stedsanalysene. Krysset ved Hundsvund er vanskelig å orientere og bevege seg i for mange trafikanter. Gangrutene er omstendelige og lite lesbare. Her er heller ikke mange trafikanter prioritert. Med ny T-bane blir det god kollektivdekning. I dag regulerer 10-12 busser i Snarøyveien sør for Fornebu S.

### ANALYSE

- Et mer finmasket gangveinettet vil oppmuntre til gange og sykling som foretrukne transportmiddel for korte reiser
- Få kryssninger for fotgjengere over Snarøyveien, som signaliserer at fotgjengere ikke er prioritert som trafikanter. Dette gjelder også for krysset ved Hundsvund barneskole. Barn og andre fotgjengere må gå lange ruter tilpasset biltrafikken og ikke motsatt, at bilistene tilpasser seg mange trafikanter som er mer i tråd med intensjonene i KDP3
- Det kommer to nye t-banestopp innenfor planområdet. God tilgjengelighet til disse vil være viktig så man velger å bruke t-banen.



# Kartlegging og analyser av stedet

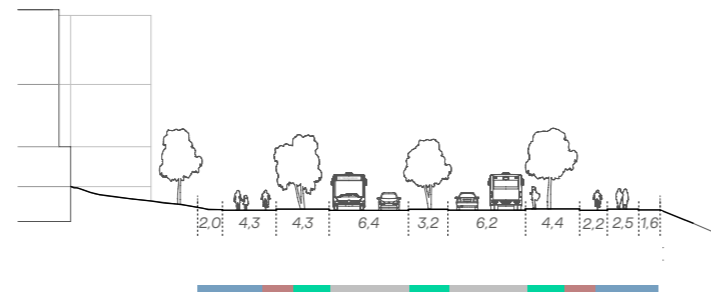
## Veisnitt

### REGISTRERINGER

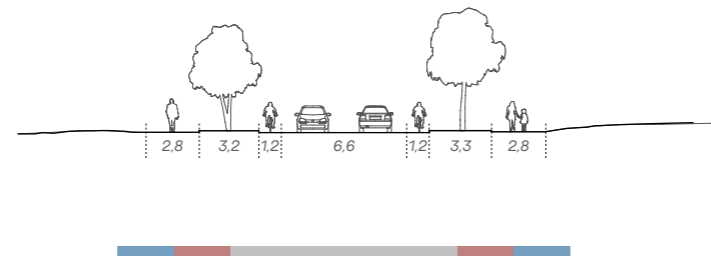
Alle veiene har beplantning og opparbeidede fortau. Snarøyveien har sykkelfelt i begge retninger. Rolfsbuktveien har ensidig sykkelfelt i sør, men det er ikke opparbeidet sykkelfelt i øst. Snarøyveien nord er opparbeidet iht gjeldende regulering. Beplantning i veiene gir et bredere veisnitt, men bidrar likevel til hyggeligere veier. Bortsett fra i Rolfsbuktveien øst er det tilrettelagt både for fotgjengere og syklister

### ANALYSE

- **KDP3 har egne prinsippnitt for både Snarøyveien og Rolfsbuktveien, som i hovedsak gir en mer urban gate, men ikke avviker stort fra dagens utforming. Hvordan Snarøyveien skal videreutvikles til en urban gate skal undersøkes videre i arbeidet med Fornebu Sør, i tråd med KDP3.**

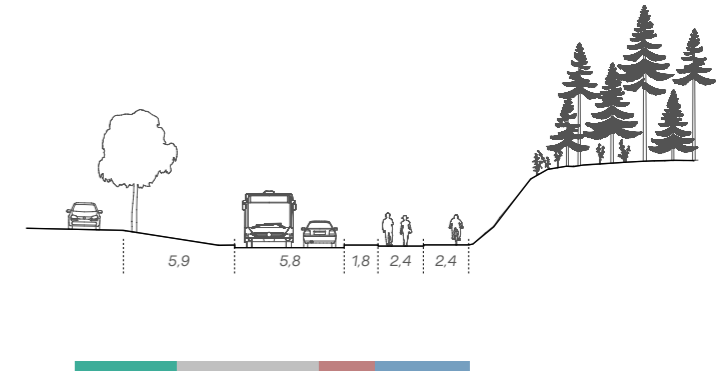


SNARØYVEIEN NORD: Dagens snitt gjennom Snarøyveien ved Fornebu S sett mot nordøst. Fargene under angir fremtidig veifordeling i henhold til kommunedelplanen (KDP3).

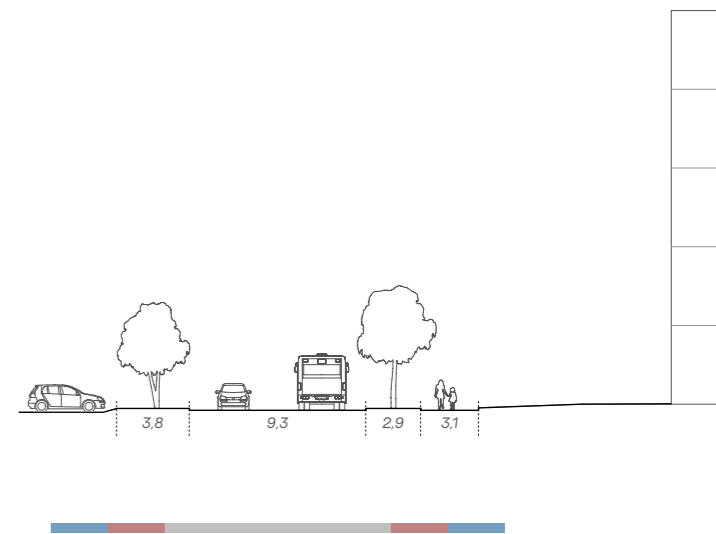


SNARØYVEIEN VEST: Dagens snitt gjennom Snarøyveien sett mot nordvest. Fargene under angir fremtidig veifordeling i henhold til kommunedelplanen (KDP3).

- Gangfelt
- Sykkelfelt
- Bilvei



ROLFSBUKTVEIEN SØR: Dagens snitt gjennom Rolfsbuktveien sett mot øst. Fargene under angir fremtidig veifordeling i henhold til kommunedelplanen (KDP3).



ROLFSBUKTVEIEN ØST: Dagens snitt gjennom Rolfsbuktveien ved Technopolis sett mot nordvest. Fargene under angir fremtidig veifordeling i henhold til kommunedelplanen (KDP3).

# Kartlegging og analyser av stedet

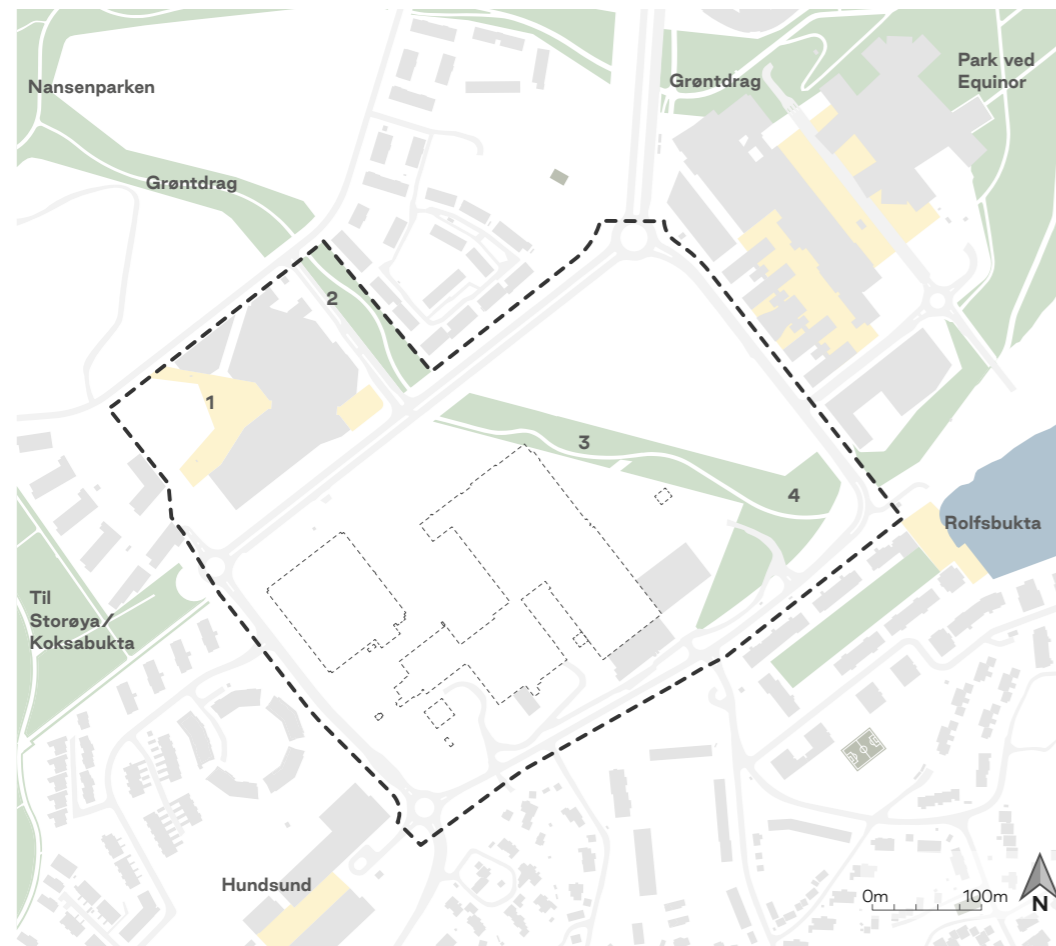
## Byrom og kantsoner

### REGISTRERING

Innenfor planområdet er det to opparbeidede byrom i dag. Det ene er torget ved Fornebu S, opparbeidet av KLP Eiendom. Det andre er grøntdraget fra Nansenparken til Rolfsbukta. Det er tre større parker / friområder rett utenfor planområdet. Nansenparken, Storøya inkl. Koksabukta og parken sør for Equinor. Langs Rolfsbukta er deler av vannkanten opparbeidet til bryggekant og en liten strand.

### ANALYSE

- Det er kun ett opparbeidet torg innenfor området. At det er populært og hyppig brukt, kan bety at det bør opparbeides flere urbane byrom i området,
- Det meste av offentlig rom innenfor planområdet består av plen, gangvei og benker. En mer variert beplantning og programmering kan føre til mer bruk. Den lave graden av program og trær gir området et åpent preg.
- Kort vei til store parker / friområder (utenfor planområdet) kan antyde at dette området bør utvikle andre typer byrom.



- 1 Torg
- 2 Dagny Bergers vei
- 3 Allmenningen
- 4 Overgang mot fjorden

# Kartlegging og analyser av stedet

## Torg Fornebu Sør

### REGISTRERINGER

Torget er et attraktivt og solfylt sted. Bygningen omkranser torget og skaper et tydelig byrom. Torgflaten holder høy kvalitet med natursteinsdekke, plantekasser og sitteplasser. Torget har forbindelser i flere retninger, hvorav den ene gjennom senteret. Åpne førsteetasjer i kjøpesenterbygget med uteservering i forkant bidrar til aktivitet på plassen. Her er planområdets eneste lekeplass. Torget oppfattes som en lokal og mye brukt møteplass, spesielt av barnefamilier og eldre.

### ANALYSE

- Tydelig avgrenset byrom med senter i bakkant og aktive fasader, gjør at byrommet er godt brukt.
- God bruk av dette, nesten urbane, byrommet gjør at man kan anta at andre urbane byrom med tilsvarende kvaliteter vil bli godt brukt.
- Fremtidig bebyggelse vest for torget (felt O8.9A) vil forhåpentligvis bidra til torgets rolle som lokal, hverdagsmøteplass



# Kartlegging og analyser av stedet

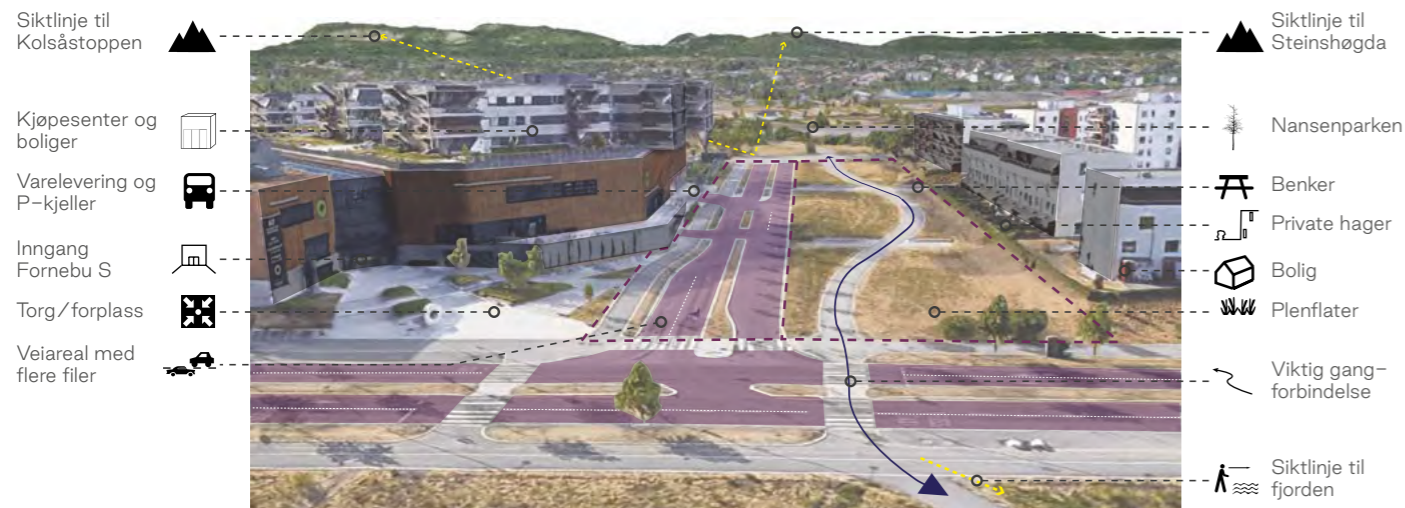
## Dagny Bergers vei

### REGISTRERING

Grøntarealene i Dagny Bergers vei utgjør en del av en viktig forbindelse mellom Nansenparken og fjorden. Området er en inngang til Nansenparken og en av parkens "armer". Uttrykket med benkene som er plassert på tvers av en bølgende sti går igjen også her. Det er ingen beplantning eller programmering utenom benkene og plenen. Kjøpesenteret og rekkehusene skaper tydelige byvegger på hver side. Veiarealet tar mye plass, med flere filer og trafikkøyer mellom kjøreretninger og fortau. Senteret har to innkjøringer langs fasaden mot Dagny Bergers vei. Dette gir sørsiden av veien et preg av område for logistikk og innbyr ikke til opphold. Disse utkjøringen ligger farlig til for fotgjengere. Hovedinngangen til senteret er et viktig målpoint og forplassene er fint opparbeidet med rauser trapper, sittekanter og vegetasjon. Snarøyveien er en barriere, men gange på tvers er sikret med to fotgjengeroverganger. Det blir opplyst om utfordringer med trafikkavvikling i krysset Snarøyveien / Dagny Bergers vei i medvirkning til stedsanalysen.

### ANALYSE

- Veiareal tar mye plass, her kan man vurdere om alt dette er nødvendig eller om arealet kunne vært brukt på en annen måte
- Dette er et areal som har et uforløst potensial. Det kan brukes enda bedre for lokalmiljøet.
- Benkene som står her i dag kan brukes igjen i fremtidig byrom



# Kartlegging og analyser av stedet

## Allmenningen

### REGISTRERING

Allmenningen går diagonalt gjennom Fornebu Sør og forbinder Nansenparken, Fornebu S, fremtidig t-banestopp og fjorden. Allmenningen har i dag et enkelt program med en slyngende sti gjennom et slettelandskap. Benker med designmessig slektskap til utformingen i den øvrige parkstrukturen på Fornebu står plassert på tvers av gangstien. Fra toppen av allmenningen er det utsikt til fjorden i Rolfsbukta. Allmenningen er en viktig del av overordnet byromstruktur og det er registrert forekomst av de rødlistede artene aksveronika og knollmjørdurt. Det er en sammenhengende gangvei fra Snarøyveien til Rolfsbukta uten avstikkere eller tverrforbindelser. Det ble lagt vekt på av beboere at det var ønskelig å beholde/videreutvikle allmenningen i bredden fra KDP3.

### ANALYSE

- Allmenningen har et potensial til å bli det viktigste byrommet på Fornebu Sør. Byrommet forbinder flere viktige målpoint i området som Rolfsbukta, Fornebu S, Snarøyveien og fremtidig t-banestopp. Dagens utforming har en nøktern utforming. Byrommet er stort, og kan opparbeides med mer variert bruk til flere. Et av de viktige spørsmålene i det videre planarbeid er hva dette store byrommet skal bli i fremtiden? I tråd med intensjonene i KDP3 skal det være et urbant og grønt byrom, og det kan bli det fremtidig viktigste møtestedet på Fornebu.
- Det er ingen tverrgående gangforbindelser, så alle som bruker forbindelsen må gå fra Fornebu S til fjorden. Flere tverrforbindelser vil gjøre allmenningen tilgjengelig for flere.



# Kartlegging og analyser av stedet

## Overgang til Rolfsbukta

### REGISTRERING

En av Fornebu Sørs viktigste kvaliteter er tilknytningen og nærheten til vannet. Opplevelsen av fjordrommet er helt spesiell når man kommer ned til Fornebu Brygge. Landskapet åpner seg opp og byr på en flott utsikt over vannet og mot Oslo. Til tross for disse kvalitetene er forbindelsen mot vannet i dag svak. Selv om Rolfsbukta har lav trafikk utgjør den en tydelig barriere. Det viktige arealet i overgangen mot fjorden er utflytende og preget av veier og rabatter. Det er et hellende terreng der Rolfsbukta krysser allmenningen.

### ANALYSE

- Forbindelsen til fjorden er svak. Den blir brutt av Rolfsbukta og dens omfattende utforming. Forbindelsene for myke trafikanter er utydelige. Med det hellende terrenget kreves en god landskapsarkitektonisk utforming.
- Rolfsbukta er et flott sted med ulike møter med fjorden. Deler av området skal videreutvikles med større attraksjoner og mulig båtforbindelse til Oslo.



\* kilde: medvirkning fase 1

# Kartlegging og analyser av stedet

## Overgang til Hundesund

### REGISTRERING

Hundesund er et viktig lokalt møtested. Rolfsbukta starter i en rundkjøring her, og Snarøyveien går over til å ha et smalere tverrsnitt med to kjørefelt ut mot Snarøya. På 3 sider av rundkjøringen er det kryssninger i plan, mens mot sør er det en undergang under Snarøyveien. Alle rundkjøringer prioriterer biler og effektiv trafikkavvikling, med mindre lesbare ganglinjer for fotgjengere. I fremtiden skal det etableres verksted for Fornebu-banen her, og det er allerede et renovasjonsstasjon her. Hundesund er lukket mot Fornebu Sør, og har kun en inngang og lukkede fasader mot gaten.

### ANALYSE

- På Fornebu Sør er det allerede lokalisert flere logistiske funksjoner i hjørnet mot Hundesund. Dette er samtidig første møte med det fremtidige urbane bybeltet, og fremtidig utvikling på Fornebu Sør må passe på at dette området ikke blir en bakside, men en hyggelig atkomst til Fornebu Sør
- Det vil i fremtiden være en overgang i skala her, fra eneboligene på Snarøya til det fremtidige, urbane lokalsentrumet. Denne overgangen anbefales å legge et spesielt fokus på i videre planarbeid.
- Rundkjøring og undergang gjør at mye areal settes av til trafikk. Dette kunne vært løst mer effektivt, men trafiksikkerhet for barn er også viktig, og i KDP3 står det at eksisterende underganger skal beholdes. Utviklingen av Fornebu Sør må ta høyde for at eksisterende trafikkløsning her kan beholdes.



# Kartlegging og analyser av stedet

## Bebyggelse

### REGISTRERING

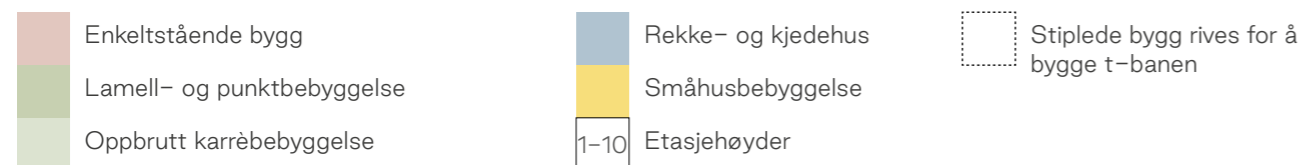
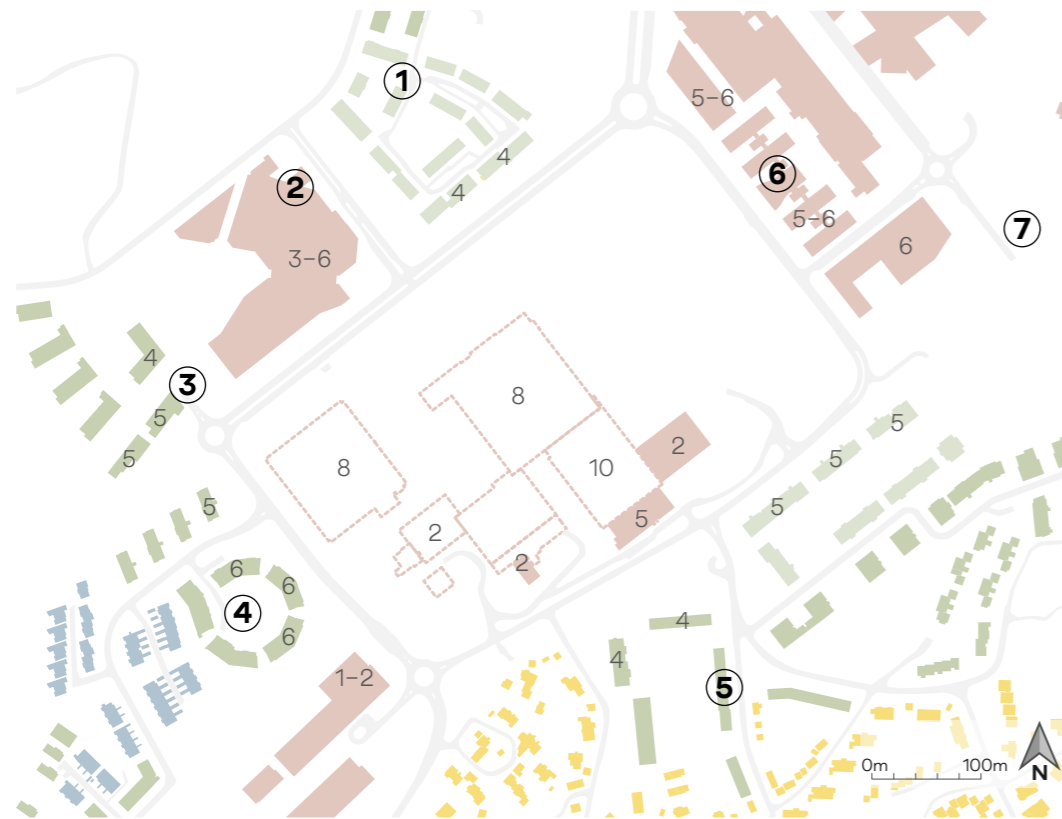
Området består i hovedsak av en åpen bygningstypologi. Dagens bebyggelse på Fornebu Sør, som skal rives ifm. bygging av t-banen, er store volumer med høyder opptil 10 etasjer. På tre sider av planområdet er det antydning til en urban, definert avgrensning av det offentlig rom. Det er noen større enkeltstående bygg, som Fornebu S, Equinor og Hundsvund grendesenter. Det meste av næringsbebyggelsen i området har kommet til på 2000-tallet rundt den bevarte ekspedisjonsbygningen fra 1964. Bebyggelsen danner en tydelig urban avgrensning mot Rolfsbukta, men med lite aktivitet ut mot veien. Det meste av kommunikasjonen foregår i interne veier og plasser mellom bygningene.

Det aller meste av boligbebyggelsen rundt Fornebu Sør er bygget i løpet av de siste ti årene. De ulike boligfeltene består av rekkehus og blokker i fire til seks etasjer organisert rundt små gårdsrom eller som frittliggende lameller. De ulike boligfeltene skiller seg i liten grad fra hverandre med tanke på materialitet og uttrykk. Det er utstrakt bruk av lys tegl og fasadeplater i hvitt og grått. De fleste bygningene har store, utkragende balkonger, ofte understøttet av søyler. Flere av bomiljøene er omgitt av landskapsarkitektur av høy kvalitet.

Overgangen til Snarøya er preget av småhusbebyggelse fra etterkrigstiden, samt noen få fireetasjers blokker i mur fra samme periode. Blokkene ligger i tilknytning til store grøntområder.

### ANALYSE

- Området består i hovedsak av en åpen bygningstypologi med lite variasjon i høyder, materialitet og uttrykk. Krav til variasjon (KDP3) vil dermed si for dette området at man bør innføre nye materialer som f.eks. rød tegl og tre, som i liten grad er brukt i dag. Fasader kan gjerne fargesettes. Store, utkragende balkonger bør begrenses, spesielt der bygningen inngår i en mer urban sammenheng. Fremtidig bebyggelse bør i større grad henvende seg til gater og stå i sammenheng til omkringliggende bebyggelse.



1. Regattaveien



2. Fornebu S



3. Eva Nansens vei



4. Rusegrova



5. Pelvikveien



6. Technopolis



7. Scandic Fornebu

# Kartlegging og analyser av stedet

## Arealbruk og delområder

### REGISTRERING

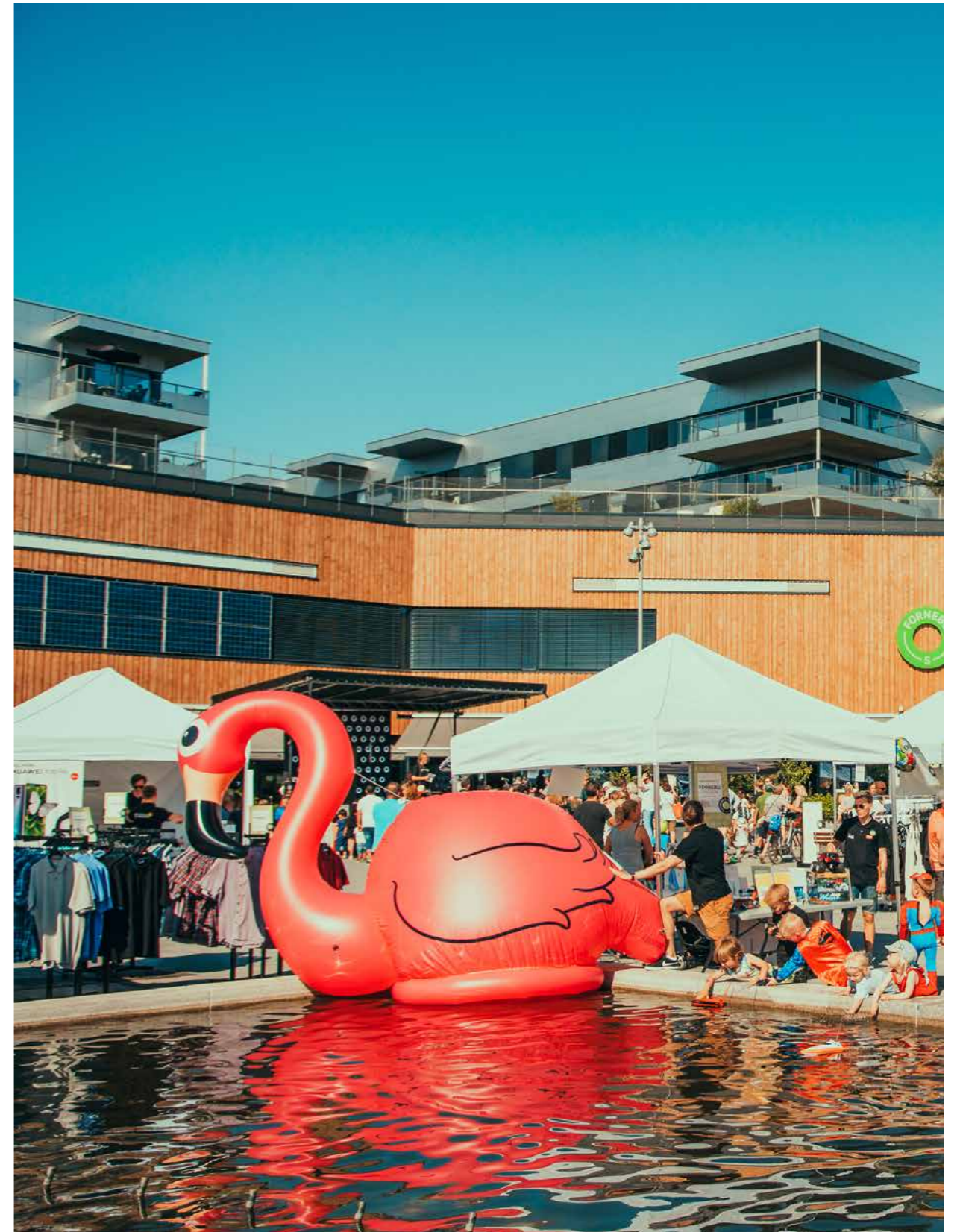
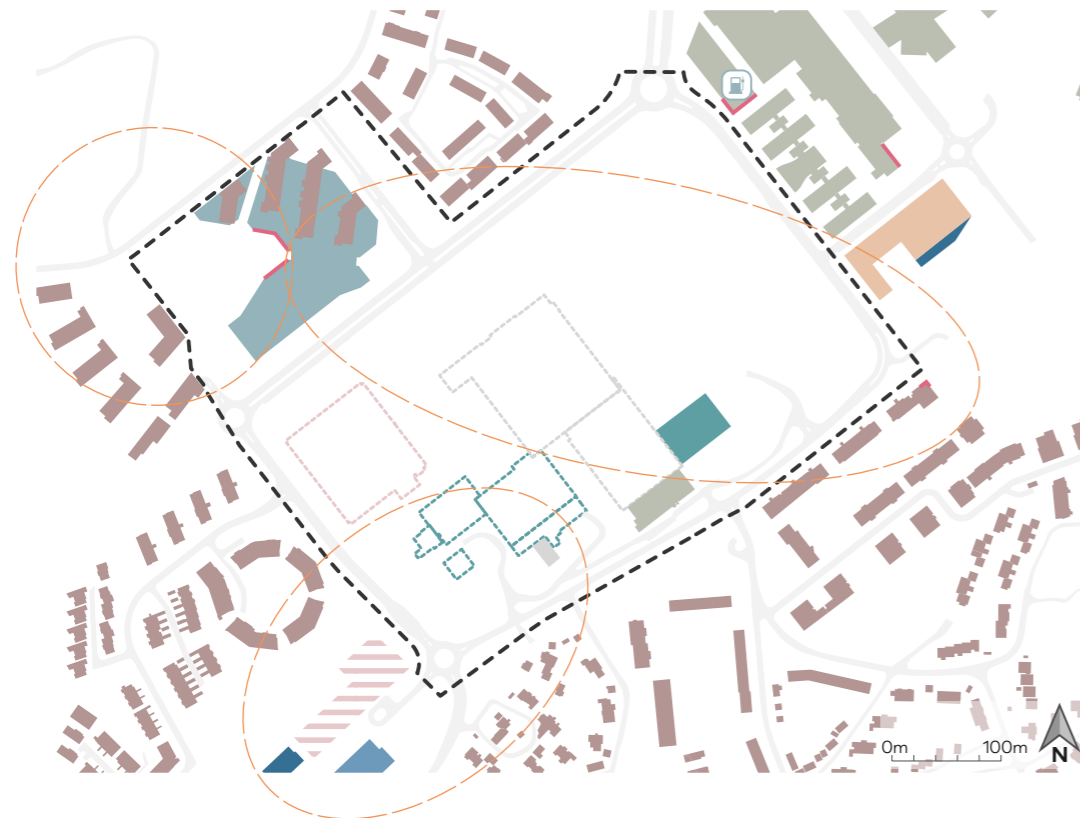
Det meste av dagens bruk innenfor planområdet endres når området videreutvikles til å bli et sentrumsområde for Fornebu. Fornebu S, inkludert boligene som ligger over kjøpesenteret, er allerede ferdig utviklet. Handelsanalyser viser at rundt halvparten av fremtidig handelsbehov på Fornebu er dekket her. Resten av bebyggelsen rives i forbindelse med etablering av Forneubanen.

Planområdet er omgitt av boligområder på tre sider. Mot nordøst ligger, som en del av bybeltet, et område med høy tetthet av regionalt attraktive arbeidsplasser. Her ligger også et hotell, en barnehage og en bensinstasjon. Rett sør for planområdet er Hundsund grendesenter med idrett, skole og kulturfunksjoner.

I kartet er det markert opplevde delområder i dagens situasjon.

### ANALYSE

- **Naboområdene består av eksisterende boligområder på tre kanter bortsett fra nordøst der det i hovedsak er kontorer. De eksisterende boligeområdene holder god avstand til veiene. I tråd med KDP3 skal fremtidig bebyggelse avgrense og aktivisere gatene med et bymessig forhold til gatene. Det anbefales å vurdere i planarbeidet hvordan fremtidige boligområder skal forholde seg til de eksisterende områdene.**
- **Området er stort og det oppleves som at det består av flere delområder. Det anbefales at fremtidig planlegging ser på området som flere delområder da det er stort og vil ha flere mindre soner eller delområder også i fremtiden, selv om de kanskje ikke vil samsvare med opplevelsen av dagens situasjon.**



Fornebu S er sentrum for handel og servering på Fornebu. Fornebu S er viktig som nabo og som et sosialt møtested. Her finner beboerne post- og banktjeneste, lege, tannlege og treningssenter. Senteret er valglokale. Velforeninger og kulturinteresser får spille en rolle. Biblioteket, hvor du kan levere, låne, eller rett og slett beholde bøker er svært populært. Det finnes en egen benk hvor presten har "besøksstid" med mulighet for samtale.

Strikkeklubben har sitt møtested her, dyrebutikken har åpnet egen cafe for hunder på taket over sykkelparkeringen mot Snarøyveien, hvor det er et terrasseområde. Det er en innendørs lekeparks, og senteret samarbeider med Miljøagentene og har en egen miljøløype inne på senteret – som engasjerer den yngre garde og gjør en innsats for å styrke miljøbevisstheten. Det er i overkant av 80 butikker og restauranter på senteret, og 600 mennesker har sin arbeidsplass her. KLP Eiendom eier og drifter bygget.

# Kartlegging og analyser av stedet

## Lokalklima

### REGISTRERING

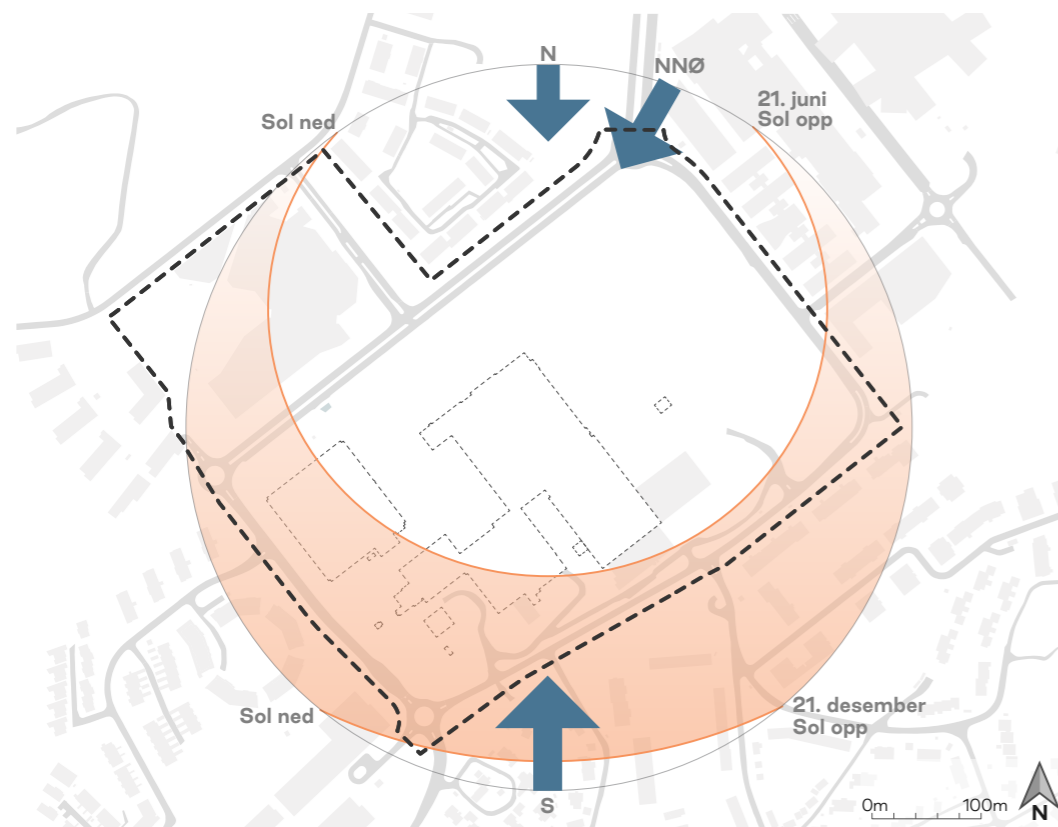
Kartet nedenfor gir et raskt bilde av omtrentlig vindfordeling på Fornebu. Dominerende vindretning er fra sør, samt i noe mindre grad fra nord-nordøst og nord. Pilens størrelse er proporsjonal med hyppighetstallet for vindretningen. Det er en opplevd vindproblematikk fra beboere i Fornebu Panorama, der de tjorer fast utendørsmøblene så de ikke skal blåse bort.

Soldiagrammet viser himmelretning for soloppgang og solnedgang.

Værdataen er hentet fra Meteorologisk institutt. Målingene er gjort på Fornebu (st. nr. 19400) i perioden 1960–1990.

### ANALYSE

- **Dominerende vindretning er fra sør, som solen midt på dagen. Det må tas hensyn til ved utformingen av offentlige rom. Ved utforming av fremtidig bebyggelsen bør det unngå å skape vindtuneller, og heller søke å bryte og spre vinden. Det bør tas hensyn til eksisterende og fremtidig vindproblematikk.**



- Solbane
- Fremherskende vindretninger

# Kartlegging og analyser av stedet

## Støy

### REGISTRERING

Områdene langs Snarøyveien og delvis Rolfsbuktveien er støyutsatte. #3 og #4 er avviksområde støy fra KDP 3. Det tillates her bebyggelse med støyfølsomt bruksformål dersom man foretar nødvendige avbøtende tiltak. Ellers er det lave støyforhold innenfor planområdet idag.

### ANALYSE

- **Områder beregnet til rød støysone i KDP3 er dekket av avviksområde for støy. Det er i ettertid usikkerhet knyttet til trafikkberegningene som ligger til grunn for støysonekart og omfanget av avviksområdene. Dette kan bety høyere støyinnivå i blant annet Rolfsbuktveien. Sonen langs Rolfsbuktveien er ikke definert som avviksområde og felt S4.4\_B har en boligandel på 95% (støyfølsomt bruksformål). Det ligger derfor en potensiell uoverensstemmelse mellom KDP3s intensjoner om Rolfsbuktveien som en urban gate definert av bebyggelse og den store andelen støyfølsomt bruksformål som vil fordra avvikssone ved høyere støybelastning.**



Informasjonen er hentet fra Bærumskart.

- Avviksområde for støy
- Støyintervall 70–74 dB
- Støyintervall 65–69 dB
- Støyintervall 60–64 dB
- Støyintervall 55–59 dB



# Anbefalinger

## Anbefalinger for videre byutvikling på Fornebu Sør

**HOVEDPUNKT:** Her er anbefalingene og anbefalingskartet fra stedsanalysen. De er basert på registreringer, analyser, overordnede føringer og stedsegne premisser, som er dokumenter gjennom stedsanalysen.

**KDP3 DANNER OVERORDNEDE RAMMER FOR FORNEBU SØR**  
Bymessig byutvikling i tråd med overordnede intensjoner og kvalitetskrav fra KDP3, hvor området defineres som lokalsentrum og regionalt målpunkt. Som en del av arbeidet med felles plan vil en del av de målbare kravene stedstilpasses. Det er mange arealkrav for området, og sambruk anbefales for å få alt til å gå opp og Fornebu Sør til å bli et levende lokalsentrum.

**BYUTVIKLING OVER BAKKEN OG FORNEBUBANEN MÅ KOORDINERES**  
Planleggingen av basen og stasjonene under bakken har kommet så langt at de bør vurderes som stedlige forutsetninger for videre arbeid. De delene av Fornebubanen som ligger over bakken anbefales å ses i sammenheng med og tilpasses overordnede forbindelser, byromsstruktur og bebyggelse anbefales å vurderes som en del av felles plan. All planlegging innenfor planområdet må koordineres med felles plan.

**ET REGIONALT TYNGDEPUNKT**  
– BUSSTOPP OG REGULERING LOKALISERES I SNARØYVEIEN SOM DEL AV ET REGIONALT TYNGDEPUNKT  
Området mellom Fornebu S og t-baneoppgangen i allmenningen blir tyngdepunkt for aktivitet innen området. Snarøyveien har et bredt snitt og trenger program for å aktiviseres. Busstopp og reguleringsplasser bør lokaliseres i Snarøyveien, og nær hovedoppgangen fra Fornebubanen. Dette området bør være senteret for et regionalt tyngdepunkt med flere målpunkt og sentrumsfunksjoner. Nye møteplasser som kultur, kommersielle eller ikke-kommersielle møteplasser bør lokaliseres her eller i de sentrale aksene. Dette områdets fremtidige identitet er som et levende, aktivt, urbant kollektivknutepunkt, handels- og sosialt møtested.

**REGIONAL ROLLE / AKSE**  
Den sentrale delen av Fornebu Sør, med Allmenningen som fokus, har en regional rekkevidde og er et regionalt målpunkt. Det anbefales derfor at Allmenningen utvikles som et regionalt målpunkt med høy kvalitet og et byrom attraktivt nok til å være en regional attraksjon i seg selv (eksempel Superkilen i København eller Havnepromenaden i Oslo). Arbeidet med Planprogram for Fornebu Sør vil utvikle allmenningens program og identitet.

**LOKAL ROLLE / AKSE**  
Det anbefales å etablere en akse med lokalt preg og som kobler sammen lokale målpunkt som Hundesund Grendehus, ny videregående og Flytårnet kulturhub med nye mindre byrom og møtesteder. Ytterkantene av planområdet vurderes med et mer lokalt preg med god tilknytning til nabolikene og lokalmiljøet. Nærmiljøfunksjoner lokaliseres langs aksene og aksene blir et lokalt møtested og forbindelse.

**VARIASJON AV BYROM**  
I dag har Fornebu en åpen karakter. Dagens offentlige rom, som Allmenningen og Snarøyveien, har rause dimensjoner. Det anbefales at nye byrom får en kontrasterende karakter for å oppnå en bymessig variasjon av byrom. Det bør undersøkes mindre, mer lokale og småskala byrom som en del av felles plan.

**NETTVERK AV FORBINDELSER**  
Det anbefales at eksisterende forbindelser videreføres inn i planområdet for å knytte ny bystruktur sammen med eksisterende. Hele sentrumsbeltet har behov for et mer finmasket gangnettverk, og Fornebu Sør bør tilrettelegges for dette. T-banestoppet har stor rekkevidde, og må ha god tilgjengelighet fra nabolikene. Plasseringen av nye forbindelser bør vurderes gjennom arbeidet med byplangrepet, og som en del av en helhetlig plan der alle hensyn veies mot hverandre.

VIKTIGE OVERGANGER TIL OMGIVELSENE

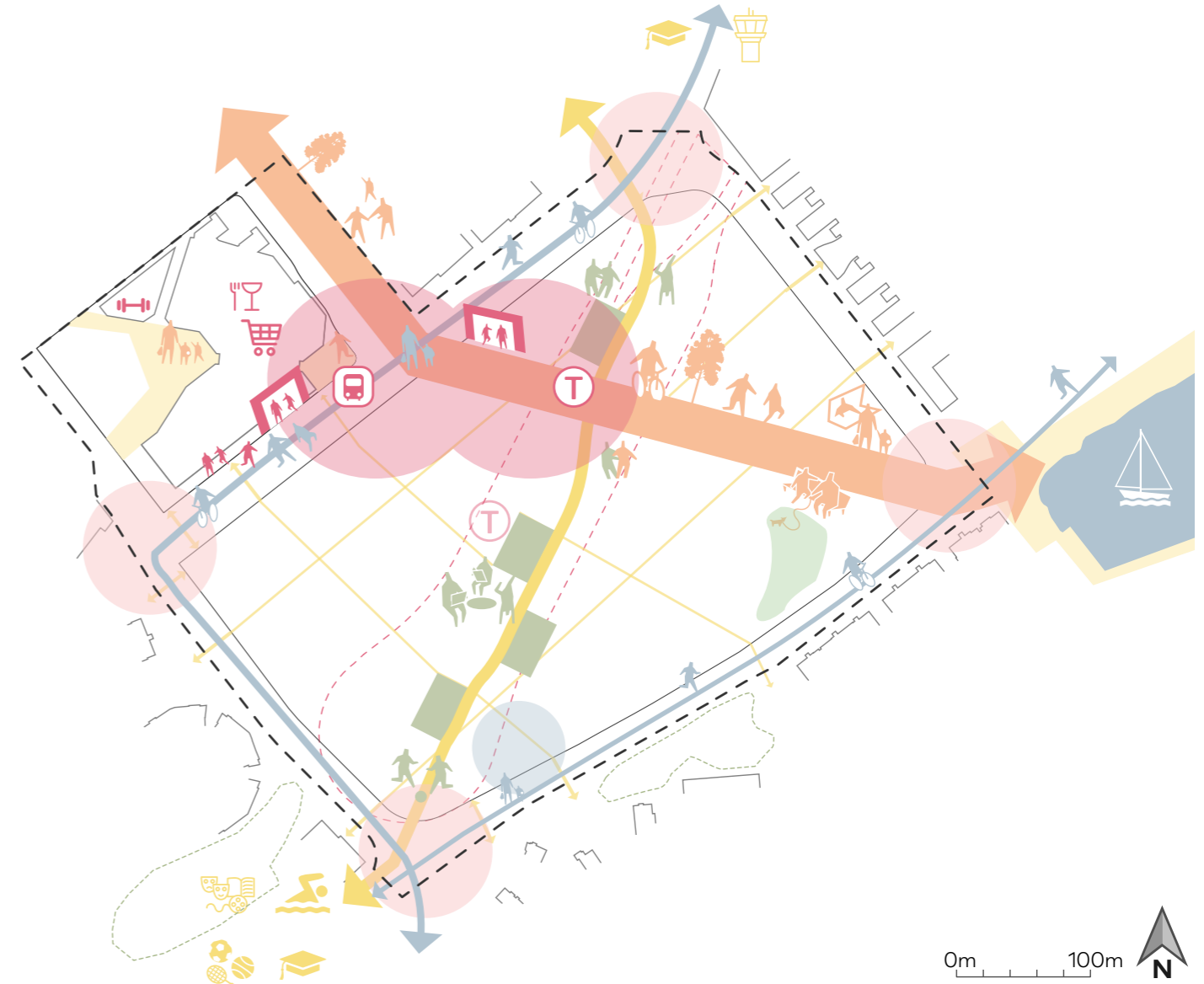
Fornebu Sør vil bli et sentralt område og lokalsentrum for nabolikene. Overganger til nabolikene bør ha et spesielt fokus i videre arbeid. Dette gjelder overgangen til Fornebu S, overgangen mot nord, overgangen til Rolfsbukta, til Kokska og til Hundesund, i de viktige overgangene synliggjøres Fornebu Sør som urbant tyngdepunkt, sikre naturlige overganger og gode forbindelser for gående og syklende, men også overgangene til de andre tilgrensende områdene. Byggeområdet ved rundkjøringen i nordøst (propellen) blir viktig for orientering på Fornebu – og som markør av inngangen til et av Fornebuss viktigste sentrum og regionale målpunkt. Nabolikene har delvis en urban avgrensning til Fornebu Sør, og delvis en oppbrutt, grønn karakter (mot sør og øst). Alle "kantene" av planområdet er viktige i utviklingen av området.

**AKTIVE FASADER OG PRIORITERTE GATEHJØRNER**  
Området mellom inngangen til Fornebu S og T-baneoppgangen anbefales som det sentrale tyngdepunktet og aktive møtestedet. Bebyggelsen i dette området bør ha publikumsrettede aktiviteter i førsteetasje. Ellers bør viktige gatehjørner ut mot byrom prioriteres for publikumsrettet program og aktiviteter. Det bør undersøkes gjennom arbeidet med planprogrammet. Kjøpesenteret Fornebu S kan få en aktiv fasade og utvides mot Snarøyveien.

**VIDEREUTVIKLE EKSISTERENDE FUNKSJONER OG BYROM**  
Fornebu Senter har i dag en sentral rolle på Fornebu, både som lokal, sosial møteplass og som et handelssenter for et større omland. Det anbefales tiltak som sikrer videreføring og styrking av senterets lokale og regionale rolle. Det er noen opparbeidede byrom allerede innenfor planområdet. «Fornebu S Torg» er en hovedplass i KDP3, og ny bebyggelse i vest bør styrke dette byrommet. «Dagny Bergers vei/byrom» oppleves i dag som et gjennomfartsområde. Det kan styrkes ved å tilføre program eller mer frodig beplantning. Området definert i KDP3 som Park bør undersøkes for en variert allmenntilgjengelig, offentlig bruk. Området har allerede store grønne friområder. Det bør undersøkes om en annen bruk kan komme lokalsamfunnet til gode, som for eksempel kolonihager eller aktivitetspark. Vind og sol må tas hensyn til i videre utforming av byrom.

**OVERVANN OG BYNATUR**  
Håndtering av overvann anbefales å få et spesielt fokus i prosjektet. Det er større konstruksjoner i grunnen og håndtering av overvann kan brukes som estetiske landskapselement i fremtidige byrom. Det er lite igjen av originalt landskapet og hvilke blågrønne kvaliteter området skal ha vil være viktig i videre arbeid og for Fornebu Sørs fremtidige identitet.

**MILJØ OG GJENBRUK AV ELEMENTER**  
Det meste av dagens bebyggelse innenfor planområdet skal fjernes i forbindelse med byggingen av Fornebubanen. Selve bebyggelsen har ingen kulturhistorisk verdi, men består av store mengder brukbare materialer. Det anbefales å gjennomføre en kartlegging av eksisterende materialer som kan gjenbrukes til f.eks. byromsmøbler.



Allmenningen (Regional akse)	Nettverk av forbindelser	Busstopp/terminal
Torg/byrom	Fornebubanen	T-banestopp
Mindre, lokale byrom	Lokal akse	Aktive fasader
Bygate	Regionalt tyngdepunkt	Målpunkt
Viktig gangforbindelse	Fokusområder	Kompliserte logistiske og trafikale forhold
Romdefinerende kolle	Kolle med naturverdier og hensynsone i KDP3	

# Medvirkning Fase 1

## Introduksjon

**Alle faser av planarbeidet med felles plan for Fornebu Sør skal ha medvirkning. I fase 1 har medvirkningen vært knyttet til stedsanalysen og et ønske om å øke kunnskapsgrunnlaget for byplangrepet med innspill fra lokalmiljøet. Derfor er oppsummeringen av medvirkning i fase lagt inn som et vedlegg til stedsanalysen. Alle medvirkning vil bli oppsummert enda mer dekkende i en egen rapport. Stedsanalysen er oppdatert etter innspill fra medvirkningen.**

I fase 1 – oppstart har målet for medvirkningen vært å

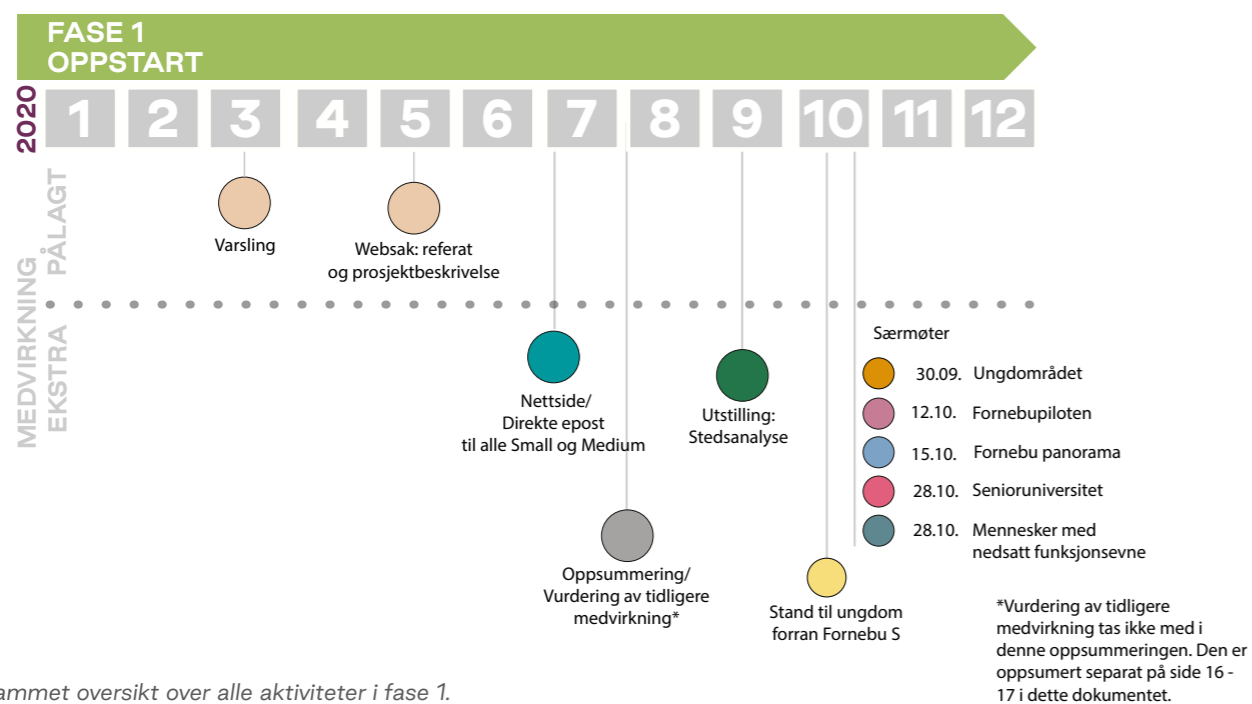
- Opplyse om at planarbeidet er i gang
- Få kontakt og finne ut hva som er viktig for interessentene
- Avklare og forhindre misforståelser
- Øke kunnskapsgrunnlaget for byplangrepet med innspill fra lokalmiljøet

Den lovpålagte medvirkningen i denne fasen iht. Plan- og bygningsloven (PBL) var varsel om oppstart som ble kunngjort 7.2.2020. Det kom inn 19 merknader, herunder 5 merknader fra enkeltpersoner/sameier. I høst har medvirkning vært rettet mot innspill til stedsanalysen, og et ønske om å øke kunnskap om stedet før videre planlegging.

I tråd med analyse av tidligere medvirkning på Fornebu (s. 9) har medvirkningen hatt spesielt fokus på ungdom, seniorer og personer med funksjonsnedsettelse ettersom disse er underrepresentert i tidligere gjennomført medvirkning. Dette samsvarer med grupper som krever spesiell ivaretagelse iht. PBL. Stedsanalysen, har vært utstilt i Fornebu Piloten med plansjer og print i 3 uker, og på kommunens nettside. Det har blitt informert gjennom kommunens nettsider og Facebookside, ved direkte mail til sameier, vel, grupper etc om ønske om kommentarer til stedsanalysen. Innspill har blitt innhentet via dialogmøter med grupper og åpne kontordager i Fornebupilotens lokaler der stedsanalyse ble presentert.

I tillegg er det mottatt skriftlige innspill via mail/nettside. Innspillene er samlet og analysert som kvalitativ data. Det vil si at tekst er kategorisert ved bruk av koder basert på temaer, ideer og nøkkelord som oppsto i data. Her gjengis hovedtrekkene. Innspill til stedsanalysen er innarbeidet i stedsanalysen iht. til faglig vurdering (s 52). Øvrige innspill som mer generelt omhandler behov og ønsker for videre planutvikling tas med videre inn i neste fase, fase 2 – planutvikling.

Det bør nevnes at Covid-19 situasjonen har preget medvirkningen, ved å begrense både antall personer invitert til møter og kapasitet hos arbeidsgruppen. Likevel har medvirkningen nådd forskjellige bruker grupper og dekker diverse temaer.



Diagrammet oversikt over alle aktiviteter i fase 1. Oppsummering fra aktiviteter på andre siden er fergekodet ift. diagrammet).

# Medvirkning Fase 1

## Oppsummering av innspill

### Mobilitet

- Mange ønsker seg fergen tilbake. De mener Ruter ikke tilrettela godt nok; hyppigere og bredere frekvens, tilbringertjeneste, bysykkelordning og innfartsparkering burde vært testet ut og kunne bidratt til høyere passasjertall.
- Mangel på et effektivt og enkelt kollektivtilbud til øvrige deler av Bærum (Stabekk, Bekkestua, Høvik, Sandvika).
- Snarøyveien oppleves som utrivelig og utrygg i dag, bl.a. pga av dominert av trafikk, manglende fotgjengerkryssinger, lite attraktiv. FV mener det blir feil å anlegge en stor bussterminal ved Fornebu S. FV mener det må etableres pendlerparkering ved T-banens stasjon.
- Mange er opptatt av at bilen skal ha god fremkommelighet, inkl. gjennomgangstrafikken fra Snarøya.
- Fornebulandet vel: Ønsker seg Snarøyveien i tunnel fra rundkjøring ved Hundesund skole, under Fornebu Sør, til så langt oppover Snarøyveien i retning Telenor.
- Bekymring for trafikk- og støyulemper i anleggsfasene for all videre utbygging, inkl Fornebubanen.

### Gang og sykkel forbindelser (inkl Allmenningen) og grønn struktur

- Per i dag er gangveiene fulle, syklistene tar mye plass.
- Vil ha isfrie gangforbindelser med benker (med ryggstøtte), Tørrskodd forbindelse mellom T bane og Fornebu S.
- God belysning, trygge fortau, terskelfri (uten nivåforskjeller), helst separert fra sykkel og bl.a. særlig rullestol, helst bilfri
- Må få til et effektivt og funksjonelt sykkelssystem gjennom hele området med god kobling til overordnet system.
- Ønske om separate anlegg for syklistene. «Parklokk» over Snarøyveien langs med Fornebu S
- Sameiet Hagebyen: Viktig at den foreslåtte parkkorridor mellom Nansenparken og Rolfsbukta (via Dagny Bergers vei) blir en grønn lunge som gir en parkmessig følelse og inviterer til rekreasjon med hensiktsmessig gang- og sykkelvei.
- Privat person/beboer: ønsker at parken med grøntområde opprettholdes innenfor planområde.

### Allmenningen

- Positiv til byliv i allmenningen og utvikling av flere torg og lokalisering av lokalsentrum rundt kollektivtransport.
- Program: rimeligere utleielokaler på gateplan, så man får til levende byliv, butikker og næring. Ikke bare være handel, men også møteplasser og kunst.
- Sørg for siktlinjer mot sjøen, og beholde bredde fra KDP3.
- OBS: Der allmenningen krysser Rolfsbuktaveien er det et farlig punkt i dag.
- Fornebubanen har forpliktet seg å prosjektere, bygge og bekoste Park 2-8, oG/S9 og oSTB ("Allmenningen").

### Eksisterende torg ved Fornebu S

- Oppleves som et viktig og populært nærmiljøtorget. Torget er spesielt mye brukt av barnefamilier.
- Burde vært flere serveringssteder/publikumsrettede funksjoner der det er mest sol.
- Bekymringer for at ny bebyggelse på tiliggende tomt kan bli for høy og tett, viktig som et lyst og åpent rom i dag.

### Arkitektur, særpreg og høyder

- Bekymring at det blir for sterilt og kjedelig. Viktig med særpreg, uttrykk av fasader og variasjon.
- Bekymring for høyder, men veldig positivt til variasjon i høyder. Fornebu S Bidra til et mer utadrettet kjøpesenter, ikke bygg høye kontor bygg på felt S4.3\_A

### Boligkvalitet

- Ønsket variasjon i bolig. Baderomskvalitet tas opp: universell utforming, bidet, unngå ferdistilte baderom,

### Møteplasser og egenorganiserte aktiviteter

- Behov for ikke-kommersielle møteplasser for eldre, ungdom, på tvers av bakgrunn og alder. Trygge og forutsigbare.
- Mangler lokaler for frivilligheten til aktiviteter. Kunne hatt boccia, kino, teater, lesesirkel m.m..
- Bibliotek

### Aktivitetshus med sermonirom

- Mange ønsker at denne skal prioriteres og etableres så raskt som mulig, vil dekke et akutt behov.
- Navn: bør bruke "Aktivitetshus med sermonirom" fra vedtaket i KDP3 stedsanalysen. Ulike synspunkt på behov for sermonirom. mange forslaget, flerbrukshus med kirkerom (Fornebulandets vel, Panorama samaie), Livssynsåpent seremonibygge. samfunnshus? kulturhus (Senioruniversitet) aktivitetshus?
- Huset bør få et navn, forslag: «Fornebua»
- Plassering: Man bør undersøke alternativer. Noen ønsker seg park på den tomten, andre en mindre funksjon. Langs allmenningen blir nevnt som annen god lokalisering.
- Innhold: alle type religiøse aktiviteter (ikke bryllup og dåp), behov for et mangfold av fasiliteter: kinosal, teaterscene,

### Kultur

- Behov for økt kulturtilbud på Fornebu Sør også, ikke bare på Flytårnet. Trenger et kulturhus for frivillig,

### Spisesteder og utvidet handelstilbud

- Ønske om flere spisesteder, mer variert prisklasser, pub (alle ungdom vi snakket med: McDonalds). Ønsket om utvidet handelstilbud (produkter til boligen, Claes Ohlsson etc.) og mer variert dagligvaretilbud.

### Idrett

- Ønske om enda flere idrettsanlegg: bandyhall, indoor golf senter (som er finnes i Tecnopolisbygget), økt kapasitet på eller en ny svømmehall, varmebasseng, volleyball

# Medvirkning Fase 1

## Konkrete innspill stedsanalysen

### • Ruter:

Bussterminal: Ruter anbefaler at det ses på en løsning med holdeplasser i Snarøyveien, fortrinnsvis på vestsiden av Fornebu Sør-tomten.

Koordinering: Behov for helhetlig planlegging. Signaliserer behov for et møte.

### • Fornebubanen:

Rammer: Rammer for utviklingen ang dimensjonering – det pågår koordineringsarbeid.

Tidperiode: Tidperiode for angitt riggområder – nyanseres i uttalen.

Koordinering: Byutvikling over bakken og fornebubanen må koordineres: Felles plan bør omfatte fremtidig bygulvnivå og terrengnivå. Konstruksjoner over kote 5,2 kan ikke vurderes som en del av felles plan.

Allmenningen: Fornebubanen forpliktet å prosjektere, bygge og bekoste Park 2–8, oG/S9 og oSTB.

Overvann: Fornebubanens konstruksjoner under terreng ikke vil sette for store begrensninger til at området kan utvikles som et grønt bysentrum.

Gjenbruk: Det er ikke planlagt gjenbruk av rivningsmaterialene utover ordinære regler for sortering av bygningsavfall. Det er ikke stilt krav om gjenbruk i rammetillatelsen.

### • Technopolis (innspill på utstillingen):

Technopolis: IT Fornebu som navn må byttes ut med Technopolis

### • Flere både muntlig og skriftlig

Navn: Det er flere kommentarer på at ordet kirkerom ble brukt i stedsanalysen. Dette er der det er referert direkte fra bestemmelsene i KDP3. Formålet i KDP3 er offentlig formål, herunder kultur og flerbrukshus med kirkerom. Dette betyr ikke at det tas stilling til navn eller bruk i stedsanalysen. Flerbrukshuset bør vurderes videre i planprosessen og begrepet bør også drøftes.

### KOMMENTAR

Tas med i videre planlegging. Forslag til busstopp er basert på stedsanalysen og Ruter inviteres til koordineringsmøte.

Uttalen tas til orientering, og legges i saksinnsyn. Presisering med kote 5,2 slettes og det korrigeres at Fornebu banens konstruksjoner kan sette begrensninger for blågrønn struktur.

Gjenbruk er en anbefaling, men merker oss handlingsrommet.

Endes.

Må beholdes der det er direkte sitat fra KDP3

# Medvirkning Fase 1

## Foreløpige kommentar/analyse

### • Flere innspill på avklaring av behov enn på selve stedsanalysen

Innspillene som kom gjennom fase 1 gikk mest på ønsker om fremtidige tilbud behov og i mindre grad innspill til selve stedsanalysen. Det finnes flere forklaringen på dette. En mulig forklaring er at stedsanalyse ikke er kontroversiell eller har en korrekt oppfatning av stedet, og folk har ikke så mange kritiske kommentarer til den. En annen forklaring kan være at folk er generelt mer vant til medvirkningsprosesser som går mer på behovsavklarig. Vi opplevde en god dialog i særmøter der stedsanalysen ble presentert, men dialogen ble stadig styrt mot ønsker til fremtidig utvikling.

### • Kulturtilbud og flerbrukshus med sermonirom

Etterspørselen etter kulturelle tilbud gjentas av mange og i ulike innspill, men det er et uvisst overlapp mellom de som ønsker seg arealer for det frivillige kulturlivet og de som ønsker seg mer profesjonelle kulturelle tilbud i form av et kulturhus. Avklaring av behov kan være en viktig del av medvirkning i et separat prosjekt for flerbrukshus med kirkerom. Flerbrukshuset anses å ha stor potesial til å løse behovet for kulturtilbud og aktivitetstilbud. Flerbrukshuset anses som et akutt behov. Plassering, navnet og program/ innholdet bør avklares.

### • Idrettstilbud versus lavtarskel møteplasser

Noen ønsker seg enda en svømmehall, en del melder også behov for idrettstilbud som treffer en smal nisje, men som er relativt plasskrevende (bandyhall) og tilgang på andre typer offentlige aktivitetstilbud som ikke er planlagt på Fornebu. Det er allerede svømmehall og idrettshall på Hundsund, mens lavtarskel møteplasser for ungdom eller frivilligheten er det lite av i nærområdet. I videre prosess bør arealbehovene veies opp mot hverandre, og eksisterende tilbud. Sjøflyhavna barnehage trekkes frem som et hyggelig innslag.

### • Seniorer

Det er et aktivt miljø for seniorer på Fornebu, og engasjement for utvikling av Fornebu Sør. Flere ga uttrykk for ønske om flere torg og uteserveringer, behov for møtesteder på tverrs, stabile tilbud i regi av kommunen, scene til konserter, forelesningsal og andre kulturelle møtesteder. Det meldes om at det er for få lokaler tilgjengelig for frivilligheten/organisasjonslivet på Fornebu. Flere seniorer er positive til aktivitetstilbud i regi av frivilligheten, men de påpeker at det også er behov for et lokalt organisert, offentlig og stabilt lavtarskel aktivitetstilbud ref. f. eks. Røa seniorsenteret i Oslo med varierte aktiviteter og kurs for alle. De påpeker at frivillighet er uforutsigbart/avhengig av ressurspersoner, bør også ha noe stabilt.

### • Ungdom

Mangel på møteplasser/ steder å henge for ungdom er et viktig funn. Det er allerede en ungdomsklubb på Punkt som muligens ikke tiltrekker seg alle ungdom. Det er flere idrettstilbud, men blir også tatt opp behovet for uorganiserte tilbud, som skating eller annet. Det ble også nevnt at kollektivtilbud til øvrige deler av Bærum (og ulike aktivitetstilbud for ungdom som finnes der) er ikke enkel og effektiv nok. Vi nådde vi ikke nok ungdom i fase 1 på grunn av korona situasjonen (som begrenset vår kapasitet). BK planlegger medvirkning for ungdom generelt på Fornebu. Dette er et tema som ikke kun gjelder Fornebu Sør.

### • Stedsidentitet

Basert på svarene for Fornebu generelt fremhever beboere i alle aldre at det er grønt, luftig og sjø på alle kanter som det de setter mest pris på og preger deres opplevelse av Fornebus identitet i dag. "Her er det så sjonært og fantastisk". Grøntkorridoren langs sjøen settes pris på av mange beboere. Fornebu preges også positivt av at det er mange innflyttere, et inkluderende miljø. Vi har fått inntrykk av at aktive og sporty folk preger Fornebu i dag. Samtidig var det mange som var glad i torget på Fornebu Sør, og som kunne ønske seg flere torg med uteservering og mulighet for kulturopplevelser. På Fornebu Sør skal det utvikles til et mer variert og levende lokalsentrum for Fornebu Sør, skal det bli en kontrast til resten av Fornebu eller skal det aktive, grønne inkluderes her også.

### • Kollektivtilbud

Mange påpeker dårlig kollektivtilbud mot øvrige deler av Bærum. Nye busslinjer langs Forneburingen vest og videre langs ny Vestre lenke vil muliggjøre på sikt at Fornebu kobles tettere på resten av Bærum. En tidlig etablering (og regulering) av kobling til Forneburingen via Eva Nansens vei er viktig for å bygge opp under dette. Dette ligger utenfor felles plan sitt mandat, men bør løftes i andre prosesser. Ungdom er avhengige av kollektivtransport. Det er også mange seniorer som av ulike årsaker ikke kjører bil. Fergeforbindelse tas opp av mange, og det ønskes at den gjenetableres.

### • Rolfsbukta

Det påpekes at Rolfsbukta byr på problemer. Det er mye trafikk, for høy fartsgrense og en farlig kryssing i overgangen fra allmenningen til Rolfsbukta.



