



BÆRUM
KOMMUNE

Endring av områderegulering for Fornebu – Lysaker metrotrasé delområde Flytårnet

Presentasjon fra Bærum kommune og Fornebubanen ifm.
høringsperioden høsten 2020

Sammen skaper vi fremtiden

MANGFOLD - RAUSHET - BÆREKRAFT

Presentasjon fra Bærum kommune og Fornebubanen

Videre følger en kort presentasjon fra Bærum kommune på det som går på planprosess, behandling og forholdet til KDP₃

Etter det følger en presentasjon utarbeidet av Fornebubanen

Presentasjonen sammen med informasjon om kontaktpersoner fra både kommunen og Fornebubanen, er en erstatning for fysisk høringsmøte/åpen kontordag som vi ikke kan arrangere pga smittevernsituasjonen. Vi beklager dette, men håper dere får god informasjon her, og ta kontakt om dere lurer på noe.

Spørsmål, innspill og merknader

Fornebubanen/Prosjekteringsgruppen

Navn	Ansvarsområde	Mobil	Epost
Ståle Hansteen	Reguleringsendring	930 02 117	SAHS@cowi.com
Tanja Båst Mork	Reguleringsendring	920 91 403	TAMO@cowi.com
Svein Erik Bakke	Stasjonsanlegget, anleggsområdet og bygging av stasjonen	916 14 699	Svein-erik.bakke@fob.oslo.kommune.no
Line Fredriksen	Kommunikasjonssjef Fornebubanen	913 62 254	line.fredriksen@fob.oslo.kommune.no
Øystein Otto Grov	Overordnet Fornebubanen	905 73 842	oystein.grov@fob.oslo.kommune.no

Bærum kommune, Områdeutvikling

Navn	Ansvarsområde	Mobil	Epost
Kari Sagbakken	Planprosess, reguleringsendring	952 88 963	Kari.sagbakken@baerum.kommune.no
Karen Gunleiksrud	Reguleringsendring, forholdet til KPD ₃	934 24 773	karen.gunleiksrud@baerum.kommune.no

Høringsfrist er 2.oktober, innspill sendes inn til post@baerum.kommune.no og merkes med planID 2010009

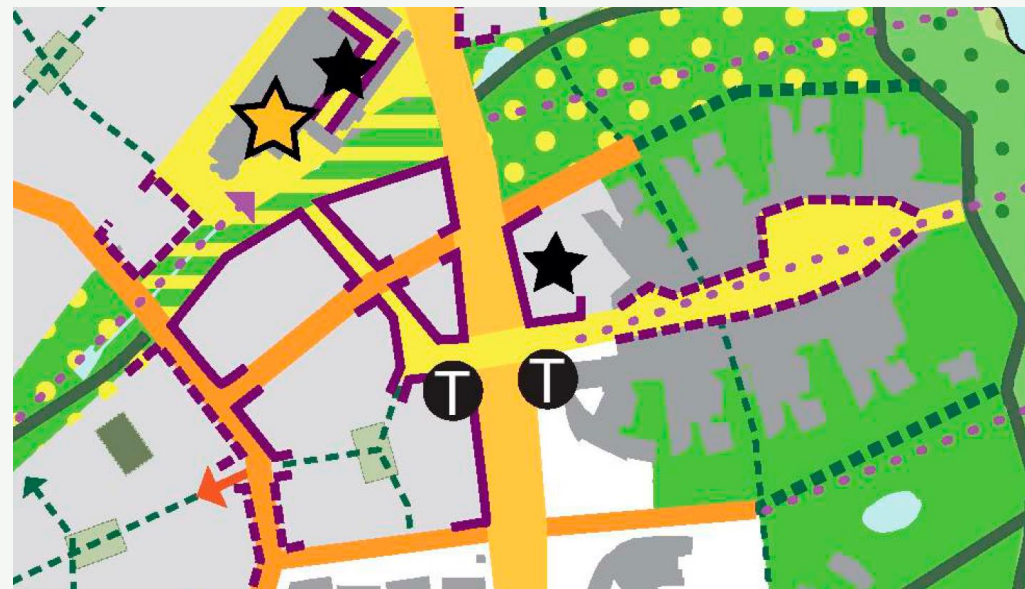
Status prosess

Det er 4 geografisk, separate endringer som kjøres som separate reguleringsendringer:

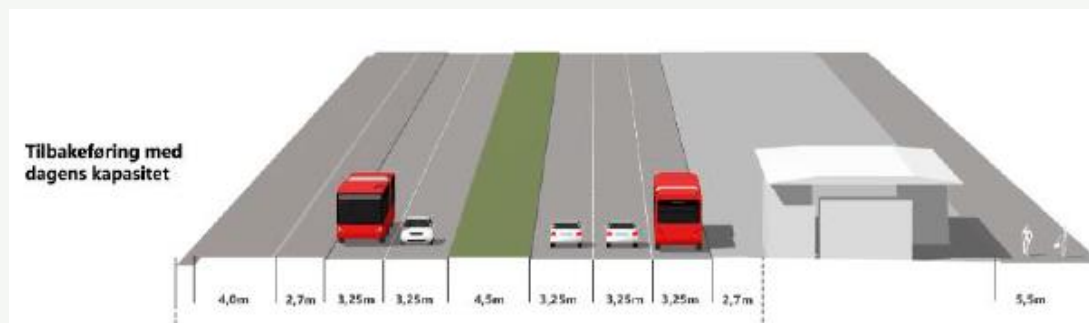
1. Delområde Fornebu sør – vedtatt mars 2020
2. **Delområde Flytårnet - endringen som nå er på høring**
 - **Reguleringsendringen ble 1.gangs behandlet 13.august 2020**
 - **Høring/offentlig ettersyn fra 21.8. – 2.10.2020**
 - **2.gangs behandling i Planutvalget, så til Formannskapet og Kommunestyret**
3. Delområde Fornebuporten – varslet oppstart
4. Delområde Lysaker – varslet oppstart

Forholdet til KDP₃

- ▶ Foreslåtte endringer legger til rette for et fremtidig byrom på tvers av Snarøyveien i tråd med KDP₃.
- ▶ Endringen legger til rette for at stasjonsoppgang på vestsiden kan integreres i fremtidig bebyggelse. Dette området inngår i felles plan for Flytårnet.
- ▶ Tilbakeføring av Snarøyveien vil gjøres i tråd med KDP₃, dvs utformes som en bygate, samtidig som vedtaket om å opprettholde dagens kapasitet inntil man ser effekten av Vestre lenke og Fornebubanen ivaretas. Foreslått utforming forutsetter redusert fart og kantstopp for buss i sørgående retning.
- ▶ Endelig utforming av Snarøyveien gjøres i egen detaljregulering



Utdrag fra overordnet **prinsipplan** for gate-, park- og byromsstruktur i KDP₃. Gult felt angir «hovedplass» som strekker seg fra dagens torg ved Telenoranlegget og over Snarøyveien.





På sporet av Fornebubanen

Flytårnet stasjon

Endring av godkjent områdereguleringsplan

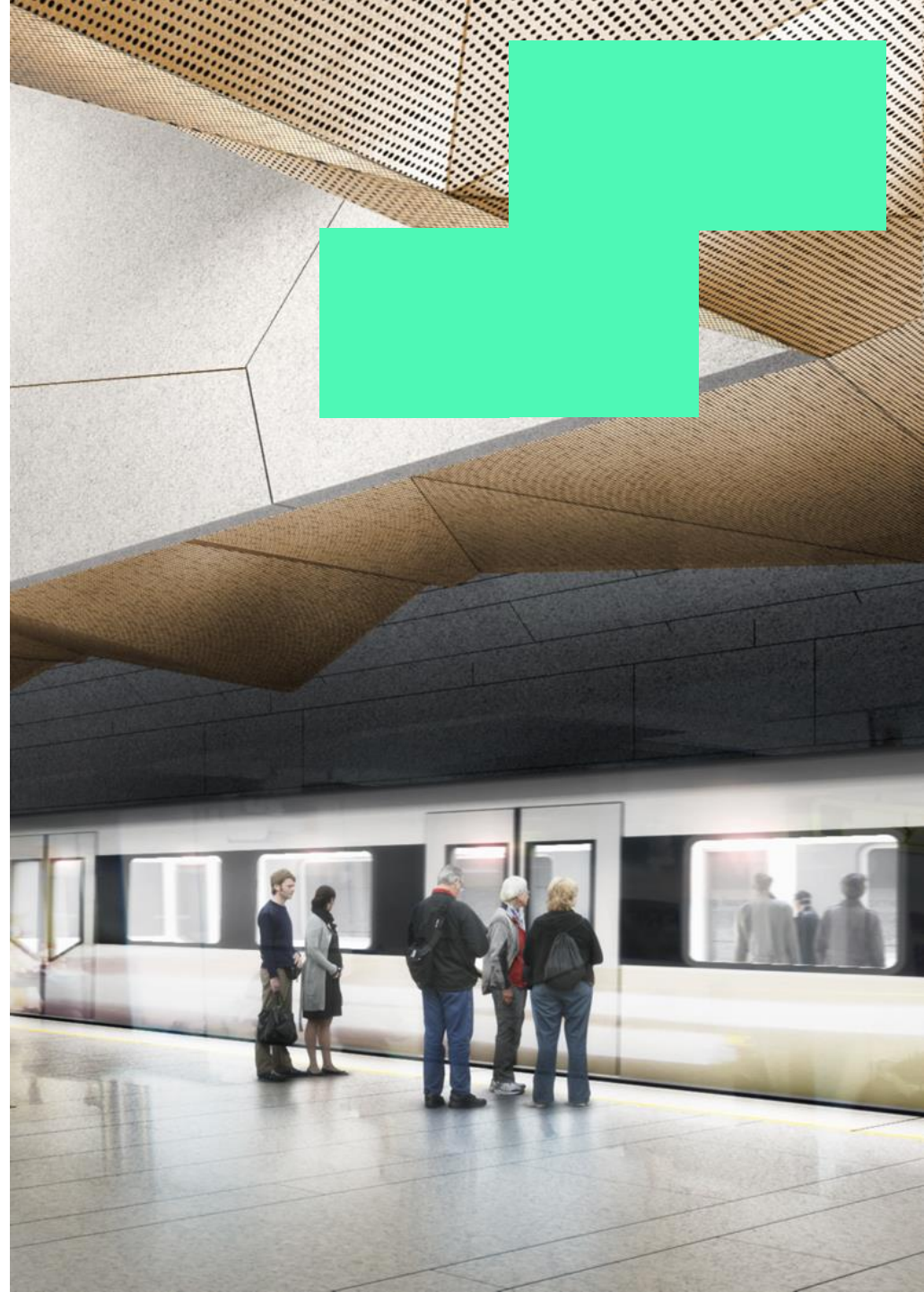


Kort om Fornebubanen

- T-bane fra Fornebu til Majorstuen
- Vil i sin helhet gå under bakken
- 12 minutters reisetid Fornebu-Majorstuen
- Gjennomgående tog til/fra Oslo sentrum
- Seks nye stasjoner
- Ca. 8 km lang
- Byggestart 2020 – åpning 2027



Oslo

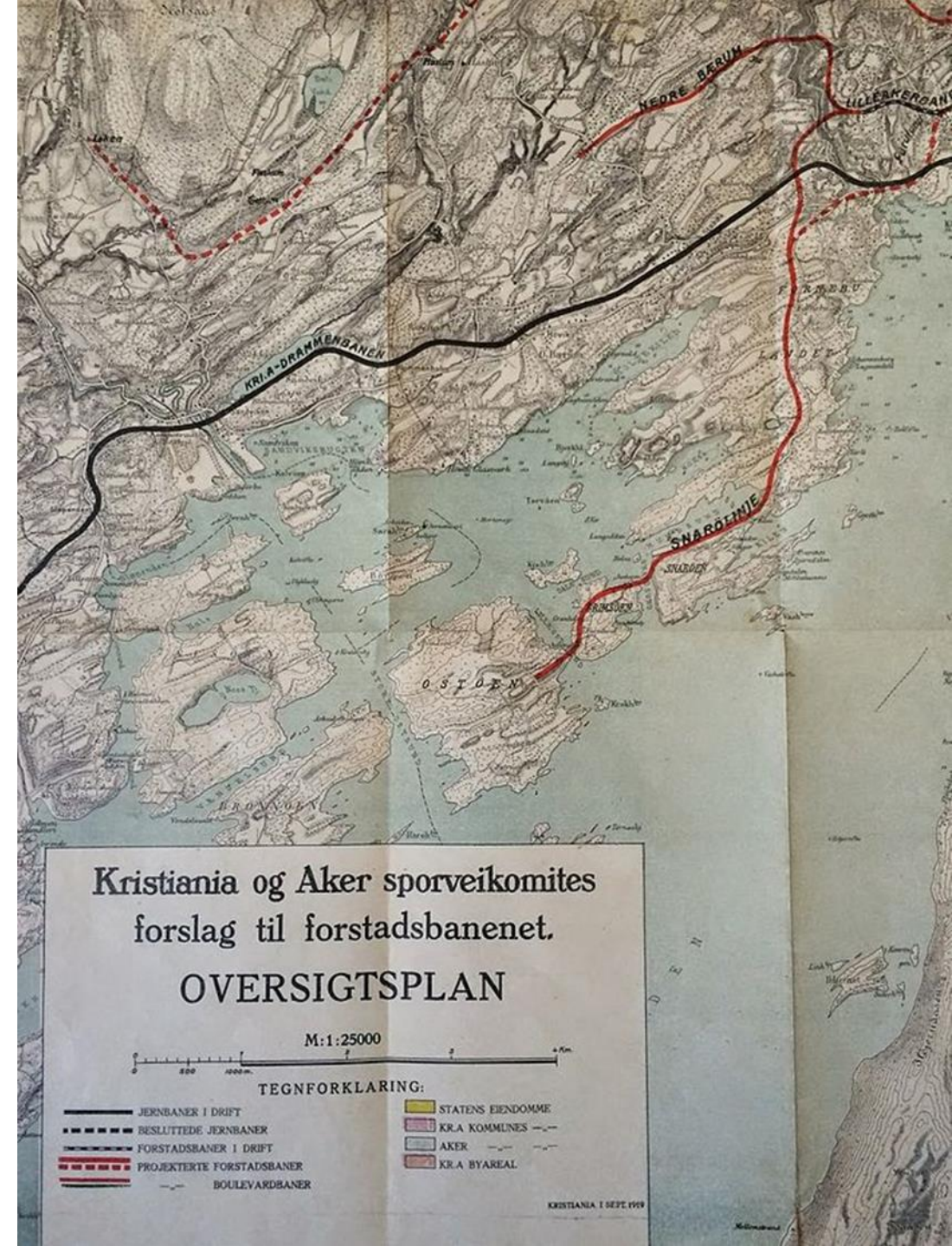


Historikk – 100 år

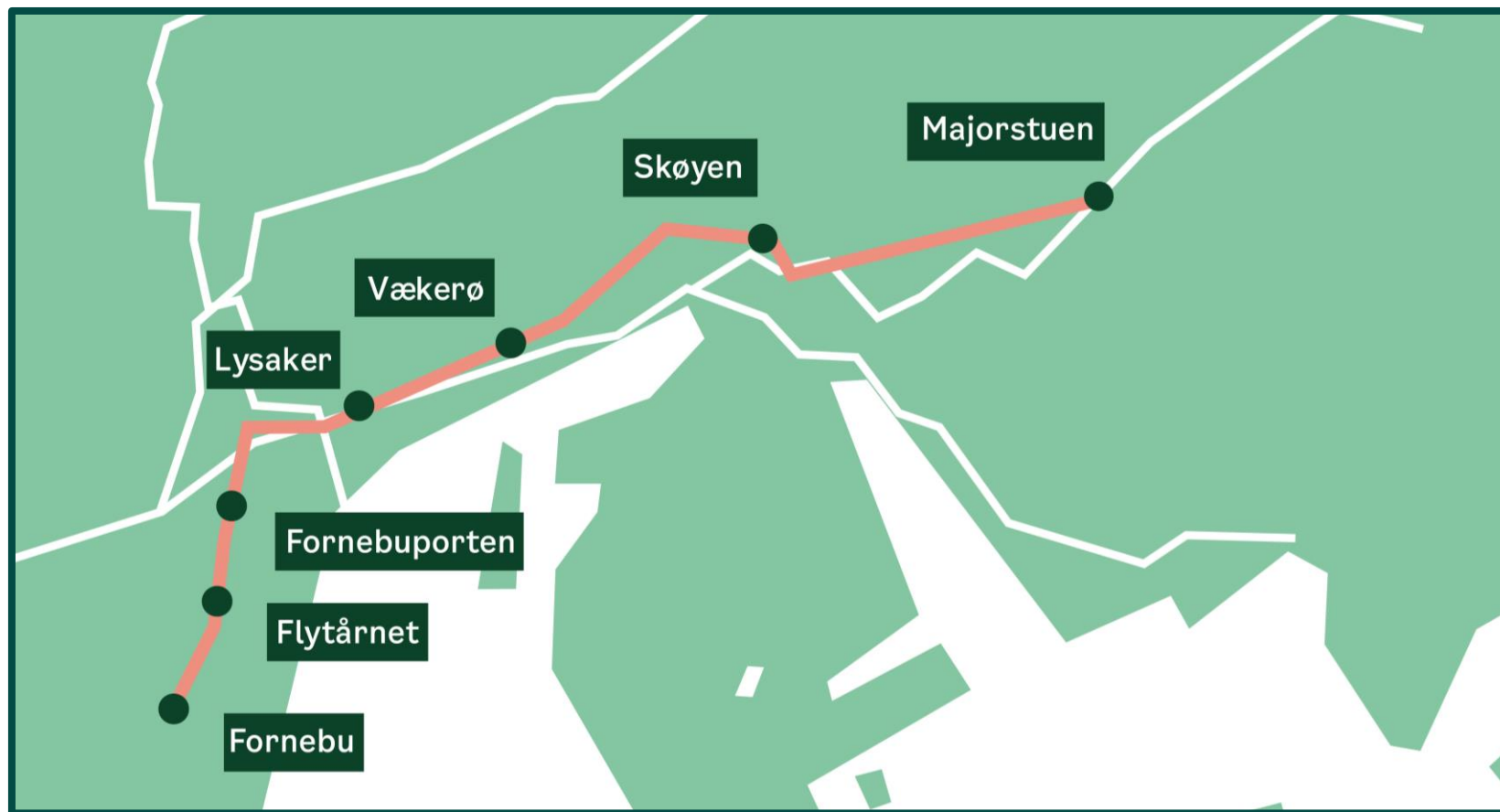
- 1919: Forslag om forstadsbane
- 1939: Fornebu flyplass åpnet
- 1990-tallet: Forslag om dobbeltsporet jernbane
- 2003: Vedtak om å bygge automatbane Fornebu – Lysaker
- 2007: Vedtok at det ikke skal bygges automatbane Fornebu – Lysaker, men en bybane
- 2011: Anbefaler Metro fra Fornebu til Majorstuen
- 2017: Staten «Fornebubanen» etablert med ansvar for å bygge banen
- 2020: Byggestart, forberedende arbeider er igangsatt



Oslo



Trasé og stasjoner



Fornebubanen

Prosjekteierskap:



Viktige interessenter:

Ruter#



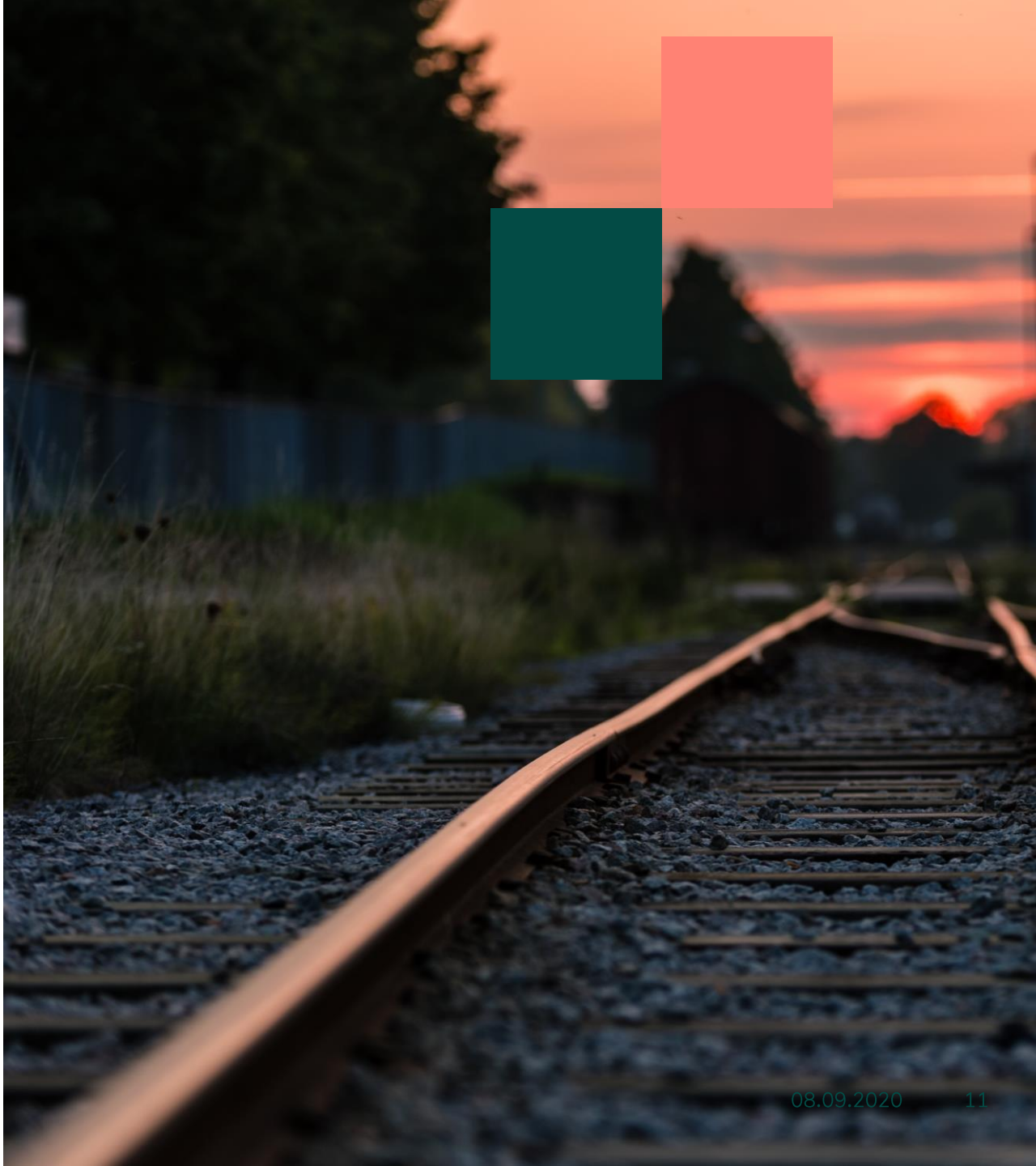
BÆRUM KOMMUNE



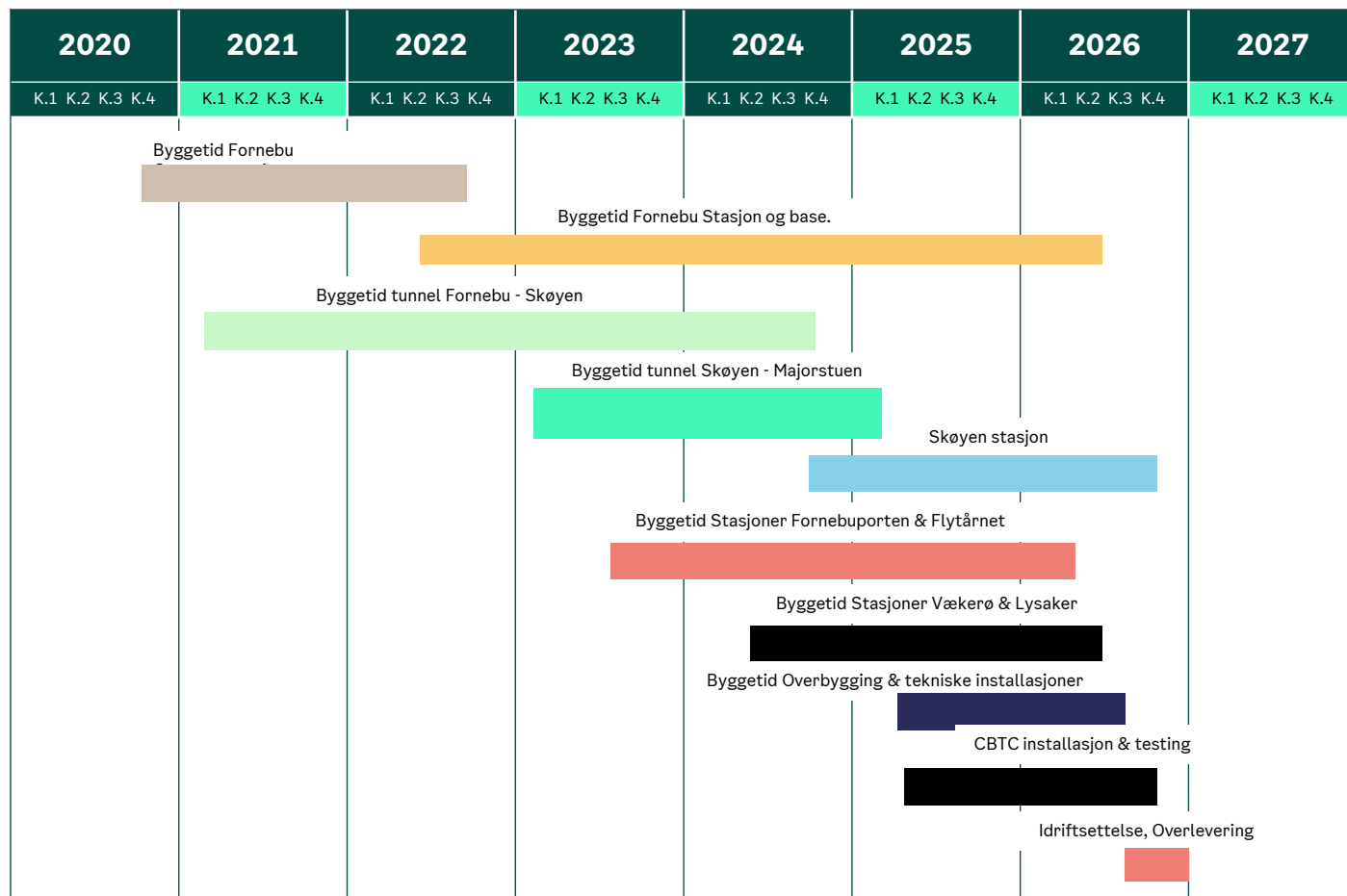
Oslo

Samfunnsmål

- Bidra til redusert belastning på overflatenettet
- Gi kapasitet til å ta fremtidig trafikkvekst
- Legge til rette for byutvikling langs traseen



Fremdriftsplan



Hensikten med reguleringsplanen er å bygge Fornebubanen

- ▶ Denne reguleringsplanen åpner (kun) for utbygging av Fornebubanen:
- ▶ Tilrettelegge for utbygging av metroanlegg med stasjoner fra Koksaområdet* på Fornebu fram til Lysaker stasjon.
- ▶ Tilrettelegge for utbygging av driftsbase for metro i Koksaområdet* med tilhørende arealer for kontor/administrasjonsfunksjoner.
- ▶ Tilrettelegge for sykkelparkering, atkomstveier og uterom i tilknytning til metroanlegget.

*Koksa/Koksaområdet er den tidligere betegnelsen på det som nå omtales som Fornebu sør

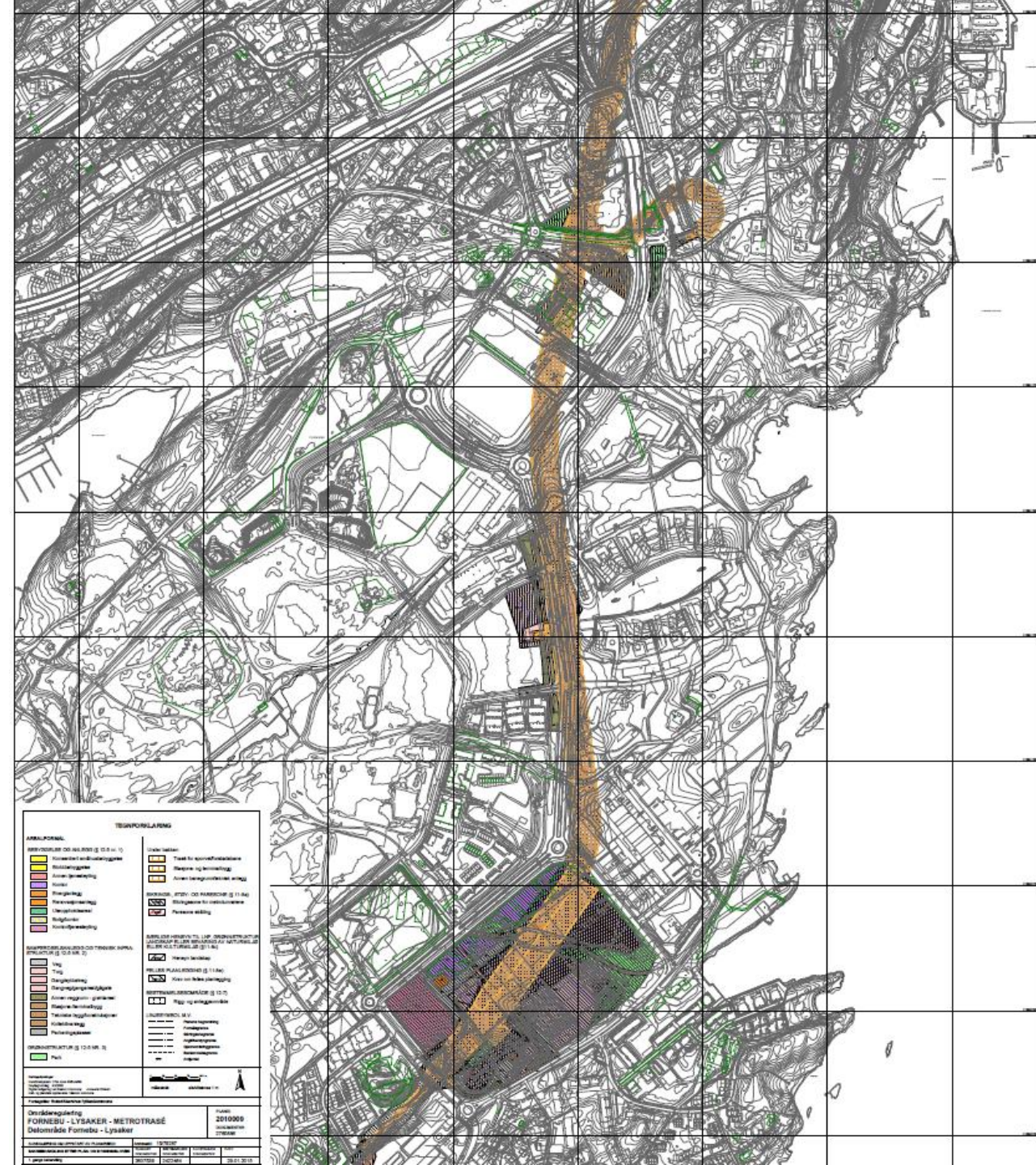


Endring av områdereguleringen

- ▶ Vedtatt i 2015 (delområde Lysaker i 2016)
- ▶ Endring ved Fornebu Sør ble vedtatt 04.03.2020
- ▶ Nå gjelder det endringer ved Flytårnet
- ▶ Det kommer også endringer ved Fornebuporten og på strekningen videre til og med Lysaker.
- Det er varslet oppstart av planendring for delområde Fornebuporten (11.10.2019) og delområde Lysaker (01.02.2020)
- Disse endringene kommer vi tilbake til



Oslo



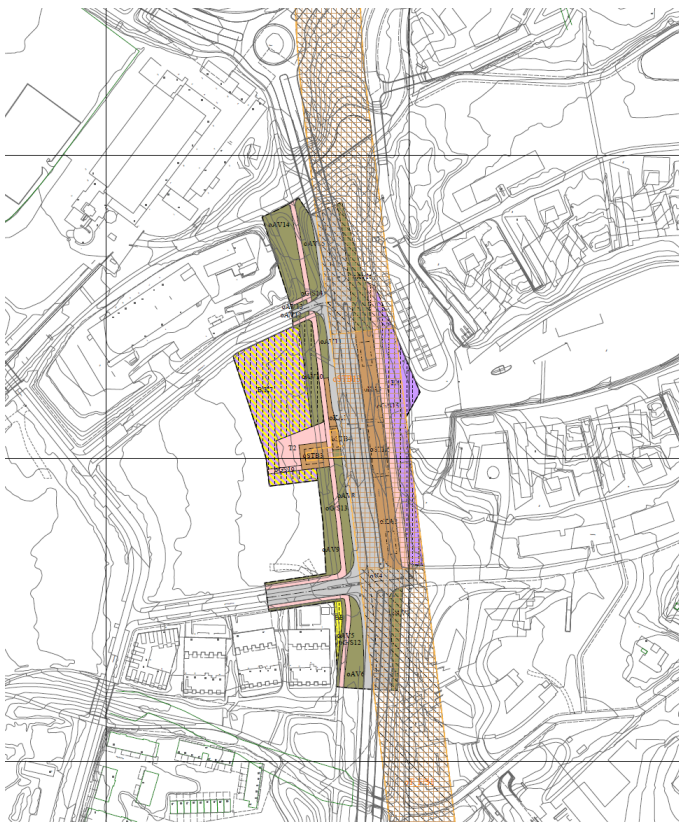
Hvorfor endre ved Flytårnet?

- ▶ Grunnforhold: Dyprenne i berget har medført flytting av hele stasjonen 13 m sydover
- ▶ Flytting av stasjon medførte mindre justering av toglinjen
- ▶ Behov for rulletrapper og tilpasning til løsningsforslag fra vinner av arkitektkonkurranse
- ▶ Tilpasning til fremtidig oppgang på vestsiden av Snarøyveien
- ▶ Behov for større anleggsområde



Illustrasjon fra «Volare» – vinnerforslaget fra arkitektkonkurransen om Flytårnet stasjon i 2018. Arkitekt: Mestreswåge architectes

Planendringen er tegnet etter dagens tegneregler. I 2015 ble alt tegnet på ett kart. Nå er plankartet delt i to, ett kart som viser regulering på bakken og ett kart som viser regulering under bakken.



2015



2020 På bakken



2020 Under bakken



Oslo

08.09.2020

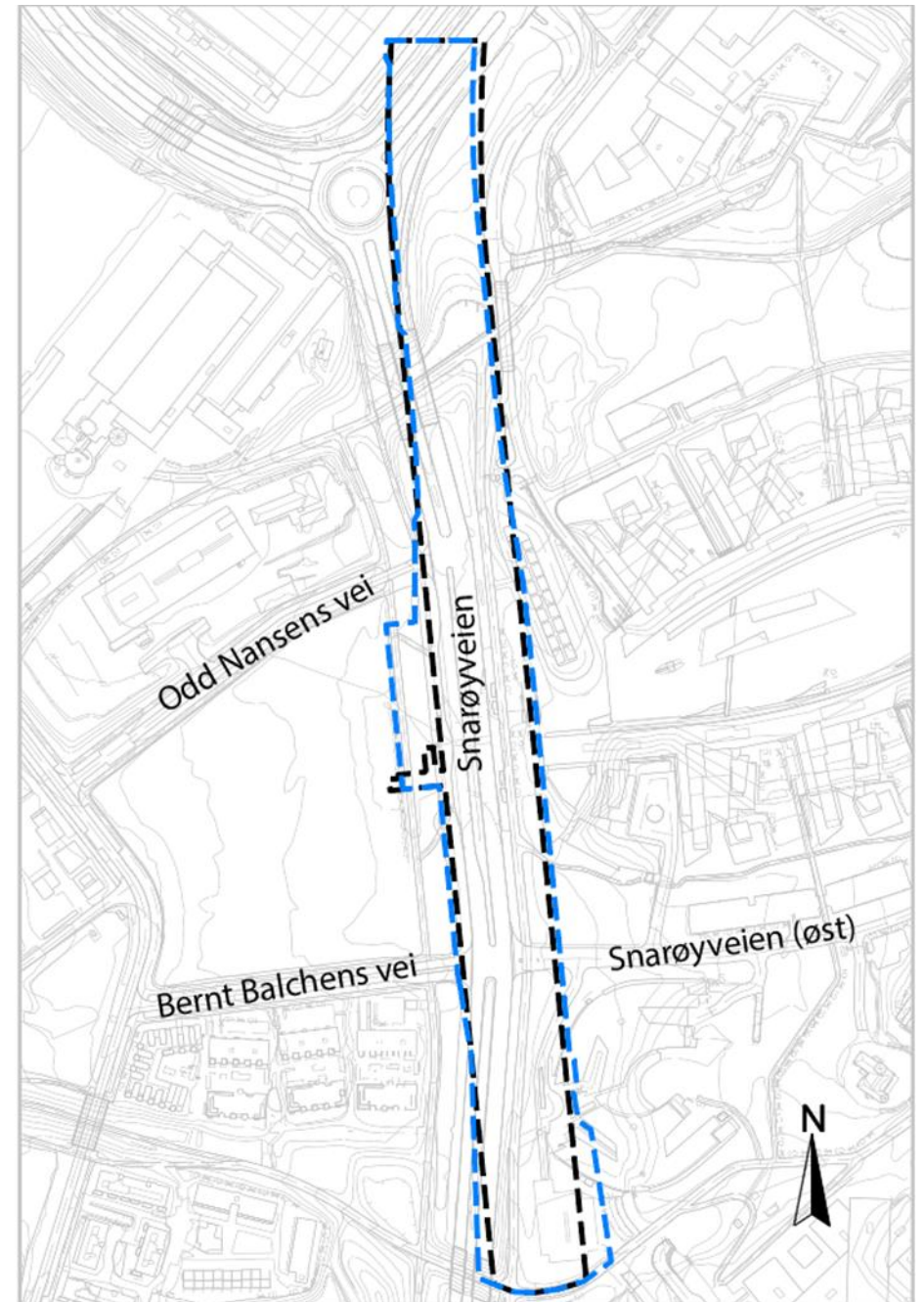
16

Hva endres under bakken?

- Planområdet er utvidet som følge av justert linjeføring for metrotunnel, stasjonshall og undergang til OBOS-tomten vest for Snarøyveien

Illustrasjonen viser planområdets utstrekning under bakken («vertikalnivå 1»)

- Sort strek viser plangrense i gjeldende områderegulering.
- Blå strek viser endringsforslagets plangrense.

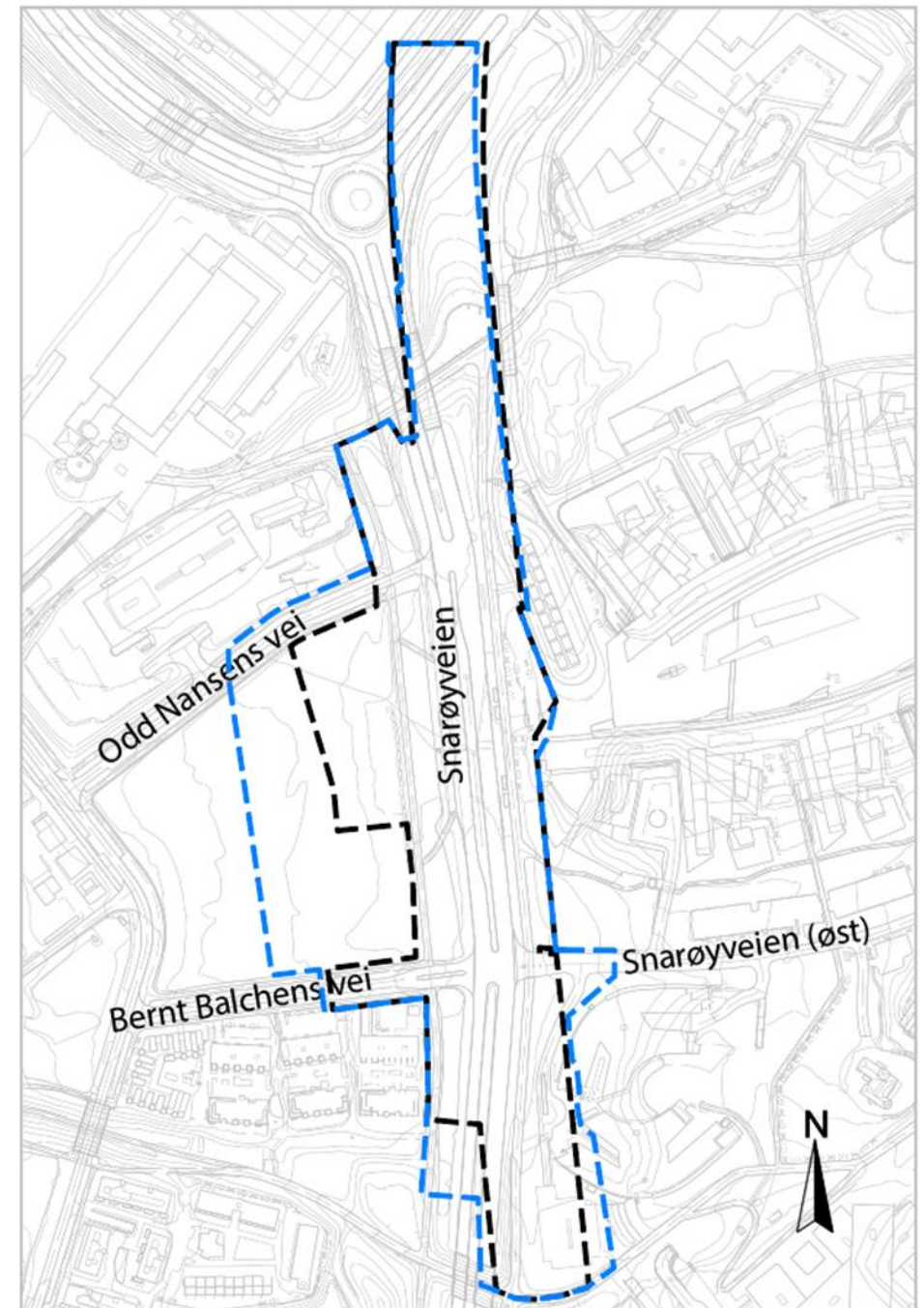


Hva endres over bakken?

- ▶ utvidelse av anlegg- og riggområde
- ▶ utvidet areal for stasjonsadkomst
- ▶ vegareal endres/forskyves noe
- ▶ justering av sikringssonen rundt metrotunnelen

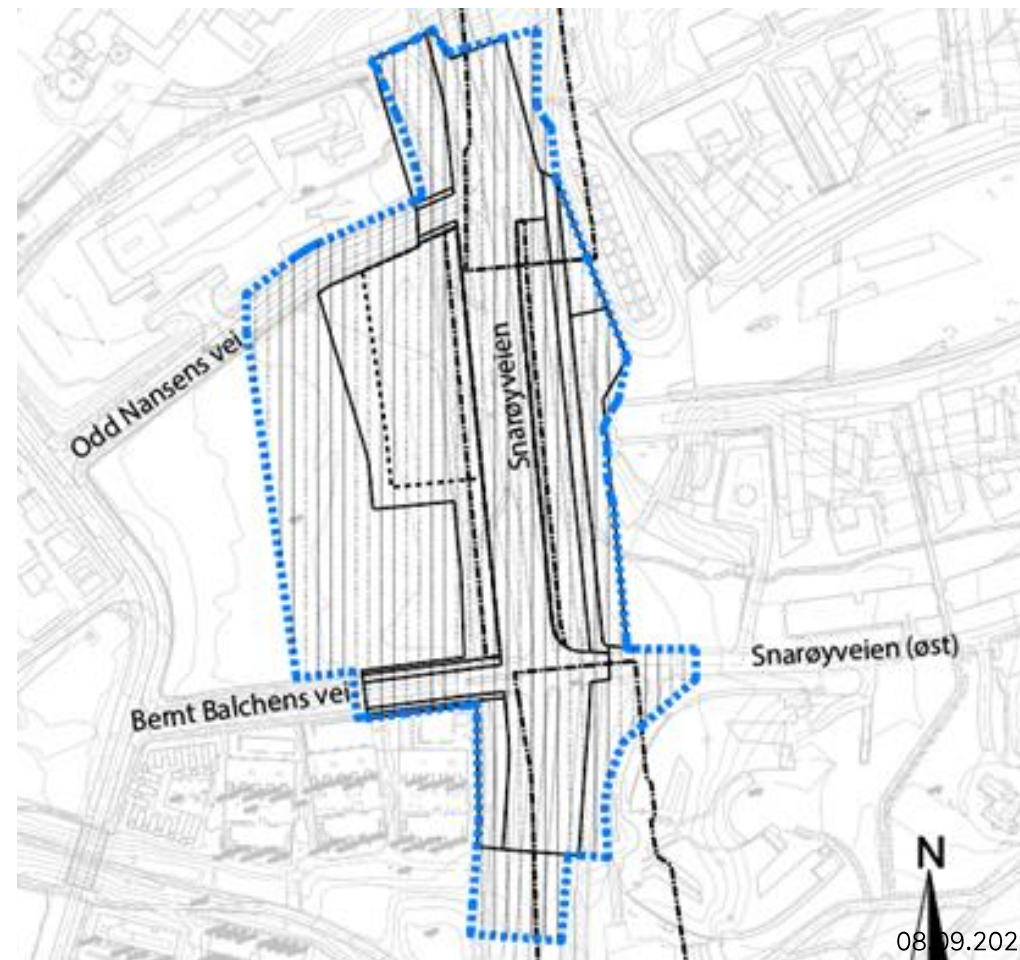
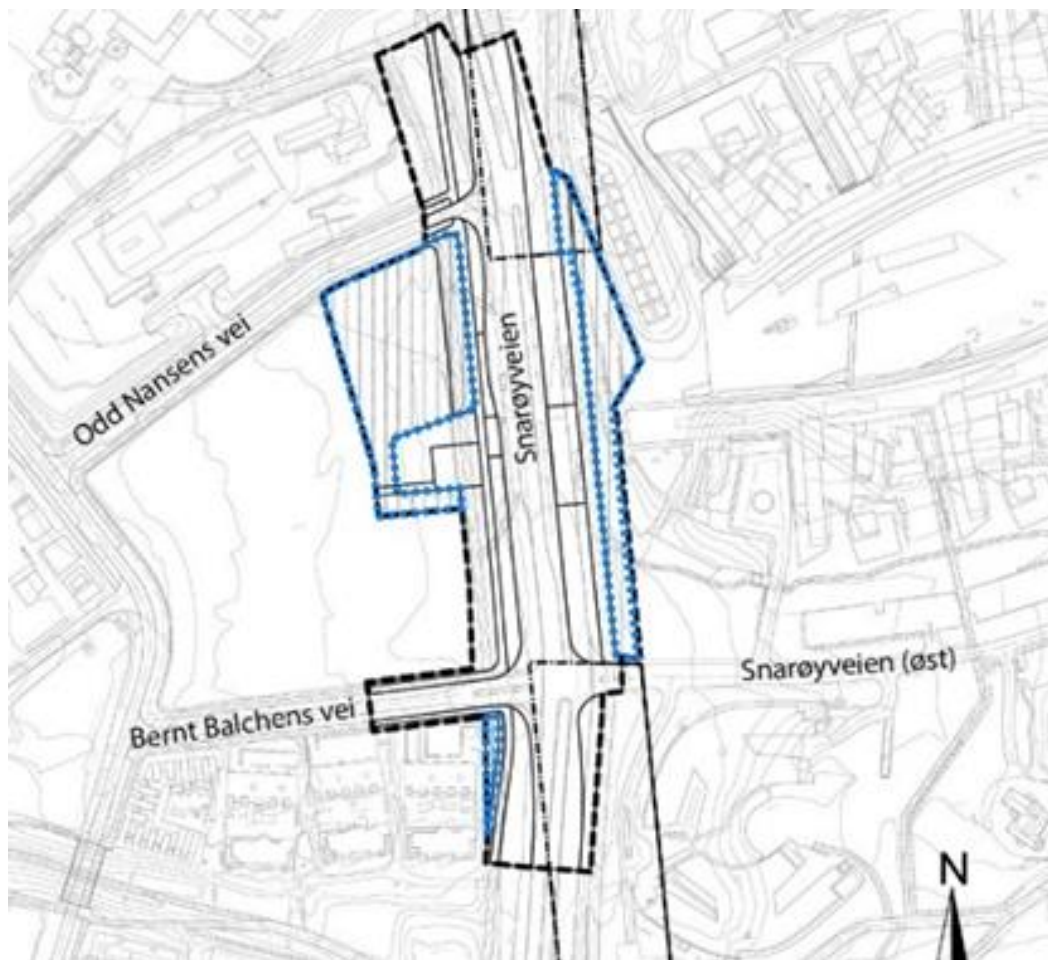
Illustrasjonen viser planområdets utstrekning på bakken («vertikalnivå 2»)

- ▶ Sort strek viser plangrense i gjeldende områderegulering.
- ▶ Blå strek viser endringsforslagets plangrense.



Utvidet anleggsområde

Gjeldende regulering til venstre, endringsforslag til høyre.
Anleggsområdet er skravert og med blått omriss.



Utvidet anleggsområde gir bedre arbeidsforhold

- ▶ I regulert løsning er det gjennomgående satt av lite plass til rigg og anlegg
- ▶ Utvidet anleggsområde gir bedre forhold for anleggsgjennomføring
- ▶ Tilrettelegger for en ryddig og sikker arbeidsplass
- ▶ Muliggjør strammere fremdrift og større samtidighet i anleggsarbeid
- ▶ Snarøyveien legges om i anleggsperioden



Snarøyveien

❖ Etter anleggsperioden legges veien tilbake, men med en justert plassering

- Stasjonen medfører at veien flyttes litt vestover
- Veitutformingen er ikke detaljert avklart og det stilles derfor krav om detaljregulering før byggesøknad

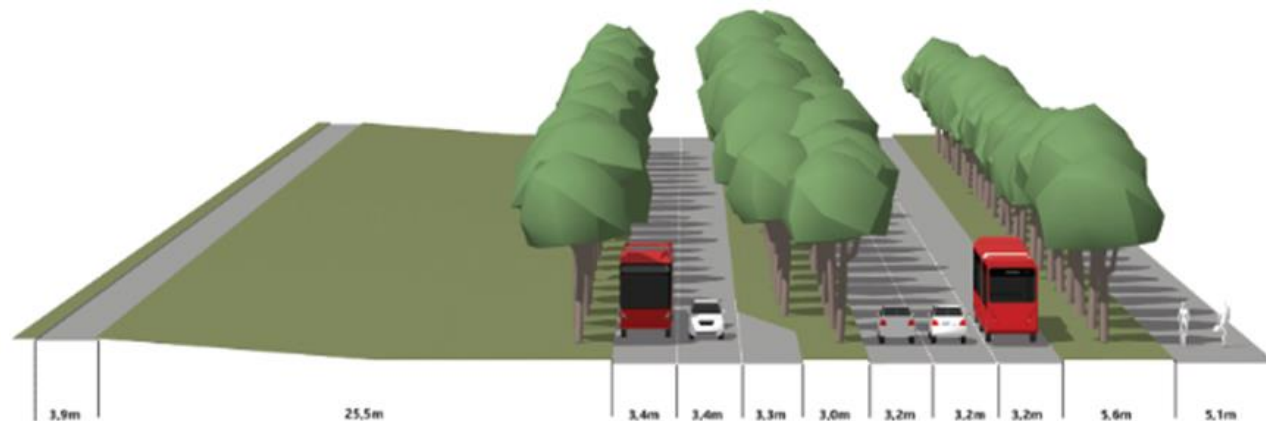
❖ Veisnittet «Tilbakeføringen med dagens kapasitet» er foreslått i reguleringsendringen

- Kommunestyret har vedtatt at kapasiteten skal opprettholdes, noe veisnittet «Tilbakeføring med dagens kapasitet» gjør
- Kommuneplan (KDP3) viser et snitt med redusert kapasitet

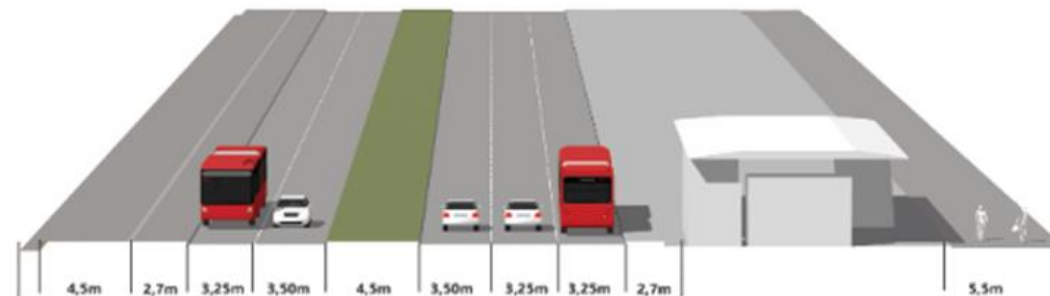
❖ Endelig utforming avklares i detaljregulering



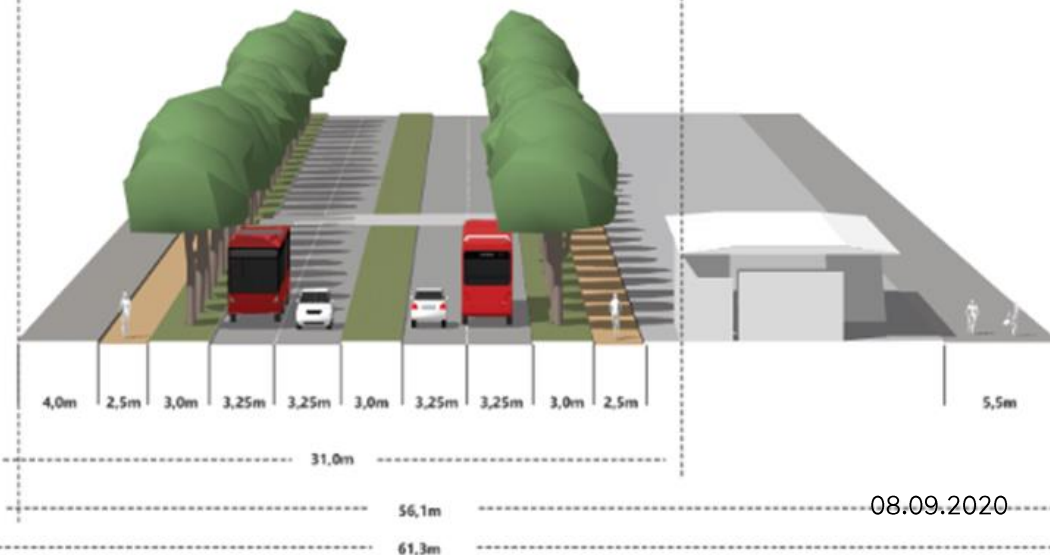
“Dagens veisnitt”



“Tilbakeføring med dagens kapasitet”



“KDP3”



Konsekvenser av utvidet anleggsområde

- ▶ Den nye utformingen av metroanlegget fører til et utvidet anleggsområde da omleggingen av Snarøyveien strekker seg over et større område enn før.
- ▶ Samtidig vil anleggsperioden være mer effektiv som følge av at veien kun må omlegges i en omgang, istedenfor flere.
- ▶ Dette vil redusere tidsforløpet på anleggsperioden og i den forbindelse også massetransporten.
- ▶ Masseuttaket tilsvarer også omtrentlig det samme som ved tidligere løsning.



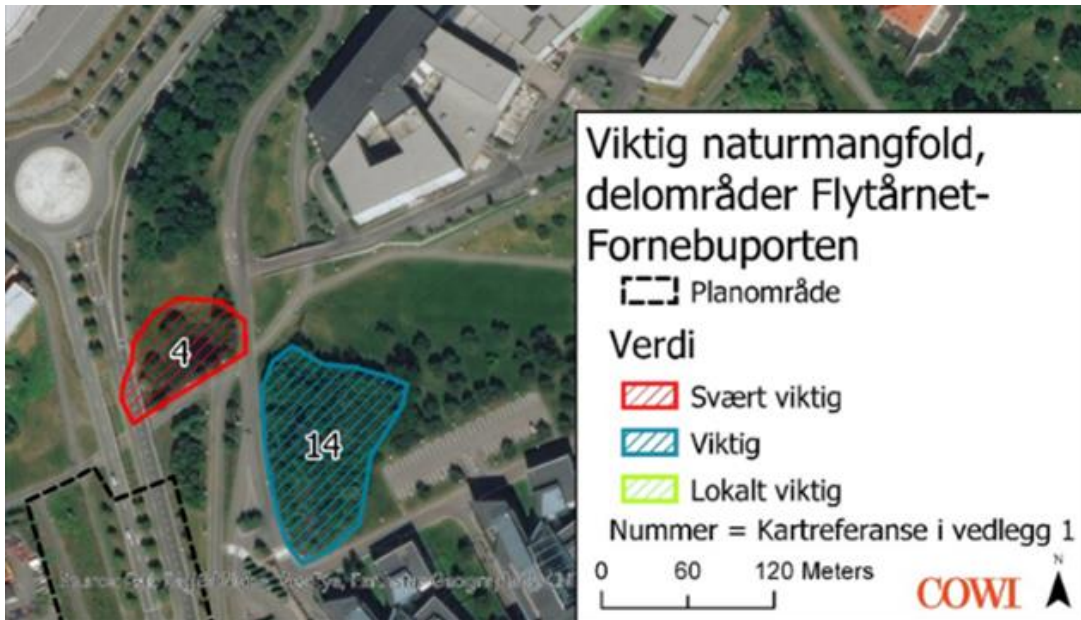
Oslo



Konsekvenser for naturmangfold

► Registrering i september 2019:

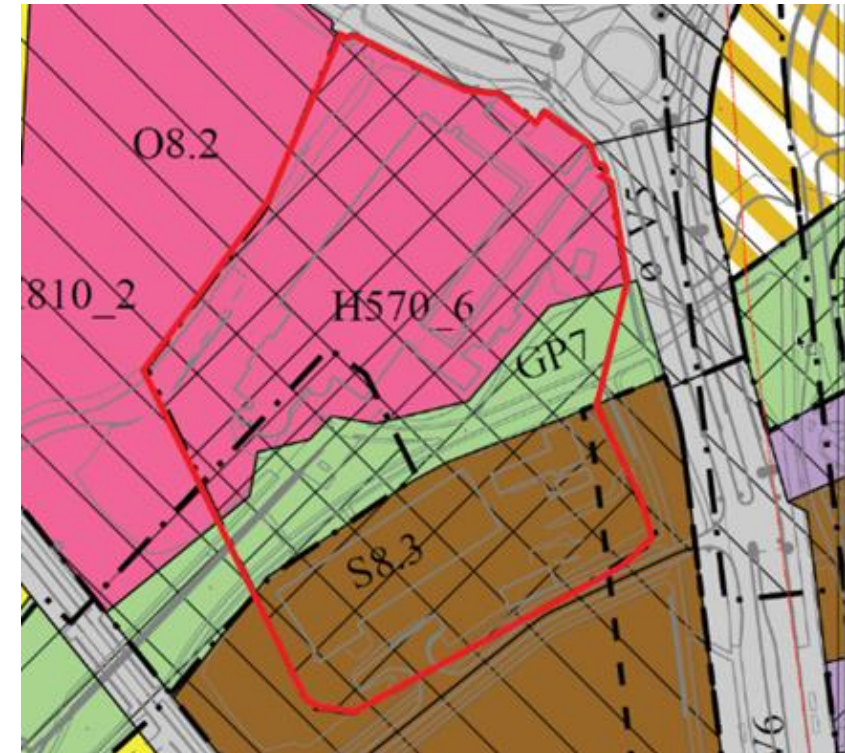
- en svært viktig lokalitet nr. 4, Telenordammen
- en lokalt viktig lokalitet nr 14, rik edelløvskog



- Ikke direkte inngrep i disse lokalitetene, men fare for drenering av dammen
 - Det settes strenge krav til tetting av berggrunnen under for å unngå dette.
 - Krav til overvåkning av dammen mht. vannstand i anleggsfasen
 - Det skal gjøres supplerende undersøkelser av fagkyndig for å bekrefte at det fortsatt er storsalamander, granntjernaks og bunkestarr i dammen.
- Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen

Konsekvenser for kulturminner

- ▶ Området H570_6 er en hensynssone for bevaring av kulturmiljøet Gamle Fornebu lufthavn, i kommunedelplan 3.
- ▶ Anleggsområdet til Fornebubanen er tilpasset til eiendommen med kulturminner.
- ▶ Det er ikke planlagt å rive eller fjerne verneverdig bebyggelse i forbindelse med anleggsgjennomføringen eller i permanent situasjon.



Reguleringsplanen stiller krav til Fornebubanen

- Miljøoppfølging
 - Visuelle og arkitektoniske kvaliteter
 - Landskapsutforming og overvannshåndtering
 - Universell utforming
 - Støy og vibrasjoner
 - Anleggsgjennomføring og massehåndtering
 - .. med mer
- Ingen av disse kravene forslås endret
 - Kravene følges opp i byggesakene