

Til Bærum kommune
post@baerum.kommune.no

Bærum 3.3.2023

Vår referanse
Gnr/bnr 41/143 og 300/7338Deres referanse
Arkivsak-ID: 21/12585

Innspill til: Varsel om oppstart av planarbeid - offentlig områderegulering – Snarøyveien mellom Rolfsbuktveien og Widerøeveien i Bærum kommune

OBOS Fornebu AS (heretter OF) gir med dette uttalelse til varslet oppstart av planarbeid – offentlig områderegulering – Snarøyveien mellom Rolfsbuktveien og Widerøeveien. OF er eier av felt S8.4 og deler av S8.3 (gnr/bnr. 41/143 og 300/7338) og er berørt part i reguleringsarbeidet.

OF kommer under ingen omstendighet til å akseptere at arealer avsatt til sentrumsformål i KDP3 omgjøres til arealer for Snarøyveien. Dette er arealer regulert til sentrumsformål; boliger, forretning, kontor, møteplasser, byrom, uteoppholdsareal m.m. Slik forslaget nå ligger, truer det mulig utnyttelse av felt S8.3 og S8.4, og de kvaliteter som er forutsatt i KDP3. OF mener i tillegg at reguleringsforslaget representerer et klart avtalebrudd fra både kommunens og fylkeskommunens side, jf. inngått utbyggingsavtale og avtale om bidrag til Fornehubanen. Dette vil vi begrunne nærmere i denne merknaden.

Vår uttalelse berører:

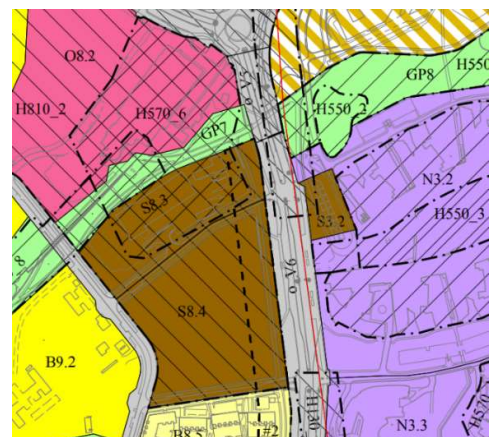
1. Plangrepet
2. Samfunnsøkonomiske konsekvenser
3. Miljømessige konsekvenser
4. Avtalemessige og økonomiske konsekvenser
5. Forslag til mulig løsning i tråd med KDP3

Bakgrunn: OF's utvikling av S8.3 og S8.4

OF har startet detaljregulering av felt S8.4 (arkivsak-ID: 22 /24715), i tråd med intensjoner og prinsipper i KDP3 og planprogram med byplangrep for Flytårnområdet. Felt S8.4 er i KDP3 satt av til sentrumsformål som en del av område A «Byen».

På felt S8.4 skal OF regulere 6 kvartaler, med inntil 55.000 m2 BRA bolig og 29.800 m2 BRA annet. Prosjektet vil ha en bymessig utforming med gjennomsnittlig etasjehøyde på 7 etasjer. I henhold til overordnede føringer, forholder prosjektet seg til Snarøyveien som en fremtidig byggate. Fremtidig byggegrense er satt i formålsgrensen mellom S8.4 og o_V6 (jf. §39.1 i KDP3).

OF eier også østre del av felt S8.3, som vil utvikles senere. Dette feltet er avsatt til sentrumsformål i KDP3 og OF vil i en detaljregulering forholde seg til formålsgrensen i KDP3.



Figur 1: Utsnitt av plankart i KDP3, med felt S8.3, S8.4 og o_V6.

1. Plangrepet

I varslingsannonsen for områderegulering av Snarøyveien angis det at hensikten med planarbeidet bl.a. er å omregulere Snarøyveien til bygate i tråd med prinsippene i KDP3.

Kommunedelplan 3 (KDP3)

I henhold til KDP3 (§39.1) innebærer dette at: «*Snarøyveien, felt o_V5, o_V6, o_V7 og o_V8, skal omformes til bygate med et redusert gatetverrsnitt med to kjørefelt i hver retning, tosidig fortau og separat sykkelanlegg, gatetrær og kryssinger i plan. Stasjonsadkomstene for ny Fornebubane skal ha en god kobling mot gaterommet. Gaten skal oppleves som en integrert del av en sammenhengende gate- og byromsstruktur i området A «Byen. **Flytårnet skal defineres som et sted ved å smalne inn gatesnittet ved Flytårnet T-banestasjon, og tydeliggjøre byromsaksen mellom Telenoranlegget og Flytårnet***».

Planprogram med byplangrep for flytårnområdet

Planprogram for Flytårnområdet forutsetter en løsning for Snarøyveien i tråd med KDP3.

Kommunestyrevedtak fra 27.3.2019 (041/2019) vedrørende KDP3

Midlertidig situasjon

I vedtak i kommunestyret i 27.03.2019 (sak 041/19) bes Rådmannen ta høyde for en løsning med 2+3 felt (dagens kapasitet) inntil Fornebubanen og Vestre lenke er på plass, og man ser effekten av disse.

OF er i møte med Fornebubanen desember 2022 og februar 2023, gjort kjent med at Fornebubanen ser på et bredere gatesnitt enn det som lå til grunn for vedtaket fra 2019. Gatesnitt presentert for OF viser en løsning med en bredde på over 36 meter. Gatesnittet i KDP3 vedtaket fra 2019 er på rundt 31 meter. OF ber om at Fornebubanen forholder seg til vedtaket fra 2019 og reduserer gatesnittet for midlertidig situasjon i tråd med vedtaket.

Fremtidig situasjon

OF forutsetter at områdereguleringen forholder seg til området satt av til vei i KDP3, o_V6. Dette begrunnes med følgende:

Det er i KDP3 vedtatt en høy utnyttelse på områdene. En justering av Snarøyveien mot vest vil påvirke utnyttelsen av områdene på vestsiden av Snarøyveien (S8.3 og S8.4), og redusere kvalitetene for disse områdene. Felt S8.4 planlegges for bebyggelse slik formålsgrensen i KDP3 tilsier. Dette for å kunne optimalisere arealbruken på feltet i tråd med krav og ønskede kvaliteter for området.

OF forutsetter at areal som reguleres i fremtidig situasjon (inkl. gang/sykkelvei, fortau nødvendig kantsone) forholder seg til avgrensning i KDP3s felt o_V6 og ikke benytter seg av hensynssonen H410_1 (infrastruktur-sonen). Det betyr en sideforskyving av gatesnittet mot øst.

Ved behov for midlertidig bygge- og anleggsområde ifb. etablering av veien, kan OF bistå med dette.

2. Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Dersom Snarøyveien tilbakelegges med dagens kapasitet, blir dette premissgiveren for det fremtidige trafikkbildet og reisevanene på Fornebu. En tilrettelegging for å bruke personbil vil redusere effekten av Fornebubanen betydelig.

Etableringen av Fornebubanen forutsetter at en høy andel av befolkningen velger kollektivt som reisemåte, og en opprettholdelse av dagens kapasitet på Snarøyveien undergraver investeringene som ligger i Fornebubanen. Fornebubanen vil ikke oppnå sine mål dersom dagens kapasitet i Snarøyveien opprettholdes.

I Norconsults støyutredning i KDP3 (utført 2017), er det lagt til grunn at Snarøyveien vil ha en ÅDT på 18 900 på strekningen langs S8.3 og S8.4, ved full utbygging av Fornebu. Reisevaner som i indre Oslo er lagt til grunn. Til sammenligning har Sannergata i Oslo sentrum en ÅDT på 15 000, og et gatesnitt 15 meter inkl. fortau. Langs ring 2 ligger ÅDT på mellom 7000 og 16 000. Dette er eksempler på svært trafikkerte gater i Oslo. Likevel har de en lavere ÅDT enn hva kommunen legger til grunn for Snarøyveien. Jevnt over kan ikke OF se at det er gater innenfor ring 2 i Oslo som har like høy ÅDT som den som legges til grunn for Snarøyveien (kilde: planinnsyn i Oslo kommune, temakart «Trafikkmengde»).

Dette viser at det er mulig å løse en høy kapasitet med et mer arealeffektivt gatesnitt. Videre viser det at kapasiteten på Snarøyveien av samfunnsøkonomiske og miljømessige hensyn bør reduseres. Snarøyveien må utformes med hensyn til Fornebubanen, og ikke motsatt. For å få best mulig nytte av Fornebubanen bør Snarøyveiens gatesnitt reduseres til bygatesnitt med redusert kapasitet ift. dagens løsning.

3. Miljømessige konsekvenser

Bærum kommune, Fornebubanen og OF har høye miljøambisjoner for Fornebu. Fornebu skal utvikles til å bli et nullutslippssamfunn. I tråd med kommunens miljøstrategi mener OF at et bymessig gatesnitt med redusert kapasitet i forhold til dagens situasjon, er en viktig forutsetning for å endre reisevanene i Bærum kommune. I tillegg vil effekten av Fornebubanen blir høyere når man samtidig reduserer personbilbruken i området. Redusert veikapasitet gir incentiv til å bruke T-banen og vil redusere klimagassutslipp, i tråd med kommunens miljøstrategi om å endre reisevaner.

En opprettholdelse av kapasiteten i Snarøyveien vil undergrave kommunens, Fornebubanens og OF' miljøambisjoner på Fornebu.

4. Avtalemessige og økonomiske konsekvenser ved tap av utnyttelse på S8.4 og S8.3.

Utbyggingsavtale med Bærum kommune:

OF inngikk i april 2020 utbyggingsavtale med Bærum kommune, som medfører svært omfattende forpliktelser for oss som utbygger. I tillegg til opparbeidelse av diverse teknisk infrastruktur, skal OF bidra med kr 2 786 pr. m2 BRA til sosial infrastruktur, med tillegg av indeksregulering fra 2018. Dette er forutsatt å utgjøre samlet ca. kr 2,35 mrd. + indeksjustering for de områder OF disponerte da avtalen ble inngått i 2020 (dvs. at bidrag fra områder OF senere har ervervet på Fornebu Sør og ved Fornebuporten kommer i tillegg). Beløpet svarer til ca. halvparten av kostnadene kommunen får til skoler, idrettsanlegg, sykehjem osv.

Byggesaksforskriften § 18-1 har forbud mot utbyggingsavtaler om bidrag til sosial infrastruktur. På Fornebu, som eneste sted i Norge, har imidlertid departementet gitt samtykke til å fravike denne regelen, jf. plan- og bygningsloven § 17-7. Et helt avgjørende argument for departementets samtykke, var at OF støttet kommunens søknad, under den uttrykkelige forutsetning om øket utnyttelse, slik KDP3 representerer.

Hele utbyggingsavtalen bygger på en grunnleggende forutsetning om at OF kan bygge ut sine områder i samsvar med KDP3. Dette er blant annet kommet til uttrykk i pkt. 1.1 annet avsnitt og i pkt. 2.1 tredje avsnitt. Sistnevnte avsnitt lyder: «Avtalen bygger på forutsetningen om at fordelingen og utnyttelsesvolumet i Bilag 2 [dvs. arealtabellen i § 35.1 i KDP3] skal være veiledende for det etterfølgende reguleringsarbeidet med de enkelte felt».

Dersom reguleringsforslaget for Snarøyveien ikke forholder seg til formålsgrensen i KDP3, og som også er forutsatt i innsendt planprogram for Flytårnet-området, truer dette den utnyttelse som er forutsatt i KDP3 § 35.1. Som nevnt tidligere, er dette området en del av «byen», hvor man trenger hele arealet for å få til den planlagte utnyttelse og samtidig være innenfor krav til høyder, MUA osv. Etter vårt syn har

kommunen, etter utbyggingsavtalen, en klar avtalemessig forpliktelse til å medvirke til at utnyttelsen i KDP3 lar seg gjennomføre, og dermed også til at formålsgrensen ikke forskyves.

Dersom formålsgrensen flyttes slik at utnyttelsen går ned, vil dette også få den følge at kommunen ikke vil oppnå det forutsatte bidrag til sosial infrastruktur. Dette vil i tilfelle være i strid med en av de sentrale bærebjelkene i kommunestyrets KDP3-vedtak.

Avtale om bidrag til Fornebubanen:

OF inngikk 5. juni 2019 avtale med Akershus fylkeskommune (nå Viken) om grunneierbidrag til Fornebubanen «Banebidragsavtalen». Også Banebidragsavtalen bygger på en grunnleggende forutsetning om at grunneier skal oppnå den merutnyttelse som KDP3 representerer. Bl.a. fremgår det av pkt. 1 tredje avsnitt at KDP3-grunneierne skal bidra til etablering av Fornebubanen «...og vil til gjengjeld oppnå Merutnyttelse for sine eiendommer». «Merutnyttelse» er definert i pkt. 0 med henvisning til Vedlegg 2. Dette vedlegget bygger igjen på KDP3 § 35.1.

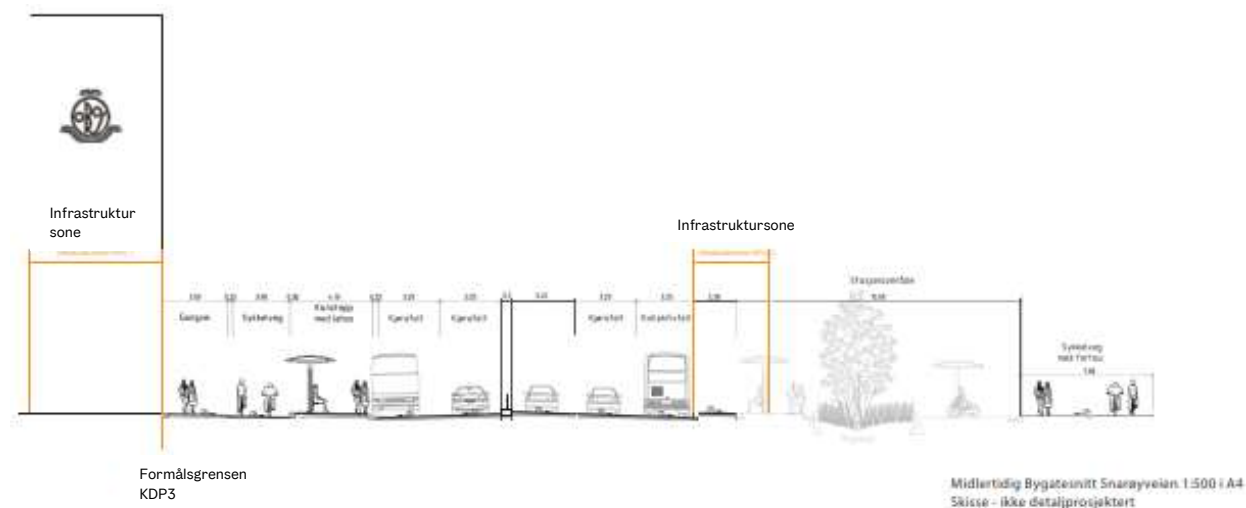
Banebidragsavtalen innebærer at grunneier skal betale en sats pr. m2 BRA merutnyttelse som oppnås. Videre har OF avgitt villighetserklæring om økning av satsen i juni 2022, og gjennom dette bidratt til at baneutbyggingen ikke stoppet opp i juni 2022 pga. budsjettsprekk. Bidraget utgjør kr 4 951 pr. m2 merutnyttelse + indeks fra april 2022 (50% for næring). Samlet bidrag fra OF-selskapene er ca. kr 2 mrd. med dagens indeks.

Etter vår vurdering representerer det et avtalebrudd fra Viken fylkeskommune sin side, dersom Viken regulerer og senere tiltrer arealer som er forutsatt til utbygging i KDP3. En slik regulering vil dessuten true merutnyttelsen, og dermed også redusere det forutsatte bidraget til Fornebubanen.

5. Forslag til mulig løsning

OF har sett på hvordan gatesnittet kan løses på en måte som ivaretar KDP3 innenfor område satt av til veiformål o_V6. Forslaget er tilnærmet likt det som ble vist i KDP3- vedtaket fra 2019. Løsningene viser hvordan gatesnittet kan utformes for midlertidig situasjon, og hvordan dette kan omgjøres til fremtidig, permanent situasjon. OF anbefaler sterkt at forslaget tas til følge, slik at man unngår inngrep på felt S8.3 og S8.4.

Midlertidig løsning, i tråd med vedtak 27.3.2019 (2+3 felt)



Figur 1: Skissen viser forslag til gatesnitt for Snarøyveien i tråd med kommunestyrets vedtak 27.3 2019.

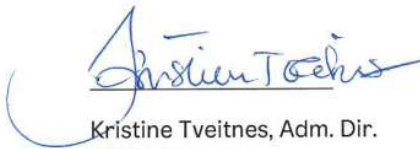
I tråd med rådmannens innstilling er det ikke lagt inn trær i midtrabatten. OF anbefaler at man avventer en beplantning til permanent løsning. Dette midlertidige gatesnittet ivaretar dagens kapasitet

- **Plangrepet:**
Det er i KDP3 satt høy utnyttelse på områdene. En justering av Snarøyveien mot vest vil påvirke utnyttelsen av områdene på vestsiden, og kvaliteter for skole, flerbrukshall, boligene, næring, bygulv, MUA etc. Fremtidig Snarøyveien inkludert fortau, gang-/sykkelfelt, kantsoner etc. må reguleres innenfor området satt av til vei i KDP3 o_V6, og forholde seg til formålsgrensen sentrumsformål overfor 8.3 og 8.4.
Bygatesnitt – bredder viktig. I tillegg må veien forskyves tilbake mot øst dersom skisser fremlagt i møte i november 2022 og februar 2023 opprettholdes.
Områdereguleringen for Snarøyveien må følge føringer gitt i felles planprogram med hensyn til smalt bygatesnitt.

- Samfunnsøkonomiske konsekvenser:
For å få best mulig nytte av Fornebubanen bør Snarøyveiens gatesnitt reduseres til bygatesnitt med redusert kapasitet ift. dagens løsning. Dersom kapasiteten opprettholdes, vil effekten av T-banen bli mindre.
- Miljømessige konsekvenser:
Redusert veikapasitet gir incentiv til å bruke T-banen og vil bidra til redusert klimagassutslipp i tråd med kommunens miljøstrategi om å endre reisevaner.
- Avtalemessige og økonomisk konsekvenser:
Plassering av Snarøyveien med en sideforskyving mot vest truer utnyttelsen på områdene langs Snarøyveien S8.3 og S8.4. De økonomiske og avtalemessige konsekvensene av at OF ikke får bygget antall kvadratmeter bolig i tråd med KDP3 er store. OF mener dette er et avtalebrudd, både fra kommunen og fylkeskommunen sin side. En reduksjon av utnyttelsen vil også medføre redusert bidrag til kommunens sosiale infrastruktur og redusert grunneierbidrag til Fornebubanen.
- Forslag til mulig løsning:
OF har lagt frem forslag til mulig løsning i tråd med KDP3- vedtaket av 27.3.2019.

OF ber om oppfølgende møter, og prosess for å avklare grensesnittet mellom formålene slik at felt 8.4 kan utvikles i tråd med gjeldende KDP3-avgrensning.

Med vennlig hilsen



Kristine Tveitnes, Adm. Dir.
OBOS Fornebu
03.03.2023