

# Hvordan planlegge for Fornebu som et nullutslippsområde

Case - flytårnområdet

26. oktober 2021

By- og områdeutvikling, Bærum kommune



# POLITISKE VEDTAK

- Klimastrategi 2030  
*Fornebu skal etableres som et nullutslippsområde innen 2027*
- Kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3)  
*Fornebu skal etableres som et nullutslippsområde innen 2027*
- Mobilitetsstrategi  
*Mobilitetsløsning som er enkle, effektive, raske, klimakloke og miljøvennlige, tilgjengelig og med lavest mulig behov for biltransport*
- Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040  
*Fornebu skal etableres som et nullutslippsområde*
- Konsortieavtale med FME-ZEN/Sintef  
*Flytårnområdet og Oksenøya definert som piloter*
- Intensjonsavtale med FutureBuilt  
*Flytårnområdet til et FutureBuilt forbildeprosjekt*

## BYVEKSTAVTALE OG NULLVEKSTMÅL

Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette kalles nullvekstmål.

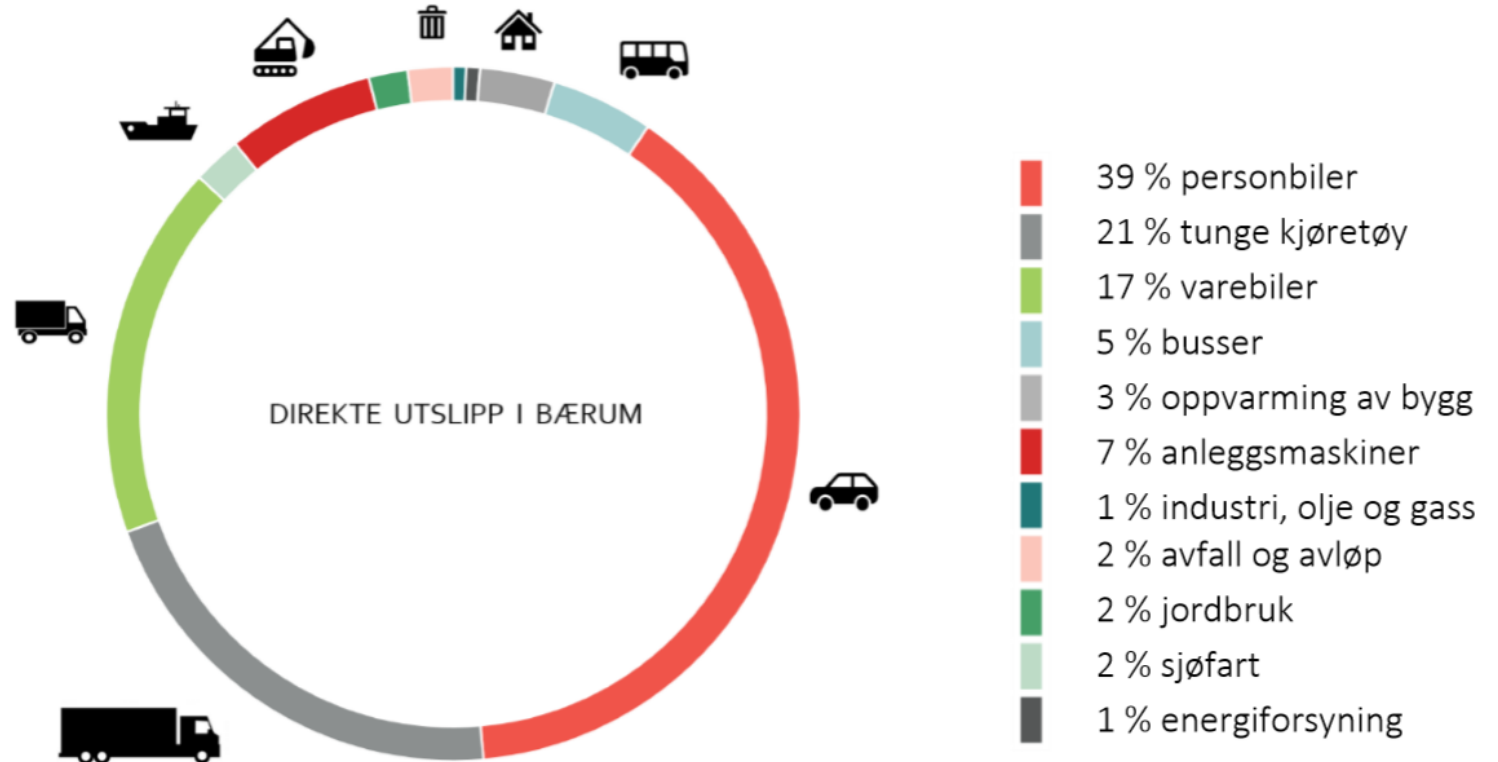
Løsninger som velges må bidra til bedre fremkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Nullvekstmål er en forutsetning for statens bidrag til Fornebubanen.

Akershus fylkeskommune (2019) har vedtatt at klimagassutslippene fra transportsektoren skal være redusert med minst 50% innen 2030.

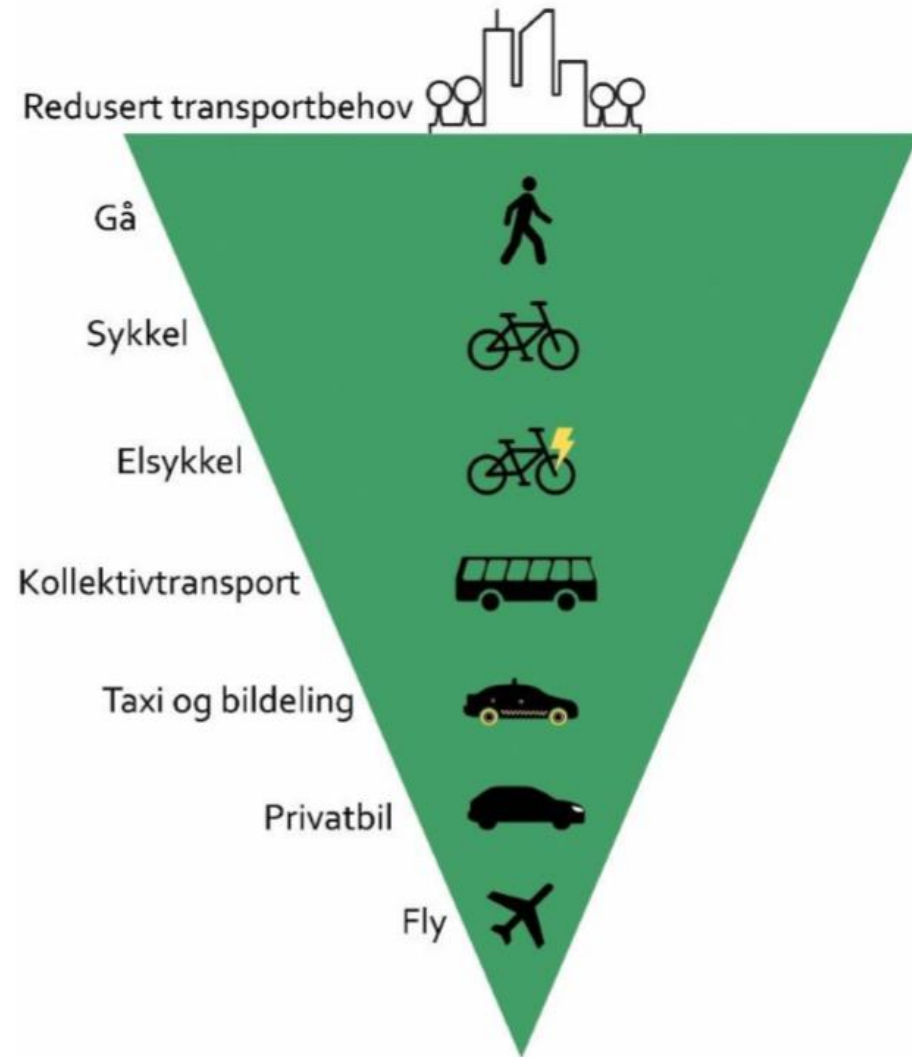
# TRANSPORT STØRSTE KILDE TIL KLIMAGASSUTSLIPP I BÆRUM

Vegtransport i Bærum bidrar med 82% av klimagassutslippene, nesten halvparten fra personbiler



# KLIMAVENNLIG AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

- Redusere behovet for reise
- Snu transporthierarkiet
- Bil tar plass og krever fasilitering

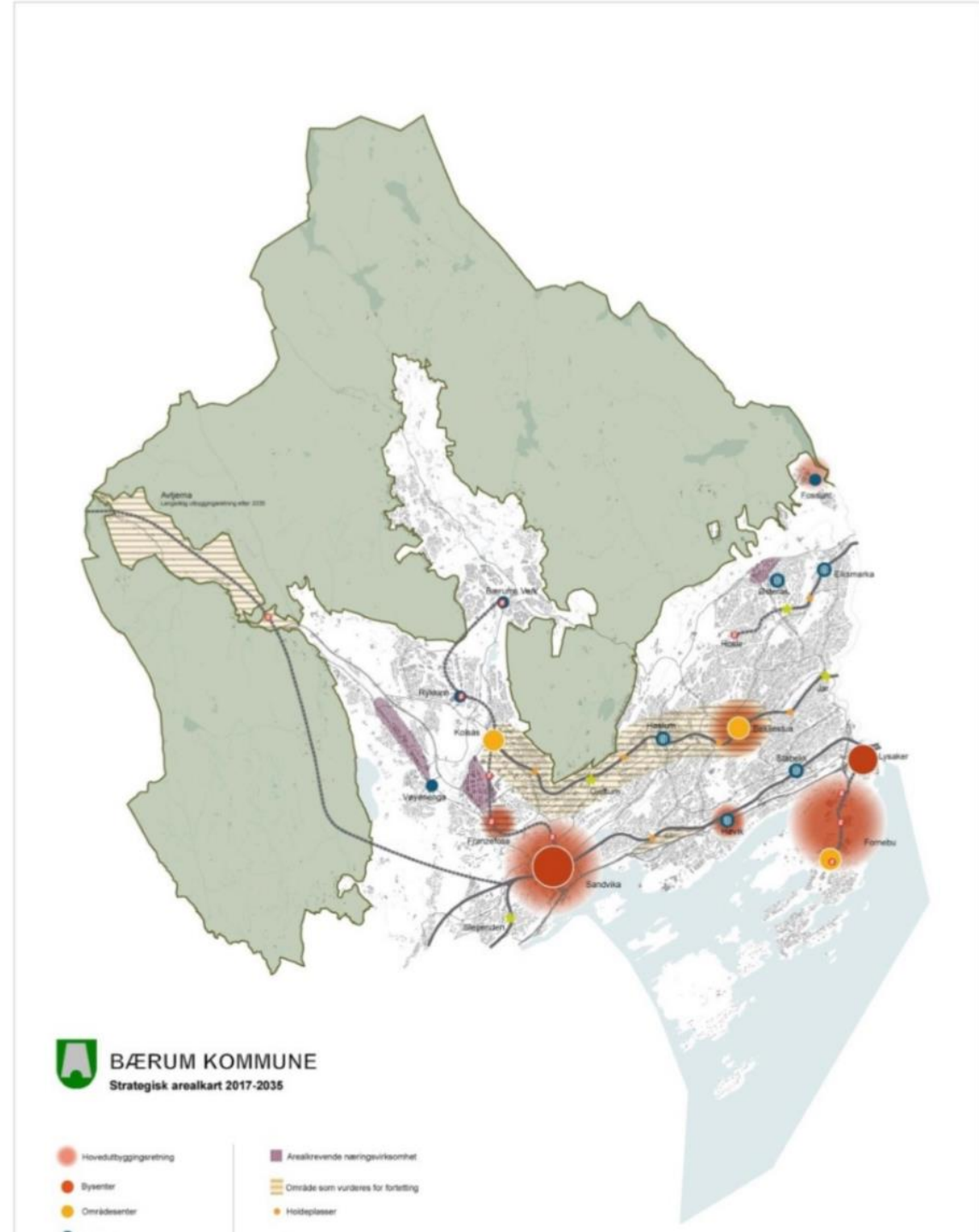


# FORUTSETNINGER PÅ FORNEBU

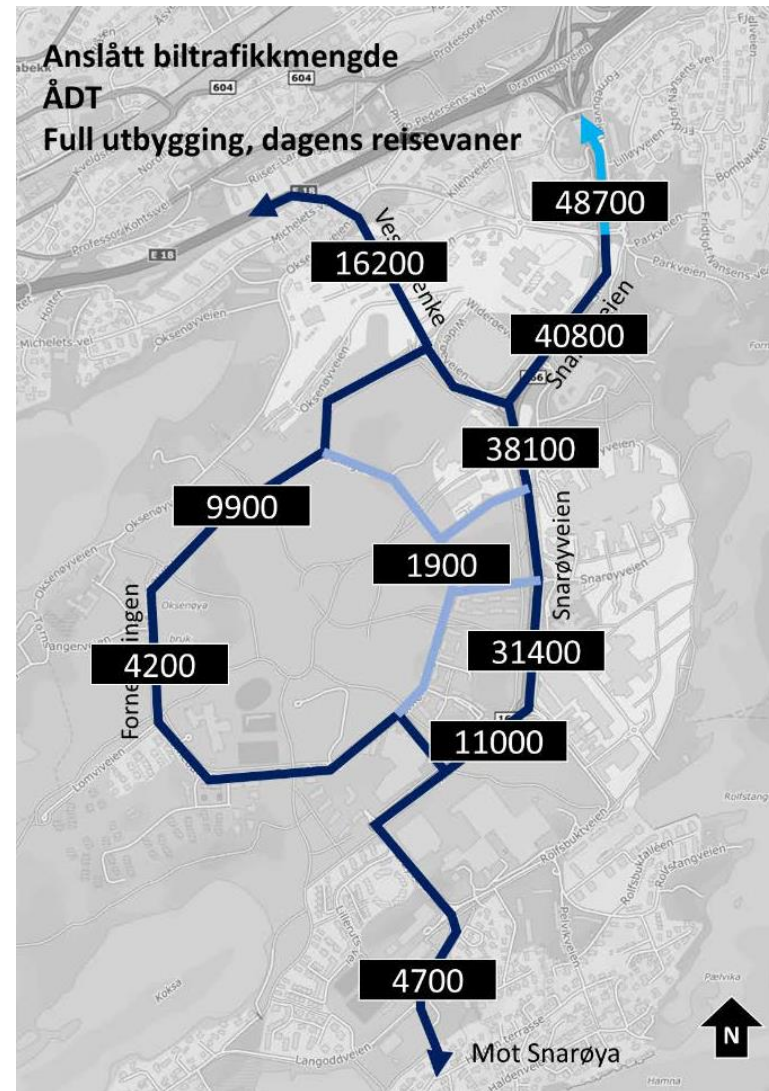
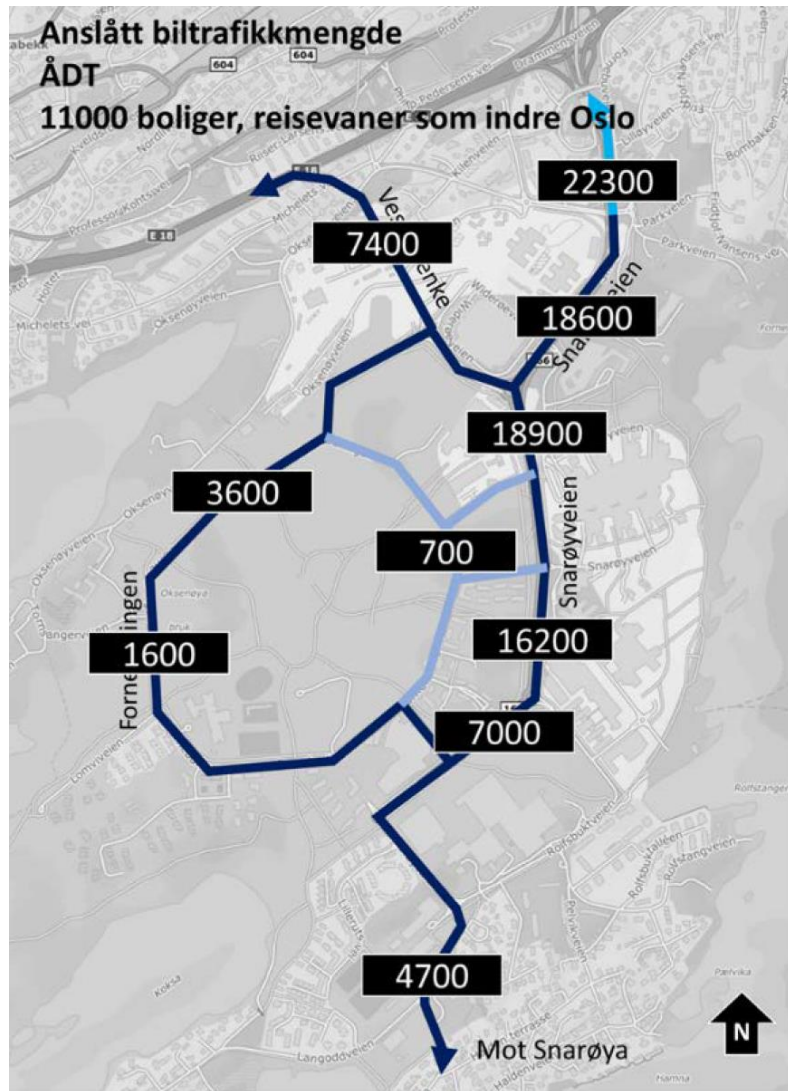
Kommuneplanens arealstrategi definerer Fornebu som en hovedutbyggingsretning

Fornebubanen er under bygging

Fornebu har en arealbruk som er i tråd med forutsetningene for nullutslipp og nullvekstmål



# MOBILITET PÅ FORNEBU



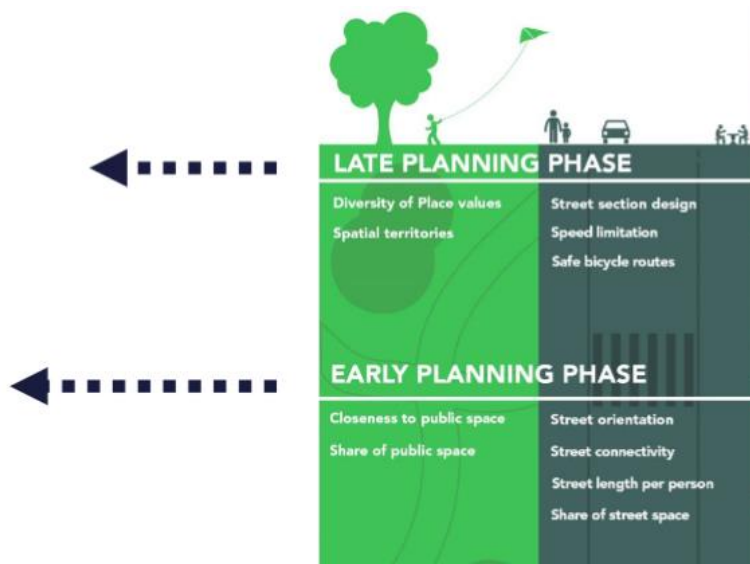
# EVALUERING AV KDP3



DESIGN MANAGING  
THE POTENTIAL



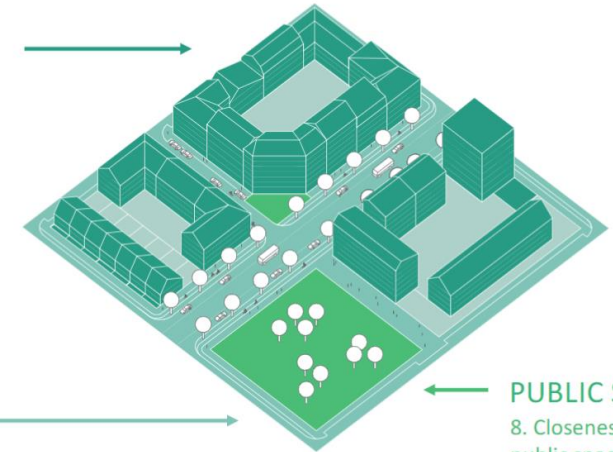
STRUCTURE THAT  
GIVES POTENTIAL



## 10 SPATIAL INDICATORS

### BUILDINGS AND BLOCKS

1. Closeness to region center
2. Closeness to public transport
3. Closeness to local centers
4. Closeness to primary and secondary school
5. People density
6. Land use diversity



### STREET NETWORK

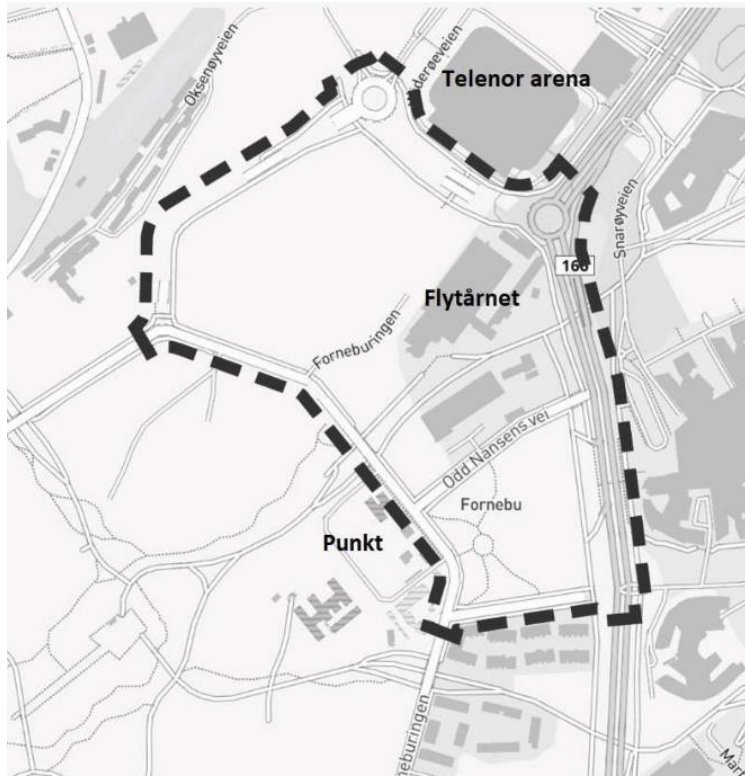
7. Street connectivity

### PUBLIC SPACE

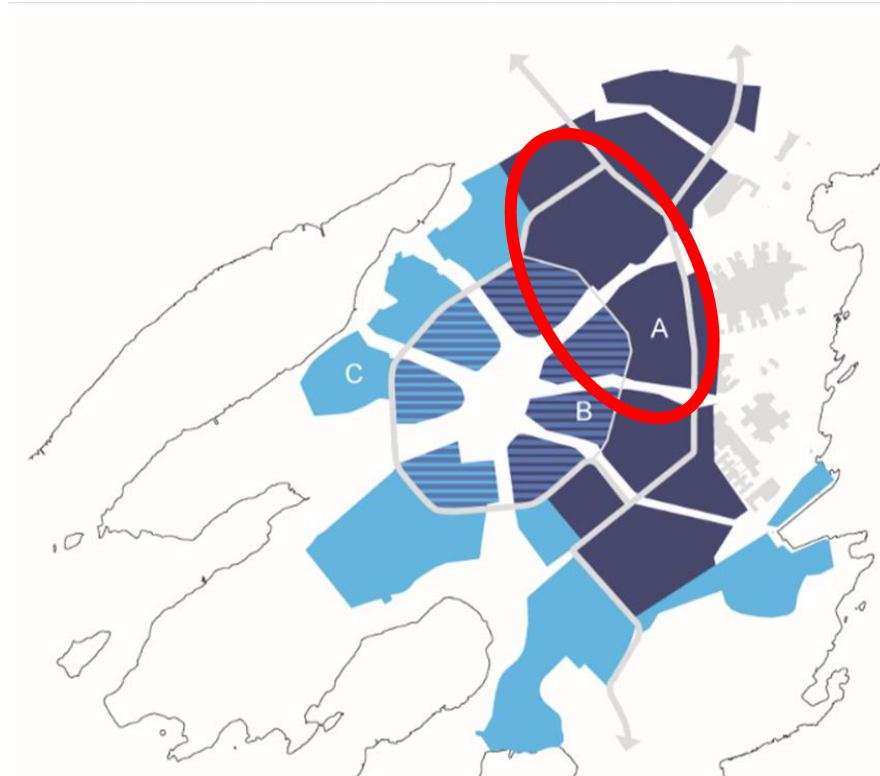
8. Closeness to public space
9. Share of public space
10. Closeness to water
11. Orientation to water



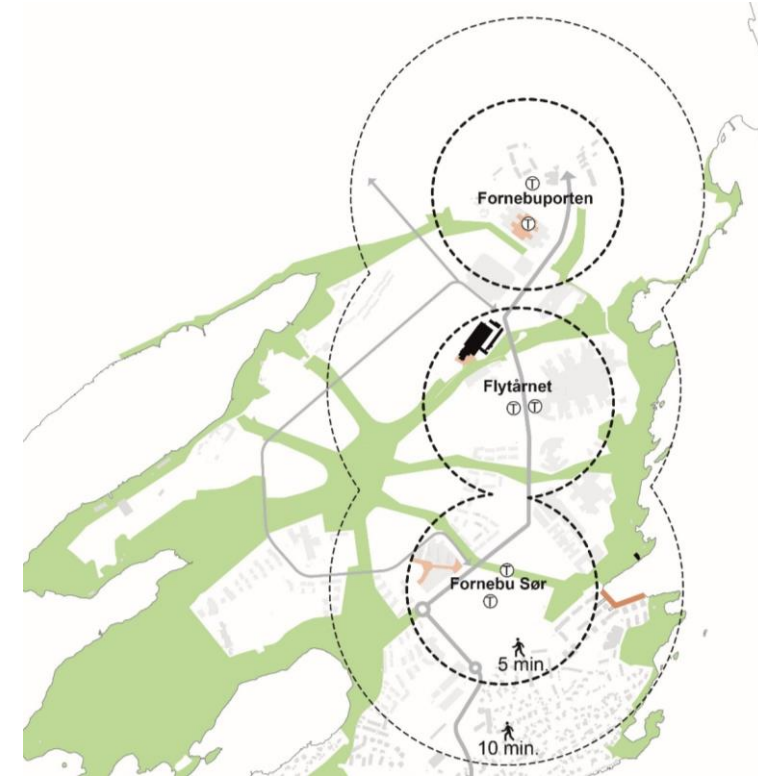
# FLYTÅRNOMRÅDET



Varslet plangrense



Område A «Byen»



Et av tre sentrumsområder



HER ER VI NÅ



KOMMUNEPLANENS  
AREALDEL

KOMMUNEDELPLAN  
(KDP3)

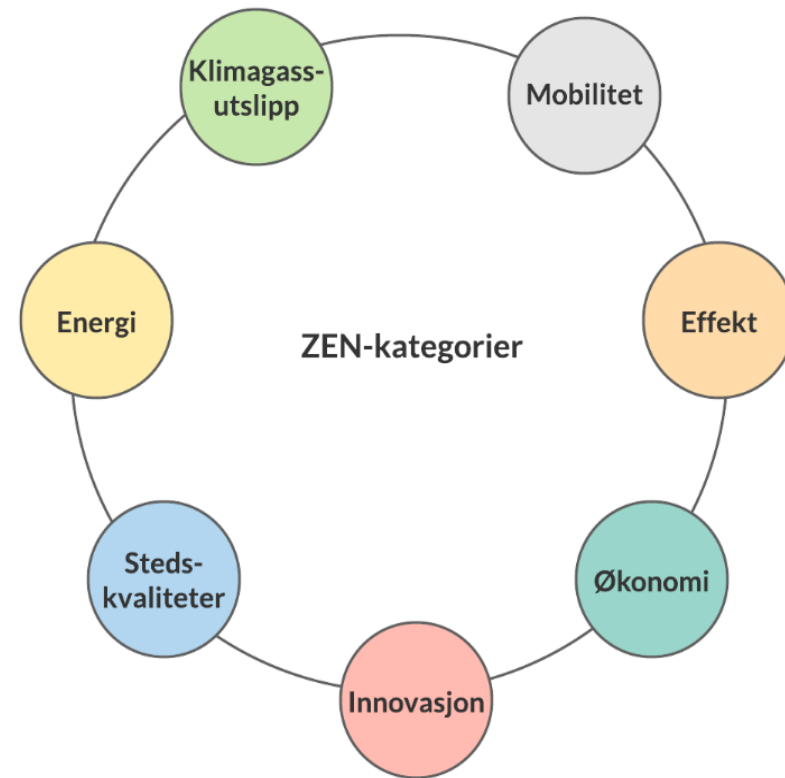
PLANPROGRAM MED  
BYPLANKONSEPT

DETALJREGULERING

BYGGESAK

# PLANGREPET – OPPSTART

Hva er et nullutslippsområde?





# MOBILITET - BILKJØRING

Redusere antall parkeringsplasser

Samlokalisere

Sambruk med eksisterende P-anlegg

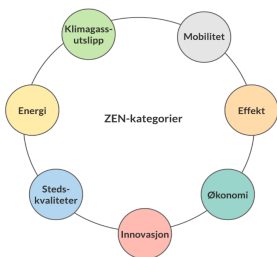
Midlertidig parkeringshus

MobilitetsHUB'er

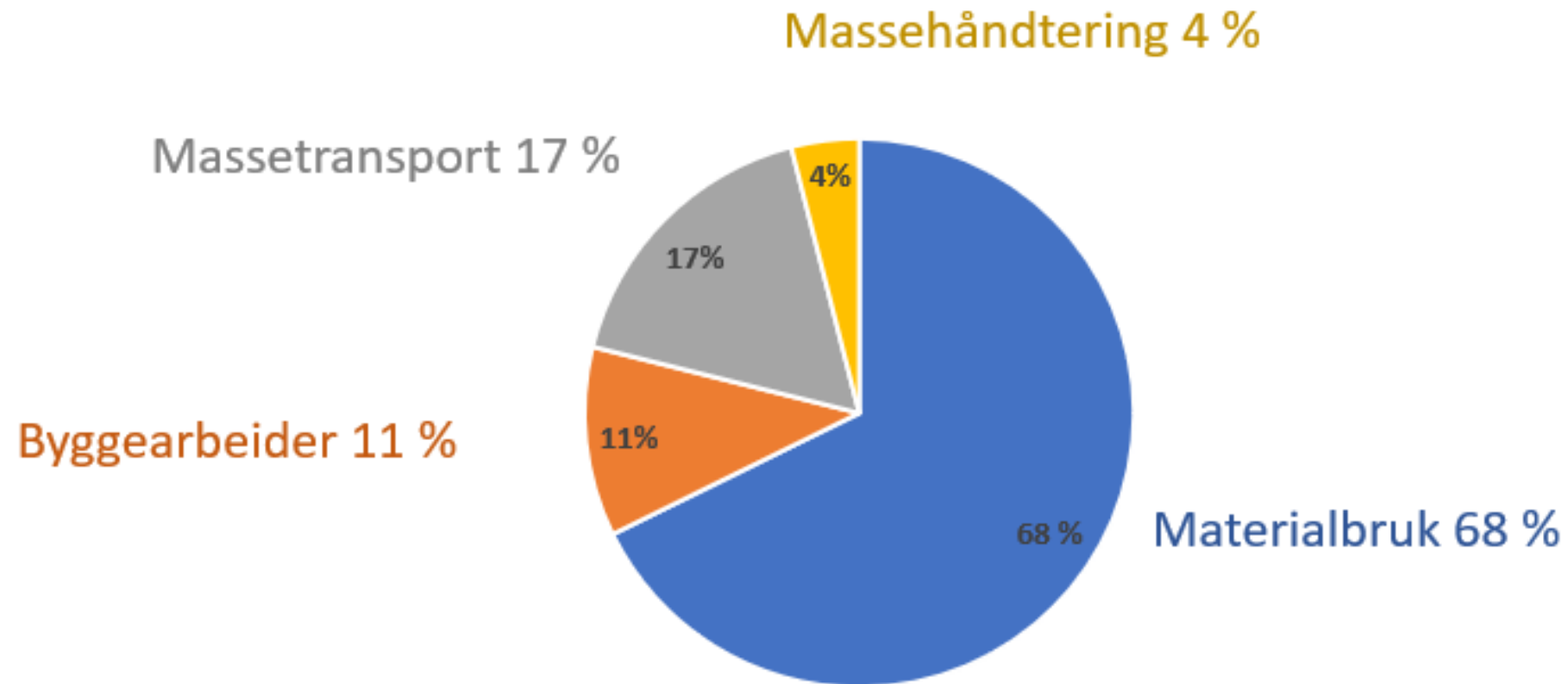
Varelevering fra HUB



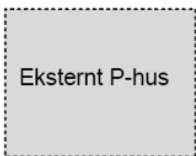
P-hus Lüders, Murmanskgade, Nordhavn. Kantzoner i København



# FORDELING AV UTSLIPP VED BYGGING AV PARKERINGSKJELLER



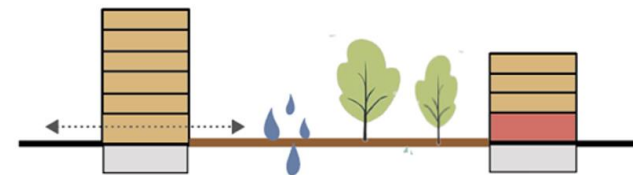
# STUDIER PÅ LOKALISERING AV PARKERING



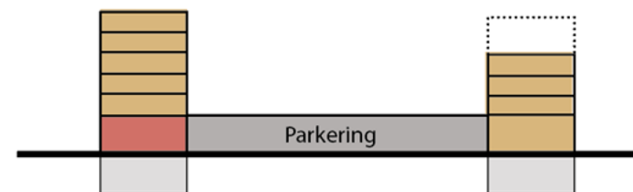
Enkeltplasser til HC-parkering og besøk/korttidsparkering innplasseres også i gate og som del av mobilitetshub.



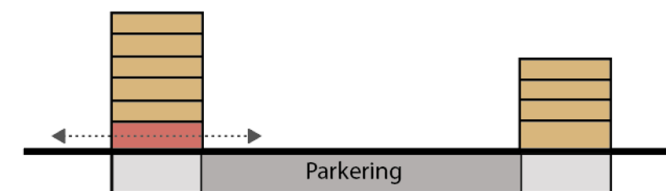
Ingen parkering i tilknytning til boligene (eksternt p-hus)



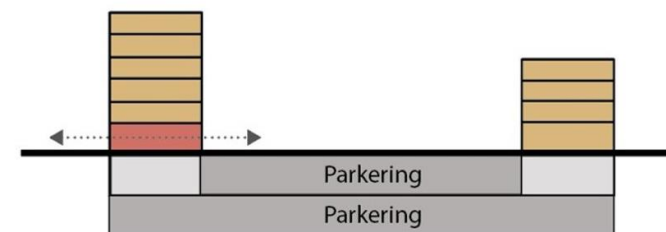
Over bakken i hele eller deler av basen



I kjeller under bakken



I to kjellerplan under bakken



# KULTURMINNER OG STEDSIDENTITET





# FUNKSJONSBLANDING OG KANTSONE

Redusere behovet for reise

Bolig, næring, kultur, skole

Høy kvalitet på arkitektur og landskapsarkitektur

Variasjon i typologi

Innganger og forhager



Små, lokale aktører på gatehjørner



Hevede inngangspartier mot gaterom, Lille Bislett



Ijburg, Nederland



