

OBOS Fornebu AS



Til Bærum kommune

Postboks 700, 1304 Sandvika

Planprogram med byplangrep for flytårnområdet – Fornebu. Plan ID: 2019006.

Høringsuttalelse fra OBOS Fornebu AS til planprogram for flytårnområdet

OBOS Fornebu AS (heretter OBOS Fornebu) gir med dette uttalelse til planprogram med byplangrep for Flytårnområdet.

Vår uttalelse er bygget opp i tre deler. Del 1 er en innledning med bakgrunn for planarbeidet og vår forståelse av rammene; del 2 er merknader knyttet til større temaer som etter OBOS Fornebu sin mening må bearbeides for å sikre intensjoner fra overordnede føringer; i del 3 listes punkter i planprogrammet som bør justeres, med sidehenvisninger.

OBOS Fornebu har i perioden april-august 2022 gjennomført en begrenset plan- og designkonkurranse med fire inviterte arkitektkontorer, for å belyse viktige utviklingstrekk og løsninger for felt S8.4. Løsningsforslagene er med på å underbygge våre innspill til planprogrammet.

DEL 1: Innledning

KDP3 har et definert mandat for felles planlegging for flytårnområdet i §40.1. KDP3 §40.3 beskriver videre en rekke punkter som skal besvares gjennom felles planlegging for Flytårnområdet. Den felles planleggingen, skal bla. sikre utvikling av Flytårnet til et lokalsentrum med sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur, og en god forbindelse fra Flytårnet til T-banen.

Kommunaldirektøren har innstilt arbeidet utført som «Planprogram med byplangrep». Iht. KU-forskriften §14 skal et planprogram gjøre rede for formålet med kommende planarbeid, hvilke relevante og realistiske alternativer som vil bli vurdert i plan, og behov for utredninger. Videre skal et planprogram beskrive frister og deltakere, samt opplegg for medvirkning.

OBOS Fornebu forstår planprogrammet for flytårnområdet som et ikke juridisk bindende plandokument, som skal gi politiske føringer for videreutviklingen av området med presiseringer av KDP3.

Vi mener at kravet til felles planlegging er ivarettatt i planprogrammets føringer for kommende detaljreguleringer, men at det er behov for justeringer for at det skal bli et godt styringsverktøy.

I de kommende delene av dette høringsinnspillet, presenteres merknader som bør innarbeides i planprogrammet for å sikre ambisjoner om å utvikle området i tråd med føringer fra KDP3.

DEL 2: Viktige momenter for bearbeiding av planprogrammet for å oppnå bærekraftsmålene, og planlegge for nullutslippsområder

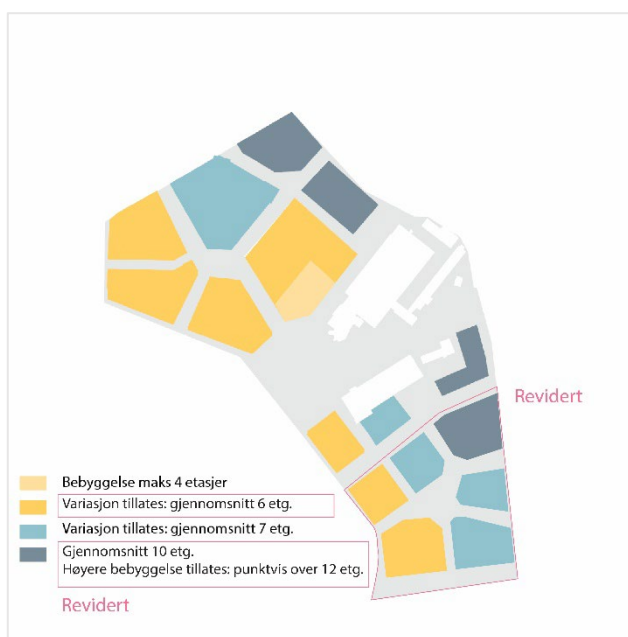
1. Variasjon og fleksibilitet – utfordringer med utformingskrav til fasader, volumoppbygninger og boligmiks

Som beskrevet i innledningen, legger KDP3 §40.1 og §40.3 krav om felles planlegging for flytårnområdet, og former planprogrammets mandat. Videre står det i planprogrammet at «flytårnområdet vil utvikles over lang tid, og det skal være handlingsrom for detaljerte løsninger for det enkelte prosjekt når realisering er nært forestående» (s.122).

OBOS Fornebu mener det er utenfor planprogrammets mandat å fastsette rammer for utforming, programmering og avgrensning av offentlige rom, samt tilgrensende fasader og formål i 1.etasjer. Vi understreker dette punktet for å presisere at flere avgjørende momenter for utforming av fasader og volumer skal utredes i kommende detaljregulering. Vi setter pris på at våre tidligere innspill i stor grad har blitt tatt til følge, men vi har fortsatt noen punkter som vi mener bør justeres – se Del 3, s. 7, for utfyllende forslag.

For OBOS Fornebu sitt felt S8.4 er det i KDP3 angitt en snitthøyde på 7 etasjer. Det er en styrke at man kan se hele feltet under ett, for å få til en ønsket variasjon i høyder i kommende bebyggelse. Planprogrammet legger begrensninger for fremtidig høydeavvikling i feltet ved å angi maksimum etasjehøyder innenfor enkelte delfelt.

Programmet åpner for høyhus over 12 etasjer. Gjennom studier som OBOS Fornebu har gjort for felt S8.4, ser vi at et høyhus på inntil 15 etasjer kan være egnet, i tråd med tidligere utkast til planprogram. Dette som et virkemiddel for å skape variasjon i etasjehøyder og bygningsmiljø, og på denne måten gi rom for å ta høydene ned i andre kvartaler innenfor feltet, og gi menneskelig skala. Dette foreslår vi angis som «høyere bebyggelse tillates: punktvis over 12 etg.», også for å sikre at høyhus begrenses til mindre volumer. Vi ber om at «Prinsippkart for høyder» (s.56) revideres som vist på illustrasjonen.



Figur 1: Revidert prinsippkart for høydeavvikling

OBOS Fornebu deler Bærum kommunes mål om å realisere bred boligvariasjon innenfor S8.4. Vi mener at planprogrammet for flytårnområdet bør åpne opp for ett-roms leiligheter. Denne leilighetstypen vil blant annet gi rom for andre boformer, som f.eks. bofellesskap, deleboliger m.m. Det tilrådes at planprogrammet tillater dette for å tiltrekke nye beboergrupper til Fornebu.

Viktige punkter:

- Høydevariasjon løses iht. KDP3s angitte snitthøyder for feltene som helhet
- Det må åpnes for større boligvariasjon med ett-roms som virkemiddel

2. Fra tradisjonell parkering til mobilitets-hus

OBOS Fornebu støtter kommunens arbeid med å redusere personbilbruk, og stiller oss positive til redusert parkeringsdekning i «byen» for å stedstilpasse KDP3 og tilrettelegge for et nullutslippsområde.

Vårt forslag for å nå målsettingene med hensyn til parkeringsdekning, er å gå bort fra absoluttkrav i KDP3 og heller sette maksimumskrav med hensyn til bilparkering. Det kan også sikres et minimumskrav for parkering.

Forslag til ny norm	Bilparkering bolig
Alternativ A – justering fra KDP3 iht. ny KPA under revidering	Inntil 0,7 plasser per 100 m2 BRA
Alternativ B – anbefalt redusert norm iht. klimaambisjoner for flytårnområdet	Inntil 0,5 plasser per 100 m2 BRA

Dette vil gi en større fleksibilitet i tråd med ønsket om endringer i reisevaner, som vil påvirkes av endring i teknologi, økonomi, reguleringer, trender og utviklingen i samfunnet generelt. Eksempelvis vil forbedret kollektivtilbud med buss og Fornebubanen bli et sentralt og viktig bidrag til reisevaneendring i kommunen.

På felt 8.4 beskrives «sentralisert parkering» som en avhengighet for felt 8.4_A til 8.4_E. OBOS Fornebu kan ikke godta at det formuleres et skal-krav som avhengighet. En slik formulering utløser en stor risiko for gjennomføring av prosjekter innenfor flytårnområdet. Denne føringen innebærer i realiteten et rekkefølgekrav som i henhold til inngått utbyggingsavtale pkt. 15.1 ikke skal inntas i nye planer. Parkering må løses individuelt for hvert kvartal.

Parkering under bakken vil kunne brukes som såkalte «mobilitetshubs» og bygge opp under prinsippet om kortreist dagligliv. Disse vil ha strategiske forbindelser ved daglige reiser, vareleveranser, ambulerende tjenester, deleløsninger og flere servicefunksjoner utover kun parkering.

Viktige punkter:

- Anbefalt maksnorm på 0,5 plasser per 100 m2 BRA bolig
- Parkeringsanlegg er 'mobilitetshubs' for alle fremkomstmidler, varelevering og logistikk
- Krav om sentralisert parkeringsanlegg frarådes, parkering må løses separat for hvert enkelt prosjekt for større fleksibilitet for fremtidige løsninger

3. Effektiv saksgang og sikring av fremdrift for utvikling av Fornebu – Antall fremtidige detaljreguleringer, utbyggingsrekkefølge og avhengigheter

Studiene OBOS Fornebu har gjennomført viser helhetlige løsninger som er i tråd med intensjonene og prinsippene i KDP3 og planprogrammet. Utviklingen og utbyggingen av felt 8.4 vil skje over mange år. På grunn av utbyggingsrekkefølge med hensyn til Fornebubanen, planlegger OBOS Fornebu for to hovedfaser for gjennomføring; delfelt 8.4A-C som er klart for utvikling, og delfelt 8.4D-E som er avhengig av bygging av Fornebubanen. Selv om et delfelt reguleres som del av en større detaljregulering, så vil utbyggingen være avhengig av rekkefølgekrav og ferdigstilling av Fornebubanen.

Planprogrammet foreslår 4 ulike detaljreguleringer innenfor felt S8.4, noe som krever uforholdsmessig mye koordinering for å oppnå gode og helhetlige grep på tomten da utnyttelsesgrad og høyder gir en rekke interne avhengigheter innenfor S8.4. Mobilitetsløsninger, gate-, park- og byromsstruktur og

teknisk infrastruktur må også naturlig løses helhetlig for hele feltet. Planprogrammets ønske om variasjon innenfor delfelter kan ivaretas gjennom egne bestemmelser i detaljregulering, og ikke minst detaljprosjektering.

OBOS Fornebu mener derfor antallet detaljreguleringer i området må reduseres, og det frarådes å stille krav om mer enn 2 detaljreguleringer for S8.4. Tilsvarende kan også være relevant for øvrige felt innenfor byplangrepet. OBOS Fornebu er også bekymret over hva økt antall detaljreguleringer vil medføre av saksbehandling for Bærum kommune og hvordan dette kan påvirke fremdrift for utviklingen på Fornebu.



Figur 2: Revidert prinsippkart for detaljreguleringer

Viktige punkter:

- Antall detaljreguleringer reduseres for å sikre fremdrift i boligproduksjon og nødvendige grunneierbidrag og redusert saksbehandling for Bærum kommune.

4. Omgjøring av Widerøeveien til bygate og bearbeiding av forbindelsen til arenatomten

Planprogrammet legger føringer for at rundkjøring i Widerøeveien x John Strandruds skal konverteres til konvensjonelt lysregulert kryss. OBOS Fornebu støtter dette og mener dette er en viktig forutsetning for å sikre bymessig utforming. Dette vil gi den klart mest bymessige strukturen og trafikkavviklingen, samt knytte flytårnområdet best til områdene nord for planområdet.

Ved etablering av lyskryss må også kryssing for fotgjengere skje i plan. I byer er det vanskelig å etablere planskilte løsninger som er attraktive å bruke, da gående er svært følsomme for omveier både horisontalt og vertikalt. Hovedregelen er kryssing i plan ref. Statens vegvesens håndbok 270. Kryssing i plan vil også gi mulighet for å utnytte tomtens areal mer effektivt, da en undergang med tilhørende rampesystem vil være arealkrevende og lite bymessig.

Bærum kommune bør lede nødvendig prosess for å sikre fremdrift og dialog med berørte parter. Dette bør fortrinnsvis skje gjennom planlegging av «Tårnet senter». Videre bør planprogrammet følge opp innspill fra medvirkning og vurderinger om bymessig utforming, ved at eksisterende kulvert under Widerøeveien med kobling til Telenor arena Felt KBA1.3 skal fjernes, og at det legges opp til et nytt gatesnitt i Widerøeveien iht. KDP3. Dette vil medføre arealoptimalisering på kommunens tomter på O8.2 og fremme en god byutvikling som knytter området fornebuporten med flytårnområdet. I en overgangsfase kan det vurderes midlertidig gangbro i høyden over veien.

Viktige punkter:

- Kryssløsning Widerøeveien x John Strandruds vei bør sikres regulert gjennom planleggingen av «Tårnet Senter».
- Undergang mellom KBA1.3 og O8.2 bør fjernes for best mulig arealutnyttelse av tomtene og for å knytte fornebuporten bedre sammen med flytårnområdet.

5. Konsekvent begrepsbruk gjennom planprogrammet

For å unngå tvetydighet og rom for misoppfatninger i senere saksbehandling, mener OBOS Fornebu det bør være en mer konsekvent begrepsbruk knyttet til planprogrammets føringer.

Som nevnt innledningsvis, må formuleringer som «skal», i hovedsak brukes i sammenheng med temaer som skal utredes i videre planprosesser. For å ivareta hensikten med planprogrammet er det viktig at formuleringer gjøres mindre førende, men heller fremhever nye muligheter innenfor de overordnede rammene. Begreper som «egnet», «bør», «som hovedregel» bør fortrinnsvis brukes. Planprogrammet bør derfor gjennomgå slik at man i størst mulig grad unngår begrepet «skal».

Et eksempel er hentet fra delkapittel 2.3 (bla. s. 36), hvor det står «oversikt over hvordan kantsonene skal programmeres/utformes», med tilhørende kartoversikt som viser hvilke gater og kvartaler som er krevd utformet med forhage og aktive førsteetasjer. OBOS Fornebu ønsker i likhet med kommunen å skape god bokvalitet. Aktive førsteetasjer og forhager kan være gode virkemidler, men den spesifikke plasseringen vil komme i videre planprosesser hvor detaljeringen er på et høyere nivå.

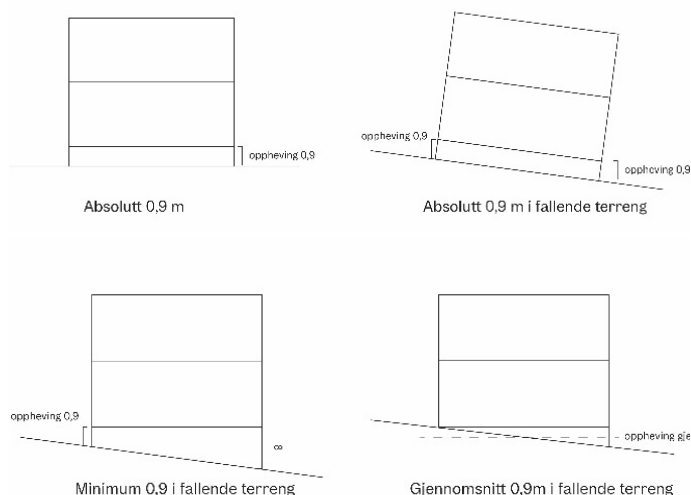
I del 3 av uttalelsen viser OBOS Fornebu en opplisting av formuleringer som vi mener må endres for å komme i tråd med planprogrammets mandat.

Viktige punkter:

- Programmet bør gjennomgå med hensyn til konsekvent begrepsbruk
- Ordet «skal» bør unngås og heller benevnes «kan», «bør» el.l. om det ikke henviser til konkrete bestemmelser gitt i KDP3
- I tilfelle at noe «skal» utredes i kommende planprosesser, kan dette stå

6. Hevet boligbebyggelse med 0,9 meter fra terreng

Planprogrammet viser til at bebyggelsen skal tilpasse seg, henvende seg mot og følge terrenget i omliggende gater, parker og byrom, bl.a. for å dempe skalaen av bebyggelsen og for å få god kvalitet på kantsonene. Det står også bebyggelse skal forholde seg til landskap og terreng uten avvisende murer. Dette lar seg ikke gjøre i praksis ved et absoluttkrav om 0,9 meter opphøyning. Felt 8.4 har en høydeforskjell på ca. 6 meter fra Forneburingen til Snarøyveien. En slik terrengforskjell kan få vanskelige høydesprang å bearbeide med tanke på universell utforming og sokkelvirkninger. Illustrasjonen til høyre viser ulike varianter av krav om opphøyning, og tydeliggjør hvorfor det ikke er mulig å realisere 0,9 meter som et absoluttkrav på dette feltet i fallende terreng.



Figur 3: Eksempler på sokkelavvikling i terreng

En gjennomsnittlig opphøyelse er en bedre formulering som gir den nødvendige fleksibiliteten for felt med variert topografi. Viser videre til innspill OBOS Fornebu ga til utkast til planprogram, hvor ordlyden fra kommunen opprinnelig var «gjennomsnitt 0,9 meter». OBOS Fornebu foreslo gjennomsnitt på 0,5 meter, men selv gjennomsnitt 0,9 m vil gi nødvendig fleksibilitet.

Alternativt bør det gjøres unntak fra bestemmelsen i situasjoner hvor det er fallende terreng, for å ivareta god utforming av fremtidig førsteetasjer.

Viktige punkter:

- Boliger i fallende terreng bør heves gjennomsnittlig 0,5-0,9 m

DEL 3: Henvisninger til punkter i planprogrammet, som bør justeres

Denne delen av uttalelsen henviser til spesifikke punkter i planprogrammet, som etter OBOS Fornebu sin mening bør omformuleres, justeres og slettes. OBOS Fornebu mener prinsipielt at planprogrammet skal vise til «bør» og ikke «skal», gjennomgående i dokumentet. Listen nedenfor er ikke uttømmende, men tar for seg de viktigste punkter for justering. Endringer er fremhevet.

Tema / delkapittel	Sidetall	Rettelse
1.3 Samarbeid og medvirkning	s.9	Her står det at «OBOS Fornebu har bedt om mulighet for økt gjennomsnittshøyde for å oppnå utnyttelse.» Vi vil presisere at OBOS Fornebu ønsker mulighet for variasjon i høyder, og at utviklingen av felt 8.4 må ses som en helhet i tråd med KDP3 (ikke økt snitthøyde). Dette punktet må tas ut fra planprogrammet, da dette ikke er noe OBOS Fornebu har uttalt i denne planprosessen. Snitthøyde på 7 etasjer for hele feltet, kombinert med tillatt variasjon i høyder, mener OBOS Fornebu vil gi bedre fleksibilitet. Dette er også i tråd med planprogrammets forslag til høydeprinsipper (s. 55).
1.4 Mål for flytårnområdet	s.13	Et av målene for flytårnområdet er at det skal utvikles til et nullutslippsområde der alle tiltak drar i retning av klimavennlig utvikling. Det er utydelig hva som defineres som tiltak.
2.2 Arealbruk og utnyttelse	s. 21, s. 23, s. 27	Planlagt plassering av flerbrukshall er utydelig. OBOS Fornebu mener det må presiseres at denne bør legges til felt 8.2 i tilknytning til skolen.
2.2 Arealbruk og utnyttelse: Gående og syklende skal prioriteres	s.21, s.42	Ordet kjeller bør spesifiseres til «parkeringskjeller» eller «bilverkshjeller», da det i fremtiden også vil være behov for kjellerareal til for eksempel varelevering, parkering for handicap, boder, sykkelparkering etc. Kjellerarealer vil i fremtiden i større grad brukes til viktige fellesfunksjoner som kommer byen til gode og parkering for alle former for mobilitet. Videre står det (s.21): «Etablering av kjellere skal begrenses (...)» Dette må omformuleres til «Etablering av bilverkshjeller bør begrenses (...)»
2.2 Arealbruk og utnyttelse	s.21	Oversiktskartet over byplangrepets fordeling av funksjon/formål i første etasje mangler henvisning til formålet som er farget brunoransje.
2.2 Arealbruk og utnyttelse: boligformål Også under: typologier og boligstørrelser	s.21, s.57	I avsnitt om boligformål står det at det «skal etableres boliger i ulike størrelser og typologier innenfor hvert kvartal (...)». OBOS Fornebu er enig i at det skal bli et variert boligtilbud, men å sette krav om typologier innenfor hvert kvartal fremstår som unødig kompliserende i denne fasen. OBOS Fornebu mener det må endres fra hvert kvartal til at det «skal etableres boliger i ulike størrelser og typologier innenfor hvert felt (...)»
2.2 Arealbruk og utnyttelse: boligformål	s.26	Tabellen må tas ut eller vise BRA-% for formål

2.3 Gate-, park- og byromsstruktur: Bredde på gater	s.33, s.89, s.123	Planprogrammet beskriver en mininumsbredde for de ulike gatene i planområdet (s.33). Eksempelvis er det beskrevet at Propellgaten (hovedgangstrøk) skal være ca. 22 meter. Til sammenligning er Egertorget (Karl Johans gt., Oslo), som en av de mest sentrale strøkene i Norge, 20 til 27 meter bredt. OBOS Fornebu mener at det bør tydeliggjøres at gatebreddene er veiledende og ment for å vise prinsippene om hvilke gater som skal være hovedgangstrøk og mindre, interne gangstrøk, fremfor å angi minimumskrav. Alternativt kan det oppgis som gjennomsnittlige bredder. OBOS Fornebu mener at 18 meter er tilstrekkelig bredde for Propellgaten. På denne måten vil det gi en bedre opplevelse for gående, og en mer menneskelig skala for en bilfri gate.
2.11.1		Det vises også til at bredde på gater må ses i forhold til høyder på bebyggelsen (s.123), og OBOS Fornebu mener denne formuleringen er tilstrekkelig for å sikre egnede gatebredder på dette stadiet.
2.3 Gate-, park og byromsstruktur kantsoner: innvendige takhøyder	s.35, s.84	Innvendig takhøyde i første etasjer (s. 35): «Retningslinjen i KDP3 om 4m innvendig høyde på bebyggelse, konkretiseres og blir mer førende. 1.etasje hvor det er angitt aktiv fasade, skal ha en indre etasjehøyde på min 4,5m. 1.etasje hvor det er angitt byvegg, skal ha en indre etasjehøyde på min 3,6 m.».
2.11.1		OBOS Fornebu foreslår at min 2.8 m takhøyde i førsteetasje vil gi gode boliger når man i tillegg har sokkel. Dette gir også redusert energiforbruk. For næring mener vi at KDP3 bør følges.
2.3 Gate-, park- og byromsstruktur	s.36	Kartet på side 36 har illustrasjonstekst: « Oversikt over hvordan kantsonene skal programmeres/uformes ». I likhet med de andre illustrasjonkartene i planprogrammet, må det også her komme frem at dette er et prinsippkart. Illustrasjonstekst må derfor være « Prinsippkart for programmering/utforming av kantsoner »
2.3 Gate-, park- og byromsstruktur	s.38	Nedkjøring til parkeringskjellere i gangstrøk (s. 38), er ifølge planprogrammet ikke tillatt. Dette kan få uheldige konsekvenser for omkringliggende veinett og i enkelte situasjoner kan nedkjøring fra interngate være totalt sett den beste løsningen. OBOS Fornebu mener dette må gjøres rede for og løses i senere planfase hvor prosjektene blir mer detaljert.
2.4 Mobilitet	s.43	Temakart for mobilitet må i større grad fremkomme som veiledende (s.43). OBOS Fornebu mener at plassering av «mobilitetshub» (s.21, s.27) må avgjøres i senere faser, og ikke låses til felt 8.4_E på dette stadiet. Dette for å gi økt fleksibilitet til å se nærmere på best mulig plassering i senere fase. Utviklingen på temaet er i hurtig endring.
2.6 Bebyggelse og arkitektur: forhage	s.59	Forhagene skal ha minimum dybde på 3 m som gjør at den egner seg som oppholdssted. OBOS Fornebu mener at planområdets størrelse og grad av urbanitet gjør at et minimumskrav på 3 meter blir for rigid for dette stadiet. Vi viser videre til gode eksempler på forhager i områder av Oslo (for eksempel Majorstuen/Fagerborg), hvor disse har en dybde på 1-3 meter.
		OBOS Fornebu mener derfor dette bør omformuleres til: Forhager bør ha tilstrekkelig dybde , som gjør den egnet til tiltenkt bruk, men maks 3 m dybde.
2.6 Bebyggelse og arkitektur: innganger	s.60, s.84, s.103	OBOS Fornebu mener kravet om maks. 15 m mellom innganger bør formuleres på en måte som gir rom for større variasjon. På dette overordnede stadiet er det ikke gjort rede for hvilke avstander som er mest egnet ved ulike byggesystemer.
2.11.1		Formuleringen på s. 103 er bedre egnet: «Det skal være høy inngangstetthet». På dette stadiet er dette en tilstrekkelig formulering. OBOS Fornebu stiller seg bak denne.
2.11.7		
2.6 Bebyggelse og arkitektur: balkonger	s.61, s.84	OBOS Fornebu mener det bør åpnes for mulighet for utkragning større enn 0,9 meter, og at forbud mot utkragning nedenfor 3. etasje slettes. I studier OBOS Fornebu har gjennomført kan det være egnet med townhouse/rekkehus i nabolagsstrøk. OBOS Fornebu ønsker varierte høyder i menneskelig skala, og i den sammenheng vil det være naturlig at balkonger legges i etasje lavere enn tredje. Dette er totalvurdering som må foretas i den enkelte konkrete situasjon i planområdet.
2.11.1		Nåværende formulering er: «Balkonger mot offentlige byrom skal fremstå som en integrert del av fasadens uttrykk. Balkonger ut mot offentlig tilgjengelig gate, park og byrom skal ikke utkrages mer enn 0.9m, og kun fra og med 3.etasje. Både utstrekning og utforming skal avveies mot helhetsinntrykket. »

		Dette foreslås endret til: «Balkonger mot offentlige byrom bør fremstå som en integrert del av fasadens uttrykk. Både utstrekning og utforming skal avveies mot helhetsinntrykket, spesielt når det gjelder balkonger ut mot offentlige gate, park og byrom.»
2.7 Bokkvalitet og sosial bærekraft	s.64	Det vises til krav om etablering av en eller flere fellesløsninger innenfor hvert kvartal – OBOS Fornebu mener dette i så fall må regnes som annet formål.
2.11 Anbefalinger og føringer for gate-, park- og byromsstruktur	s.84, s.95	I felles anbefalinger for gater, park og byrom er det formulert at «alle etasjer over 5 etasjer mot gangstrøk skal være inntrukket min. 1,5 m». Dette kan være et godt prinsipp, men føringen blir for detaljert i et planprogram. Vi mener denne må omformuleres til: «Alle etasjer over 5 etasjer skal vurderes inntrukket».
2.11 Anbefalinger og føringer for gate-, park- og byromsstruktur	s.100	Som felles føring for lokalgater står det at «boliger i første etasje mot John Strandruds vei, Widerøeveien og Snarøyveien, skal fortrinnsvis gå over to etasjer» Dette er unødig førende og er for lite begrunnet. Det bør tas ut av planprogrammet.
7.2 Redegjørelser i kommende planer og gjennomføring	s.127	Det står «Ambisjonene for flytårnområdet skal svares ut, herunder nullutslipp, sentralisert og redusert parkering, sosial bærekraft, variert boligtypologi inkl boliger med livsløpsstandard og høy arkitektonisk kvalitet på bygg og uteområder». Dette bør kortes ned til «Ambisjonene for flytårnområdet skal svares ut».
7.2 Redegjørelser i kommende planer og gjennomføring	s.129	Listen over redegjørelser i kommende detaljreguleringer er svært detaljert. OBOS Fornebu ber om at listen over krav til detaljering av landskapsplan kortes ned for å tilpasses planfasen vi er i.

Avsluttende bemerkning:

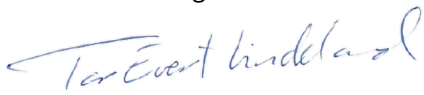
OBOS Fornebu deler ambisjonene til Bærum kommune i utviklingen av flytårnområdet, gjennom en rekke inngåtte avtaler og planer som ligger til grunn for vårt samarbeid.

OBOS Fornebu vil rose kommunen for ambisjonsnivået for utviklingen av Fornebu. Vi ønsker i høyeste grad å bidra til dette, gjennom å skape et godt sted å være, som er i tråd med KDP3s prinsipper, med byen, parken og landet, kortreist dagligliv, aktive byområder rundt T-banestasjonene, samt gode og varierte bomiljøer av høy kvalitet.

OBOS Fornebu forventer at Bærum kommune tar våre tilbakemeldinger til følge om utviklingen av fremtidens flytårnområde, slik at vi sammen kan skape den best mulige byen på Fornebu, med gode nabolag og bymiljøer.

Vi ber vennlig om at vår uttalelse besvares i sin helhet og at uttalelsen blir fulgt opp gjennom et møte med administrasjonen, slik at vi i fellesskap kan diskutere de forhold vi tar opp.

Med vennlig hilsen



Tor Evert Lindeland, Utviklingsdirektør

OBOS Fornebu AS

31.10.2022