



PLANPROGRAM FOR KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2022-2042

Fastsatt i Formannskapet 15. desember 2021

Politisk sak 278/21

Arkivsak 21/219088

Journalpost 20/22293

BÆRUM KOMMUNE



INNHOOLD

Kort forklart.....	4
Kommuneplanen.....	4
Planprogrammet.....	5
Fremdrift	7
Medvirkning	9
Mål og føringer for arbeidet.....	10
Viktige plan- og utredningstema i revisjonsarbeidet	18
Klimavennlig by- og boligutvikling	20
Grønn mobilitet	27
Naturvedier og blågrønn struktur	31
Andre prioriterte tema	34
Samfunnssikkerhet	35
Næring	36
Massehåndtering	38
Konsevensutredning og ROS-analyse.....	39

– KORT FORKLART KOMMUNEPLANEN

Gjeldende kommuneplan ble vedtatt i 2018, og vil være det viktigste grunnlagsdokumentet i revisjonsarbeidet. Planen vil i hovedsak videreføres uendret, men det foreslås justeringer og mindre kursendringer for å avpasse arealutviklingen i tråd med kommunens samfunns mål og øvrige målsettinger kommunen har forpliktet seg til. Planarbeidet må dessuten ta innover seg endringene innen grønn mobilitet/ mikromobilitet, samt mer strukturelle endringer som en konsekvens av Covid- 19- situasjonen. Erfaringene det seneste året tilsier at utstrakt bruk av hjemmekontor også kan gi endringer i behov på sikt – hva betyr dette eksempelvis for organisering av arbeidsplasser? Mer intensiv bruk av grøntområdene og behov for å styrke blågrønne strukturer og områder for nærrekreasjon, er andre behov som har blitt mer synlige det siste året med pandemi. Videre skal det i kommende planperiode være et særlig fokus på utviklingen av Sandvika som den regionale byen og kommunens (kultur)hovedstad. Mange pågående prosjekter skal bidra til at Sandvika utvikles med særegne bydeler med fokus på høy kvalitet på bygg og omgivelser, identitetsskapende elementer og gode koblinger i og gjennom bystrukturen. Det vil også i perioden tillegges stor vekt å kartlegge hvordan kommunen skal tilrettelegge for vedtatte nullutslippsområder.

Kommunestyret fastsetter, gjennom vedtak av kommuneplanens arealdel, hva som er tillatt arealbruk, og hvilke restriksjoner som gjelder, gjennom blant annet arealformål, hensynssoner, temakart, bestemmelser og retningslinjer. Arealdelen er juridisk bindende og det overordnede styringsdokumentet for arealpolitikken i kommunen. Arealdelen skal dessuten gi forutsigbarhet for videre planlegging og saksbehandling. På denne måten sikres utbyggere, innbyggere og andre aktører kunnskap om hvordan kommunens arealutvikling og vern skal være i årene som kommer.

I planstrategien vises en oversikt over plan- og strategiarbeid som skal gjøres i planperioden. Særlig relevant i dette henseende er strategi for bebyggelse i småhusområdene og strategi for bymessig arkitektur. Disse vil være selvstendige verktøy i plan- og byggesaksbehandlingen, men de vil utfylle kommuneplanens bestemmelser.



Planhierarkiet fra planstrategi, via kommuneplanen samfunns- og arealdel, reguleringsplan, byggesak og til omgivelsene rundt oss. Detaljeringsgraden øker samtidig som den "røde tråden" skal sikres i prosessen. Rød sirkel indikerer planprogrammet som dette dokumentet utgjør. Kommuneplanens arealdel skal være overordnet og kan derfor ikke belyse alle problemstillinger, men likevel gi en tydelig retning for arealutviklingen.

PLANPROGRAMMET

Dette dokumentet er et planprogram for arbeid med revisjon av kommuneplanens arealdel. Planprogrammet er ikke et planforslag, men heller en «oppskrift» på hvordan kommunen skal legge opp planarbeidet. Planprogrammet angir hvilke temaer som skal undersøkes og utredes, samt hvordan medvirkningen skal foregå. Planprogrammet skisserer arbeidsoppgaver på et overordnet nivå.

Kommunestyrets vedtak av planstrategi og planprogram for kommuneplanens samfunnsdel i KST- sak 104/20 gir noen føringer for planarbeidet. Det ble da vedtatt at revisjon av arealdelen skulle ha oppstart i 2020 med fokus på

- videreutvikling av knutepunktstrategien
- oppfølging av gjeldende strategier og avtaler
- styrke temaområder arkitektur, kulturminner og naturmangfold



Sammenheng mellom hvordan utforming av fysiske omgivelser kan innfri overordnede samfunns mål. Bakgrunnsillustrasjon Norconsult og Bjørbeek og Lindheim brukt i paralleloppdrag Sandvika Sjøfront

Innspill ved høring og politisk sluttbehandling– endringer ved revidert planprogram.

Planprogrammet lå ute til høring i fra 29. juni – 13. september 2021. Kommunen mottok i overkant av 40 innspill til planprogrammet. Disse er kommentert og svart ut i eget vedlegg og enkelte av innspillene er dessuten innarbeidet i det reviderte planprogrammet.

Innspillene har delvis vært svært detaljerte, mens innholdet i planprogrammet har ligget på et overordnet nivå. Dette betyr at kommunen vurderer enkelte av innspillene som allerede ivaretatt, om enn innenfor en mer overordnet og generell terminologi. Enkelte av innspillene gikk dessuten mer på ønsker om endret arealbruk (formål, utnyttelse m.m), bruk av kart og bestemmelser og dette vil bli videre behandlet fram mot 1. gangsbehandling av planforslag. Innspill som har medført litt større endringer:

- Noe mer om vannforvaltningsforskriften, miljømål i vassdrag og kobling mellom arealforvaltning på sjø og tilgrensende landområder. Dette er nyansert noe, blant annet som beskrevet under punktet over om småbåthavnvurderinger.
- Tilleggsoppgaver utredning i forhold til nullutslippsområder, arealregnskap og arealnøytralitet.
- Overordnede føringer lagt til i liste over statlige og regionale føringer
- Ved behandling av kommuneplanens samfunnsdel ble det vedtatt at Avtjerna skal inn som bolig- og transformasjonsområde i kommuneplanens arealdel. Tekst om Avtjerna er noe endret etter dette.
- Oppgaven som tidligere het Synliggjøre potensial for transformasjon med ivaretagelse av blågrønne kvaliteter, og moderat fortetting med boliger for området Skuidalen nord for Vøyenenga, er noe endret. Ønskelig å se på transformasjonspotensial for et større område i Vestre Bærum enn kun Skuidalen.
- Noe mer fokus på sykkel
- Grunneiere lagt til som aktuell gruppe for medvirkning

Ved fastsettelsen av planprogrammet i [Formannskapsmøtet 15. desember 2021 \(sak 278/21\)](#), ble følgende endringer i planprogrammet vedtatt:

- Se hele strekningen Lysaker til Høvik i sammenheng. Og ikke bare fra Lysaker til Strand.
- Vurdere om det er tiltak i planarbeidet som kan bidra til å styrke næringsgrunnlaget for landbrukseiendommer
- Avklare forståelsen av langsiktig vekstgrense
- Styrke god tilgjengelighet til rekreasjonsområder, gangveier, stier og smett i nye og eksisterende planområder.

Skrive inn i planprogrammet: (jfr vedtak i kommunestyret i juni)

- Moderat utbygging ved prioriterte banestrekninger utenom definerte knutepunkter og klargjøring av hvilke stasjoner som ikke er prioritert til utbygging
- Sette spesielt fokus på næringsarealer og næringsutvikling i Kommunedelens Planprogram

FREMDRIFT





Kadettangen, Sandvika. Foto: Bærum kommune

MEDVIRKNING

SLIK KAN DU MEDVIRKE I ARBEIDET MED AREALDELEN:

De viktigste fasene for medvirkning er:

- Ved høring og offentlig ettersyn av planprogrammet
- Ved utarbeidelse av planforslaget til kommuneplanens arealdel
- Ved høring og offentlig ettersyn av planforslaget til kommuneplanens arealdel

HVA SKJER MED INNSPILL TIL PLANEN?

Alle innspill blir vurdert i det videre arbeidet. Innspill til endringer i arealbruk vil bli vurdert opp mot rammene i arealstrategien, hvor hovedandelen av utbygging og transformasjon skal skje innenfor områder avsatt til vekst. Utbygging skal begrenses utenfor vekstområdene.

Planprogrammet planlegges å fremmes for fastsettelse i løpet av høsten 2021. Når planprogrammet er fastsatt, vil kommunen utarbeide forslag til ny arealdel. Som en del av dette arbeidet, vil det bli arrangert ulike former for medvirkningsmøter. Kommunen ønsker å legge til rette for en åpen medvirkningsprosess, hvor man kan få innsikt i planprosessen, kunnskapsgrunnlag, utredninger og konsekvenser.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Dersom det er mulig, ønsker kommunen å avholde fysiske medvirkningsmøter med barn og unge for temaer som er aktuelle. Alternativt vil det vært aktuelt med digitale medvirkningsmøter med ungdomsråd og eventuelle elevråd/ungdom. Viktige temaer å drøfte med ungdomsrådet gjelder eksempelvis omdisponering av arealer til byggeformål.

Det vil videre avholdes tematiske medvirkningsmøter hvor det tilrettelegges for innspill fra og diskusjoner med innbyggerne, grunneiere, velforeninger, andre grupper med særskilte interesser og næringslivet. Temamøter kan eksempelvis handle om natur- og friluftslivsinteresser, kulturminner og -miljø, næringsliv, bomiljø, grønn mobilitet mv.

Samhandling med statlige og regionale myndigheter, nabokommuner og Bærum kommunes politikere vil være viktig for å diskutere løsninger og konsekvenser underveis i prosessen.

NETTSIDE, DIGITAL MEDVIRKNING

Det skal sikres god informasjon gjennom kommunens nettsider, og legges opp til digital medvirkning i prosessen. Dette vil gjennomføres uansett smittesituasjonen.

Metode for medvirkning vil måtte vurderes underveis i prosessen da dette i stor grad vil avhenge av Covid-19-situasjonen.

MÅL OG FØRINGER FOR ARBEIDET

NASJONALE FØRINGER OG FORVENTNINGER

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019- 2023 knyttes til tre hovedtema - gode og effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder. Regjeringen understreker disse fire, store utfordringer som må håndteres også på kommunalt nivå:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

I tillegg er det en rekke lover og statlige planretningslinjer som legger føringer for den kommunale planleggingen, og er grunnlag for innsigelse:

- Veileder kommuneplanens arealdel – utarbeiding og innhold
- Konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel for tema kulturminner og kulturmiljøer
- Riksantikvarens veileder (2020); Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, planlegging etter plan- og bygningsloven
- St. melding 16 (2019- 2020): Nye mål i kulturpolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold
- M-100/2014 Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder
- M-1326/2019 Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv
- Handlingsplan for friluftsliv 2018– Klima og miljødepartementet
- Marka- Planlegging av by- og tettstedsnære naturområder-Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge
- FME ZEN Zero emission neighbourhoods in smart cities. Kriteriesett for nullutslippsområder

Relevante statlige veiledere eller lignende, vil dessuten legges til grunn for revisjonsarbeidet

REGIONALE FØRINGER

Regionale myndigheter har ansvar for den regionale utviklingen og arealforvaltningen på tvers av kommunegrensene. Regionale planer er retningsgivende for den kommunale planleggingen og er grunnlag for å vurdere innsigelse dersom kommunale planforslag er i strid med de regionale føringene.

Følgende strategiske regionale planer og prosesser vurderes og tas hensyn til i arbeidet med ny arealdel:

- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv
- Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i tidligere Akershus fylkeskommune (2019)
- Regional plan for klima og energi i Akershus 2018- 2050
- Regional plan for masseforvaltning Akershus
- Samferdselsplan for Akershus 2016- 2025
- Viken samferdselsstrategi, Regional planstrategi og Handlingsprogram 2022- 25
- Oslopakke 3, Byvekstavtale og revidert nullvekstmål

Relevante regionale veiledere eller lignende vil dessuten legges til grunn for revisjonsarbeidet

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT

[Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus](#) (RP- ATP) er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommuner i gamle Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen. Bærum kommune har sluttet seg til planen. Planen gir føringer for areal- og transportutviklingen i regionen, og kan gi grunnlag for innsigelse fra regionale myndigheter til kommunale vedtak i strid med planen.

En av planens overordnede strategier er å **Styrke regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus**. Veksten skal finne sted i a) regionale byer, b) lokale byer og tettsteder, c) bybåndet og i områder for arbeidsplassintensive virksomheter. Bærum har alle kategoriene. Dette betyr at en høy andel av veksten (90 %) skal skje som konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i de prioriterte vekstområdene, og det skal legges til rette for en effektiv utnyttelse av arealer i «bybåndet» som har god kollektivdekning og er de områdene i byggesonen der arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres.

En effektiv arealutnyttelse defineres nærmere gjennom delstrategi **A2; Utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet**. En av hensiktene med å prioritere noen vekstområder, er å bygge bærekraftige steder der daglige behov kan dekket innenfor gangavstand, samt å bygge opp



Bilde: Strategisk kart, Regional plan for areal og transport

under banebasert kollektivtilbud. Effektiv arealutnyttelse betyr at man gjennom kompakt arealbruk gir bedre grunnlag for bykvalitet, lokale tilbud og kollektivtilbud, og er definert gjennom anbefalte områdetettheter. Disse kan oppnås med forholdsvis lav bebyggelse, men hvor tettheten av ulike funksjoner er høy.

Planen åpner for noe begrenset utvikling også utenfor de prioriterte vekstområdene. Dette er definert i retningslinje R4 som sier at noe utvikling kan skje dersom den sikrer gode og stabile bomiljø og skjer innenfor rammene av dimensjoneringsgrunnlaget for vekst. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gange.

Retningslinje R17 angir føringer for **Transportløsninger og kollektivknutepunkt i prioriterte vekstområder**. Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, byutvikling med høy utnyttelse av arealene og miljø. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder. Det forventes at kommunene setter av tilstrekkelig areal til infrastruktur for kollektivtransport, syklist og fotgjengere.

Kommunene skal måles i forhold til oppfølging av den regionale planen

I handlingsprogrammet for den regionale planen er det en sentral oppfølgingsoppgave å lage et felles system for å måle om utviklingen i regionen og i de enkelte kommunene er i tråd med planen.

Den første Indikatorrapporten for areal og transport i Oslo og Akershus viser måloppnåelse for 2018, det vil si utviklingen fra den regionale planen ble vedtatt og frem mot 1. januar 2019. Resultatene danner grunnlag for videre oppfølging av planen. Det er til sammen 44 indikatorer gruppert innenfor syv hovedtemaer med undertema:

1. Byspredning, fortetting og planlegging

- Skjer veksten gjennom fortetting eller byspredning?
- Hvor mye jordbruksareal blir omdisponert til andre formål?
- Bebygd og planlagt areal i kommuneplan
- Bidrar nybygging til flere leiligheter i Akershus?

2. Lokalisering av vekst i bolig og næring

- Analysekriterier – arealer innenfor og utenfor gangavstand
- Kommer veksten i nye boliger rundt knutepunktene i prioriterte vekstområder?
- Kommer veksten i arbeidsplasser og næringsareal rundt knutepunktene?
- Lokaliseres nytt handelsareal i sentrum av byer og tettsteder?

3. Arealpotensial og befolkningsgrunnlag rundt prioriterte vekstområder

- Områdeutnyttelse i knutepunkt
- Hvor stor andel av befolkningen og hvilke aldersgrupper bor i nærheten av knutepunkt?

4. Grønn grense

- Kommuner som har definert grønn grense i kommuneplanens arealdel
- Hvor mye av arealene innenfor grønn grense er innenfor anbefalt gangavstand?
- Vekst innenfor og utenfor grønn grense

5. Parkeringsnormer

- Parkeringsnormer bolig
- Parkeringsnormer næring

6. Trafikkutvikling og grønn mobilitet

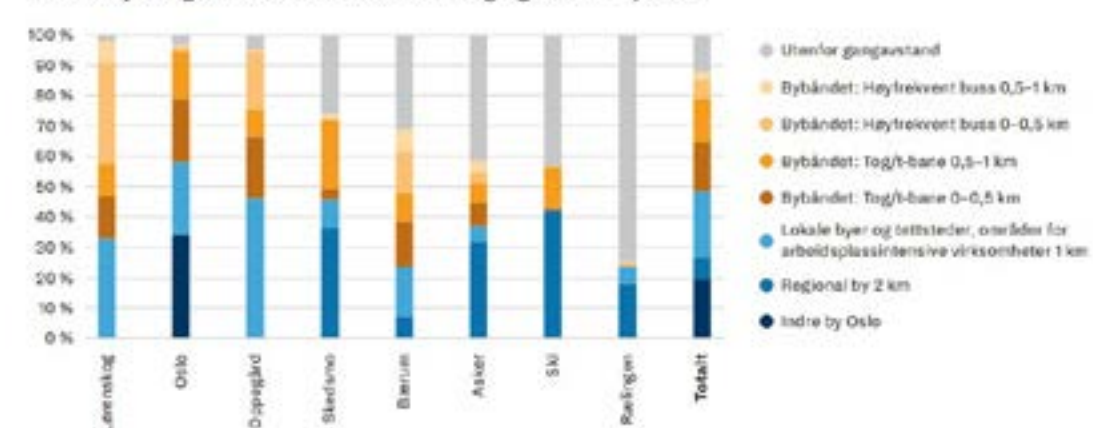
- Biltrafikk
- Hvor mye øker kollektivreisene?
- Hvor raskt går reiser med buss og trikk?
- Reisemiddelfordeling
- Hvor fornøyd er befolkningen med tilrettelegging for grønn mobilitet?

7. Klima og miljø

- Klimagassutslipp fra veitrafikk
- Nullutslippsteknologi - kjøretøy
- Luftkvalitet
- Å legge til rette for høy arealutnyttelse i prioriterte vekstområder, spesielt langs det banebaserte kollektivsystemet
- Stasjonsnære områder skal følges opp i regulering ved høy arealutnyttelse
- Utforming av en parkeringspolitikk i tråd med føringene i RP- ATP
- Kapasiteten i kollektivsystemet og sykkelveinettet i Oslo og Akershus må utvides i tråd med befolkningsveksten økningen det gir for persontransport.

Rapporteringen skal følge Bærum kommunes mål-oppnåelse over tid og sammenlignet med de øvrige kommunene i Viken. Resultatene danner grunnlag for videre oppfølging av planen. Innretningen av kommuneplanens arealdel påvirker måloppnåelsen på de 44 indikatorene. I rapport for 2018 vises eksempelvis andel av nye boliger innenfor og utenfor gangavstand og hvordan de ulike kommunene scorer her. For denne indikatoren ligger Bærum ligger ca «midt på treet» - om lag 30 % av nye boliger ligger utenfor anbefalt gangavstand:

Andel av nye boliger 2016–2018 innenfor anbefalt gangavstand – bybåndet



Figur hentet fra Indikatorrapport for areal og transport i Oslo og Akershus

BYVEKSTAVTALEN

Byvekstavtalen for Oslo og Akershus er en gjensidig forpliktende avtale mellom stat, fylker og kommuner innenfor det som tidligere var Oslo og Akershus. Avtalen legger bl.a. til grunn at partene skal følge opp Regional plan for areal og transport. Partene i byvekstavtalen er Staten, Viken fylkeskommune, Oslo, Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum kommuner.

Det overordnede målet for byvekstavtalen er **nullvekstmålet:**

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Avtalepartene har bl.a. forpliktet seg til:

- Å legge til rette for høy arealutnyttelse i prioriterte vekstområder (RP- ATP), spesielt langs det banebaserte kollektivsystemet
- Stasjonsnære områder skal følges opp i regulering med høy arealutnyttelse
- Utforming av en parkeringspolitikk i tråd med føringene i RP- ATP
- Kapasiteten i kollektivsystemet og sykkelveinettet i Oslo og Akershus må utvides i tråd med befolkningsveksten økningen det gir for persontransport.

Ved oppfølging av byvekstavtalen blir bl.a. indikatorer som er utviklet innen temaene for å følge opp Regional

plan for areal og transport i Oslo og Akershus, brukt ved oppfølging av byvekstavtalen. Disse rapporteres hvert 2. år med basis i 2017:

Arealbruk

- Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter vises med:
- Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

Parkering

- Antall p-plasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder
- Andel offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter med tidsbegrensning eller avgift.

KOMMUNALE FØRINGER

KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL MED LANGSIKTIG AREALSTRATEGI

Kommuneplanens samfunnsdel gir føringer for arealpolitikken gjennom arealstrategi og arealstrategisk kart. Disse angir hvordan kommunen skal utvikles mot et klimaklokt samfunn, man skal jobbe sammen for å skape gode liv og like muligheter, og samfunnet skal være attraktivt og inkluderende. Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt av kommunestyret 23. juni 2021.



De tre bærekraftsdimensjonene med tilhørende samfunnsdel fra Kommuneplanens samfunnsdel

Samfunnsdelen består av fire hovedmål med tilhørende delmål og strategier. Tre av hovedmålene knytter seg opp mot FNs bærekraftsdimensjoner, mens det siste setter mål for kommunen som virksomhet. Hovedmålene har følgende formuleringer:

1. I Bærumsamfunnet jobber vi sammen for å skape gode liv og like muligheter
2. Bærumsamfunnet er attraktivt og inkluderende
3. Bærumsamfunnet er klima- og miljøklokt
4. Bærum kommune er handlekraftig og innovativ

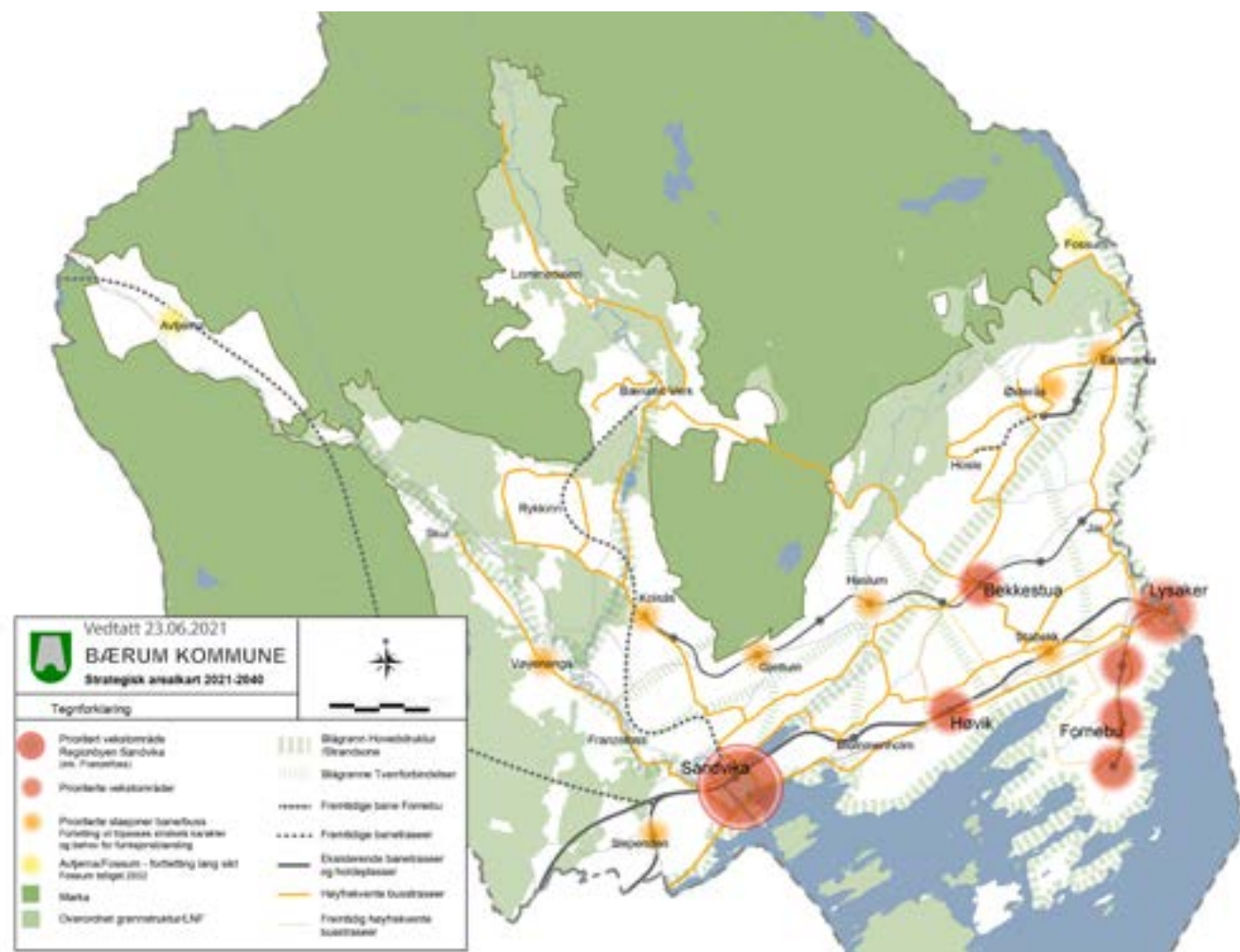
Arealstrategikart - kartforklaring og hovedgrep

Arealstrategiene visualiseres i et arealstrategikart og disse må ses i sammenheng. Arealstrategikartet har følgende hovedelementer:

- Hovedstrukturene er marka og sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder, prinsipielt viktige blågrønne korridorer, høyfrekvente kollektivakser (bane, buss og tog) samt områder for fortetting angitt som hovedutbyggingsretninger og prioriterte stasjoner langs høyfrekvente kollektivakser.
- Sandvika, Lysaker, Fornebu, Høvik og Bekkestua videreføres som prioriterte vekstområder, med Sandvika som regionby.
- Østerås, Eiksmarka, Haslum, Gjøttum, Stabekk, Kolsås og Slepender er prioriterte stasjoner langs skinnegående kollektivtransport (t-bane/jernbane) med høy frekvens på avganger. Dette betyr at Blommenholm, Hauger, Avløs, Gjønnes, Jar, Ringstabekk og Lijordet ikke er prioriterte stasjoner for fortetting
- Vøyenenga har potensial for tilførsel til bolig mangfoldet i kommunen og vurderes derfor som prioritert stasjon langs høyfrekvent busstrasé.
- Prioriterte stasjoner er områder hvor dagens strukturer og funksjoner ligger til rette for et kortreist dagligliv med gangavstand til de viktigste hverdagsfunksjonene, en senterstruktur og et godt kollektivtilbud. Utviklingen av disse

vil variere ut fra stedegne kvaliteter og etter behov for funksjonsblanding.

- Høyfrekvente busstraseer er linjer der bussene har 10- minutter avganger i rushtid og 15- minuttersruter utenom rushtid



Arealstrategikart

Sosial dimensjon: I Bærumssamfunnet jobber vi sammen for å skape gode liv og like muligheter

Derfor skal vi:

- Utvikle Bærum for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids og rekreasjonsområder og kollektiv
- Vektlegge barn og unges oppvekstmiljø og universell utforming i all planlegging
- Sikre allmennheten god tilgang til sammenhengende rekreasjonsområder og blågrønne strukturer i strandsonen, marka og byggesonen
- Ta vare på og styrke Bærums særpreg med grønne landskaper og småhus utenfor sentrumsområder og knutepunkt
- Sikre stedlige kvaliteter ved å ta vare på kulturminner og -miljø
- Stille krav om og ta i bruk arkitektur og kunst som identitetsbyggende elementer
- Sikre at ny utbygging gir en kvalitativ «merverdi» for stedet og kommunens innbyggere
- Være pådriver for fleksible, robuste og tilgjengelige bygninger, møteplasser og uteområder som er tilrettelagt for sambruk og flerbruk
- Stille krav om variasjon i boformer, boligtypologi og -størrelser som imøtekommer fremtidige behov. Alle leilighetsprosjekter bør inneholde en variasjon i leilighetstyper med henhold til størrelse, målgrupper og utforming
- Bidra til nyskapende boligarkitektur og tilrettelegge for deling og sambruk. Sikre varierte boligtyper innenfor skolekretsene
- Stille høye krav til arkitektur i kommunens egne byggeprosjekter. FutureBuilt skal vurderes i alle prosjekter

Økonomisk dimensjon: Bærumssamfunnet er attraktivt og inkluderende

Derfor skal vi:

- Videreutvikle Sandvika som kultur og regionby med en attraktiv sjøfront og god tilgjengelighet til fjord og elver
- Ivareta og styrke etablerte næringsarealer. Gi forutsigbare rammer for næringsutvikling i knutepunkt, i næringsparker og sikre god adkomst til hovedveinettet E18 og E16. Arbeidsplass og besøksintensiv virksomhet skal lokaliseres til kollektivknutepunkter.
- Ivareta og styrke etablerte landbruksarealer
- Prioritere gående, syklende og kollektiv på eksisterende veier, fremfor å bygge nytt
- Tilrettelegging for ny boligbygging skal tilpasses kommunens planlagte befolkningsvekst, investeringsplaner, kapasitet på samfunnsservice og teknisk infrastruktur
- Bruke kommunens formålsbygg som virkemiddel for å fremme ønsket stedsutvikling og arkitektonisk kvalitet

Klima og miljømessig dimensjon: Bærumssamfunnet er klima og miljøklokt

Derfor skal vi:

- Utvikle Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua med mål om at de skal bli nullutslippsområder og arena for innovative og bærekraftige klimaløsninger
- Tilrettelegge for høy utnyttelse i prioriterte vekstområder, og tilrettelegge for moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner langs buss og banenett tilpasset strøkets karakter, jf. arealstrategisk kart. Boligbyggingen utenfor disse områdene begrenses.
- Prioritere, transformere og gjenbruke nedbygde arealer fremfor å ta i bruk ubebygde areal
- Gjøre gange, sykkel og kollektiv til det foretrukne transportmiddelet og samtidig ta høyde for fremtidens mobilitetsløsninger i arealutviklingen
- Sikre, styrke og reetablere naturområder og verdier, vann og marint biologisk mangfold, jordvern, bærekraftige økosystemer og blågrønne strukturer
- Gjøre kommunen robust til å tåle kommende klimaendringer ved å stille høye krav til bygg, infrastruktur og omgivelser
- Bekkestua anses som ferdig utbygd etter gjennomføring av pågående prosjekter

GJELDENE KOMMUNALE PLANER OG STRATEGIER SOM ER SENTRALE FOR KOMMUNEPLANENS AREALDEL

- Kommuneplanens samfunnsdel, Bærum kommune juni 2021
- Planstrategi og planprogram for kommuneplanens samfunnsdel, Bærum kommune 2020
- Klimastrategi 2030, Bærum kommune.
- Mobilitetsstrategi 2019, Bærum kommune
- Overvannsstrategi 2017- 2030, Handlingsplan for overvann 2020, Bærum kommune
- Sykkelstrategi og plan for sykkelveinettet, Bærum kommune
- Eiendomsstrategi 2015- 2025, Bærum kommune. Under revisjon.
- Behovsplaner for skole, barnehage og bo-behandlingsentre, omsorgsboliger og velferdsboliger
- Strategisk næringsplan 2024
- Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2019- 22, Bærum kommune
- Strategisk kulturplan 2013- 23, Bærum kommune
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Bærum, 2010- 2020
- Kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget av 18. juni 2014

VIKTIGE PLAN- OG UTREDNINGSTEMA I REVISJONSAREBIDET

Kommuneplanens samfunnsdel setter mål for utviklingen av og satsningsområder for kommunen i kommende planperiode. For kommuneplanens arealdel er det den langsiktige arealstrategien som setter føringer for revisjonsarbeidet. Den langsiktige arealstrategien har hovedfokus på vekst innen de prioriterte områdene ved kollektivknutepunkt og de overordnede blå og grønne strukturene som rammer inn og skaper korridorer gjennom byggesonen. Dette gir følgende prioriterte plantema ved revisjon av kommuneplanens arealdel:

- **Klimavennlig by- og boligutvikling**
- **Grønn mobilitet**
- **Naturverdier og blågrønn struktur**

Overordnede tema vil behandles som egne delprosjekter.

Andre prioritert tema i planarbeidet:

- **Samfunnssikkerhet (skred, skogbrannfare)**
- **Næringsliv**
- **Massehåndtering**

Klima og miljø, folkehelse og kvalitet i våre omgivelser er overgripende tema for hele planprosessen.

Videre i planprogrammet gis en nærmere beskrivelse av temaene over. Innenfor hvert fokusområde vises eksempler på hvordan kommuneplanens arealdel skal bygge oppunder hovedmål, delmål og strategier fra kommuneplanens samfunnsdel. Alle relevante mål, delmål og strategier er ikke gjentatt her.

Det skal gjennomføres konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser i henhold til bestemmelsene i Plan- og bygningsloven. Nærmere beskrivelse av dette finnes under kapittelet om Konsekvensutredning.



Strandsone - Foto; privat

EVALUERING AV GJELDENE KOMMUNEPLAN

I tillegg til de ovennevnte fokusområdene, vil rulleringen av Kommuneplanens arealdel også innebære en evaluering av gjeldende kommuneplan og de rammer den har gitt for utviklingen i inneværende planperiode. Hensikten med evalueringen er å sjekke om planen har fungert godt som styringsverktøy i planleggingen, herunder om mål og ambisjoner for utviklingen har ledet i ønsket retning.

Evalueringen skal blant annet avdekke behov for endringer i bestemmelser og plankart, slik at den gir klare og tydelige føringer for plan- og byggesaksbehandlingen, samtidig som nødvendig fleksibilitet er ivaretatt. Evalueringen gjennomføres innledningsvis og vil bli lagt til grunn for rulleringen av arealdelen. Følgende skal gjennomføres:

- Intern evaluering; hvordan har planen fungert som styringsdokument og saksbehandlingsverktøy innenfor kommunens egne tjenesteområder
- Behov for ytterligere kartlegging av utbyggers erfaring med kommuneplanen må undersøkes. Noen undersøkelser er gjort gjennom intervjuer i forbindelse med andre pågående prosesser. Eventuell innbyggerdialog vil vurderes, for eksempel gjennom bruk av kommunens innbyggerpanel, innspillskart el.l.

Evalueringen blir samlet i en rapport som vil følge Kommuneplanens arealdel ut på høring.

KLIMAVENNLIIG BY- OG BOLIGUTVIKLING



BYUTVIKLING

Det forventes at Bærum skal ta en høy andel av veksten, som del av Osloregionen. Forventningene er særlig høye til kommuner som har regionbyer med kollektivknutepunkt, som Bærum har med Sandvika. Ved å lokalisere større arbeid Høy tetthet og kompakt byutvikling betyr ikke nødvendigvis behov for høyhus. Høy tetthet kan også innfris ved lavere bebyggelse i tett struktur, der tettheten på funksjoner og tilbud i området er suksesskriteriene. Samtidig må stedlige kvaliteter som arkitektur, kunst, møteplasser, parker samt kulturminner og – miljø gis stor oppmerksomhet, for å skape gode nabolag og høy kvalitet i omgivelsene som bidrar til å fremme gange og sykkel som foretrukket transportmiddel.

En av hensiktene med å prioritere noen vekstområder, er å bygge bærekraftige steder der daglige behov kan dekkles innenfor gangavstand. Dette innebærer høy tetthet av funksjoner (arbeidsplasser, tjenesteyting, boliger) rundt knutepunkt som må løses ved å tilrettelegge for urban utvikling. Avgrensning av by- og tettstedskjernene bør derfor ikke være for store.

Høy tetthet og kompakt byutvikling betyr ikke nødvendigvis behov for høyhus. Høy tetthet kan også innfris ved lavere bebyggelse i tett struktur, der tettheten på funksjoner og tilbud i området er suksesskriteriene. Samtidig må stedlige kvaliteter som arkitektur, kunst, møteplasser, parker samt kulturminner og – miljø gis stor oppmerksomhet, for å skape gode nabolag og høy kvalitet i omgivelsene som bidrar til å fremme gange og sykkel som foretrukket transportmiddel.

Bærekraftig byutvikling kan altså ikke baseres ensidig på høy utnyttelse og reduserte utslipp av drivhusgasser. Bymessighet må baseres på en balanse mellom bebyggelsens tetthet, gate- og byromstrukturen og den overordnede romligheten omkring sentrum, som henger sammen med avstand til det omgivende landskapet.

Delmål:

Sandvika er et regionalt knutepunkt og en attraktiv kultur- og regionby

Strategi:

Videreutvikle Sandvika som kultur- og regionby med en attraktiv sjøfront og god tilgjengelighet til fjord og elver

Tilrettelegge for at Sandvika blir foretrukket for etablering av levende nærings- og glæringsmiljøer, der folk kan bo, studere og jobbe

Ta en aktiv rolle i byutviklingen for å skape en god by for alle, sammen med nasjonale og regionale myndigheter, private aktører og innbyggere

Satse spesielt på kunst og kultur som sentral kraft i utviklingen av Sandvika

Sandvika står foran en betydelig utvikling gjennom fortetting og transformasjon med nye arbeidsplasser og boliger i sentrum. En aktiv bypolitikk må sikre identitet og grunnlag for et mangfoldig byliv, gode møteplasser og kvalitet i byrom og bebyggelse. Hamang, Industriveien og Sjøfronten skal utvikles i et langsiktig perspektiv som unike byområder hvor kulturhistorie og blågrønne kvaliteter er viktige særtrekk og skaper tilhørighet. Byens kvaliteter er også avhengig av faktorer som tetthet, mangfold, bokvalitet og gangbarhet. Tetthet må forstås som nærhet og tilgjengelighet til tilbud og goder, også naturgoder, mens mangfold hviler på sosial bredde og et inkluderende fellesskap.

Strategi:

Tilrettelegge for høy utnyttelse i prioriterte vekstområder, og tilrettelegge for moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner langs buss og banenett tilpasset strøkets karakter



Bilde: Hamang Papirfabrikk "Tanken", fra Stedsanalyse Sandvika

Foruten Sandvika, er også Fornebu, Lysaker, Høvik og Bekkestua bymessige områder som står overfor stor vekst i kommende år. Fornebu og Lysaker har viktige og sentrale roller som regionale næringsområder med høy konsentrasjon av arbeidsplassintensive næringer. I tillegg pågår en stor vekst i antall boliger som vil fortsette å øke i lengre tid fremover. I disse by- og bymessige områdene vil funksjonsblanding av næring, tjenesteyting og boliger, være en viktig faktor for å fremme ønsket byliv og bymessige kvaliteter, bygge opp under levedyktige nærsentra og sikre mulighet for kortreist hverdagsliv.

Vekstgrensene i arealdelen er en avgrensning av hovedutbyggingsområdene i arealstrategikartet. Det er ikke angitt vekstgrenser for alle vekstområdene, noe som har ført til liten forutsigbarhet for utbyggere, innbyggere og i saksbehandlingen. I revisjonsarbeidet vil det være aktuelt å gjennomgå forutsetningene for dagens vekstgrenser, samt

diskutere avgrensing av vekstområdene i tråd med vedtatt arealstrategi.

Ut over hovedutbyggingsområdene er enkelte stasjoner langs T-banenettet prioritert for fortetting. Dette har sammenheng med dagens strukturer/ funksjoner på stedet, pågående planer og igangsatte prosjekter og potensial for videreutvikling av arealene. Fortetting langs høyfrekvent busslinje retning Vøyenenga / Skui vil vurderes konkret, herunder eventuell transformasjon av mindre næringsområder. Det skal vektlegges høy kvalitet i omgivelsene også i lokalsentre og småhusområder som fremmer naboskap, grønn mobilitet og rekreasjonskvaliteter. Blommenholm, Hauger, Avløs, Gjøannes, Jar, Ringstabekk og Lijordet er ikke prioriterte stasjoner for fortetting.

Deler av arealene langs ny E18- korridor vil, etter ferdigstilling av E18- tiltaket, ha nye forutsetninger for transformasjon og fortetting. En vurdering av behov for endring av arealformål langs E18-korridoren mellom Høvik og Lysaker, gjennomføres som del av kommende kommuneplanarbeid.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets har fattet vedtak om at de ikke godkjenner etablering av boligområder på Avtjerna. Departementet begrunnet sin avgjørelse med at boligbygging her er i strid med statlige og regionale planretningslinjer om samordnet areal og transportplanlegging, men mente også at det ikke er behov for transformasjon av arealene til bolig p.t. Nordre del av Avtjerna vil være anleggsområde for fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 (FRE16). Ved vedtak av kommuneplanens samfunnsdel, ble det lagt til at Avtjerna skal gjeninntas i Kommuneplanens arealdel for fremtidig bolig- og næringsutvikling – med fremtidsrettede transportløsninger.

Ved vedtak av kommuneplanens samfunnsdel, ble det i tillegg til Fornebu bestemt at også Lysaker, Bekkestua og Sandvika skal utvikles som nullutslippsområder. Et nullutslippsområde er et avgrenset område der man klarer å oppnå netto nullutslipp over levetiden innenfor definerte systemgrenser. Systemgrenser viser til både geografisk avgrensning, men også avgrensning av hvilke indirekte (for eksempel produksjon av materialer til bygg) og direkte (for eksempel arbeider på anleggsplass) utslippskilder som

skal inngå i beregningene. Områder som skal oppnå netto nullutslipp må kompensere negative klimagassutslipp gjennom for eksempel alternativer for lagring av karbon, ombruk av byggematerialer og miljøvennlig produksjon av energi.

Viktige tiltak for å bidra til nullutslippsmålet og generell reduksjon av klimagassutslipp omfattes av bærekraftig byutvikling som beskrevet tidligere, fortetting rundt knutepunktområder, tilrettelegging for grønn mobilitet og hensyn til karbonrike arealer. Nedbygging av karbonrike arealer som skog, myr og landbruksarealer vil avgi betydelige utslipp av klimagasser og bør kartlegges og bevares.

Arbeidet med å utvikle et område med mål om nettonullutslipp vil innvirke på planlegging, bygging, drift og bruk av området. Tiltak og grep for å redusere klimagassutslipp fra alle fasene er avgjørende for å drive ligningen mot null. Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua som er omfattet av kommuneplanens nullutslippsmål har ulike betingelser gjennom blant annet vekstgrense, beliggenhet og utbyggingsstadie. Dette vil ha innvirkning på hvilke elementer som skal, og kan inkluderes i nullutslippsstrategien. Fornebu vil for eksempel kunne forvente å inkludere større del av de indirekte utslippene fra byggematerialer og anleggsmaskiner sammenlignet med Bekkestua, hvor en relativt større del av utbyggingen er igangsatt eller ferdigstilt. Felles for områdene er at de utgjør knutepunkter for kollektivtransport der reduksjon av klimagassutslipp fra person- og varetransport og anleggsvirksomhet både er en reel mulighet og utgjør et av de viktigste grepene for å nå nullutslippsmålet.

STEDSUTVIKLING, BOLIGSAMMENSETNING OG SOSIAL INFRASTRUKTUR

Strategier:

Stille krav om variasjon i boformer, boligtypologi og -størrelser som imøtekommer fremtidig behov

Tilrettelegging for ny boligbygging skal tilpasses kommunens planlagte befolkningsvekst, investeringsplaner, kapasitet på samfunnsservice og teknisk

infrastruktur

Bruke kommunens formålsbygg som virkemiddel for å fremme ønsket stedsutvikling og arkitektonisk kvalitet

Være pådriver for fleksible, robuste og tilgjengelige bygninger, møteplasser og uteområder som er tilrettelagt for sambruk og flerbruk

Når samfunnet skal tilrettelegges for vekst, er det viktig å sikre en mangfoldig demografisk sammensetning i byer og tettsteder i Bærum. Dette innebærer behov for et mangfold av boliger både i typologi, størrelse og pris. Nye trender innen boformer som eksempelvis løsninger basert på delingsøkonomi, fra leie til eie, aldringsvennlige områder mv. bør utforskes. Dette inkluderer strategier for å øke områders sosiale bærekraft, herunder boformer basert på bofelleskap og deleløsninger.

Det må sikres en balansert utvikling mellom bolig- og befolkningsvekst og nødvendig teknisk og sosial infrastruktur. Investering i ny sosial infrastruktur som skoler og barnehager følger ofte av nye utviklingsområder og nye byggefelt. Omfanget av potensiell boligbygging er gitt av kommuneplanens arealdel. I gjeldende kommuneplan brukes vekstfordeling og prioritert utbyggingsrekkefølge som styringsverktøy ved rekkefølgestyring, hvor tidspunktene for boligbygging koordineres med tidspunkter for etablering av skoler og annen sosial infrastruktur. Ved vurdering av eventuelle nye boligområder i kommuneplanen, vil slike konsekvenser måtte belyses.

Offentlig sosial infrastruktur danner viktige møteplasser i nærmiljøet. Disse bør derfor lokaliseres sentralt, ha gode gang- og sykkelforbindelser og gjennom kvalitet og flerbruk, bidra til gode nabolag og omgivelser. Temaet sosial infrastruktur er tenkt noe videre enn hva den tradisjonelle bruken av begrepet innebærer, i den forstand at det også vil omfatte kultur som identitetsskaper og premissgiver i stedsutvikling.

FORTETTING I SMÅHUSOMRÅDENE

Strategi:

Ta vare på og styrke Bærums særpreg med grønne landskaper og småhus utenfor sentrumsområder og knutepunkt

Kvalitet i eksisterende småhusområder, med småskala bebyggelse, grønt preg, naturverdier og enhetlig utbygde områder skal sikres i den videre utviklingen. I dag foregår en fortetting i disse områdene som kan gå på bekostning av eksisterende kvaliteter, og hensyn til overordnede klimamål. Dagens bestemmelser har stort rom for tolkning, noe som har gitt lav forutsigbarhet for utbyggere og innbyggere samtidig som saksbehandlingen er krevende. Kommuneplanens bestemmelser skal revideres slik at saksbehandlingen blir mer effektiv, samtidig som viktige kvaliteter ivaretas. I løpet av arbeidet med kommuneplanen avklares det om det skal utarbeides en (eller flere) særskilt småhusplan. En småhusplan vil da være utfyllende til kommuneplanens bestemmelser. Småhusplanarbeidet vil følge og videreføre arbeidet i kommuneplanens arealdel.

Året med Covid -19 har styrket viktigheten av å ha gode tilgjengelige rekreasjonsområder i nærmiljøet. Gode boområder og et inkluderende, mangfoldig og lavterskel aktivitetstilbud ved tilrettelegging av turveier, gangveier, stier, smett og naturområder/grønnstruktur, men også parker, byrom og urbane møteplasser i nærheten av der man bor er en god investering i innbyggernes helse og gjør oss robuste til å møte kommende krisesituasjoner. Tilbud og kvalitet på disse fellesskapsgodene må styrkes i nye og eksisterende planområder. Dette er også et inkluderende tilbud til alle - uavhengig av alder, kjønn, etnisitet og sosioøkonomisk status.

ARKITEKTUR OG KULTURMINNER

- Strategier:*
- Bidra til nyskapende boligarkitektur og tilrettelegge for deling og sambruk. Sikre varierte boligtyper innenfor skolekretsene.*
 - Sikre stedlige kvaliteter ved å ta vare på kulturminner og -miljø*
 - Stille krav om og ta i bruk arkitektur og kunst som identitetsbyggende elementer*
 - Vektlegge barn og unges oppvekstmiljø og universell utforming i all planlegging*
 - Sikre at ny utbygging gir en kvalitativ «merverdi» for stedet og kommunens innbyggere*

Arkitektur er et verktøy for å dreie utviklingen i en bærekraftig retning. Befolkningsvekst (både i form av innbyggere og tilreisende som arbeider i kommunen) skaper også økt behov for flere og større byrom; torg og plasser, parker og trygge ferdselsårer med brede fortau, som gir rom for menneskers planlagte og uplanlagte aktiviteter - individuelt og kollektivt. Arkitektur omtales gjerne mest som form, estetikk, materialer og symbolikk, men handler imidlertid vel så mye om virkning. God arkitektur gir inspirasjon, bidrar til trygghet og omsorg, skaper begeistring og tilhørighet. Arkitektur er slik et verktøy for å nå viktige samfunns mål knyttet til sosialt bærekraftige nabolag, klima og ressursbruk, folkehelse, by- og stedskvalitet, boligsammensetning og egenart. Dette er aspekter som kommunen må ha med seg i by- og stedsutviklingen slik at arkitekturen gir økt kvalitet og en «merverdi» for både stedet og brukerne. Inkludering av alle innbyggere gjennom sikring av tilgjengelighet til alle arealer og bygg (universell utforming) er viktig for å oppnå mål om at alle skal sikres gode liv og like muligheter.

Kommunen er ansvarlig for å ivareta og legge til rette for bruk av kulturminner, kulturmiljøer og landskap i arealbruk og samfunnsplanlegging. Plan- og bygningsloven er det viktigste rettsverktøyet for å ivareta dette hensynet.



Tanum kirke - Foto; privat

OMRÅDER SOM SKAL VURDERES FOR FORTETTING I ARBEIDET MED AREALDELEN

Områder som skal vurderes for fortetting er angitt i kommuneplanens langsiktige arealstrategi (2021). Tabellen under presiserer hvilke områder som skal vurderes, og hvilke områder som er tatt ut sammenliknet med kommuneplanens langsiktige arealstrategi fra 2017.



Arealstrategikart

Prioriterte vekstområder og stasjoner langs bane og høyfrekvente busslinjer	
Hovedutbyggingsretning i kommuneplanens arealdel (2018) som er videreført i kommuneplanens samfunnsdel (langsiktig arealstrategi) (2021)	Sandvika (inkluderer Franzefoss), Lysaker, Fornebu, Bekkestua og Høvik. Bekkestua skal anses som ferdig utbygd etter gjennomføring av pågående prosjekter.
Hovedutbyggingsretning i kommuneplanens arealdel (2018) som er endret i kommuneplanens samfunnsdel (langsiktig arealstrategi) (2021)	Fossum og Avtjerna – endret til fortetting lang sikt (Fossum tidligst etter 2032)
Bysenter, områdesenter, lokalsenter, knutepunkt og fremtidige stasjoner i kommuneplanens arealdel (2018) som er videreført i kommuneplanens samfunnsdel (langsiktig arealstrategi) (2021) som prioriterte vekstområder eller stasjoner langs bane og høyfrekvent busstilbud	Slependen, Stabekk, Eiksmarka, Østerås, Haslum, Kolsås og Vøyenenga
Bysenter, områdesenter, lokalsenter, knutepunkt og fremtidige stasjoner i kommuneplanens arealdel (2018) som er tatt ut av kommuneplanens samfunnsdel (langsiktig arealstrategi) (2021)	Jar, Blommenholm, Hauger, Avløs, Ringstabekk, Gjøttum, Lijordet, Hosle, Rykkinn og Bærums verk. Båndet langs Kolsåsbanen («Vurderes for fortetting»)

OPPGAVER I PLANARBEIDET

- Utvikle arkitekturstrategi med kvalitetsprinsipper som legges til grunn for og innarbeides i planen.
- Gjennomgå kommuneplanbestemmelsene som styrer bygging og fortetting i småhus/ villaområder med henblikk på å forenkle bygge- og delesaksbehandlingen, samtidig som hensyn til arkitektoniske kvaliteter, gode bomiljø, klimahensyn og kortreist hverdagsliv/ mobilitetsbehov ivaretas.
- Vurdere hensiktsmessig format på en småhusplan som kan styrke styring av fortetting i småhusområdene i videre planarbeid
- Tilrettelegge for boligbygging i tråd med arealstrategien og kommunens langsiktige investeringsplan.
- Gjennomgå og eventuelt justere vekstgrenser og vekstfordeling.
- Utarbeide stedsanalyse med anbefalinger og skissering mulighetsrom for transformasjon/ moderat fortetting i Vestre Bærum. Hovedfokus vil være på potensial for kvalitetsheving i området Rud/ Hauger med muligheter for å tilrettelegge for en framtidsrettet næringspark. I Skuidalen vil fokus være å synliggjøre potensialet for moderat boligfortetting med fokus på ivaretagelse og styrking av blågrønne kvaliteter. Reduksjon av barrierer og økt kvalitet og sammenheng i gang- og sykkelveinettet må ses på for hele området.
- Visualisere og vurdere fremtidig utnyttelse i vekstområdene, inkludert variasjon og mangfold i boligtypologi/ nye boformer/- modeller.
- Definere systemgrenser for de fremtidige nullutslippsområdene Bekkestua, Lysaker, Sandvika og Fornebu, samt hvilke tiltak og virkemidler som er nødvendig for å operasjonalisere strategien.

- Vurdere hvordan bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og kommende reguleringsplaner kan tilrettelegge for nullutslippsmålet.
- Vurdere tilbakeføring/omdisponering av urealiserte boligområder som ikke er i tråd med kommunens arealstrategi og transformasjon av mindre næringsområder.
- Vurdere boligsammensetningen i skolekretsene og behovet for variasjon i boligtypologier som grunnlag for fortettingsstrategier. Variasjon i boligtyper innenfor et område gir større mulighet for lokal boligkarriere innenfor eget nærområde/skolekrets
- Vurdere behov for arealendringer langs E18- korridoren mellom Strand og Lysaker som følge av regulert E18- tiltak på strekningen Lysaker-Ramstadsletta.
- Gjennomgang av behov for og sikring av arealer til sosial infrastruktur, herunder ny ungdomsskole og barnehage Bærum Øst.
- Vurdering av norm- og kvalitetskrav for sosial infrastruktur som skal lokaliseres i sentrumsområder og vekstområder.
- Vurdere arealinnspill og kommende utvikling opp mot behov for felles teknisk infrastruktur
- I kommuneplanarbeidet vil det jobbes videre med å:
 - o Samle eksisterende og nye registreringer og vurdere behov for styring og bruk av virkemidler for å sikre kulturminner i plan og byggesaker. Justeringer og endringer i kart og bestemmelser
- Vurdere behov for oppfølgende reguleringsplaner for områder med større vernehensyn.

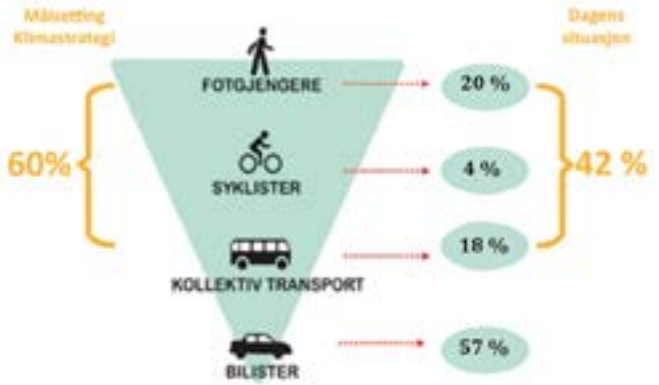
Føring: Regional plan for areal og transport, Lov om kulturminner, Kommunedelplan for kulturminner (2010-2020)

GRØNN MOBILITET



Fremkommelighet Bærum, foto; privat

Reisevaner beskriver bl.a. hvilke reisemiddel folk benytter når de skal forlytte seg fra et sted til et annet. I Bærum foretas kun fire av ti reiser ved hjelp av gange, sykkel eller kollektiv. Målet er at denne andelen skal øke til 60 % innen 2030. Potensialet for å få flere reiser over på gange, sykkel og kollektiv er stort, sett i sammenheng med at ca. halvparten av reisene er 5 km eller kortere. Tilrettelegging for at gange-, sykkel- og kollektivandelen øker på bekostning av bilandelen, er en grunnleggende forutsetning for arealutviklingen i kommunen, og forholdene ligger godt til rette for at dette skal nås. Tre av fire innbyggere bor eksempelvis i gang- og sykkelavstand til et høyfrekvent kollektivtilbud.



Klimastrategiens målsetting om at 60 % av alle reiser skal foretas med gange, sykkel og kollektiv innen 2030, vs. dagens reisevaner

Strategi:
Prioritere gående, syklede og kollektiv på eksisterende veier, fremfor å bygge nytt

Selv om det er positivt at Bærum har en høy (og Selv om det er positivt at Bærum har en høy (og stadig stigende)

elbilandel – også sett i nasjonal sammenheng – tar utslippsfrie biler like mye plass på veier og i byrommet, og gir de samme uønskete arealkonsekvensene for byen/ stedet. Materialbruk for å etablere parkering genererer dessuten ikke ubetydelige klimagassutslipp. Planleggingen må vektlegge gange og sykling sterkere. Eksempelvis er sykling 7- 10 ganger så arealeffektivt som bil med hensyn til transportkapasiteten i veisystemet. Gange enda mer. Gange og sykling gir mindre trengsel, færre sykedager, lenger levetid, liten slitasje på veiene og minimalt med forurensning (Fra tiltak.no – tiltakskatalog for transport og miljø). Å legge til rette for gange og sykling har i flere studier vist seg å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

For at andelen gange, sykkel og kollektiv skal øke, må kommunen i kommende planperiode tilrettelegge for de viktigste faktorer som påvirker valg av ulike transportmidler:

- **Gange;** Dersom andelen syklister skal økes, er det viktig å jobbe med trygghetsfølelsen samtidig som syklister sikres god fremkommelighet. Dette gjøres best ved å tilrettelegge for separate sykkelanlegg, der syklister separeres både fra fotgjengere og motoriserte kjøretøy. Dimensjonering av anlegg må tilpasses brukere og området og hyppige systemskifter bør unngås. Avslutningsvis er det viktig for syklister med god orienterbarhet ved hjelp av skilting og at anleggene driftes og vedlikeholdes etter vær og føreforhold samt at det er enkelt å finne trygg sykkelparkering ved alle målpunkter (bolig, arbeidsplass, offentlige bygg, fritidstilbud ute og inne osv)

- **Sykling:** Dersom andelen syklistere skal økes, er det viktig å jobbe med trygghetsfølelsen samtidig som syklistene sikres god fremkommelighet. Dette gjøres best ved å tilrettelegge for separate sykkelanlegg, der syklistere separeres både fra fotgjengere og motoriserte kjøretøy. Dimensjonering av anlegg må tilpasses brukere og området og hyppige systemskifter bør unngås. Avslutningsvis er det viktig for syklistere med god orienterbarhet ved hjelp av skilting og at anleggene driftes og vedlikeholdes etter vær og føreforhold samt at det er enkelt å finne trygg sykkelparkering ved alle målpunkter (bolig, arbeidsplass, offentlige bygg, fritidstilbud ute og inne osv)
- **Kollektivtransport:** Dersom kollektivtransport skal kunne konkurrere med bil, er det viktig å sikre den kollektivreisende forutsigbarhet i forhold til egen reise. Kollektivtransporten øker sine konkurransefordeler dersom bussen/toget/ banen kommer når den er ment å skulle komme (punktlighet), frekvensen er høy, adkomst til/ fra stasjon for gående har høy kvalitet og det samtidig iverksettes restriktive tiltak for bilister. Reisekomfort, forhold rundt bytte av transportform og pris, virker også inn.
- **For å sikre begrensninger i privatbilbruken,** er følgende faktorer avgjørende: Et viktig og generelt budskap er at bilbruk påvirkes mest effektivt med virkemidler rettet mot bilden. Det er langt mindre effektivt å søke redusert bilbruk kun ved å tilrettelegge for gange, sykling og kollektivtransport. En bilreise starter og slutter på en parkeringsplass, så tilgang til parkering har stor betydning for om folk kjører bil eller ikke. Dessuten har fremkommelighet på veinettet, bompenger og veipriser betydning.

Arealbruk som påvirker disse faktorene mest er:

1. Arealtetthet og kollektivtilbud

Strategi:

Tilrettelegge for høy utnyttelse i prioriterte vekstområder, og tilrettelegge for moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner langs buss og banenett tilpasset strøkets karakter, jf. arealstrategisk kart. Boligbyggingen utenfor disse områdene begrenses.

Det er et gjensidig forhold mellom kollektivtilbud og befolkningstetthet. Høy befolkningstetthet gir kollektivtrafikken stort nok kundegrunnlag til å gi god avkastning på offentlige investeringer som t-bane og buss. Det krever investeringer og tilskudd til å bygge infrastruktur, vognmateriell og til drift. Billetinntekter alene dekker ikke kostnadene med å drifte et kollektivtilbud. Det er en forventning at kommunene tilrettelegger for høy utnyttelsesgrad / kompakt arealutnytting ved høyfrekvent kollektivtilbud. Sykkelandelen vil også øke mest ved å tilrettelegge gode anlegg for syklistene der det er størst potensiale for at mange kan sykle. Et sammenhengende sykkelveinett er dog viktig ikke bare i direkte tilknytning til sentrums- og utviklingsområdene, men gjennom hele kommunen. Dette understrekes av en økende elsykkelandel som bidrar til en markant økning av hva som oppfattes som akseptabel sykkelavstand.

2. Stedsutvikling som gir redusert transportbehov

Strategi:

Utvikle Bærum for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektiv

Transportbehovet øker mindre enn befolkningsveksten, når det legges til rette for nabolagskvaliteter med nærhet

til handel, tjenester og andre daglige gjøremål som skole og barnehage. Gode bomiljø innebærer arealer til opphold, lek, aktiviteter, gåing og sykling. Tilgang til utslippsfrie delebilordninger og mikromobilitet er også en viktig forutsetning for at flere skal kunne leve et kortreist liv og kunne foreta lengre reiser mer miljøvennlig.

Korte, direkte avstander for gående kombinert med gode og varierte opplevelser på veien i form av åpne fasader, torg, byrom, grønnsstruktur osv, bidrar til å gjøre det godt å oppholde seg og ferdes der. Forskning viser at man går 70 % lengre hvis omgivelsene oppleves om trygge og attraktive. Samtidig må en sykkeltilrettelegging ta hensyn til at også syklistere oppfører seg på ulike måter. Sikkerhet og trygghet er helt avgjørende for å øke sykkelandelen og lav ÅDT og lave fartsgrenser er viktige stikkord.

For å nå mål om at 60 % av reisene skal foretas med grønn mobilitet, er arealbruk i form av fortetting med god kvalitet i prioriterte områder et effektivt virkemiddel.

3. Infrastruktur

Med unntak av europaveiene eier Viken fylkeskommune store deler av veinettet som bussene og hovedsykkelrutene går på i Bærum. Signaler fra både kommune, fylke og stat (kommunens LDIP, Nasjonal transportplan og arbeid med Vikens samferdselsstrategi) viser at de økonomiske rammene til å bygge ny veiinfrastruktur vil bli vesentlig redusert. Hovedutfordringen blir derfor å utvikle eksisterende veinett til å gi plass for de som trenger å kjøre bil og for andre transportformer istedenfor å bygge nye veier. For å sikre grønn mobilitet med god fremkommelighet for alle transportformer på veinettet må veiene tas i bruk mer optimalt og effektivt om vi skal nå klimastrategiens mål om en mangedobling av antall syklende, gående og kollektivreisende. Kommunen ønsker å ta initiativ til å lage en fremkommelighetsstrategi for veinettet i samarbeid med stat og fylkeskommune.

Vi må vurdere hvordan eksisterende og ny teknologi sammen med nye måter å bruke veinettet på kan gi den mobiliteten samfunnet har behov for i fremtiden. Å ta i

bruk det vi har og ikke bygge ut mye nytt, bidrar også til at vi oppnår andre klima- og samfunns mål.

4. Parkering

Strategi:

Gjøre gange sykkel og kollektiv til det foretrukne transportmiddelet og samtidig ta høyde for framtidens mobilitetsløsninger i arealutviklingen

Tilgang til parkeringsplass der man skal er i helt avgjørende for om man velger å foreta reisen med bil eller ikke. Privatbil skal fortsatt være et naturlig valg for enkelte reiser, særlig for de som har spesielle behov. I det pågående arbeidet med parkeringsstrategi skal det vurderes hvordan parkeringspolitikken kan innrettes for å bidra til en høyere andel reiser med gange, sykkel og kollektiv samtidig som det tilbys et tilstrekkelig parkeringstilbud.

5. Næringstransport og bylogistikk

Bylogistikk (forflytning av gods, avfall og utstyr til, fra og gjennom byen) mangler i dag en helhetlig tilnærming med en overordnet strategi. Fokuset i dette arbeidet har over tid endret seg; fra fremkommelighet for kjøretøyene, til at det er varene skal frem til mottaker og ikke kjøretøyet. Varetransport og annen bylogistikk legger beslag på store arealer, og det jobbes derfor med å finne bedre og mer effektive løsninger for varelogistikk som gir færre varebiler i sentrumsområdene, frigjør arealer (særlig på gateplan), øker trafiksikkerheten og bedrer attraktivitet og fremkommelighet for de som bor, oppholder seg, går og sykler i byen. For å sikre en effektiv logistikk i sentrum og de ulike bydelene er det behov for å sikre areal og legge til rette for etablering av en effektiv infrastruktur for varelogistikk gjennom kommunens areal- og transportplanlegging. Det må planlegges for utslippsfri varetransport innenfor fremtidige nullutslippsområder.

OPPGAVER I PLANARBEIDET

- Operasjonalisere målet om nullvekst i privatbiltrafikken og Klimastrategiens målsettinger. Klargjøre hvilke virkemidler som trengs innenfor areal- og transportpolitikken for å oppnå målsetningen om 60 % grønn mobilitet. Hva nullvekstmålet konkret betyr er et tilbakevendende spørsmål i plansaker som bør løftes og analyseres for kommunen sett i en helhetlig sammenheng.
- Vurdere utarbeidelse av en fremkommelighetsstrategi for dagens veinett i samarbeid med stat og fylkeskommune. Dette for å gi føringer for prioriteringer for buss, sykkel og gange på eksisterende veinett, bidra til å nå de overordnede politiske målsettingene og samtidig tilrettelegge for en infrastruktur som er tilpasset økonomiske rammer og optimal arealbruk. Fremkommelighetsstrategi vil inkludere forslag til strategier for å fremme gange gjennom tilrettelegging av gangvennlige omgivelser
- Implementere parkeringsstrategi og konklusjoner fra varelevering/ bylogistikkprosjektet i kommuneplanens arealdel. Parkeringsstrategi (under revisjon) vil være førende for kommuneplanens arealdel. Strategien skal bygge opp under mål om nullutslippsområder. Vurdere mulighet for og styring av bylogistikk i større planer.
- Revidere kommuneplanens føringer for grønn mobilitet for å styrke måloppnåelse, herunder vurdere behov for krav til mobilitetsplaner i nye reguleringsplaner.

Føringer: Regional plan for areal og transport, Byvekstavtalen, Klimastrategi, Fylkeskommunal strategi for samferdsel

NATURVERDIER OG BLÅGRØNN STRUKTUR



Strategi:

Sikre, styrke og reetablere naturområder og verdier, vann og marint biologisk mangfold, jordvern, bærekraftige økosystemer og blågrønne strukturer

Marka, fjorden, kulturlandskap, et rikt naturmangfold og det karakteriske åslandskapet utgjør en vesentlig del av Bærums identitet og danner grunnlaget for at kommunen er attraktiv å bosette seg i. Sammen med gunstige klimatiske forhold og kalkholdig berggrunn har dette gitt Bærum en helt unik sammensetning av naturtyper og biologisk mangfold, mye av det med verdier både nasjonalt og internasjonalt. Som en ramme rundt byggesonen ligger store sammenhengende landbruks- og kulturlandskap med høy verdi, blant annet Tanumplatået som er definert som nasjonalt viktig kulturlandskapsområde. I byggesonen er grønnstrukturen en mosaikk av store og små grønt-arealer og aktivitetsområder, grønne korridorer og mindre landbruksområder, og det er nettopp i byggesonen vi finner de største verdiene mellom Marka og fjorden. Kommunen har også en relativt lang strandsone og store og mindre øyer i fjorden hvor vi finner store naturverdier, og varierende grad av tilrettelegging for allmennhetens tilgjengelighet. Selve kystlinjen ligger i sin helhet innenfor boreonemoral sone med åpen grunnlendt kalkmark som er en utvalgt naturtype. Her finnes det blant annet forekomster av dragehode som er en prioritert art etter naturmangfoldsloven.

Strategi:

Gjøre kommunen robust til å tåle kommende klimaendringer ved å stille høye krav til bygg, infrastruktur og omgivelser

Jord og natur lagrer mye karbon som binder CO2 som når det frigis bidrar til klimaendring. Natur spiller en stadig viktigere rolle for å håndtere følgene av utvikling mot et våtere, villere og varmere klima. Grøntområder, spesielt myrer, åpne bekker, vassdrag og våtmarksområder kan beskytte oss mot oversvømmelser forårsaket av nedbør ved å fungere som fordrøyningsmagasin. Trær absorberer mye vann i vekstsesongen og tilbyr skygge og svale omgivelser i varme perioder. Funksjonelle vegetasjonssoner langs vassdragene fungerer som fordrøynings- og infiltreringsområde for overvann, og bidrar til å redusere avrenning fra landbruksarealer – som igjen motvirker forurensning av fjorden. Et nettverk av natur og vegetasjon er derfor viktig, spesielt i byggesonen, for å unngå skader og spare samfunnet for utgifter når disse utfordringene øker i omfang. Disse utgjør dessuten viktige spredningskorridorer for ulike arter, og fragmentering av disse korridorene er uheldige for videreføring av biotopene. Kommunen har også satt noen miljømål for vannforvaltningen. Det generelle målet er å få vassdragene i god kjemisk og økologisk tilstand innen bestemte tidsfrister. Sandvikselva og Rustanbekken har tidsfrist 2034, kystområdene har foreløpig ubestemt tidsfrist og alle de andre elvene, bekkene og innsjøene i Bærum har tidsfrist 2027. Det betyr at arealforvaltningen må hjelpe til med å sikre elvene, bekkene og innsjøene mot forurensninger slik at vi klarer tidsfristene. De

viktigste tiltakene for å hjelpe til med dette er gode og brede vegetasjonssoner langs vassdragene samt god overvannshåndtering, primært gode og effektive fordrøyningsarealer for flomvann og ekstrem nedbør og minst mulig aktivitet i og langs elvene/ bekkene.

Da Bærum har ekspandert kraftig de siste tiårene - og det forventes videre stor tilflytning - er det svært viktig å bevare restene av det opprinnelig økosystemet innerst i Oslofjorden. Den samlede verdien av grønt- og naturområdene for Bærums befolkning er uvurderlig, og har blitt spesielt synlig under koronapandemien.

Parallelt med arbeid med revisjon av kommuneplanens arealdel, er det startet et arbeid med naturmangfoldsstrategi for Bærum. Det er igangsatt et større kartleggingsarbeid i form av registreringer, som skal gi føringer også for arbeidet med kommuneplanens arealdel.

KNUTEPUNKTSUTVIKLING, AREALBRUK OG NATURVERDIER

Strategi:

Prioritere, transformere og gjenbruke nedbygde arealer framfor å ta i bruk ubebygde areal

Fortetting og nedbygging er den største trusselen mot naturmangfold. Økt konkurranse om arealene gjør det utfordrende å ivareta og videreutvikle omfang og kvalitet gjennom bærekraftig forvaltning av grønnstrukturen. Arealnøytralitet er et virkemiddel for å sikre bærekraftig utvikling. Dette innebærer transformasjon av allerede bebygde arealer slik at vi i minst mulig grad bygger ned landbruks- og naturområder. Nedbygging av landbruk og natur medfører en forpliktelse til å tilbakeføre areal til samme formål et annet sted. Alle inngrep innenfor landbruks- og naturområder bør utløse krav om avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak. Naturrestaurering og tilbakeføring av arealer på nye steder er i praksis svært komplisert, og kommunen har helt klart mest å hente på å bevare verdifulle områder.

Knutepunktutvikling og fortetting av allerede bebygde arealer, er virkemidler for å unngå nedbygging av viktige verdier utenfor fortettingsområdene. Fra regionalt hold

er det samtidig sagt at vekst skal gå foran vern i disse fortettingsområdene. I Bærum ligger det viktige natur- og kulturverdier innenfor hovedutbyggingsområdene/ knutepunktene. En bevissthet også rundt hvilke arealer innenfor hovedutbyggingsområdene/ knutepunktene som skal transformeres/ bebygges er også avgjørende for å ivareta de mer urbane naturverdiene og -kvalitetene.

REKREASJON

Strategi:

Sikre allmennheten god tilgang til sammenhengende rekreasjonsområder og blågrønne strukturer i strandsonen, marka og byggesonen.

Grønnstruktur, marka, strandsonen og fjorden er viktige rekreasjonsområder som bidrar til god folkehelse, både fysisk og psykisk, gjennom å være et lavterskel aktivitetstilbud for alle. Gjennom pandemiperioden har viktigheten av tilgjengelige nærriluftsområder blitt svært tydelig. Tilgjengelighet for alle til fellesskapsverdier som fjorden og Marka er kvaliteter som er særegne for Norge og Osloområdet. Kulturlandskapene gir rike muligheter for opplevelser hele året og utfoldelse av friluftsliv vinterstid. For å fortsatt kunne tilby innbyggerne disse kvalitetene, må disse områdene sikres. Tilgjengelighet for allmennheten bør videreutvikles der ferdsel ikke går på bekostning av viktige naturverdier, særlig gjelder dette forekomster av truede og utvalgte naturtyper.

Friluftsliv, rekreasjon, naturmangfold og småbåtaktiviteter på sjøen kan tidvis være i konflikt med hverandre. I forbindelse med utvidelse av landarealet ved Lakseberget har det ligget inne en parallellforskyvning av småbåthavnen – denne må flyttes før utfyllingstiltaket igangsettes. Det er dessuten behov for å se på/ vurdere antallet småbåtplasser totalt i kommunen. Presset på et stadig mindre sjøareal gjør det nødvendig å se overordnet på måter å ha og bruke båtplasser og farkoster på. Samtidig skal løsninger ses i sammenheng med friluftsliv og potensielt sårbare naturforekomster i sjø samt at man unngår oppvirvling av forurensede masser under vann.



Strandliv på Kadettangen – Fra Stedsanalyse Sandvika, Bærum kommune

OPPGAVER I PLANARBEIDET

Utarbeide et grønnstrukturkart basert på oppdaterte kartlegginger for

- Rekreasjon og friluftsliv,
- Grøntkorridorer herunder parker, 100- meterskoger og andre grøntarealer innenfor og utenfor byggesonen
- Overvann – tilknyttet både bekkeflom og urbanflom (flomveier) og forhold rundt gjenåpning av vassdrag. Kantvegetasjon inngår i disse vurderingene.
- Strandsone og vannarealer– tilgjengelighet, arealbruk og kyststivurderinger, herunder:
 - Undersøke og utrede alternativer for midlertidig og/eller permanent lokalisering av småbåtanlegg. Dette må avveies i f.t fjordens tålegrense, øvrige interesser i/på strand- og sjøarealene og hensyn til naturmangfoldet i og langs fjorden
 - Avklare og avgrense adgang til bøyeplasser
 - Se overordnet på måter å ha og bruke båtplasser og farkoster på. Utrede muligheter for å slippe til flere brukergrupper.
- Utarbeide naturmangfoldskart basert på eksisterende og nye kartlegginger
 - Vurdere behov for kartlegging av myrer i byggesonen og marint biologisk mangfold – herunder sårbare og produktive områder
 - Vurdere hvordan naturverdier best kan styrkes gjennom kart og bestemmelser i arealdelen

- Revidere kommuneplanens føringer for ivaretagelse og styrking av naturverdier og blågrønne strukturer for å styrke måloppnåelse
- Vurdere metode og verktøy for å innføre arealregnskap
- Kartlegge hvordan kommunen skal jobbe mot arealnøytralitet

Føringer: Naturmangfoldloven, Folkehelseloven, RPR Oslofjorden, Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsone langs sjøen, Markaloven, Vannressursloven og vannforskriften, Friluftsloven, Lov om jord (jordlova), Lov om skogbruk (skogbrukslova)

ANDRE PRIORITERTE TEMA



Åpning Solbergbekken, Handlingsplan overvann, Bærum kommune



Massehåndtering; her Kadettangen i Sandvika. Området er en utfylling som hovedsakelig består av overskuddsmasser fra den tidligere E16-traseen., Bærum kommune

SAMFUNNSSIKKERHET

Strategi:

Gjøre kommunen robust til å tåle kommende klimaendringer ved å stille høye krav til bygg, infrastruktur og omgivelser.

Klimaendringer medfører både økte nedbørsmengder (inklusive perioder med styrtregn) og høyere lufttemperaturer og tørkeperioder. Konsekvenser av dette har vist seg i de senere års hendelser knyttet til både overvann/nedbør, skred- og skogbrannfare. Kommunene har ansvaret for at farene er kartlagt, vurdert og tatt tilstrekkelig hensyn til, når planer vedtas. Nivå av utredninger og kartlegging tilpasses plannivå. For kommuneplanen skal det utredes flom- og skredfare og skogbrannfare som en del av ROS-analysen

Viktige faktorer å vurdere for å motvirke negative konsekvenser for samfunnet kan være:

- Knutepunktutvikling og omdisponering av allerede bebygde arealer, framfor nedbygging av blågrønne strukturer. Dette er viktig i forhold til å håndtere store nedbørsmengder, styrtregn, oversvømmelser osv.
- Gjennom arealutvikling og materialbruk kan kommunen gjøres mer robust mot kommende klimaendringer med våtere, villere og varmere klima. Aktuelle deltema: overvann, skred, flom og temperatur.
- Grønn mobilitet bidrar til reduksjon i kommunens totale klimagassutslipp. Om lag 80% av klimagassene kommer fra veitrafikken

OPPGAVER I PLANARBEIDET

- Avklare utredningsbehov og behov for styringsverktøy knyttet til
 - Flom (bekkeflom og urban flom), leirskred og overvann – kartlegges på overordnet nivå
 - Analyse av områder som er sårbare for videre utbygging og fortetting knyttet til leirskred, flom- og overvannsutfordringer i små nedbørsfelt, inkludert identifisere områder der man har bygget seg inn i flomutfordringer
 - Kartlegge skogbrannfare
- Revidere kommuneplanens føringer knyttet til flom, leirskred og overvann. Gjennomgang restriksjoner nedbørsfelt, damanlegg og drikkevann.

Føringer: NVEs retningslinjer 3/2015 «Flaumfare langs bekker. Råd og tips om kartlegging», NVEs retningslinjer «Flaum- og skredfare i arealplanar»



Episode ved styrtregn, Handlingsplan for overann, Bærum kommune



Åpen overvannshåndtering som kvalitet i uterom. Bilde; privat

NÆRING



- *Strategier:
Ivareta og styrke etablerte næringsarealer. Gi forutsigbare rammer for næringsutvikling i knutepunkt, i næringsparker og sikre god adkomst til hovedveinettet E18 og E16. Arbeidsplass og besøksintensiv virksomhet skal lokaliseres til kollektivknutepunkter.*

Utvikle Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua som nullutslippsområder og arena for innovative og bærekraftige klimaløsninger

Næringslivet i Bærum kommune er sammensatt, med om lag 72 500 arbeidsplasser (2019). Med dette er Bærum Norges 5. største kommune mht. antall arbeidsplasser. Små og mellomstore virksomheter kjennetegner Bærums næringsliv – det er mer enn 4 000 registrerte bedrifter i kommunen og om lag 1 000 virksomheter er registrert med 5-9 ansatte. En høy andel av arbeidsplassene i kommunen er innen varehandel. I tillegg til mange store virksomheter og hovedkontorfunksjoner er det et økende omfang av virksomheter innenfor tjenesteyting. Det er fortsatt vekst i antall arbeidsplasser, og dette ligger også an til å fortsette i de nærmeste årene (Næringslivet i Bærum 2020).

85 % av næringslivet i kommunen faller innenfor arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter der hovedtyngden er lokalisert på Fornebu/ Lysaker.

Strategisk næringsplan for Bærum 2020, bygger på FN-målene og setter ambisjoner for næringslivet i Bærum,

med spesielt fokus på samarbeid og samhandling mellom kommune og næringsliv, innovasjon og gründervirksomhet. Strategien vektlegger Fornebu som ønsket lokalisering for næringsklynger og pilotprosjekter spesielt. Samtidig understrekes arealplaner som virkemiddel for å sikre proporsjonalitet mellom bolig og næring i byutviklingsprosjekter og at nye byrom skal ha plass til varierte næringsfunksjoner i tillegg til handel og tjenester. Dette er implementert i arealstrategien og vil bli videre konkretisert i arbeid med arealdelen.

Trender og framskrivninger tilsier at det er behov for å sikre høy grad av fleksibilitet i lokaler for framtidens næringsliv. Det er knyttet usikkerhet både til langtidsvirkninger av Covid- 19 og mulighet for utstrakt bruk av hjemmekontor, men det er også nødvendig å tilrettelegge for lokaler med større grad av sambruksfunksjoner og endringsmuligheter av lokaler ved utskifting av aktører. Det skal utforskes forhold rundt fremtidig næringsliv og eventuelt handlingsrom for utvikling av kommunens næringsliv gjennom kommuneplanens arealdel. Det skal dessuten settes spesielt fokus på næringsarealer og - utvikling, konkret gjennom mulighetsstudie for Vestre Bærum.

NÆRINGSPARKER OG NÆRINGSOMRÅDER

De større og plasskrevende næringene er lokalisert innenfor de tre største næringsparkene Grini, Skui og Rud/ Hauger. Disse utgjør om lag 10 % av arbeidsplassene i kommunen. I tillegg finnes det næringsklynger i bl.a. Lommedalen (Mølladammen), Høvik, Sandvika og Fossum. Et sentralt spørsmål i videre arbeid vil være å tilrettelegge for attraktive næringsparker med virksomheter som ikke konkurrerer med detaljhandelen i sentrumsområdene.

Ved behandling av regional plan for handel, service og senterstruktur i Oslo og Akershus, ble det vedtatt at plasskrevende varegrupper ikke skulle være definert som del av retningslinjene. Kommunene må derfor selv vurdere hvilke arealkrevende virksomheter for salg av plasskrevende varer som kan tillates etablert utenfor sentrumsområdene, basert på den regionale planens føringer. Kommuneplanen skal også avklare hvor slike virksomheter kan lokaliseres.

LANDBRUK OG SKOGBRUK

*Strategi:
Ivareta og styrke etablerte landbruksarealer*

7,5 % av arealene i Bærum er jordbruksareal. I henhold til jordlovens §§ 8 og 9 skal all jord drives og dyrket jord må ikke brukes til formål som ikke tar sikte på jordbruksproduksjon. Kommunen har et særlig ansvar for å følge opp dette. Jordbruket i Bærum består i dag av om lag 15 000 daa som er i drift (Nibio Arealbarometer). Som følge av urbanisering og utbygging, er dette en kraftig reduksjon sammenliknet med de ~40 000 daa som var dyrket i Bærum for 100 år siden (SSB). Store deler av Bærums opprinnelige jordbruksressurser er altså tapt gjennom omdisponering til utbygging av boligfelt, industri, veier og offentlig infrastruktur. De største jordbruksressursene ligger i Lommedalen, tilknytning til Tanumplataet og Øverland, i utkanten av byggesonen og opp mot markagrensen. Når det gjelder skog har kommunen i dag ~113 500 daa produktivt skogareal (Nibio Arealbarometer).

For å snu nedbyggingstrenden, må dyrka mark sikres større vern. Sikring av gjenværende arealer, samt krav om erstatningsarealer, når jordvernet unntaksvis likevel må vike, vil være sentralt for videre utvikling. Nullvisjon for tap av dyrka jord og krav til erstatningsareal ved dispensasjoner vil bidra til arealnøytralitet.

OPPGAVER I PLANARBEIDET

- I henhold til regional plan for handel, service og senterstruktur, må kommunen definere hva som skal legges i begrepet plasskrevende næring/ grensegangen mot detaljvarehandel
- Jordbruk; Vurdere og synliggjøre konsekvens av arealnøytralitet med nullvisjon for tap av dyrka jord og tydeliggjøre krav til erstatningsareal ved omdisponering av landbruksjord
- Vurdere om det er tiltak i planarbeidet som kan bidra til å styrke næringsgrunnlaget for landbrukseiendommer

Føringer: Regional plan for handel, service og senterstruktur, Regional plan for areal og transport, Strategisk Næringsplan Bærum kommune (2020)

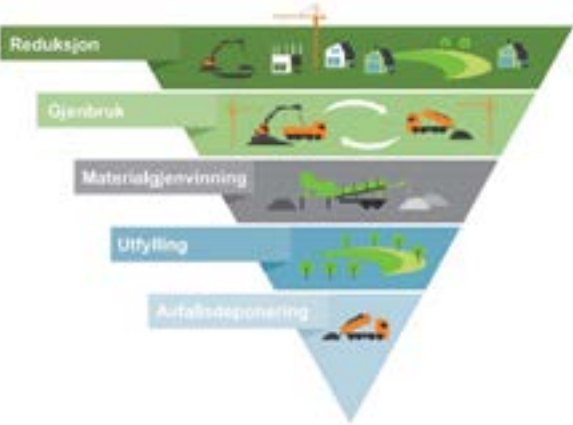
MASSEHÅNDTERING



Utbygging Fornebubanen ved Fornebu Sør, foto: privat

*Strategier:
Prioritere, transformere og gjenbruke
nedbygde arealer framfor å ta i bruk
ubebygd areal*

I de kommende årene vil det bli gjennomført en rekke store samferdsels- og byggeprosjekter i kommunen og i kommunens nærområder. Store mengder stein- og jordressurser vil dermed bli gjort tilgjengelig for alternativ bruk i lokalmiljøet. Det er snakk om ekstreme volum, selv i nasjonal målestokk. Totalt tilsvarer volumet om lag 35 ganger massevolumet brukt til å fylle ut Kadettangen – Sandvika Fjordpark. For noe av massene er håndtering/ deponering/ mellomlagring avklart, men det er fortsatt uavklart for store deler av massene hvordan og hvor disse skal håndteres.



Avtjerna skal brukes til mellomlagring, gjenvinning og varig deponi av stein i Ringeriksbane-/ E16- utbyggingen. Bilde: www.baerum.kommune.no

Det pågår løpende arbeid for å finne løsninger for disse store utfordringene i kommunen, herunder samarbeid med nabokommuner og fylket. Gjennom kommuneplanarbeidet vil hovedfokuset være på arealbehovet som oppstår, og krav til massehåndtering i kommende planer.

Bærekraftig masseforvaltning bør basere seg på hierarkiet i ressurspyramiden (Rogaland fylkeskommune sin tolkning av denne er vist i figuren til venstre).

OPPGAVER I PLANARBEIDET:

- Avklare arealbehov og vurdere virkemidler for å sikre arealer til og håndtering av masser i kommuneplanen

Føringer: Regional plan for masseforvaltning (Viken FK), Klimastrategien Bærum kommune.

KONSEKVENsutREDNING OG ROS

I henhold til KU- forskriftens § 6 skal planens virkninger for miljø og samfunn utredes dersom revisjon av planen innebærer:

- Nye utbyggingsområder og/ eller arealer som kommunen ønsker omdisponert
- Endringer av utbyggingsområder
- Endring av planbestemmelser som kan ha virkning på miljø og samfunn. Dette kan eksempelvis være at det åpnes for vesentlig høyere utnyttelse av et område.
- Åpning for spredt bebyggelse i LNFR- områder
- Båndlegging av områder etter pbl. §11- 8 i påvente av senere regulering

Det antas at det særlig vil være de tre første punktene, muligens også punkt fire, som vil være relevante for konsekvensvurderinger i denne revisjonen.

Planforslag med KU vil beskrive virkningene utbygging av nye områder eller vesentlig endret arealbruk i utbygde områder kan få for miljø og samfunn. Det vil også bli gitt en vurdering av virkningene av de samlede arealbruksendringene planen åpner for. Kommunen forutsettes at konsekvensutredningene langt på vei kan gjøres med bakgrunn i foreliggende kunnskap, databaser og/ eller analyser/ kartlegginger som gjøres som del av denne planprosessen. Ved behov for ytterligere kunnskap/ analyser, må dette innhentes underveis i prosessen.

Konsekvensutredningene vil ta utgangspunkt i temaer angitt i vedlegg III i KU- forskriften. De mest sentrale temaene, eksisterende kunnskap og behov for ny kunnskap er samlet i listen under. Listen er ikke uttømmende og kan bli justert ved behov.

Temaer	Eksisterende kunnskap	Eventuelle behov for ny kunnskap
Transport – herunder virkninger på mobilitet, transportbehov, fremkommelighet og reisemiddelfordeling	Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og tilleggsutvalg med analyser for Bærum kommune. Oppsummerende notater RVU 2018, Bærum kommune Kunnskapsgrunnlag for arbeid med parkeringsstrategi Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet, Bærum kommune Rapport - indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus Indikatorer knyttet til byvekstavtale. Dette er under arbeid, men vil legge føringer for arbeid med KPA når vedtatt	Analyser som del av planarbeidet – operasjonalisering av nullvekstmålet og mål i Klimastrategien for ulike deler av kommunen.

Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer Sefrak og Askeladden Registrerte kulturminner 1920- 40 – vedlegg til KPA 2017- 35	Sammenfatting eksisterende og nye registreringer i oppdatert temakart
Landskap	Landskapsfaglige vurderinger som del av kommuneplanens arealdel 2017- 35.	
Befolknings-sammensetning og folkehelse	Langsiktig drifts- og investeringsplan (LDIP) beskriver blant annet kommunens utfordringer framover knyttet til befolkningsvekst, befolkningssammensetning, investeringsbehov og økonomisk utvikling og inntektsforventninger	Se på potensialet og virkemidler for å skape variasjoner i boligtypologier, mangfold, utnyttelse, funksjonsblanding m.m., Se på potensialet og virkemidler for boligvariasjon som sikrer mulighet til å gjøre boligkarriere innenfor eget område/ skolekrets,
Sikring av jordressurser (jordvern)	Kartlagte jordpolitiske arealvurderinger - Landbruksplan for Bærum	Nullvisjon for tap av dyrka og dyrkbar jord. Jordvernregnskap.
Naturmangfold	Naturmangfoldloven med veileder Ulike typer registreringer av naturtyper, prioriterte arter, fredete arter osv.	Temakart naturmangfold. Kartlegging myrer i byggesonen
Barn og unges oppvekstvilkår	Folkehelseprofil Bærum kommune	Konsekvenser av ytterligere fortetting i småhusområder og hva dette betyr for kvalitetene.

Forurensning (klimagass, forurensning av jord og vann)	Kartlegginger forurenset grunn Klimastrategi for Bærum kommune med grunnlagsdokumenter	
Klimatilpasning	Temakart henyssone flom Temakart hensynssone skred Aktsomhetskart – sekundære flomveier Vurdering av bekkeåpninger og vannspeil – vedlegg til KPA 2017- 35 Nasjonale databaser som flomhendelser.no, flomsonekart m.m	Vurdere behov for ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av kombinasjonsmodeller knyttet til forhold rundt sekundære flomveier
Blågrønne strukturer, friluftsliv og rekreasjon	Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2019- 2022 i Bærum. Vurdering av grønnstruktur – vedlegg til KPA 2017- 2035 Ulike kartlegginger knyttet til friluftsliv, park og anlegg	Strategi og temakart for blågrønne strukturer. Kartlegging av blågrønne områder i Bærum bør gjennomgå og komplementeres. Gjennomgang av grøntområder som har byggeformål i kommuneplan, og som foreløpig ikke er nedbygget. Kartlegging av tilgjengelighet langs strandsonen og utvikling av dette over tid
Støy – og luftforurensning– herunder evaluering og komplementering av avvikssone for støy	Temakart stille områder Støy- og luftkvalitetskartlegginger	

Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelveinett	Grunnlagsdokument til plan for sykkelveinettet utarbeidet av Norconsult. 5- og 10- minutterskart med oversikt over antall beboere og arbeidstakere. Er under produksjon. Veileder for utomhusanlegg i Bærum kommune	Kart som viser dekningsgrad og framtidig behov i forhold til tilgjengelighet til nærmiljøkvaliteter/ grøntområder/ møteplasser/ rekreasjon
Beredskap og ulykkesrisiko	ROS- analyse for Asker og Bærum og pågående arbeid med FylkesROS Viken og Oslo Nasjonale databaser som flomhendelser.no, flomsonekart m.m	
Drikkevann, råvannskilder, vanntilsigsområder og annen kritisk infrastruktur.	Vannområde Indre Oslofjord har målinger	Behov for bedre kunnskapsgrunnlag om hvordan arealplanlegging og – utvikling kan gjennomføres uten at det reduserer kjemisk og økologisk tilstand i vassdragene. Pågående arbeid med forurensningsregnskap som belyser hvordan de fire hovedforurensningskildene til vassdragene i Bærum (landbruk, avløp, forurenset overvann fra urbane flater, veiavrenning) påvirker forskjellige steder i kommunen, vil kunne gi ny kunnskap.
Mineralske ressurser, masseuttak, og gamle gruver	Masseforvaltning - vedlegg til kommuneplanens arealdel 2017- 35 Diverse informasjon - Bærum ressursbank https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/samfunnsutvikling/om-barum-ressursbank/ Kartdatabasen til Norges geologiske undersøkelser (NGU)	

Der relevant, skal det gis en beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet		Arkitekturstrategi vil bli utarbeidet som del av kommuneplanens arealdel
--	--	--

Som del av KU kan det bli aktuelt å utrede alternativer av konkrete utbyggingsforslag. Alternativer kan være å bygge ut mindre deler av foreslåtte områder, endre utnyttelsesgrad eller lignende. Forskriften anbefaler dessuten at alternative løsninger for overordnet utbyggingsmønster utredes. Det antas at behovet for dette vil bli tydeliggjort i analyser beskrevet under grønn mobilitet. Det vil også bli gjort en vurdering av hvorvidt enkelte ubebygde arealer til utbyggingsformål bør tas ut av planen, dersom disse bidrar til et utbyggingsmønster som gir negative konsekvenser for miljø og samfunn.

RISIKO- OG SÅRBARHET OG FORHOLD TIL SAMFUNNSSIKKERHET

Som del av planarbeidet, skal det utarbeides en ROS-analyse i henhold til plan- og bygningslovens § 4.3 . Denne skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealer er egnet til utbyggingsformål og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone. I tilhørende bestemmelser skal kommunen angi hvordan områdene skal håndteres i videre planlegging.

ROS- analysen skal avstemmes mot overordnet ROS-analyse fro Asker og Bærum, som viser det overordnete risikobildet.

For enkelte ROS- temaer vil man vurdere behov for ytterligere kartlegging. Dette gjelder:

- Nye anbefalinger gitt i Havstigning og Stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging
- Elveflom – behov for nye flomsonekartlegginger
- Urbanflom – behov for kartlegging av utsatte områder
- Kvikkleireskred – gjennomgå behov for ytterligere kartlegginger i dialog med NVE
- Storulykkekart – oppdatere kart i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Brannfare

REFERANSER

[Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan 2021-2040](#)

[Skolebehovsanalyse 2021-2040 \(høringsversjon\)](#)

[Veileder - Fortetting og transformasjon med kvalitet i Bybåndet. Oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus](#)

[Miljøverndepartementet; Veilder Kommuneplanens arealdel. Utarbeiding og innhold, 2012:](#)

[Helge Hillnhutter; Presentasjon Flere fotgjengere = flere kollektivreisende. Hvordan vi kan tilrettelegge for god adgang til kollektivtransport.\)](#)

[Næringslivet i Bærum 2020](#)

Fremtidens Næringsparker (Norconsult/Bærum Næringsråd 2018)