



Kommuneplan 2017-2035

Planbeskrivelse

Dato: 12.02.2017

Dokumentnr: 3378643

Revidert iht politisk behandling i
planutvalget 15.12.16 og
formannskapet 17.1.17

Postadresse:
Postboks 700
1304 SANDVIKA
E-post: post@baerum.kommune.no

Besøksadresse:
Kommunegården
Arnold Haukelands
plass 10

Org. nr: 974553686
Bank:
Telefon: 67 50 44 63
Faks: 67 50 43 15

KLART SPRÅK?
Hjelp oss å bli bedre:
klartsprak@baerum.kommune.no

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag.....	4
2. Innledning.....	7
2.1. Om kommuneplanen	7
2.2. Gjeldende arealdel	7
2.3. Planprosessen.....	7
3. Visjon og mål for Bærum kommune	9
3.1. Kommunens visjon.....	9
3.2. Utfordringsbildet - Bærum 2035	9
4. Føringer for planarbeidet.....	11
4.1. Kommuneplanens samfunnsdel.....	11
4.2. Kommuneplanens arealstrategi.....	11
4.3. Klimaklok kommune	14
4.4. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	15
4.5. Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging	15
4.6. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.....	16
5 Oppfølging av arealstrategi - hovedtrekk i revidert arealdel	18
5.1 Prognosegrunnlag for vekst.....	18
5.2 Nærmere om hovedutbyggingsretningene	19
6 Sentrale tema i arealdelen - status og forslag til endringer	25
6.1 Miljø, klima og klimatilpasning.....	25
6.2 Boligbygging	27
6.3 Krav om felles planlegging	28
6.4 Langsiktig vekstgrense (grønn grense)	29
6.5 Transport og mobilitet	33
6.6 Masseforvaltning	42
6.7 Næringsutvikling.....	42
6.8 Blågrønn struktur	44
6.9 Avviksområder for støy.....	47
6.10 Samfunnsservice.....	48
6.11 Senterstruktur	49
6.12 Kulturminner	50
6.13 Struktur på bestemmelser og retningslinjer	52

6.14	Forslag til endringer	52
7	Konsekvenser av planforslaget	55
7.2	Samlet vurdering av konsekvenser	55
8	Oversikt over endringer i arealformål.....	57
9	Kriterier for senterstrukturen	60
10	Høring av politiske forslag som følger saken	61

1. Sammendrag

Foreliggende forslag til kommuneplanens arealdel 2017-35 er basert på vedtatt arealstrategi og viderefører hovedtrekkene i arealdelen fra 2015. Et planprogram for planarbeidet ble vedtatt i juni 2016. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har gitt viktige føringer.

Utfordringsbildet – på vei mot en klimaklok kommune

Utfordringsbildet for Bærum er sammensatt og preget av klimautfordringer, befolkningsvekst og vedvarende utbyggingspress, stort kommunalt investeringsbehov og økt transportbehov. Samtidig skal vekst, utbygging og urbanisering gjennomføres og balanseres med hensyn til bærekraft, stedsidentitet, vern av naturmangfold og vern av kulturminner og kulturmiljøer

Den regionale veksten forventes å fortsette. Folketallet i Oslo og Akershus kan øke med 350 000 de neste 20 årene. Behovet for boliger, arbeidsplasser, rekreasjonsområder og gode transportløsninger vil øke. Utfordringene krever løsninger på tvers av kommune- og fylkesgrenser.

Bærum står overfor store demografiske endringer. Antall eldre over 80 år vil øke kraftig. Kommunen står overfor en stor økning i antall mennesker som har behov for pleie- og omsorgstjenester, samtidig som antall personer i yrkesaktiv alder blir færre. Behovet for mer arbeidskraft vil gjøre seg gjeldende i flere sektorer. Helse- og omsorgssektoren er blant de sektorer som vil merke dette mest.

Arealpolitikken er et av kommunens viktigste virkemidler for å sikre en bærekraftig og klimaklok utvikling. Riktig lokalisering og utforming av boliger, næringsvirksomhet og infrastruktur er avgjørende for å begrense energiforbruket og redusere utslipp av klimagasser. Utbyggingsmønster og transportsystem må sammen fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Økt fortetting gjør at sikring av grønstruktur og tilpasning til klimaendringer blir en stadig viktigere oppgave i planleggingen.

I arealdelen adresseres utfordringene gjennom styring av ny utbygging til sentre og knutepunkter langs banetraseene, tydeliggjøring av utbyggingsrekkefølge for å sikre kapasitet på infrastruktur, samt styrking av den blågrønne strukturen. Arbeidet med klimaklok kommune er fulgt opp blant annet gjennom bruk av bestemmelser om blågrønn faktor og endringer i parkeringsbestemmelsene.

Knutepunktsutvikling

Når det gjelder boligbygging bygger arealdelen på vekstforutsetningene i Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan (LDIP). I LDIP er det lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig boligbygging på ca. 750-800 boliger pr. år. Forslag til revidert arealdel skal ikke medføre behov for å endre disse forutsetningene. I alt foreslås kun 9 nye boligområder/sentrumsområder, samtlige lokalisert i eller nær sentre og knutepunkter.

I forbindelse med Regional plan for areal og transport (RATP) forventer regionale myndigheter at kommuneplanen definerer en langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene. Planen inneholder derfor et forslag til langsiktig avgrensning av hovedutbyggingsretningene, dvs

Fornebu, Sandvika, Bekkestua, Høvik og Fossum. Grensen indikerer hvor den langsiktige by- eller tettstedsveksten i hovedutbyggingsretningene bør komme.

Helhetlig planlegging

Arealdelen definerer områder som skal undergis felles planlegging før detaljregulering og gjennomføring av tiltak. Felles planlegging kan være områderegulering eller utvidet planprogram med strategier for helhetlig utvikling av det aktuelle området. Kravet sikrer at ulike forslagsstillere innenfor området må samarbeide om planutarbeidingen. Hensikten bak kravet er å sikre en helhetlig planlegging i områder som har særskilte planmessige utfordringer. I alt foreslås krav om felles planlegging for 11 nye områder, konsentrert til Sandvika, Lysaker, Bekkestua og Høvik.

Bærekraftig transport

Gjennom Stortingets vedtak av klimaforliket og gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) er det besluttet en nasjonal målsetning om at veksten i personbiltrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette ligger til grunn for alle byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler.

For å dette målet kreves klar prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport. Foreliggende data om reisemiddelfordeling i Bærum viser at biltrafikkens andel av den totale transporten øker. Da det er en sterk sammenheng mellom tilgang til parkering og transportvalg, foreslås enkelte innstramninger i parkeringsnormen, spesielt knyttet til arbeidsreiser.

Sikre og utvide den blågrønne strukturen

Bærums blågrønne struktur er svært viktig for biologisk mangfold, folkehelse, friluftsliv og rekreasjon. Arbeidet med å sikre den blågrønne strukturen er videreført i arealdelen. 25 biologisk viktige områder foreslås sikret som grønnstruktur med bruk av arealformål eller hensynssone. Utvalgte høydedrag foreslås sikret som landskapsområder med bruk av hensynssone. I tillegg foreslås åpning av flere bekker og sikring av utvalgte smett og snarveier.

Befolkningsveksten i Bærum og i særdeleshet på Fornebu påregnes å vedvare. Dette bidrar til stort press på sjønære friarealer og aktivitetsområder. For å tilrettelegge for en bærekraftig vekst anbefales økt tilrettelegging for utendørs aktivitet og høyere kvalitet på grønnstrukturområdene.

For å imøtekomme behovet for flere sjønære arealer til friluftsliv og fritidsformål er det sett på muligheten for å etablere en eller to øyer i Lysakerfjorden. Øyene er tenkt etablert gjennom oppfylling av stein fra planlagte samferdselsanlegg nær Fornebu, fortrinnsvis Fornebubanen og E18. Miljøoppfølgingsprogrammet for etterbruk av Fornebu (1999) legger rammer for miljøransatsingen, der et sentralt punkt er gjenbruk av masser og begrensning av massetransport. I kommuneplanen foreslås igangsetting av et planarbeid for å avklare rammer for etablering av friluftløypene.

Registrering av kulturminner

Det er gjennomført en registrering av bygninger oppført i perioden 1920-40. Av 3000 bygninger er ca 500 vurdert til å ha kvaliteter som kulturminne. Kommunens kulturminnebase foreslås utvidet til å omfatte de utvalgte bygningene i registreringen. Kulturminnebasen er en «OBS-liste» som blant annet innebærer at kulturminnefaglige vurderinger innhentes ved søknad om tiltak. Registreringen innebærer ikke at bygningene blir formelt vernet etter plan- og

bygningsloven eller annet lovverk. Formelt vern kan først skje gjennom regulering eller fredning.

Endringer i bestemmelser

Det foreslås en del endringer og justeringer av kommuneplanens bestemmelser. For å unngå unødig spekulasjon rundt tomtestørrelse, foreslås kravet for tomannsboliger hevet fra 700m² til 800m² tomt pr. boenhet. For å tilrettelegge for knutepunktsutvikling foreslås justeringer av støybestemmelsene og utvidelse av avvikssonene for støy. Bestemmelser om handel foreslås utvidet slik at områder definert som knutepunkter faller inn under samme vilkår som sentrumsområder.

2. Innledning

2.1. Om kommuneplanen

Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter både en samfunnsdel og en arealdel. Planen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og redegjøre for viktige mål og strategier i kommunen. Planen er langsiktig med en planhorisont på ca. 20 år.

Kommuneplanen bygger på vedtatt planstrategi og planprogram (juni 2016). Arealdelen bygger også på vedtatt samfunnsdel med arealstrategi (desember 2016).

2.2. Gjeldende arealdel

Gjeldende arealdel ble vedtatt i juni 2015 som en oppfølging av arealstrategien fra 2013. Prosessen var omfattende og resulterte i vesentlige endringer av tidligere plan. En rekke nye utbyggingsområder ble identifisert, der et flertall nå er under regulering.

Arbeid med planstrategi og planprogram for revisjon av kommuneplanen ble igangsatt relativt kort tid etter vedtaket av arealdelen i juni 2015. Hensikten med den raske revisjonen var primært å fase inn revisjon av arealdelen tidligere i kommunestyreperioden, samt å fange opp behov for justeringer av planen. Det er derfor forutsatt at revisjonen skal være begrenset. Med dette menes at hovedtrekkene i gjeldende arealdel ligger fast. Styring av ny utbygging til sentre og knutepunkter langs banetraseene, sammen med en aktiv bruk av rekkefølgebestemmelser for å sikre kapasitet på teknisk og sosial infrastruktur, har vært føringer for revisjonsarbeidet. I tillegg har Regional plan for areal og transport gitt en del nye føringer.

2.3. Planprosessen

Ved revisjon av kommuneplanen er det lagt vekt på en effektiv planprosess. Tidsbruk er minimert ved å slå sammen prosessen for kommunens planstrategi og planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel. Disse ble vedtatt av kommunestyret i juni 2016 som et samlet dokument.

Kommunestyrets vedtak 22.6.16

1. Forslag til planstrategi og planprogram vedtas
2. Rådmannen bes igangsette arbeidet med en punktreguleringsplan på Oustøya for å dekke behovet for bryggeplasser for allmennheten og hytteeierne på øya
3. Planarbeidet skal vurdere muligheter for egne traseer for bussmetro på visse strekninger, særlig der det vil ta lang tid å få metro: Sandvika, Rud, Kolsås, Rykkinn, Bærums Verk, Lommedalen
4. I revisjon av kommuneplanens arealdel bes miljø- og planmessige utfordringer knyttet til Lommavassdraget omtales spesielt
5. Bærum kommune utarbeider en plan for jordvern. Plan for økt matproduksjon tas inn i næringsplanen i kommunen
6. Det utarbeides en flyttekjedeanalyse

Av punktene over redegjør arealdelen for punkt 4 - utfordringer i Lommavassdraget. Øvrige punkter følges opp som egne saker.

Samtidig med høring av planstrategi og planprogram ble det åpnet for innspill til endring av kommuneplanens arealdel med frist 31. mars 2016. Det er kommet inn om lag 60 innspill fra eksterne aktører. Av disse anbefales 15 endringsforslag.

I forbindelse med planprogrammet ble arealstrategien fra 2013 foreslått justert på to punkter. Det tidligere punktet om måltall på 600 boliger pr. år ble foreslått erstattet med et punkt om rekkefølge knyttet til investeringer i samfunnservice, i tråd med kommunestyrets behandling av Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan (LDIP) i april 2016. I tillegg er Bekkestua/Høvik nevnt på linje med Fornebu, Sandvika og Fossum som kommunens hovedutbyggingsretninger.

3. Visjon og mål for Bærum kommune

3.1. Kommunens visjon

Kommunens visjon – «*sammen skaper vi fremtiden: mangfold – raushet – bærekraft*»

Bærumssamfunnets nye visjon handler om å skape *sammen*. Visjonen angir hvordan vi skal møte fremtiden og de fire hovedmålene bekrivelse hvordan kommunen skal håndtere det langsiktige utfordringsbildet. Kommunen har ikke alle svarene i dag, nye løsninger må finnes sammen med innbyggerne.

- **Mangfold** - å sette pris på og respektere forskjellighet
- **Raushet** - følelsen av et fellesskap, noe som er større enn oss selv
- **Bærekraft** - å tenke på fremtiden når vi gjør våre valg, de unges begrep.

Visjonen er et løfte om medvirkning og involvering til næringsliv, innbyggere, organisasjoner, frivillige og kommunen i utviklingen av bærumssamfunnet.

Kommunens hovedmål er:

- Bærekraftige tjenester som gir innbyggerne mulighet for økt selvhjelpenhet, mestring og læring
- Balansert samfunnsutvikling – mangfoldig, grønn og urban
- En innovativ og endringsdyktig organisasjon med gjennomføringskraft
- Dialog og medvirkning for bedre løsninger

Visjonen og målene gir viktige føringer for arealplanleggingen. Det skal tilrettelegges for en langsiktig, klimaklok vekst med vekt på både grønne og urbane kvaliteter. Planleggingen skal være inkluderende og skje i dialog med innbyggerne.

Arealpolitikken er et av kommunens viktigste virkemidler for å sikre en bærekraftig utvikling. Riktig lokalisering og utforming av boliger, næringsvirksomhet og infrastruktur er avgjørende for å begrense energiforbruket og redusere utslipp av klimagasser. Økt fortetting gjør at sikring av grønnstruktur og tilpasning til klimaendringer blir en stadig viktigere oppgave i planleggingen.

Medvirkning og involvering står sentralt i arbeidet med mange av planene som kommunen vedtar hvert år. Arbeidet med barnetråkk kan nevnes som særlig viktig for å synliggjøre barnas behov i planleggingen.

3.2. Utfordringsbildet – Bærum 2035

Utfordringsbildet for kommuneplanrevisjonen ble beskrevet i 2015 (formannskapet sak 092/15). Følgende utfordringer har særlig relevans for arealdelen:

- Forventet befolkningsvekst med et estimat på 40000 nye innbyggere innen 2040 – med tilhørende og vedvarende utbyggingspress

- Store krav til investeringer og lokalisering av skole, barnehager og omsorgsbygg tilpasset en urban utbygging
- Økende klimautfordringer krever at kommunen må ta nødvendige miljøhensyn i planlegging og utbygging.
- Økt transportbehov som følge av befolkningsveksten skal dekkes av gange, sykkel og kollektiv – uten økt personbilbruk.
- Utbygging og urbanisering må balanseres med hensyn til stedsidentitet, vern av naturmangfold og vern av kulturminner og kulturmiljøer.
- I hovedutbyggingsretningene legge til rette for flerfunksjonelle, varierte bymiljøer med vekt på gode offentlige rom og møteplasser for befolkningen

Utfordringene er i stor grad adressert i gjeldende arealdel. Det er tilrettelagt for befolkningsvekst gjennom utbygging i hovedutbyggingsretningene og i sentre og knutepunkter langs banetraseene. Arealer til samfunnservice er avsatt. Dette gir et robust og langsiktig utbyggingsmønster som kan bidra til en god balanse mellom urbane sentra og omkringliggende boligområder, og som bygger opp under kollektivtransport og begrenser behovet for personbiltransport. Klimatilpasning og miljøhensyn er sikret gjennom bestemmelser til kommuneplanen.

Forslaget til revidert arealdel viderefører hovedgrepene i gjeldende plan. Flere tema er imidlertid videreutviklet, herunder transport/mobilitet, grønnstruktur og klimatilpasning.

4. Føringer for planarbeidet

4.1. Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel omfatter overordnede mål for utviklingen av kommunesamfunnet og kommunen som organisasjon. Mål for kommunens tjenesteyting har en sentral plass. Planen sluttbehandles i januar 2017.

Samfunnsdelen tar utgangspunkt i kommunens 4 hovedmål og utvikler delmål og strategier for kommunens sektorer – barn og unge, bistand og omsorg, miljø, idrett og kultur.

For arealplanleggingen er det særlig hovedgrep og delmål innenfor sektor miljø, idrett og kultur som er særlig relevant.

Hovedgrep	Delmål - VI VIL
Grønn og urban	<ul style="list-style-type: none">- Bygge ut i vedtatt utbyggingsretninger og skape bysamfunn i Sandvika og på Fornebu- At kultur og næring skal være en sentral kraft i by- og stedsutvikling- Sikre gjennomgående blågrønne strukturer i hele kommunen- Sikre at kommunens rike naturmangfold blir tatt vare på i kommuneplaner, områdeplaner, reguleringsplaner og byggesaker
Samferdsel	<ul style="list-style-type: none">- At økt persontransport skal dekkes med kollektivreiser, gange og sykkelbruk
Klima og miljø	<ul style="list-style-type: none">- Utvikle og iverksette miljøvennlige løsninger for å bli klimanøytral før 2050- Forebygge skader som følge av klimaendringer ved å stille miljøkrav i arealplanleggingen
Mangfold og aktivitet	<ul style="list-style-type: none">- Sikre arealer til kultur, idrett og friluftsliv i arealplanlegging og forvaltning- Utvikle et mangfoldig og godt kultur, idretts- og fritidstilbud gjennom medvirkning og samskaping- Legge til rette for innovativ og smart sambruk og merbruk av kommunale bygg og anlegg

Også enkelte delmål innen barn/unge og bistand/omsorg har klar relevans for arealplanleggingen:

- Bidra til at barn og unge får trygge oppvekstvilkår
- Sikre barn og unges rettigheter i tråd med barnekonvensjonen
- Hindre eller redusere utvikling av helseplager
- Forebygge ulykker og skader, redusere helseskadelig støy

4.2. Kommuneplanens arealstrategi

Justert arealstrategi ble vedtatt av kommunestyret ved behandling av kommuneplanens samfunnsdel i januar 2017. Strategien er lagt til grunn ved revisjon av arealdelen. Et vesentlig element i strategien er viljen til å styre ny utbygging til områder som både har tilstrekkelig samfunnservice og god kollektivdekning. Samtidig skal utbygging begrenses i områder hvor dette mangler.

Utbyggingen styres gjennom rekkefølgebestemmelser, hovedsakelig knyttet til skoleutbygging. Forutsigbarhet knyttet til rekkefølge og investeringstidspunkt er gitt i arealstrategien (punkt 2) og utdypet i LDIP.

Kommunestyrets vedtak 25.1.17 vedr arealstrategien:

Arealstrategien legges til grunn for det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel med følgende endring:

1. Boligområder på Avtjerna fremskyndes dersom det etableres en stasjon på Ringeriksbanen.
2. Dersom stasjonen ikke bygges, forskyves Avtjerna til fremtidig reserve for boligutbygging etter 2040.
3. Kapittel 9. Arealstrategi, side 33
Rekkefølgen endres mellom Bekkestua/Høvik og Sandvika

Kommuneplanens arealstrategi:

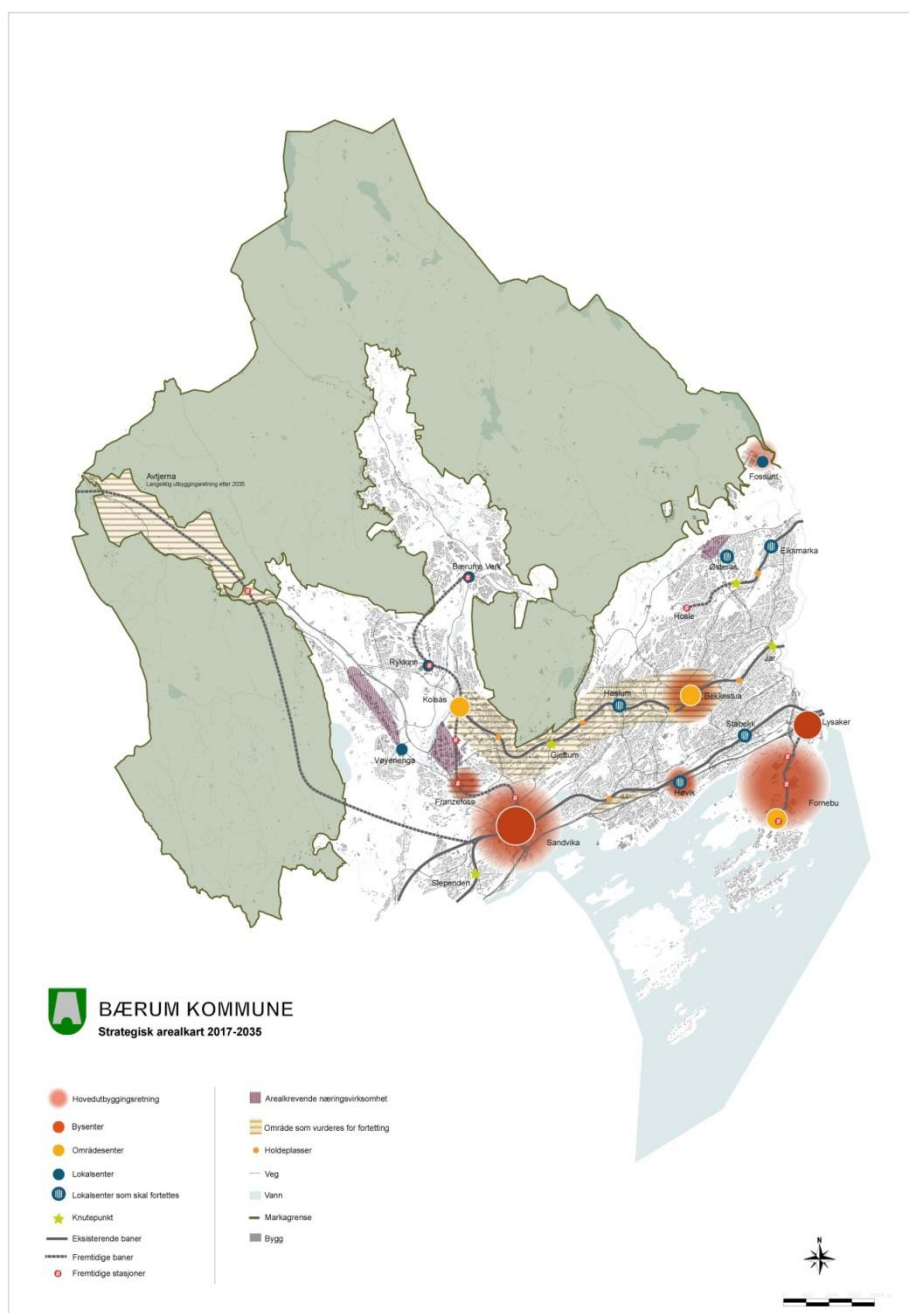
1. Kommunen skal styre boligbyggingen mot fortetting i utvalgte områder og begrense fortetting i resten av kommunen.
2. Følgende rekkefølge for større utbyggingsområder legges til grunn
 - a. Fornebu
 - b. Sandvika
 - c. Bekkestua/Høvik
 - d. Fossum
 - e. Avtjerna
3. Utvikle hoved utbyggingsretningene Fornebu, Bekkestua/Høvik, Sandvika og Fossum. Avtjerna legges inn som en langsiktig utbyggingsmulighet.
4. Styre den øvrige boligbyggingen til kollektivknutepunkter og sentre som ligger til eksisterende banetraseer. Det skal legges inn konsekvensene av at Kolsåsbanen kan bli forlenget til Rykkinn og Bærums Verk. Kommuneplanen skal vise klar avgrensning mellom senterområder med høyere utnyttelse og omkringliggende bebyggelse.
5. For øvrig begrense boligbyggingen i resten av kommunen. Det skal føres en restriktiv utbyggingspolitikk i områder med småhus og rekkehus for å opprettholde strøkens karakter.
6. Lokalisere, bygge ut og tilpasse kapasitet på sosial og teknisk infrastruktur etter utbyggingsnivå og utbyggingsretninger. Utbygging må avpasses etter kapasitet på skoler, barnehager, eldreinstitusjoner, veier, kollektivtrafikk m.v. Rekkefølgebestemmelser skal være styrende ved utbygginger.
7. Påse at utbygging i kollektivknutepunkter og sentre er arealeffektiv og konsentrert, og at gjenbruk av allerede bebygde arealer i disse prioriteres.
8. Videreutvikle og utnytte eksisterende større næringsområder og utvalgte arealer langs ny E18 til næringsformål.
9. Gi senterområdene en variert funksjonssammensetning og bruke senterstrukturen bevisst ved lokalisering av kommunale tjenester.
10. Sikre friområder og utvikle en sammenhengende, allment tilgjengelig blågrønn struktur i strandsonen og i byggesonen mellom marka og fjorden. Bærums særpreg med grønne landskaper og et variert boligmiljø skal bevares. Det skal sikres nok arealer til rekreasjonsformål, idrett og friluftsliv. Tilgang til grøntområder og natur i nærmiljøet skal prioriteres.

Det er utarbeidet et strategisk arealkart som visualiserer hovedtrekkene i arealstrategien. Kartet er noe justert sammenlignet med kartet fra 2013

Kartet viser:

- Hovedutbyggingsretningene Fornebu, Sandvika (inkl Franzefoss), Bekkestua/Høvik og Fossum.
- Senterstrukturen (bysenter, områdesenter, lokalsenter, knutepunkt)
- Lokalsentre som bør fortettes er markert særskilt
- Nåværende og fremtidige banestrekninger med stasjoner
- Områder langs Kolsåsbanen mellom Bekkestua og Kolsås som bør vurderes for fortetting
- Ramstadsetta er vist som fortettingsområde, arealbruk er uavklart
- Arealkrevende næring er vist i Skuidalen, på Rud-Hauger og Grini næringspark
- Ringeriksbanen er vist med opprinnelig trase og stasjon på Avtjerna. Endres når ny trase er bestemt.

Strategisk arealkart 2017-35



Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan 2017-2036

Kommunestyret vedtok i 2016 «Langsiktig driftsanalyse og investeringsplan» (LDIP) 2017-2036. Formålet med LDIP er å vise hvilke investeringer og finansieringsbehov som vil være nødvendige i en 20-årshorison for å møte de økte behovene knyttet til forventet befolkningsvekst og demografisk utvikling.

Behovsanalysene konkretiserer behov for samfunnsservice i kommunen når boligbygging skal realiseres, og vurderer investeringsbehovene opp mot kommunens økonomiske bæreevne. Skal kommunen kunne møte befolkningsvekst på en økonomisk bærekraftig måte må investeringer i samfunnsservice og realisering av boligbygging koordineres.

LDIP gir forutsigbarhet for når utbygging av samfunnsservice kan forventes i hovedutbyggingsområdene. Det er i særlig grad investeringstidspunkt for nye skoleanlegg som er styrende for ny boligbygging.

Hovedutbyggingsområdene med oppstartstidspunkt for nye skoleanlegg i parentes:

- Fornebu (løpende)
- Bekkestua/Høvik - Bekkestua Nord, Bekkestuamyra/ Frøytunveien, Ballerud, Høvik med flere. (2023)
- Sandvika Øst og Vest - Bjørnegårdssvingen, Industriveien, Hamang, Trafo-tomta, Franzefoss med flere (2024)
- Fossum (2032-2036)
- Avtjerna (etter 2036)

4.3. Klimaklok kommune

Hovedutvalget for Miljø, idrett og kultur vedtok 4. februar 2016 opprettelsen av et klimapanel som skulle gi kommunen innspill og råd i arbeidet med en klimaklok kommune. Rådene ble lagt fram i oktober 2016.

Panelet slår fast at klima- og miljøutfordringene i Bærum er store. Bærum har spredt bebyggelse og en betydelig del av befolkningen bor i enebolig. Det er særlig utslipp fra privatbil som må reduseres, og mer transport må løses med kollektiv, sykkel og gange. Kommunen forventer stor befolkningsvekst frem mot 2040, og denne veksten skjer samtidig som utslippene må gå drastisk ned.

Arbeidet til klimapanelet skal følges opp med nærmere involvering av innbyggere og næringsliv. Forslagene til tiltak skal vurderes. Klimaklokarbeidet skal munne ut i en «miljø, klima- og energistrategi» for hele Bærumsamfunnet, og et utviklingsprogram for det videre klimaarbeidet.

En del av tiltakene var allerede kommunen i gang med da de ble presentert. Blant annet et prosjekt for reduksjon av energibruk i kommunale bygg, samt planarbeidet for å utbedre og bygge ut sykkelveinettet. Parkeringsnormen foreslås noe endret ved denne revisjonen. Det er også en nasjonal målsetning om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå dette målet kreves prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport, og dette er spesielt viktig for byområdene som Bærum er en del av.

Det er en sterk sammenheng mellom bystruktur og befolkningens valg av reisemåte. Utbyggingsmønsteret og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Dette legger kommunens arealstrategi opp til.

4.4. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging kommer hvert 4. år. De nasjonale forventningene skal følges opp i arbeidet med planstrategier og bidra til at planleggingen i fylker og kommuner tar opp viktige utfordringer i samfunnsutviklingen. Ved utarbeiding av regionale og kommunale planer er forventningene retningsgivende, men ikke bestemmende. Siste utgave av nasjonale forventninger er datert 12. juni 2015 og omfatter følgende hovedtemaer:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

Hele dokumentet «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» kan leses her: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-ogkommunal-planlegging/id2416682/>

4.5. Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging

Med det årlige forventningsbrevet til kommunene presiserer Fylkesmannen hva som ut fra regjeringens arealpolitikk og nasjonale føringer for kommunal planlegging er viktige prioriteringer i Oslo og Akershus i 2016.

Fylkesmannen vektlegger at regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus skal legges til grunn for kommunal planlegging. Reduksjon i klimagassutslipp, tilpasninger til endret klima og tilrettelegging for økt karbonbinding er viktige satsningsområder i kommunenes planlegging.

Stortinget vedtok i 2015 å skjerpe det nasjonale jordvernmålet, og det er tidligere vedtatt at matproduksjonen skal øke. Fylkesmannen påpeker at alternativer til utbygging på dyrka og dyrkbar jord skal vurderes og vektlegges i arealplanleggingen.

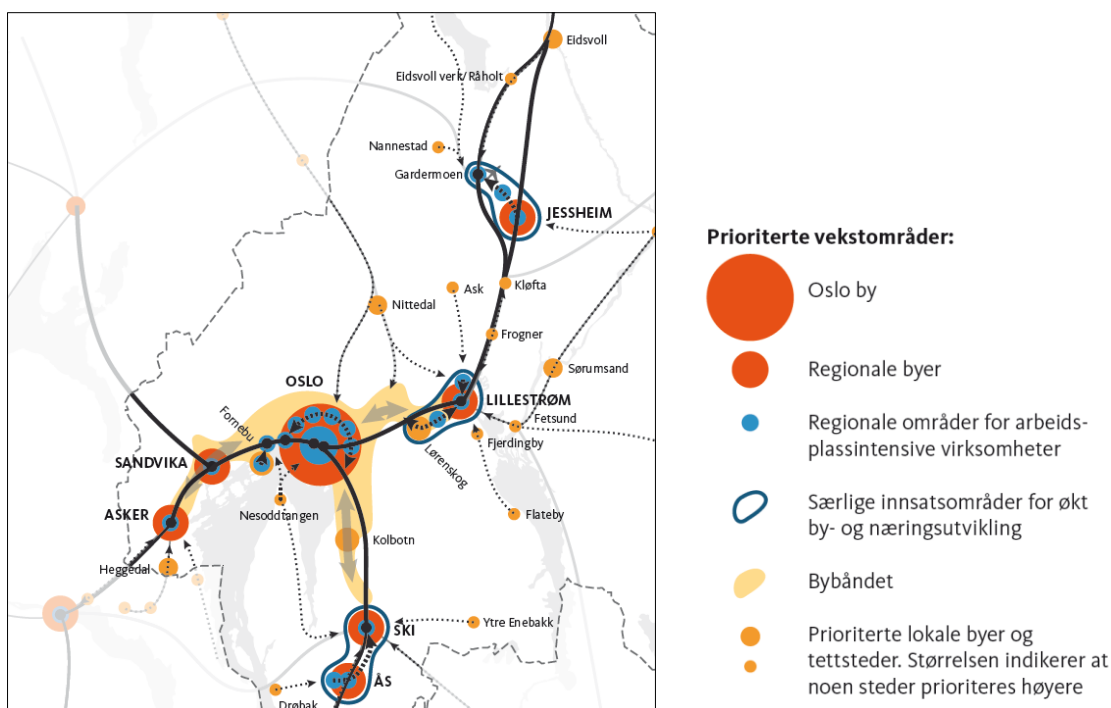
Fylkesmannen vil legge vekt på at kommunen ivaretar folkehelseperspektivet i både samfunns- og arealdelen av kommuneplanen, og at mål, strategier og tiltak har grunnlag i de utfordringer kommunen står overfor. Kommunen må ivareta barn og unges interesser i planarbeid, og den enkelte kommune har ansvar for dette gjennom føringene i barnekonvensjonen, plan- og bygningsloven og de rikspolitiske retningslinjene.

4.6. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RPAT) er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen. Planen ble vedtatt i desember 2015. I planen legges det opp til en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassveksten til prioriterte vekstområder (80- 90%) og en tilsvarende klar begrensning utenfor disse områdene. I Bærum er følgende områder definert som prioriterte vekstområder:

- Sandvika (regional by)
- Fornebu (lokal by og regionalt område for arbeidsplasskrevende virksomheter)
- Lysaker (regionalt område for arbeidsplasskrevende virksomheter)
- Bybåndet (områdene i gangavstand fra banestasjoner eller høyfrekvente busstrasèer)

Det er viktig å understreke Sandvikas rolle som regional by i den regionale planen. Dette innebærer at Sandvika skal ta en høy del av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Ringeriksbanen vil forsterke Sandvikas posisjon ytterligere. Større arbeidsplassintensive virksomheter må gis prioritet nær kollektivknutepunktet, og bidra til bedre utnytting av kollektivtransportsystemet.



Viktige strategier i den regionale planen er:

- Konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassvekst til prioriterte vekstområder
- Vekst bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur i prioriterte vekstområder
- Klar begrensning av vekst i områder utenfor de prioriterte vekstområdene
- Vern av grønnstruktur og jordbruksområder bør prioriteres utenfor vekstområdene
- Konsentrasjon av vekst gir grunnlag for levende byer – som må utvikles med flerfunksjonalitet, høy kvalitet, høy arealutnyttelse, gode bomiljøer og gangavstand mellom viktige funksjoner.
- Lokalisering av næring og handel må bygge opp under sentrum

- Kollektivtrafikk, sykkel og gange må i økende grad prioriteres

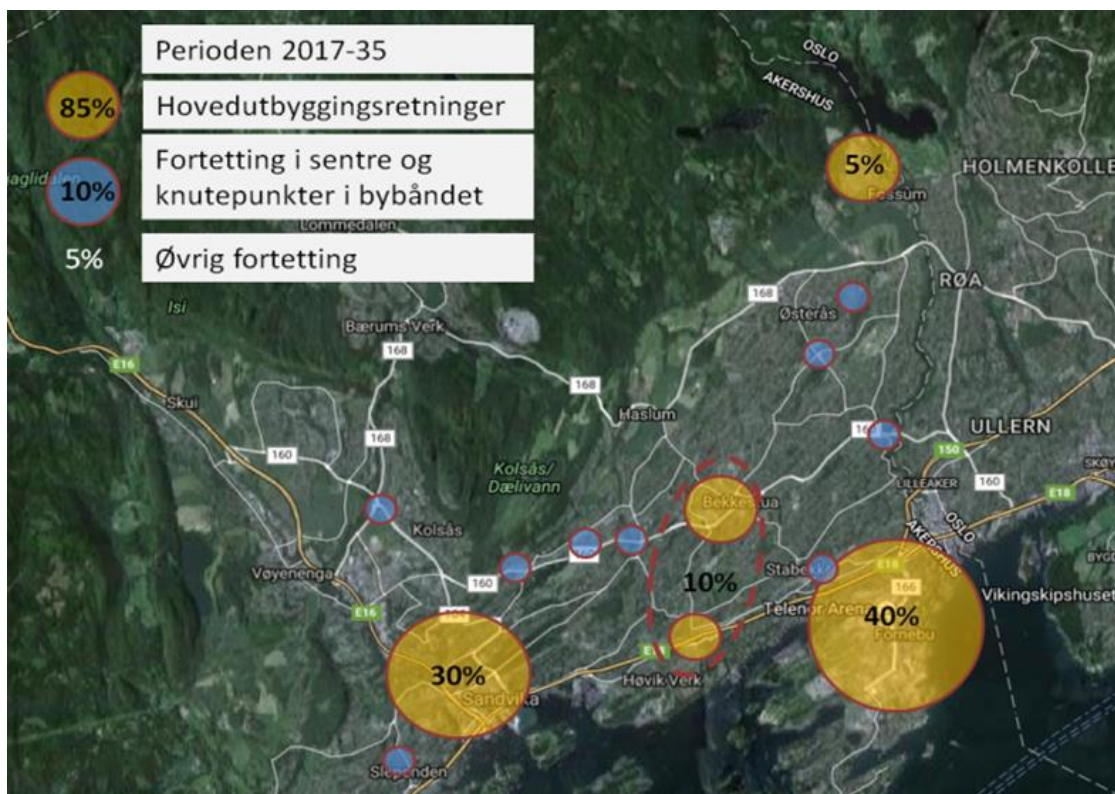
I henhold til RPAT forventer regionale myndigheter at det i kommuneplanen defineres en langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene (grønn grense). Avgrensingen skal defineres på grunnlag av ønsket langsiktig utvikling av stedet, der prinsipper for gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen.

5 Oppfølging av arealstrategi - hovedtrekk i revidert arealdel

5.1 Prognosegrunnlag for vekst

Arealdelen bygger på vekstforutsetningene i LDIP hvor det er anslått gjennomsnittlig årlig boligbygging på ca. 750-800 boliger pr. år. Dette utgjør om lag 16 000 boliger totalt fram til 2036, og gir en befolkningsvekst på 33 % frem mot 2036, hvilket tilsvarer ca. 40 000 nye innbyggere.

Gjennom arbeidet med LDIP er kommunens langsiktige investeringsbehov knyttet til samfunnsservice synliggjort. Det samlede investeringsbehovet er av en størrelse som gjør det nødvendig å spre kostnadene utover i planperioden. LDIP angir derfor en tydelig investeringsrekkefølge. Rekkefølgen er fulgt opp gjennom arealstrategien og kommuneplanens bestemmelser. Forslag til revidert arealdel skal ikke medføre behov for å endre forutsetningene i LDIP.



Den geografiske fordelingen av vekstforutsetningene er forsøkt anskueliggjort i figuren over. Hoveddelen av veksten i perioden fram til 2035 forutsettes lagt til Fornebu og Sandvika. Lysaker er her slått sammen med Fornebu. 70% av veksten påregnes å komme i disse områdene. Det bemerkes at Fornebuutbyggingen ikke forventes ferdigstilt innen 2035 og at det gjenstår utbygging etter planperioden.

Bekkestua og Høvik forutsettes å ta om lag 10% av veksten til sammen. Fossom påregnes i likhet med Fornebu ikke ferdig utbygget i 2035.

Fortetting i sentre og knutepunkter i bybåndet omfatter også næring. Næring er konjunkturavhengig, og det er derfor viktig å reservere areal til dette, selv om det ikke

nødvendigvis er et marked til enhver tid. Områder som i dag er avsatt til næring må også fortettes og gjøres mer effektive.

5.2 Nærmere om hovedutbyggingsretningene

Sandvika

Sandvika er utpekt som regional by i Regional plan for areal og transport, og er et satsningsområde for kommunen. Kommuneplanen legger til rette for at ca. 30% av den samlede veksten i kommunen legges til Sandvika.

Det pågår for tiden arbeid med 3 større områdereguleringer sentralt i Sandvika. Planene skal tilrettelegge for byutvikling, gode offentlige rom og betydelig bolig- og næringsutbygging.



Pågående områdereguleringer sentralt i Sandvika

I tillegg pågår arbeid med områderegulering for Franzefoss og Hamang transformatorstasjon.

Boligbygging medfører behov for økt skolekapasitet i Sandvika. Ny barneskole er planlagt ferdigstilt i 2024. To områder (Industriveien, Bjørnegård) vurderes som aktuelle for lokalisering av skolen. Begge områder foreslås avsatt til offentlig tjenesteyting i revidert arealdel.

For å styrke Sandvika som regional by og øke befolkningsgrunnlaget i gangavstand til sentrum, foreslås Østre Jong og Bjørnegård omdisponert fra LNF til byggeområde. Det stilles krav om felles planlegging for hele området. Se eget vedlegg.

Områdene langs Sandviksveien, Jongsåsveien og Brodtkorbs gate vest for sentrum har både stort byutviklingspotensial og byreparasjonsbehov. Områdene preges av store veianlegg og dårlige byrom.



God byutvikling i disse områdene kan knytte Sandvika sentrum bedre sammen med de omkringliggende boligområdene, og utløse potensial for ny bolig- og næringsutvikling sentralt i Sandvika. I tillegg medfører omlegging av E16 også her at arealer for byutvikling frigjøres.



Store veianlegg og utflytende arealbruk i krysset Sandviksveien X Jongsåsveien.

Det foreslås igangsatt prosesser for å avklare rammer for videre byutvikling gjennom bruk av «krav om felles planlegging».

Sjøfronten fra Bjørnsvika til Sjøholmen representerer Sandvikas uforløste fjordby. Her foreslås igangsatt en prosess for å belyse byutviklingspotensialet og avklare overordnede rammer for utviklingen.



Område med krav om felles planlegging langs sjøfronten i Sandvika

Viktige problemstillinger er ny E18 i tunnel og utforming av nytt lokalveisystem, utfylling langs Lakseberget, arealer for kultur, rekreasjon og idrett (herunder Sandvika stadion), båtliv og ferdsel til sjøs, samt bolig- og næringsutvikling.

Førnebu

Utbyggingen av den tidligere flyplassen på Førnebu har pågått i en årrekke. Mesteparten av den regulerte næringsbebyggelsen og om lag 2500 boliger er bygget. I henhold til gjeldende planer kan det totalt bygges 6300 boliger på Førnebu. Både baneløsning (Førnebubanen) og ny kjøreatomst fra E18 (Vestre Lenke) er forutsetninger for full utbygging.

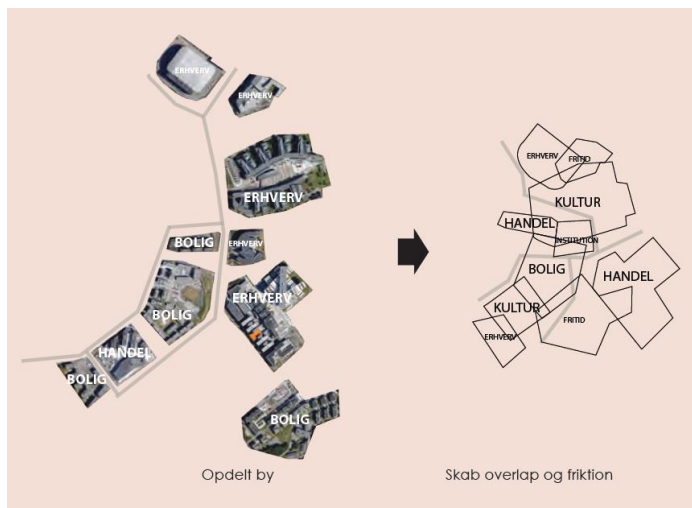
Kommunestyret har i april 2016 vedtatt at gjeldende kommunedelplan 2 for Fornebu skal revideres med hensikt å øke utnyttelsen. Planprogram for revisjonsarbeidet ble vedtatt i november 2016.

I LDIP er det lagt til grunn en kostnadsberegning for samfunnsservice med utgangspunkt i totalt 10000 boliger innenfor planområdet, en økning på 3700 boliger fra gjeldende plan. Foreløpige planfaglige vurderinger tilsier at antall boliger kan økes til ca. 9-11000. I tillegg har det kommet innspill om transformasjon og fortetting med boliger innenfor dagens næringsområder.

Økt utnytting fordrer blant annet etablering av en mer bymessig bebyggelse og større vekt på gode offentlige rom.

Dagens utpregede oppdeling av funksjoner i egne soner bør erstattes med større vekt på funksjonsblanding.

Utforming av eksisterende og planlagte veianlegg må vurderes på nytt i en bymessig kontekst.



Kilde: Arkitema architects

Økt utnytting skaper også større press på grøntarealer og friområder. Fornebus kystsone er allment tilgjengelig og et populært rekreasjonsområde for hele kommunen og deler av regionen. En viktig del av arbeidet med kommunedelplanrevisjonen er å tilrettelegge for økt bruk av grønnstrukturen på Fornebu. Samtidig bør det vurderes om området kan tilføres nye arealer til friluftsliv og rekreasjon. En mulighet er å etablere en friluftsoy gjennom bruk av overskuddsmasser fra infrastrukturprosjekter. Det foreslås derfor å utrede mulighetene for dette.

Spørsmålet om økt utnytting på Fornebu vurderes i revisjonen av kommunedelplanen, og gis ikke ytterligere behandling i arealdelen.

Lysaker

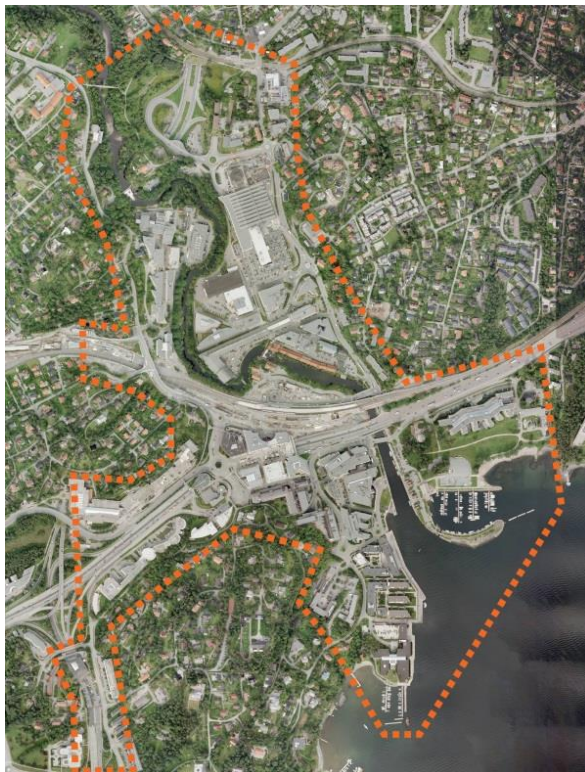
Lysaker er definert som bysenter i senterstrukturen, og vil bli knyttet nært til Fornebu gjennom utbyggingen av Fornebubanen. Det pågår flere større planarbeider på Lysaker, hvilket gjør det naturlig å omtale Lysaker særskilt.

I samarbeid med Oslo kommune utarbeides en felles veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lysaker. Planens fokus er å sikre en helhetlig byutvikling gjennom å tilrettelegge for et sammenhengende nettverk av offentlige rom (parker/grøntområder, torg/plasser, gater, gang/turveier).

I planen drøftes også transformasjon av dagens ensidige næringsbebyggelse til en mer sammensatt, urban bebyggelse med betydelig innslag av boliger.

Avgrensning av planområdet fremgår av kartskissen.

I forbindelse med planleggingen av ny E18 har Statens vegvesen, Oslo kommune og Bærum kommune samarbeidet om et mulighetsstudie for utvikling av Lysaker knutepunkt. På sikt skal flere nye transportfunksjoner innpasses på Lysaker, ny bussterminal, metrostasjon og nye jernbanespor. Dette skal skje innenfor rammene av en bymessig utvikling på Lysaker. Reguleringsplan for nytt knutepunkt skal utarbeides i 2017.



Arbeidet med mulighetsstudiet har avdekket behov for endringer i forslaget til reguleringsplan for ny E18, slik at hensynet til byutvikling på Lysaker blir bedre ivaretatt. For å sikre en helhetlig planlegging, samt oppfølging av VPOR og mulighetsstudiet for knutepunktet, foreslås krav om felles plan for sentrale deler av Lysaker.

Planlegging for en bymessig utvikling av Granfoss næringspark forventes igangsatt når VPOR er vedtatt.

«Teleplanområdet» med lokket over Snarøyveien binder Fornebu sammen med Lysaker.

Her foreslås igangsatt en separat prosess for omforming og transformasjon med sikte på en mer funksjonsblandet og bymessig bebyggelse, koblet mot ny stasjon for Fornebusbanen.

Området foreslås underlagt krav om felles planlegging.



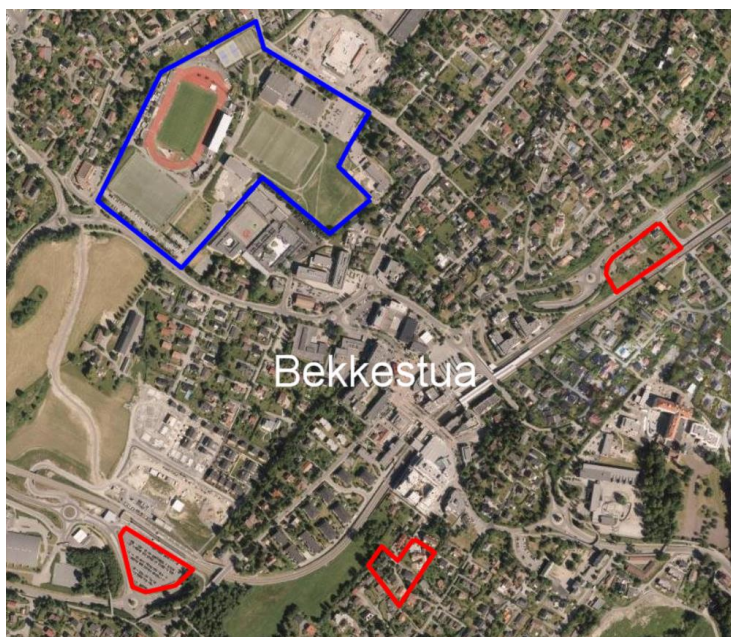
Bekkestua/Høvik

Bekkestua er utviklet til et viktig senter og kollektivknutepunkt i østre Bærum. Gjeldende arealdel har lagt til rette for en omfattende sentrumsutvikling og boligbygging i området. Det er igangsatt arbeid med regulering av de fleste områdene som er avsatt til ny boligbygging i arealdelen.

Det arbeides med å etablere prosesser som skal sikre en helhetlig utvikling av Bekkestua, både fysisk og innholdsmessig.

Bærumsdiagonalen er en forutsetning for videre fortetting. Arbeid med reguleringsplan pågår. Gjennom avtalen knyttet til Oslopakke 3 er det skapt tilstrekkelig sikkerhet for gjennomføring av diagonalen. Bærumsdiagonalen forventes ferdigstilt i 2023.

I revidert arealdel foreslås 2 nye områder på Bekkestua for fortetting og byutvikling. I tillegg foreslås parkeringsplassen ved Gjønnes stasjon som nytt utbyggingsområde for boliger. Her er en mulighetsstudie igangsatt.



Formannskapet har bedt om en nærmere utredning om muligheten for å bygge ny stadion på Nadderud. Det er behov for en ny, planmessig vurdering av arealbruken på Nadderud idrettspark.

Muligheten for noe boligutbygging skal vurderes. Området foreslås underlagt krav om felles planlegging.

Utvikling av Høvik er tett knyttet til planlegging og gjennomføring av ny E18 og etablering av Høviktunnelen. Det er igangsatt arbeid med områderegulering for Høvik senter. I tillegg er det i gjeldende arealdel avsatt fortetnings- og transformasjonsområder nær Høvik senter. Resultatet fra Oslopakke 3-forhandlingene har skapt usikkerhet knyttet til Høviktunnelen, og satt flere planprosesser i området på vent.

Ramstadsletta er et område som blir sterkt berørt av planene for ny E18. Store deler av dagens næringsvirksomheter må flytte ut av området i forbindelse med gjennomføring av veiprosjektet. Deler av området må benyttes som riggområde. Da det er usikkerhet knyttet til gjennomføringstidspunkt for E18 tar ikke kommuneplanen nærmere stilling til framtidig bruk av Ramstadsletta ved denne revisjonen.

Utbygging av ny skole på Ballerud er en forutsetning for videre utbygging på Bekkestua og Høvik. Skolen er under regulering og skal stå ferdig i 2023.

Fossum

Gjeldende kommuneplan legger til rette for transformasjon av industriområdet på Fossum til et boligområde. I tillegg er et tilliggende jordbruksområde forutsatt benyttet til skole og idrettsanlegg. Arbeid med områderegulering for Fossum ble igangsatt i 2014.

Reguleringsplanen har vært på høring og det arbeides med et revidert planforslag.

Investeringer i samfunnservice på Fossum er i LDIP gitt relativt lav prioritet, som innebærer gjennomføring etter 2032.

Avtjerna

Avtjerna er kommunens langsiktige utbyggingsretning og forutsatt bygget ut etter 2035. Kommuneplanens rekkefølgebestemmelser stiller krav om kollektivbetjening i form av banetilknytning. Den eneste reelle muligheten for banetilknytning vil være å etablere en stasjon på Avtjerna for Ringeriksbanen.

Jernbaneverket har igangsatt arbeid med statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen. Forslag til planprogram har vært på høring. Kommuneplanen forutsetter stasjon lokalisert på Bjørum sag. Denne lokaliseringen ligger ikke innenfor korridoren hvor jernbanetraseen planlegges nå. Da planarbeidet ble igangsatt var Jernbaneverkets utgangspunkt at mulighet for stasjon kan ivaretas dersom det av jernbanetekniske grunner er behov for en dagstrekning nær Avtjerna.

Jernbaneverket har nå konkludert at fremtidig trase vil gå i såkalt «dyp linje». Et slikt valg vil utelukke stasjon på Avtjerna. Det antas at spørsmålet om stasjon vil få endelig avklaring ved Kommunal- og moderniseringsdepartementets fastsetting av planprogram for Ringeriksbanen.

Trase for Ringeriksbanen og stasjonsområde på Avtjerna slik det er vist i gjeldende kommuneplan foreslås videreført inntil annet er bestemt.

I henhold til Regional plan for areal og transport (RPAT) skal utbyggingsområder som ikke er regulert, og som ikke er i tråd med den regionale planen, vurderes tatt ut av kommuneplanen. Regionale myndigheter vurderer at Avtjerna ikke er i tråd med RPAT, og har bedt om at området tas ut av kommuneplanen.

Ringeriksbanen med stasjon på Avtjerna er ikke en del av forutsetningene for RPAT. Inntil planarbeidet for Ringeriksbanen konkluderer om mulighetene for stasjon, bør Avtjerna fortsatt ligge inne som en langsiktig utbyggingsretning. Ny vurdering av Avtjerna gjøres når stasjonsspørsmålet er endelig avklart.

Øvrige sentre og knutepunkter

Gjeldende arealdel legger til rette for fortetting og transformasjon i flere sentre og knutepunkter langs banetraseene. På Eiksmarka er byggearbeider i gang for ny sentrumsbebyggelse. Arbeid med reguleringsplaner pågår på Stabekk, Avløs og Gjettum.

I revidert arealdel foreslås en begrenset utvidelse av antallet fortetnings- og transformasjonsområder i sentre og knutepunkter (Eiksmarka, Gjettum, Jar).

6 Sentrale tema i arealdelen – status og forslag til endringer

6.1 Miljø, klima og klimatilpasning

Det globale klimaet er i endring, og konsekvenser for Bærum er høyere gjennomsnittstemperaturer, mer nedbør og mer ekstremvær. Kommunens arbeid med klimautfordringen dreier seg i hovedsak om:

- Reduksjon i utslippet av klimagasser.
- Forebygge skader som følge av klimaendringene, i hovedsak forårsaket av økt nedbør og endringer i økosystem.
- Sikre at veksten tas i bybåndet, jf. kommunens arealstrategi. Utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, som reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Reduksjon av klimagassutslippene

Miljø- og klimautfordringene krever betydelige omstillinger i offentlig og privat virksomhet, infrastruktur og økonomiske virkemidler. Utslippstall fra Miljødirektoratet i 2016 viser at CO₂-utslippene fra transportsektoren i Bærum utgjør over 80% av de totale klimagassutslippene¹ i Bærum. Utslipp knyttet til oppvarming av bygg, avfall og avløp, samt avfallsdeponigass er også kilder til utslipp av klimagasser.

Bærum kommune har en Energi- og klimaplan 2013-2017 som legger til grunn at kommunen skal være klimanøytral i 2050. Kommunen har en viktig rolle som samfunnsutvikler og Bærum kommune ønsker å være en pådriver for å bevege hele Bærumssamfunnet i mer klima- og miljøvennlig retning gjennom «Klimaklok kommune». Klimaklok er et langsiktig utviklingsarbeid med kommunens samlede klima-, miljø- og energipolitikk. Formålet med et slikt arbeid er å utarbeide og gjennomføre konkrete tiltak og virkemidler som kan bidra til «det grønne skiftet» i Bærum i samarbeid med næringslivet, private og andre aktører. Arbeidet med Klimaklok skal legges til grunn for videre arbeid med en ny energi- og klimastrategi for kommunen.

For å redusere klimagassutslippene må det gjennomføres tiltak som medfører reduserte utslipp fra transportsektoren, overgang til fornybare energikilder og redusert energiforbruk i boliger, næringsbygg og kommunale bygg. I kommuneplanen er blant annet foreslått skjerpet parkeringsnorm. Det er også foreslått en bestemmelse som sikrer kortere vei fra bolig til sykkelparkering enn til bilparkering. Se også kapittel om transport og mobilitet.

Klimatilpasning og overvannshåndtering

Klimaendringer og urbanisering gir økende utfordringer i forhold til håndtering av overvann.

¹ Miljødirektoratet: <http://www.miljostatus.no>

På østlandet oppleves allerede økte nedbørsmengder og hyppigere regn med høy intensitet som følge av klimaendringer. Nedbørshendelser med høy intensitet er lokale, og berører derfor ofte et veldig begrenset geografisk område. Økt og hurtig avrenning kan skade bygninger, infrastruktur, helse og miljø. Det er derfor viktig at det finnes alternative vannveier for bortledning av overvannet, særlig i sentrumsområdene og øvrige urbaniserte områder.

Åpne bekker og blågrønne strukturer i tettbebygde områder forebygger hurtig og ukontrollert avrenning og skaper rom for gode naturlige kvaliteter i byggeprosjekter, gode arealer til rekreasjon og naturmangfold. Overvann bør brukes som en ressurs og kilde til verdiskaping i byrommet.

Kommunen har ansvar og myndighet for håndtering av overvann. Bærum kommune gjør dette gjennom sin overvannstrategi og gjennom behandlingen av plan- og byggesaker.

- I bestemmelsene foreslås også en presisering av krav til håndtering av overvann (§ 18)

I hovedplan for vannforsyning, avløp og vannmiljø 2017 -2020 legges det opp til å utarbeide en felles strategi for håndtering av overvann. Arbeidet med denne er så vidt i gang og hovedstrategier vil være lokal håndtering av overvann, tilknytning til kommunalt nett med fordrøyning og flomveier for kontrollert bortledning av overvann.

Plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift gir mulighet til å planlegge og stille krav til håndtering av overvann. Gjennom bestemmelser i reguleringsplaner kan kommunen stille krav til løsning for håndtering av overvann og flomveier. Overvann skal fordrøyes og infiltreres innenfor planområdet/ feltet, ved åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer. Blågrønn faktor er en metode, verktøy og veileder for å finne gode løsninger for overvannshåndtering i byggeprosjekter.

- Planforslaget foreslår nye retningslinjer om bruk av blågrønn faktor (§ 18).

Bærum kommune arbeider med en plan for å minske omfanget av ødeleggelser som kan oppstå i tilfelle skybrudd. Som en del av dette arbeidet er det lokalisert flere områder som risikerer oversvømmelse ved skybrudd. Oppdatert topografi, sekundære flomveier og områder med risiko for oversvømmelse i tilfelle skybrudd er bakgrunn for et kart over områder hvor det er flomfare ved skybrudd.

- Som en følge av dette arbeidet foreslås det en ny bestemmelse i forbindelse med arealplanlegging og søknad om tiltak innenfor flom- og fareområder og innenfor områder vist som sekundære flomveier. Innenfor slike områder skal det redegjøres for nødvendige sikringstiltak. Ny bestemmelse om fortetningsgrense som skal sikre høy arealutnyttelse, høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser ved utbygging innenfor grensen (§ 17)

6.2 Boligbygging

Bærums boligmasse består av om lag 50 000 boliger med en tilnærmet lik fordeling mellom eneboliger, konsentrert småhusbebyggelse (rekkehus, tomannsboliger) og blokkleiligheter.

Gjennomsnittlig boligbygging de siste 10 årene har vært 531 boliger. Tendensen er økende og i de siste 4 årene er det gjennomsnittlig bygget 678 boliger i året. Manglende kapasitet på sosial infrastruktur, spesielt skole, kan virke begrensende på boligbyggingen. Det er derfor planlagt en betydelig økning i kapasiteten, både gjennom utvidelse av eksisterende skoler og bygging av nye.

Manglende transportkapasitet (vei og bane) kan også virke begrensende på boligbyggingen. For Fornebuutbyggingen anslås at eksisterende transportkapasitet kan håndtere om lag 1500 nye boliger. Ytterligere utbygging fordrer etablering av Fornebubanen og Vestre Lenke (ny E18). Bærumsdiagonalen (ny E18) er en forutsetning for mye av utbyggingen i østre Bærum, Bekkestua i særdeleshet. En større utbygging på Høvik fordrer gjennomføring av ny E18 i tunnel (Høviktunnelen).

Framtidig boligbehov

For å vurdere det framtidige boligbehovet i kommunen er det gjort en sammenligning mellom husholdningstyper og boligmassen. Av Bærums ca. 50 000 husholdninger utgjør familier med hjemmeboende barn ca. 20 000, eller 40 %. Aleneboende og par uten hjemmeboende barn utgjør ca. 27 000.

Typiske familieboliger (eneboliger, konsentrert småhus) utgjør om lag 33 000 boliger, eller 66% av boligmassen. Dette tyder på at kommunen har mange forholdsvis store boliger samtidig som flertallet av husholdningene er små (1 eller 2 personer).

Boligpreferanseundersøkelser² viser at det er store forskjeller mellom aldersgruppene, at et flertall av folk over 50 ønsker å bo i leilighet, og at denne andelen øker med alderen. Befolkningsprognosene viser at aldersgruppene over 50 år øker mest i planperioden. Dagens høye etterspørsel etter leiligheter antas derfor å øke ytterligere. Bærum har mangel på urbane boligområder med gode kvaliteter.

I framtiden vil Bærum også få en økning av familiehusholdninger. Dagens overskudd av familieboliger bør kunne dekke det økte behovet, dersom det bygges nye leiligheter som frigjør eksisterende familieboliger.

Tilrettelegging for framtidig boligbygging

Gjeldende arealdel tilrettelegger for boligbygging primært i hovedutbyggingsretningene og i sentre og knutepunkter langs banetraseene. Arealdelen er lagt til grunn for et boligbyggeprogram som i sin tur er benyttet til befolkningsprognoser og beregning av behov for samfunnsservice. Boligbyggeprogrammet indikerer at gjennomsnittlig boligbygging for de kommende 20 år kan bli om lag 800 boliger pr. år, hvilket er i tråd med forutsetningene i LDIP.

På bakgrunn av dette er det i forslag til revidert arealdel foreslått kun et begrenset antall nye boligområder. Disse framgår av tabellen under. Arealmessig utgjør de nye områdene i overkant av 100 dekar. Avhengig av utnytting vil områdene kunne gi mellom boliger. Behovet for barnehager og annen samfunnsservice innenfor områdene kan presse boligaltet noe ned.

² Prognosesenteret: «Boligutredning, Plansamarbeidet i Oslo og Akershus», 2013

Nærmere vurderinger og anbefalinger knyttet til de enkelte områdene finnes i dokumentet «Vurdering av innspill til arealbruksendringer» og i konsekvensvurderingen.

Tabellen viser foreslåtte nye boligområder/sentrumsområder i KP 2017-35.

Adresse	Område	Dekar
Gjønnnes stasjon	Gjønnnes	6
Bærumsveien 188 m.fl	Bekkestua	5
Durudveien 33	Gjettum	6
Bærumsveien 108	Jar	5
Østre Jong, Bjørnegård	Sandvika	50
Sandviksveien 187	Sandvika	4
Snaret 34	Eiksmarka	5
Frøytunveien	Bekkestua	5
Teleplan	Lysaker	17
Sum		111

Utnytting i nye boligområder

I forbindelse med revisjonsarbeidet er fremtidig utnytting og boligtyper (f. eks. enebolig, tomannsbolig, rekkehus, leilighet) vurdert for alle nye boligområder i kommuneplanen hvor det ikke er startet opp arbeid med reguleringsplan. Dette omfatter områder i gjeldende arealdel (13) og forslagene til nye områder i revidert arealdel (9), i alt 22 områder.

Vurderingene er vedlagt kommuneplanen i et separat notat.

Vurderingene bygger på arealstrategien i Bærum kommune, senteranalysen som ble utarbeidet av Asplan Viak i 2014, uttrekk av boligtyper i forhold til skolekrets, avstand til stasjonsområder (5 og 10 minutters gange fra stasjonen) evt. busstopp og antall avganger, spesielle hensyn som må ivaretas som f.eks. kulturminner, naturverdier, terreng osv. og avstand til skole.

En del av vurderingen er knyttet til boligtypesammensetningen i skolekretsene. Ut fra eksisterende typologi kan en se om enkelte boligtyper mangler og dermed vurdere om det er typologier som bør tilføres kretsen. En videre vurdering av dette kan være en oppfølgingsoppgave.

Hovedinntrykket fra gjennomgangen er at nye boligområder i kommuneplanen ligger i områder med varierende karakter. Hensyn til arealstrategiens vektlegging av høy utnyttelse for områder som ligger nær sentre og knutepunkter veier tungt i vurderingene. Samtidig finnes områder med mindre sentral beliggenhet som passer bedre for småhusbebyggelse.

Vurderingene om utnytting er å betrakte som anbefalinger til videre arbeid med reguleringsplaner, og har ingen juridiske bindinger. Det er ikke knyttet bestemmelser eller retningslinjer til vurderingene

6.3 Krav om felles planlegging

Gjeldende kommuneplan har definert områder som skal undergis felles planlegging før detaljregulering og gjennomføring av tiltak. Felles planlegging kan være områderegulering eller utvidet planprogram med strategier for helhetlig utvikling av det aktuelle området. Begge fremgangsmåter er benyttet som oppfølging av kommuneplanen.

Kravet om felles planlegging vil være et vilkår for at hele eller deler av det aktuelle utbyggingsområdet kan tas i bruk. Kravet sikrer at ulike forslagsstillere innenfor sonen må samarbeide om planarbeidingen.

Hensikten bak kravet er å sikre en helhetlig planlegging i områder som har særskilte planmessige utfordringer. I hovedsak er hensynssonen lagt i foreslåtte utbyggingsområder som:

- Arealmessig er av en størrelse som tilsier et samarbeid mellom kommunen og grunneiere/utbyggere for å sikre viktige samfunnsinteresser gjennom utbyggingen
- Er beliggende i områder med kompliserte, planmessige sammenhenger.

Ved denne revisjonen foreslås følgende nye områder undergitt krav om felles planlegging:

Område	Nærmere avgrensing
Sandvika	Sjøfronten – fra Kjørbo til Lakseberget
	Sandviksveien – Jongsåsveien
	Jongsåsveien - Brodkorbsgate
	Østre Jong, Bjørnegård
Lysaker	Lysaker knutepunkt, Lysaker torg og Strandveien
	Teleplanområdet
Bekkestua	Kleivveien, Fagertunveien
	Volten, Presterud allé
	Nadderud idrettspark
Høvik	Mellom Terrasseveien og jernbanen
	Mellom Snoveien og jernbanen

I Sandvika foreslås krav om felles planlegging for 3 områder, herunder sjøfronten. Deler av sjøfronten omfattes av krav om områderegulering i kommunedelplan for E18. Dette kravet foreslås videreført og noe utvidet i arealdelen. Iht. kommunens planstrategi skal det i 2017 utarbeides prinsipper for langsiktig byutvikling i Sandvika, der utvikling av sjøfronten står sentralt. De to andre områdene ligger vest for Sandvika vest og er byutviklingsområder med stort fortetningspotensial.

På Lysaker foreslås krav om felles planlegging for sentrale områder rundt stasjonen og Lysaker Torg. Dette for å sikre oppfølging av VPOR Lysaker og arbeidet med mulighetsstudie for Lysaker knutepunkt. I tillegg foreslås Teleplanlokket og tilstøtende områder.

På Bekkestua foreslås krav om felles planlegging for to sentrumsnære småhusområder, for å sikre gode, helhetlige løsninger ved eventuell fortetting. Områdene er foreslått innenfor langsiktig vekstgrense.

På Høvik foreslås krav om felles planlegging for to områder nord for og langs med jernbanen.

6.4 Langsiktig vekstgrense (grønn grense)

I forbindelse med Regional plan for areal og transport (RATP) forventer regionale myndigheter at kommunene definerer en langsiktig avgrensing av de prioriterte vekstområdene. Avgrensingen skal defineres på grunnlag av ønsket langsiktig utvikling av stedet. Prinsipper om gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen.

Innenfor avgrensingen av de prioriterte vekstområdene skal utbyggingshensyn vektlegges sterkere enn vern av jordbruksarealer og regional grønnstruktur. Dette forutsetter at potensial for fortetting og transformasjon i vekstområdet er utnyttet, og at nye utbyggingsområder har høy arealutnytting og god kvalitet. Videre må utvidelsen av byggesonen være nødvendig ut fra mål for bolig- og arbeidsplassvekst.

I Bærum er følgende prioriterte vekstområder i RATP:

- Sandvika (regional by, prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Fornebu (prioritert lokal by, prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Lysaker (prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Bybåndet (øvrige områder tilknyttet jernbane og metro)

Store deler av Bærums byggesone er dermed innenfor de prioriterte vekstområdene i RATP.

Bærums vekstmål er knyttet til langsiktig driftsanalyse og investeringsplan (LDIP), der det er lagt til grunn en årlig boligbygging på 750-800 boliger. Det foreligger ingen kvantitative vekstmål for næringsutvikling. Kommunens strategiske næringsplan har som mål at Bærum skal kjennetegnes ved et mangfoldig, framtidsrettet og samfunnsaktivt næringsliv, og være en attraktiv kommune å drive virksomhet i for store og små, veletablerte og nye bedrifter.

Hensikten med avgrensingen

Utgangspunktet for grensen antas å være et behov for å trekke en langsiktig, forutsigbar grense for vekst mellom et byområde/tettsted og omkringliggende grønnstruktur eller landbruksområder. Dette er situasjoner som passer godt for mange tettsteder i Akershus, der skog og landbruksområder omslutter tettstedene. Situasjonen i Bærum er annerledes. Byområder og tettsteder i Bærum omslutes i hovedsak av eksisterende bolig- eller næringsområder.

Skulle avgrensingen følge prioriterte vekstområder i RATP ville store deler av byggesonen i Bærum ligge innenfor grensen.

I følge regionale myndigheter er det gitt rom for å tilpasse grensen til lokale forhold. For Bærums vedkommende foreslås følgende tilpasninger:

- Grensen begrenses ved denne revisjonen til å gjelde hovedutbyggingsretningene, dvs Fornebu, Sandvika, Bekkestua, Høvik og Fossum
- Grensen indikerer hvor den langsiktige by- eller tettstedsveksten i hovedutbyggingsretningene bør komme
- Fortetting i sentre og knutepunkter utenfor grensen anses for å være i tråd med RATP
- Grensen vurderes ved revisjon av arealdelen
- Regionale myndigheter skal igangsette et arbeid for å klarlegge en felles forståelsesramme for vekstgrensen. Det er naturlig å vurdere grensen på nytt i etterkant av dette arbeidet, dvs ved neste revisjon av arealdelen.
- Bærum kommune er en av de første kommunene i Akershus som har begynt arbeidet med langsiktig vekstgrense (grønn grense). Grunnprinsippene er drøftet med regionale myndigheter.

For å kunne foreslå en grense er det gjort forutsetninger knyttet til fordeling av veksten innenfor hovedutbyggingsretningene i perioden fram til 2035. Lysaker er her sett sammen med Fornebu.

Hovedutbyggingsretning	Andel %
Sandvika	30%
Fornebu/Lysaker	40%
Bekkestua/Høvik	10%
Fossum	5%
Øvrige områder	
Sentre og knutepunkter i bybåndet	10%
Generell fortetting	5%
Sum	100%

Arealer til næringsutvikling, tjenesteyting, idrett, kultur mv. kommer i tillegg.

Selve avgrensingen er foretatt med utgangspunkt i flere kriterier, herunder «10-minutters byen» det vil si områdene innenfor 10 minutters gangavstand fra stasjon, gjeldende utbyggingsplaner, større sammenhengende grønnstrukturer eller landbruksområder, samt vurderinger gjort i forbindelse med senteranalysen³ som ble gjennomført ved forrige revisjon av arealdelen.

Arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter bør plasseres innenfor 600 meter fra stasjonsområdene for å opprettholde kollektivandelen ved reiser. Plasseres slike bedrifter utenfor 600 meter fra stasjonsområdet bør det legges til rette for et godt gang- og sykkelveinett og andre virkemidler for å opprettholde kollektivdekningen.

Det foreslås følgende retningslinje tilknyttet områdene innenfor vekstgrensen (grønn grense):

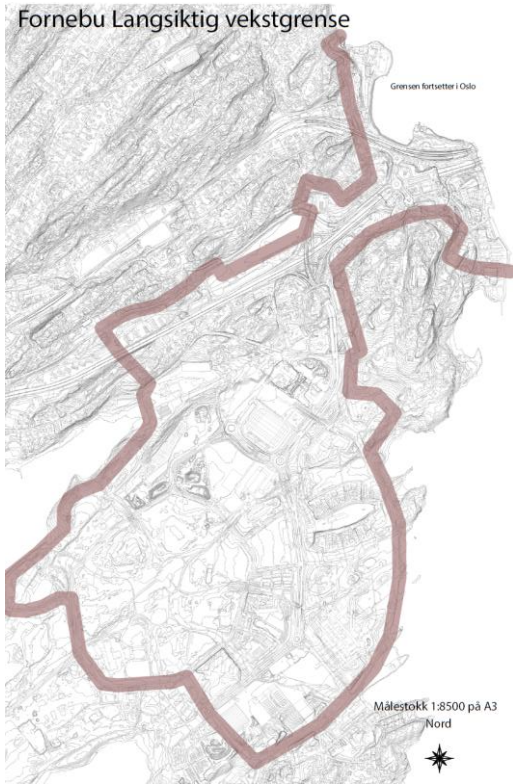
«Innenfor langsiktig vekstgrense (grønn grense) skal det ved videre planlegging og regulering legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser. Planleggingen skal prioritere tilrettelegging for sykkel og gange. Hensynet til gode grøntarealer, uteoppholdsarealer, lysforhold, overvannshåndtering osv. skal ivaretas.»

Et vedlegg beskriver arbeidet med langsiktig vekstgrense/grønn grense mer utfyllende.

Forslag til avgrensing framgår av kartutsnittene under.

³ Senteranalyse for Bærum, Asplan Viak (2015)

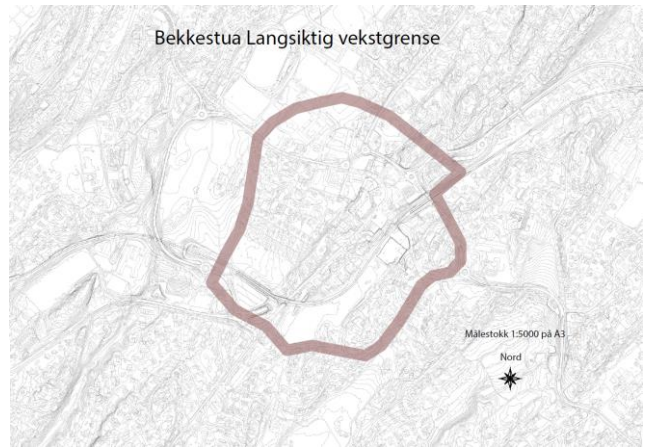
Fornebu Langsiktig vekstgrense



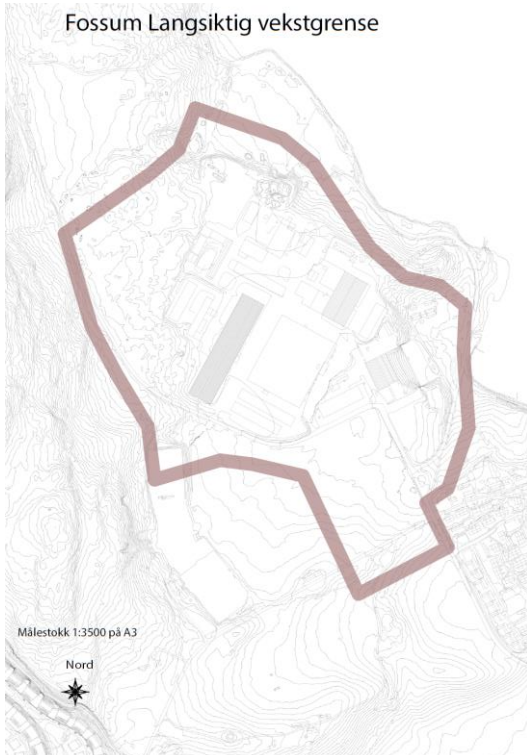
Sandvika Langsiktig vekstgrense



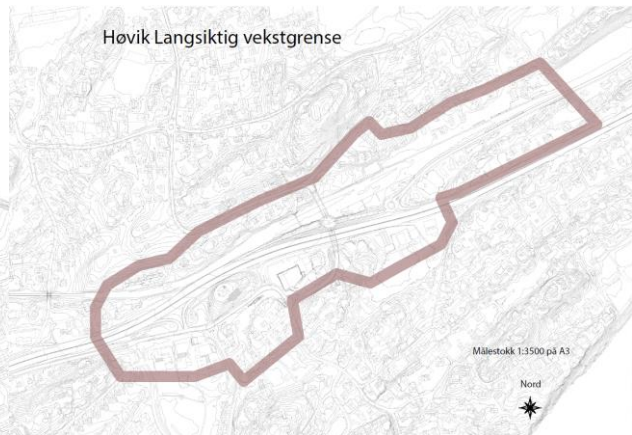
Bekkestua Langsiktig vekstgrense



Fossum Langsiktig vekstgrense



Høvik Langsiktig vekstgrense



6.5 Transport og mobilitet

Utviklingen i arealbruk og transportsystem henger sammen, og utvikling på de to områdene påvirker hverandre. Arealutvikling, enten som fortetting, transformasjon eller helt nye utbyggingsområder, fører til etterspørsel etter transporttjenester, og nye transporttilbud fører til endret arealbruk. Utbyggingen av Fornebu er et tydelig eksempel på det første, der utbygging har ført til et tydelig behov for bedre transporttilbud.

Det er en sterk sammenheng mellom bystruktur og befolkningens valg av reisemåte. Utbyggingsmønsteret og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Dette ble også påpekt som en del av rådene fra Klimapanelet, se kap. 4.3.



Arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gange og sykling. Det er derfor også et sentralt element i arealstrategien til Bærum kommune. I strategien er fokus på styring av utbyggingen mot områder med god tilknytning til det eksisterende banenettet, samt en mer restriktiv holdning til utbygging i områder hvor kollektivdekningen er mindre god, jf. kap. 4.2.

Mål om nullvekst i personbiltransporten

Gjennom Stortingets vedtak av klimaforliket og gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) er det besluttet en nasjonal målsetning om at veksten i personbiltrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette ligger til grunn for alle byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler.

For å nå dette målet kreves prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport, og dette er spesielt viktig for byområdene som Bærum er en del av.

Blant annet som en følge av dette er det i kommuneplanens bestemmelser foreslått at parkeringsanlegg for sykkel i størst mulig grad skal plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.

Formannskapet har vedtatt at Bærum skal utarbeide en mobilitetsplan. Det overordnede målet med planen er å komme fram til strategier og tiltak som vil bidra til et mer effektivt og bærekraftig transportsystem, med særlig fokus på gange, sykkel og kollektiv.



Transporthierarkiet må snus på hodet og hierarkiet må gjøre seg tydelig hele veien fra planprosesser til gjennomføring. Det skal være trygt, kort og enkelt for de gående. Figuren er hentet fra klimapanelets rapport

Reisevaner i Bærum – bilen øker

Bærum kommune har per i dag lite data når det gjelder informasjon om befolkningens reisevaner innad i kommunen. Det er derfor bestilt et tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). I arbeidet med klimaklok kommune, revidering av sykkelstrategien, kommuneplanen og arbeidet med mobilitetsplanen vil kunnskap om innbyggernes resemønster og reisevaner spille en stor rolle. Kunnskap om reisemiddelfordeling over tid er viktig for å vite om transportpolitiske mål oppnås.

Foreliggende data om reisemiddelfordeling⁴ i Bærum viser at fra 2013 til 2015 har biltrafikken økt med 5% og at andelen som går og sykler har gått ned med henholdsvis 5% og 1%. Kollektivandelen har gått opp med 2%. Dette tyder på at utviklingen går i feil retning.

Ledig kapasitet på banenettet

Generelt sett er det bedre kapasitet i det skinnegående linjenettet vest for Oslo enn på tilsvarende strekninger øst og sør for Oslo. Dette gjelder særlig T-banelinjene og lokaltoget. Transportmessig ligger det derfor godt til rette for å fortette rundt alle stoppestedene i Bærum.

Det oslorettede kollektivtilbudet er generelt bra, mens det er større utfordringer for det bussbaserte kollektivtilbudet på tvers i Bærum. Utfordringene er både knyttet til frekvens og fremkommelighet. Fremkommelighetsproblemene er størst i Vollsveien og Gamle Ringeriksvei. Ny bærumsdiagonal vil bedre fremkommeligheten i Gamle Ringeriksvei.

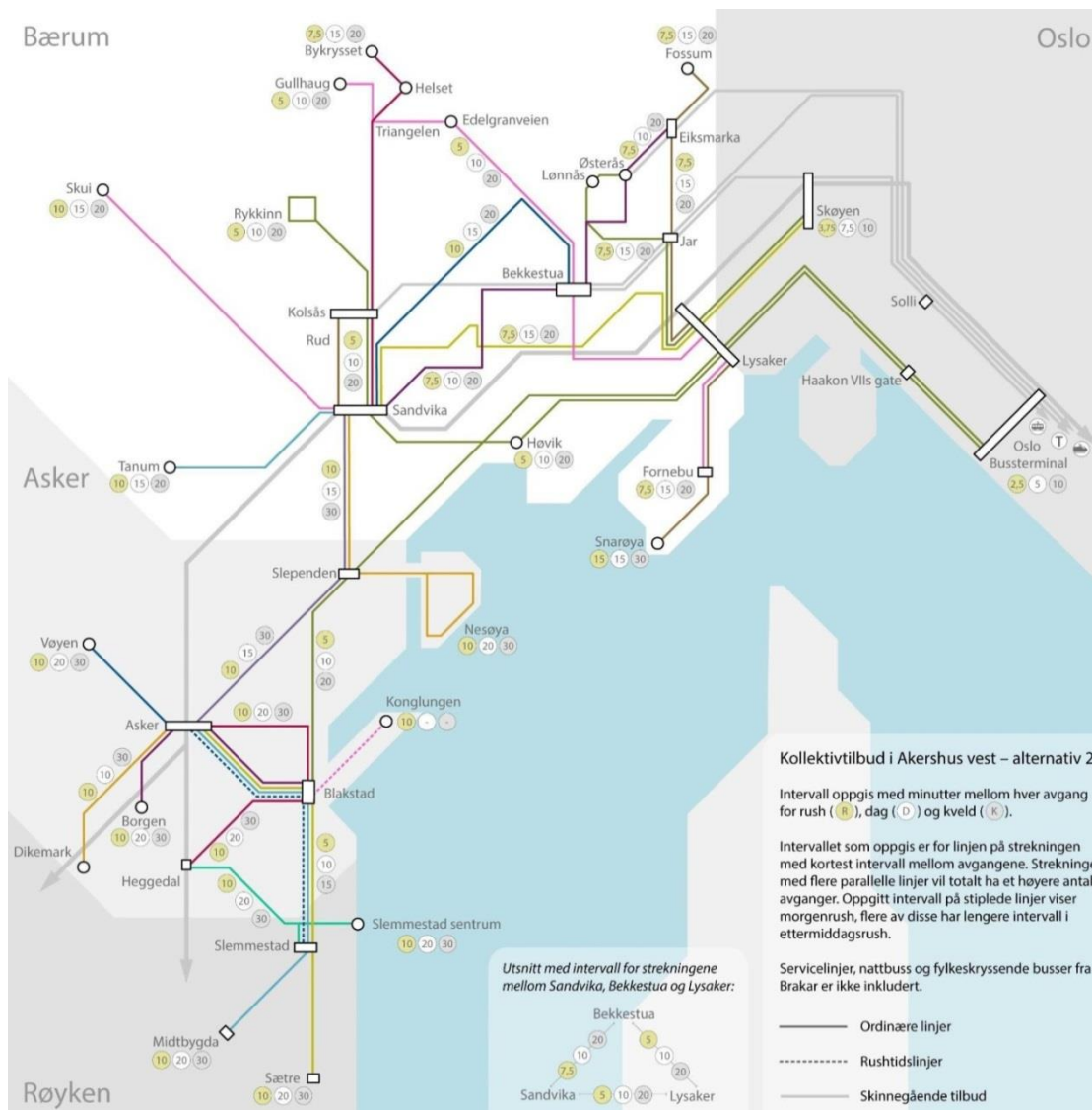
Det vanligste er å bo og jobbe i Bærum

De fleste som arbeider i Oslo tar kollektiv, mens interne arbeidsreiser i Bærum i stor grad tas med bil. I Bærum arbeider ca. 50 % av de bosatte i egen kommune, 40 % pendler til Oslo, mens ca. 5 % arbeider i Asker⁵. Dette innebærer at man bør endre kollektivtilbudet fra å frakte arbeidstakere til Oslo, til å etablere et nettverk som vil gi mulighet for redusert bilandel og redusert kø i Bærum. Dette er også i tråd med overordnende strategier.

Ruter har nylig utarbeidet Trafikkplan vest. For å skape et framtidrettet kollektivtilbud anbefales endringer i dagens linjenett. Hovedprinsippet er å effektivisere kollektivnettet og legge til rette for effektive overganger mellom buss og bane. Samtidig økes tilbudet lokalt. Ruteendringen skal iverksettes årsskiftet 2016/17.

⁴ Kilder: Klimapanelets rapport s.12/Ruter

⁵ Tall fra TØI rapport: Arbeidsreiser til og fra Akershus 1482/2016

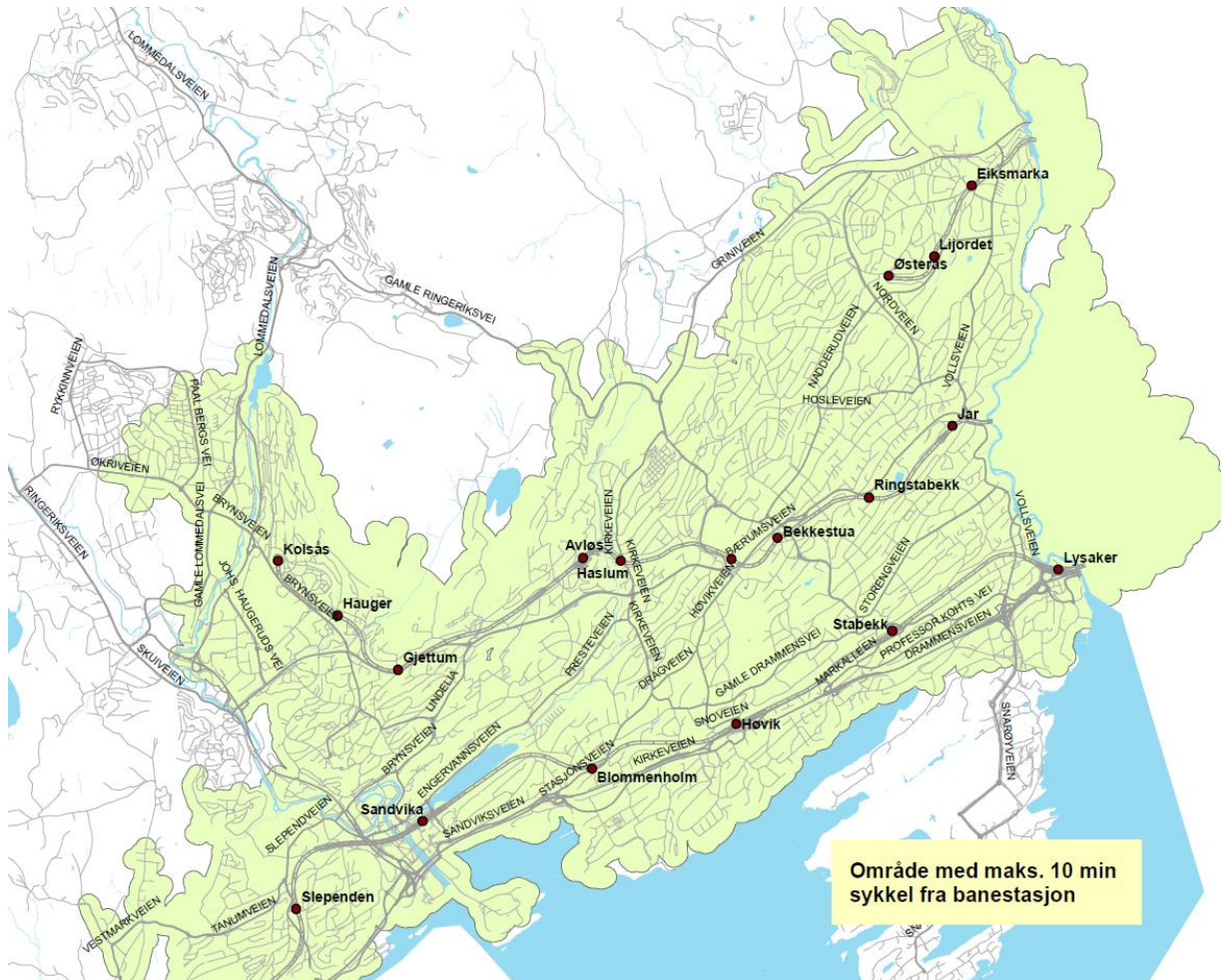


Skjematisk fremstilling av linjenettet i det anbefalte alternativet. Linjenettet forenkles ved å slå sammen linjer som tidligere kjørte parallelt, samtidig som det lokale tilbudet styrkes med flere avganger. De reisende må i større grad bytte transportmiddel i knutepunktene, men høy frekvens gir kort ventetid. Til sammen gir dette et effektivt tilbud som gir god kollektivtilgjengelighet i hele vestområdet og er enkelt å forstå for nye reisende. Dette alternativet utnytter ressursene best mulig. Illustrasjonene er fra Trafikkplan vest, ruterrapport 2016:2

Stort potensial for å sykle mer i Bærum

Analyser viser at ca. 90 % av innbyggere i Bærum kommune bor innen 10 minutters gå- eller sykkelavstand fra skinnegående kollektivtransport. Ca. 75 % av reisene som starter i Asker og Bærum ender i Asker og Bærum. Holdningsundersøkelser i Oslo viser at 19 av 20 personer ønsker å sykle mer dersom det blir bedre tilrettelagt for dette. Trolig gjelder disse tallene også i Bærum, og at potensialet for mer sykling derfor er stort.

Til tross for at ca. halvparten av innbyggerne i Bærum bor og jobber her, er andelen som benytter gange eller sykkel til arbeid kun henholdsvis 7 % og 5 %. Ca. 57 % av de som bor i Bærum kjører bil til jobb, mens ca. 27 % benytter seg av kollektivtransport.



Kartet viser områder med maks 10 min sykkel fra banestasjon. Atp-analysen og kartet er utarbeidet av Statens vegvesen Region Sør.

Bærum kommune har en vedtatt sykkelstrategi fra 2011. Denne inneholder også plan for hovedsykkelveinettet. Hovedsykkelveinettet er i denne planen 123 km. langt, og av disse mangler 46 km tilrettelegging. Nettet er derfor ikke ferdig utbygd, og det mangler et sammenhengende gang- og sykkelveitilbud på viktige strekninger i kommunen. I tillegg er standarden en del steder lav og burde vært oppgradert, blant annet med separate anlegg for sykklister.

I forslaget til kommuneplanens bestemmelser er det nå foreslått å sette krav om at alle hovedsykkelruter skal ivaretas og sikres reguleringsmessig i alle plansaker. Det er også satt krav om at det ved planlegging av sykkelanlegg iht. plan for hovedsykkelveinettet skal separat sykkelanlegg adskilt fra gående og kjørende vurderes og dokumenteres.

Sykelstrategien er under revisjon og planlegges vedtatt sommer 2017. Sykkelstrategien skal være retningsgivende for det videre arbeidet for økt sykkelbruk og grunnlag for å prioritere nye gang-/ sykkelveier langs riksveier, fylkesveier og kommunale veier i kommunen. En viktig del av dette arbeidet er å vurdere hvilken standard det bør være på strekninger definert som hovedsykkelveinett.

Når det gjelder parkeringsnorm for sykkel er det for boligformål foreslått å øke kravet til sykkelparkering fra minimum 2 til minimum 3,0 per 100m² BRA. Dette for å sikre parkeringsplasser til to voksne med barn og noen ekstra som besøksparkeringsplasser.

Gående

Tilbudet til de gående i Bærum er mange steder bra, men vedlikeholdet vinterstid kan være en utfordring. Der det ikke er bygget gang- og sykkelvei, er det de fleste steder anlagt fortau. Det er i hovedsak langs en del kommunale boligveier det verken er anlagt gang- og sykkelvei eller fortau. Bærum kommunes turveinett utgjør et viktig transport- og rekreasjonsnett for kommunens innbyggere.

For å oppnå en økning i antallet gående gjelder generelle utfordringer, som å bygge ned barrierer, høyere vinterdriftsstandard, tilrettelegging med snarveier og vektlegge krav til universell utforming i planlegging og bygging. Dette er spesielt viktig i tettsteder som for eksempel Lysaker, Bekkestua og Sandvika. Høy kvalitet på infrastruktur for gående gjør det enklere og mer attraktivt å forflytte seg til fots for hele befolkningen.

Strategier og tiltak for å øke andelen gående er tema i mobilitetsplanen.

Endringer i parkeringsnorm

For å nå målet om null vekst i personbiltransporten er parkering et sentralt virkemiddel. Dette er fremhevet i klimapanelets rapport. Forskning viser en sterk sammenheng mellom tilgang til parkering og transportvalg knyttet til arbeidsreiser. Dette er særlig relevant for Bærum der ca. 80 % av arbeidstakerne har tilgang til gratis parkeringsplass på arbeidsplassen.

Urbanet analyse har gjennomført en tilleggsundersøkelse i forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/2014. Her har man undersøkt effekten av ulike parkeringsrestriksjoner.⁶ Undersøkelsen viste at restriktive parkeringstiltak kan gi stor overgang til kollektivtransport, og dette gjelder spesielt arbeidsreiser.

Det foreslås derfor enkelte endringer i gjeldende parkeringsnorm.

Gjeldende parkeringsnorm

Formål		A-områder	B-områder	C-områder	Sykel-parkering
Ene-/tomannsbolig	Pr. boenhet	Min 2,0*	Min 2,0*	Min 2,0*	-
Rekkehus	Pr. 100m2 BRA	1	1,2	Min. 1,2	Min. 2
Leilighet	Pr. 100m2 BRA	1	1,2	1,2	Min. 2
Kontor	Pr. 100m2 BRA	Maks 0,7	Maks 0,7	Maks 0,7	Min. 1
Forretning	Pr. 100m2 BRA	Maks 1,2	Maks 2,0	Maks 2,0	Min. 1

* for sekundærbolig kreves 1 ekstra parkeringsplass

Område A: Området innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (alle fremtidige metrostasjoner)

Område B: Området innenfor 900 meter gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen

Område C: Resten av kommunen

Forslag til endringer er i hovedsak:

⁶ Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner. UA-rapport 64/2015.

Sonene foreslås i hovedsak beholdt, men med noen endringer som det redgjøres for her. Stabekk foreslås som A-område pga sterk økning i frekvens på jernbanen. B-områdene foreslås utvidet til også å omfatte områdene som er foreslått innenfor fortetningsgrensen (grønn grense – se kap. 6.4) og som ikke er A-områder.

Nye soner blir da:

Område A: Området innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika, Stabekk og Fornebu (alle fremtidige metrostasjoner)

Område B: Området innenfor 900 meter gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen, samt områdene innenfor definert fortetningsgrense som ikke er A-områder.

Område C: Resten av kommunen

For boligformål foreslås å øke parkeringsnormen for **sykkel** fra minimum 2 til minimum 3 per 100 m². Dette for å sikre sykkelparkering til to voksne med barn og noen ekstra som besøksparkering.

Parkeringsnorm for **bolig i A-områdene** foreslås endret ved at et absolutt krav om 1 plass/100m² BRA erstattes med et krav om maksimalt 1 plass/100m² BRA. I disse områdene er kollektivtilbudet svært godt. Bildelingsordninger blir også stadig mer utbredt. I sum reduserer dette behovet for å eie egen bil.

Videre foreslås parkeringsnorm for **bolig** endret ved at begrepene enebolig, tomannsbolig, rekkehus og leilighet erstattes med ett samlebegrep – boligformål - i A og B-områdene. I disse områdene vil parkering for eneboliger/tomannsboliger dermed beregnes med utgangspunkt i 100m² BRA fremfor antall boenheter. I praksis vil dette ha begrensede konsekvenser da det bygges få ene/tomannsboliger i A og B-områdene.

Parkeringsnorm for **kontor i A-områdene** foreslås endret fra 0,7 til 0,25 parkeringsplasser pr. 100m² BRA. Her er kollektivdekningen så god at man må kunne forvente at arbeidstakerne kommer seg til jobb enten ved å gå, sykle eller kjøre kollektiv. Bilkjøring til arbeidsplasser her skal skje helt unntaksvis. I B-områdene foreslås p- norm for kontor endret fra maks 0,7 til maks 0,5 p- plasser per 100 m² BRA. For C- områder foreslås ingen endringer.

Parkeringsnorm for **forretning i A-områdene** foreslås senket fra maksimalt 1,2 til maksimalt 1,0 p-plasser pr. 100m² BRA. De fleste andre sammenlignbare kommuner har for forretningsformål maks 1 p-plass per 100m² BRA i tett by (A-område). Bærum kommune bør som et minimum kunne ligge på samme nivå.

For B- og C- områdene foreslås normen for forretning endret fra maks 2 til maks 1,5 per 100m² BRA. Lørenskog kommune har til sammenligning maksimalnorm på 1,2 p-plass per 100m² BRA for åpen by. Skedsmo kommune har maksimalt 1 p-plass per 100 m² BRA i fortetningsområdene.

Innføring av «maksimalnormer» betyr ikke at utbygger fritt kan velge å bygge ingen eller svært få parkeringsplasser. Kommunen kan bestemme detaljerte og absolutte krav til parkering i reguleringsplan, innenfor rammene av parkeringsnormen.

Forslag til revidert norm:

	A-OMRÅDER	B-OMRÅDER	C-OMRÅDE
BOLIG			
Sykkel	Min 3 p-plass pr 100m2 BRA	Min 3 p-plass pr 100m2 BRA	Min 3 p-plass per 100m2 BRA
Bil	Maks 1 p-plass pr. 100m2 BRA	1,2 p-plass pr 100m2 BRA	Ene-/tomannsbolig: 2, 0 pr boenhet Rekkehus: 1,2 pr 100m2 BRA Leilighet: 1,2 pr 100m2.
KONTOR			
Sykkel	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.
Bil	Maks 0,25 pr 100m2 BRA	Maks 0,5 per 100m2 BRA	Maks 0,7 per 100m2 BRA
FORRETNING			
Sykkel	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.
Bil	Maks. 1 p-plass pr. 100m2 BRA	Maks. 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA	Maks. 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA

Konsekvenser ved endret parkeringsnorm

For boligparkering vil endringen fra absolutt krav til maksimalkrav i A-områdene gi større spillerom ved endelig fastsetting av parkeringsdekning i reguleringsplan, dog kun i restriktiv retning. Det kan medføre at utbyggers egne vurderinger gis større vekt. Endringen vil sannsynligvis medføre at det etableres færre parkeringsplasser enn ved bruk av gjeldende norm. Slik normen foreslås innrettet vil det ved boligutbygging i A-områder normalt bli etablert færre parkeringsplasser enn boenheter. Dette gjelder for så vidt også for gjeldende norm.

Når det gjelder parkering for kontor vil endringen medføre at det ved kontorutbygging etableres vesentlig færre parkeringsplasser enn ved gjeldende norm. Normalt vil det være om lag 5 kontorarbeidsplasser pr. 100 m² BRA. Omregnet tilsvarer foreslått norm for A-områder ca 20 arbeidsplasser pr parkeringsplass.

Parkeringsnormen er først og fremst en retningslinje ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner. Normen overstyrer ikke vedtatte reguleringsplaner, og har ikke tilbakevirkende kraft. I uregulerte områder gjelder normen som hjemmelsgrunnlag i byggesaker.

Status for større utbyggingsprosjekter

Ny E16 mellom Kjørbo og Wøyen er under bygging. Prosjektet planlegges ferdig i år 2020. Den nye veien vil bidra til færre ulykker og bedre trafikkavvikling, samtidig som det legges til rette for byutvikling i Sandvika og bedre gjennomgående sykkelruter.

Ny E16 medfører ombygging av deler av Sandviksringen. Brynsveien og Industriveien bygges om og skal tilpasses kommunens planer for byutvikling på Hamangsletta og i Industriveien-området.

Kommunedelplan for **ny E18** fra Lysaker til Slependsen ble vedtatt i 2014. Veien er planlagt som en ny 6-felts hovedvei gjennom Bærum, med tunneler under Sandvika og Høvik, egen trase for buss, sykkelvei og ny hovedlokalvei parallelt med E18.

Et viktig mål med E18-prosjektet er å skjerme viktige utbyggingsområder for trafikk, redusere barrierer og tilrettelegge for byutvikling.

Prosjektet er delt inn i to parseller. Første parsell Lysaker-Ramstadsletta er under regulering. Ny atkomst til Fornebu (Vestre Lenke) og Bærumsdiagonalen fra Bekkestua til Strand er en del første parsell. I henhold til avtale knyttet til Oslopakke 3 skal strekningen Lysaker-Strand, inkludert Bærumsdiagonalen og Vestre Lenke, bygges som en første etappe.

Kommende regulering for Lysaker kollektivknutepunkt skal tilrettelegge for ny bussterminal, byutvikling og en bymessig utforming av knutepunktet. Etablering av ny bussterminal er en del av første etappe i E18-utbyggingen.

Arbeid med statlig reguleringsplan for **Ringeriksbanen** er i gang. Byggestart planlegges til 2019 med ferdigstilling i 2024. Traseen vil gå i tunnel gjennom Bærum fra Jong til Sundvollen i Hole. For Bærum er sentrale spørsmål i planarbeidet tilrettelegging for fremtidig stasjon på Avtjerna, samt håndtering av overskuddsmasser som følge av tunnelsprenging.

Reguleringsplan for **Fornebu – Lysaker – metrotrasé** ble vedtatt i 2015. Denne sikrer arealmessig framtidig t-bane i tunnel mellom Lysaker stasjon og Koksåområdet på Fornebu. Det planlegges for ferdigstilling i 2024. Tiltaket vil gi Fornebu et effektivt og framtidsrettet kollektivtransportsystem med høy kapasitet. Banen er en viktig premisse for videre utbygging og utvikling av Fornebu og vil være et viktig bidrag til å nå det nasjonale målet om at all vekst i persontransport skal tas av kollektivtransport sykkel og gange.

Prioritering på riks og fylkesveinettet

Riks- og fylkesveinettet i Bærum består hovedsakelig av to-felts veier uten kollektivfelt. I rushtiden er dette veinettet sterkt belastet. Noe av dette skyldes køer og forsinkelse på europaveiene, som fører til økt belastning på det øvrige veinettet.

Den høye belastningen på riks- og fylkesveinettet gir utfordringer knyttet til støy, trafiksikkerhet og ikke minst fremkommelighet for kollektivtrafikken. Manglende kollektivfelt gjør at bussen står i den samme køen som personbilene. Manglende tilrettelegging for sykkel gjør at sykling føles utrygt.

For å nå målet om nullvekst i personbiltransporten kreves prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport. Med unntak av ny lokalvei langs ny E18, Bærumsdiagonalen og Vestre Lenke, planlegges ikke nye traseer i riks/fylkesveinettet. Økt tilrettelegging for

kollektivtransport og sykkel må derfor finne sted innenfor eksisterende traseer. Stedvis bør dette skje på bekostning av fremkommeligheten for personbil.

6.6 Masseforvaltning

Administrasjonen er i gang med å arbeide med en kommunal masseforvaltningsplan som inkluderer en regional dimensjon. Den regionale dimensjonen er ment for å etablere en oversikt i regionen (Oslo - Akershus øst - Buskerud vest), belyse mulighetene for samarbeid og å utforme tiltak som gir den beste nytte for regionen i et bærekraftig perspektiv. Det er et stort antall av samferdselsprosjekter og andre prosjekter som skal gjennomføres i regionen samtidig, og som neste vil produsere store mengder masser.

Masseforvaltningsplanen er under arbeid, men kommunen har til nå belyst og vurdert flere lokaliteter som kan benyttes til masseforvaltning.

Følgende lokaliteter kan ha stor betydning for masseforvaltningen:

- Nytt friluftsområde i Lysakerfjorden foran Telenor
- Utfylling ved Lakseberget i Sandvika
- Lorangmyr og Brenna gård ved Avtjerna

Nyttiggjørelse av masser som ressurs

Det er ønskelig i størst mulig grad å nyttiggjøre massene. Masser som tas ut i forbindelse med samferdselsprosjektene kan brukes til veier og plasser, utbygging av tekniske anlegg, ny betong, vekstjord for park og landskapsutforming og til terrengfylling. Vekstjord, masser i kombinasjon med andre grunnleggende lag av grove masser kan brukes også for bedre eller utvide landbruksområder.

Tilgangen av steinmasser vil i den neste 20-årsperioden være svært høy, og det vil derfor være nødvendig å vurdere muligheten for ytterligere masselagrings- og deponiprojekter i kommunen.

Samtidig vil det på sikt være nødvendig å identifisere nye næringsarealer som kan utnyttes som en ressursbank; til sortering, gjenbruk og deponi av steinmasser fra store samferdselsprosjekter og brukte bygningsmasser fra eiendomsprosjekter.

6.7 Næringsutvikling

Bærum har et variert næringsliv som spenner fra konsernhovedkontorer til et mangfold av småbedrifter og enkeltmannsforetak. Det er over 5100 bedrifter i kommunen; over 4700 av disse har færre enn 20 ansatte. Antallet nye bedrifter til kommunen øker netto med ca. 200 i året, de fleste av disse er små og mellomstore.

Kommunens mål og strategier med næringsutviklingen

Kommunens strategiske næringsplan har som mål at Bærum skal kjennetegnes ved et mangfoldig, framtidsrettet og samfunnsaktivt næringsliv, og være en attraktiv kommune å drive virksomhet i for store og små, veletablerte og nye bedrifter. Ny strategisk næringsplan er under arbeid og forventes fremlagt for politisk behandling i 2016. Gjennom planarbeidet vil kunnskapen om næringslivets behov økes, og grunnlaget for å utvikle langsiktige næringsstrategier vil forbedres.

Store bransjer som olje og gass og finans er i sterk omstilling. Dette fører til reorganisering, diversifisering og etablering av nye virksomheter i kommunen. De mange lokale

leverandørindustriene til de store aktørene må raskt omstille seg til endrede markedsforhold. Alt dette stiller nye krav til Bærum kommune som tilrettelegger for at disse virksomhetene fortsatt skal kunne være og vokse i kommunen. I seg selv er Bærum kommune også en av de største næringsaktørene innen sitt geografiske område, og i en framtidsrettet komunedrift vil det utvikle seg et helt annet samarbeidsforhold mellom næringsvirksomhet og kommune.

Med den fortsatte veksten i kunnskapsnæringer i Bærum generelt og Fornebu spesielt er det behov for tilstrekkelig plass for å etablere minst en realfaglig utdanning på høyskolenivå, og også plass for vekst i eksisterende universitetsinstitusjoner, samt etablering av tilhørende FOU-miljøer.

Næringslivets behov i årene framover

En av de viktigste kommunale næringsaktivitetene i framtiden vil være å sørge for god kommunikasjon. Dette inkluderer ikke bare gode gjennomfartsårer og lokalveier; men også tilrettelegging for varetransport, kollektivtransport til /fra arbeidsstedene, fleksible kollektivløsninger og ikke minst god mobiltelefondekning og – kapasitet. Ved vekst i bolig og næring følger også økende varedistribusjon. For å redusere trafikk- og klimabelastning på lokal distribusjon bør det etableres lokale distribusjons-sentra i senterområder som kan brukes av flere aktører, og hvor siste-ledds transport i størst mulig grad foretas med mindre og klimavennlige transportmidler. Områder hvor dette er spesielt egnet er Fornebu og Sandvika.

Ved konsentrerte, store boligutviklingsprosjekter som f. eks Franzefossbyen mister næringsvirksomheter som betongproduksjon, asfaltproduksjon, industriell gjenvinning og mellomlagring viktig areal. Dette er næringsvirksomhet som det ut fra ressurs-, kostnads- og klima-perspektiv bør opprettholdes lokalt.

Fortettingsstrategien rundt knutepunkter fører til at inneklemt næringsarealer utsettes for konverteringspress. Planforslaget legger opp til å ivareta disse viktige arealene på tomåter:

- Da tilveksten av næringsarealer er begrenset, er det viktig å ivareta og videreutvikle de gjenværende, større næringsområdene som Rud/Hauger, Grini, Holma og Skui.
- De eksisterende næringsparkene må fortettes og gjøres arealeffektive. Prosesser for å ivareta dette er igangsatt.

6.8 Blågrønn struktur

Betydningen av arbeidet med å sikre den blågrønne strukturen i kommunen er framhevet i vedtatt arealstrategi:

«Sikre friområder og utvikle en sammenhengende, allment tilgjengelig blågrønn struktur i strandsonen og i byggesonen mellom marka og fjorden. Bærum's særpreg med grønne landskaper og et variert boligmiljø skal bevares. Det skal sikres nok arealer til rekreasjonsformål, idrett og friluftsliv. Tilgang til grøntområder og natur i nærmiljøet skal prioriteres.»

De blågrønne strukturene bidrar til naturopplevelser og inviterer til og gir mulighet for fysisk aktivitet. Grøntområder og sammenhenger i grønnstrukturen gir mange mennesker muligheter for å gå turer, drive aktiviteter og oppholde seg i naturpregete omgivelser nær der de bor. Nær og letttilgjengelig på muligheter gjør at flere er fysisk aktive. Hensynet til folkehelse er et viktig aspekt ved den blågrønne strukturen.

Friluftsområde i Lysakerfjorden

Bærum og Osloområdet har betydelig befolkningsvekst. Dette bidrar til stort press på sjønære friarealer og aktivitetsområder.

I forbindelse med revisjon av kommunedelplan 2 for Fornebu er det gjennomført en faglig vurdering av konsekvenser for grønnstrukturen ved økt utnytting på Fornebu⁷. I vurderingen påpekes det at presset på strandsonene vil øke. Det anbefales økt tilrettelegging for utendørs aktivitet og høyere kvalitet på grønnstrukturområdene.

For å imøtekomme behovet for flere sjønære arealer til friluftsliv og fritidsformål er det sett på muligheten for å etablere en eller to øyer i Lysakerfjorden. Øyene er tenkt etablert gjennom oppfylling av stein fra planlagte samferdselsanlegg nær Fornebu, fortrinnsvis Fornebusbanen og E18. Miljøoppfølgingsprogrammet for etterbruk av Fornebu (1999) legger rammer for miljøomsatsingen, der et sentralt punkt er gjenbruk av masser og begrensning av massetransport.

Utfylling i sjø kan ha betydelige konsekvenser for blant annet vannkvalitet, strømningsforhold, forurensning, friluftsliv og naturverdier.



⁷ Bjørbekk og Lindheim (2015)

Det foreslås igangsatt arbeid med regulering og konsekvensutredning av nytt friluftsområde. Bærum kommune vil være tiltakshaver i samarbeid med Statens vegvesen og Ruter AS. Første fase i arbeidet vil være utarbeidelse av et planprogram som redegjør for planprosessen og sentrale utredningstema. Det tas sikte på vedtak av reguleringsplan i første halvdel av 2018.

Blågrønn struktur

Store deler av den blågrønne strukturen i Bærum er sikret gjennom gjeldende arealdel. Ved denne revisjonen foreslås en begrenset utvidelse av hovedgrønnstrukturen. I hovedsak er følgende gjort:

- 25 biologisk viktige områder foreslås sikret som grønnstruktur med bruk av arealformål eller hensynssone
- 10 høydedrag foreslås sikret som landskapsområder med bruk av hensynssone
- 10 områder foreslås for bekkeåpning med bruk av hensynssone
- 4 områder foreslås sikret som smett/snarvei med bruk av arealformål

Grønne lunger

Utgangspunktet for vurdering av nye områder for grønnstruktur er Naturvernforbundet i Bærum sin utredning om grønne lunger - «*Snarveier til trivsel – 150 grønne lunger.*» Utredningen ble vurdert ved forrige revisjon av arealdelen. 13 av de «grønne lungene» ble da avsatt til grønnstruktur. Ved denne revisjonen foreslås nye 12 grønne lunger avsatt. De 12 områdene er vurdert i sammenheng med tilliggende grønnstruktur, slik at områdene som foreslås i noen tilfeller er større enn Naturvernforbundets opprinnelige forslag.

Høydedrag

For å følge opp arealstrategiens intensjoner om å bevare Bærums grønne landskapsrom er det gjort en landskapsfaglig vurdering av en rekke eksponerte, bebygde høydedrag. Hensikten har vært å ivareta høydedragenes grønne preg. Høydedragene er vurdert i forhold til en rekke kriterier, herunder landskapsrom, silhuettvirkning, synlighet, tåleevne, vegetasjon, eiendomsstruktur mv.

Det grønne preget på høydedragene kan fort forsvinne ved uheldig utbygging og fjerning av vegetasjon. Dette kan igjen føre til negativ fjernvirkning.

De utvalgte høydedragene foreslås avgrenset med hensynssone landskap. Hensynsonen vil være retningsgivende for utbygging. Videre er det som oppfølging av vurderingen foreslått en ny generell bestemmelse som omhandler ny bebyggelse i eksponerte områder.

Bekkeåpning

Åpning av bekker er viktig av flere grunner. Overvannet blir synlig og lar seg lettere overvåke i forhold til forurensing. Åpning av bekker kan også kombineres med kommunens ellers pågående separering av overvann fra spillvannsnett. Bekkene får større kapasitet ved flom, eksempelvis til fordrøyning, og trenger ikke vedlikehold hvis de blir riktig etablert. Åpne bekker gir liv i uteområder, og er et positivt landskapselement. I tillegg fungerer de som genbank og gir større produksjonsarealer for anadrom fisk.

Områder med potensial for bekkeåpning er kartlagt, og 10 områder er vurdert som aktuelle. Disse foreslås sikret for bekkeåpning gjennom bruk av hensynssone grønnstruktur i plankartet.

Andre grønne innspill

Gjennom en tverretattlig prosess er flere forslag til styrking av grønnstrukturen vurdert. Enkelte nye områder foreslås med formål naturområde og grønnstruktur, hensynsone grønnstruktur, natur og landskap.

4 viktige smett/snarveier er foreslått sikret med formål grønnstruktur. Disse er koblet opp til kommunalt eide eiendommer, skoler og hovedgrøntdrag.

Markagrensa ble ved kongelig resolusjon justert 6. september 2015. I Bærum kommune ble den justert 5 steder, og disse endringene er lagt inn i kommuneplanens arealdel.

Vassdragene - miljøtilstand og utfordringer

Hovedutfordringer for vassdragene er:

- avrenning fra fulldyrket mark (landbruk), industri
- spredt avløp
- avrenning fra byer, tettsteder, transport og infrastruktur
- spillvannlekkasje, regnvannsoverløp

Nærmere om Lommavassdraget

Kommunestyret vedtok 22.6.2016 at i revisjon av kommuneplanens arealdel skal miljø- og planmessige utfordringer knyttet til Lommavassdraget omtales spesielt.

Lomma er, sammen med alle andre vannforekomster i Bærum, blitt analysert og klassifisert gjennom arbeidet med vannforskriften (Forskrift om rammer for vannforvaltningen). Lomma med tilførselsbekker er klassifisert i moderat økologisk tilstand.

Moderat økologisk tilstand innebærer at vassdragets miljøtilstand må forbedres for å oppnå minimumskravet til miljømålet – «God tilstand» – iht. vannforskriftens parametere.

Langs Lomma er det mange private avløpsanlegg. Kontroll og oppgradering av disse er planlagt. Årlig tilførsel av fosfor til vassdraget som følge av dårlig fungerende private avløpsanlegg er beregnet til ca 300 kg/år. Kontroll og oppgradering av spredt avløp i Lommedalen vil også være et prioritert tiltak i tiltaksperioden.

Lommedalen består av store landbruksområder. Landbruket bidrar med forurensning av næringsstoffer gjennom gjødsling, og beitedyr og utendørs gjødsellagre (hest) fører enkelte steder til stor avrenning av næringsstoffer til vannforekomstene. Det er også påvist mye plast i og langs vassdraget, som bl.a. kan stamme fra rundballer.

Bedre gjødselplanlegging, utvikle vegetasjonssoner, redusere/unngå punktutslipp og miljøtilpasset jordarbeiding er tiltak som skal bidra til å redusere forurensning fra landbruket. Et annet tiltak som kan vurderes er om rensebasseng i tilknytning med landbruksarealer kan etableres for å sedimentere forurensede partikler før de forurensede vannet slippes ut til elven.

Enkelte steder langs Lomma er det økende arealpress fra industrivirksomhet. Dette medfører at kantsonene ikke får utvikle seg naturlig. Vegetasjonssonen virker ved at avrenningen bremses. Det er derfor svært viktig å sikre og utvikle vegetasjonssoner nettopp i områder med industrivirksomhet hvor faren for avrenning er stor.

Med bakgrunn i dette skal det utarbeides en handlingsplan for forbedring av vassdragstilstand i Lommavassdraget.

Lomma er også lite tilgjengelig for turgåere. Det er derfor behov for å utvikle vassdragets opplevelsesverdi ved å sikre bedre tilgang langs elva.

Stille områder

Et stille område er et areal som i dag har verdifulle kvaliteter for rekreasjon, friluftsliv og/eller kulturaktiviteter i omgivelser som er skjermet eller i god avstand fra dominerende lydskilder. De stille områdene er allment tilgjengelige rekreasjonsområder som vi ønsker skal forbli stille også i framtiden. I alt 24 områder er utvalgt. Områdene er planmessig sikret mot utbygging gjennom at de er avsatt til grønnstruktur, LNF eller offentlig formål (gravplass). Stille områder kan likevel gi konsekvenser for hvilke tiltak som kan etableres i nærheten av områdene. Områdene fremgår av Bærumskart .

Etablering av stille områder er et av flere tiltak for å bevare innbyggernes mulighet for kontemplasjon i friluft i nærområdene. Det er et viktig bidrag til den generelle fysiske og psykiske helse for innbyggere i Bærum. Kommunen har et ansvar for å arbeide for å ivareta de viktige kvalitetene som turområdene, både i byggesonen og marka, tilbyr innbyggerne.

Det foreslås en ny bestemmelse som ivaretar hensyn til stille områder i plan- og byggesaker.

6.9 Avviksområder for støy

I retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 er det spesifisert at: «I sentrumsområder i byer og tettsteder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Forutsatt at kommunen har angitt grensene for slike områder i kommuneplanens arealdel, kan det vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål».

Retningslinjen gir en åpning for å gjøre støyfaglige kompromisser av hensyn til samordnet areal og transportplanlegging. Det er angitt som en forutsetning at avvik kun gjennomføres der kommunene har angitt avvikssoner i kommuneplanens arealdel. Veilederen til retningslinjen (TA-2115) utdyper hensyn som kan begrunne slike avvik.

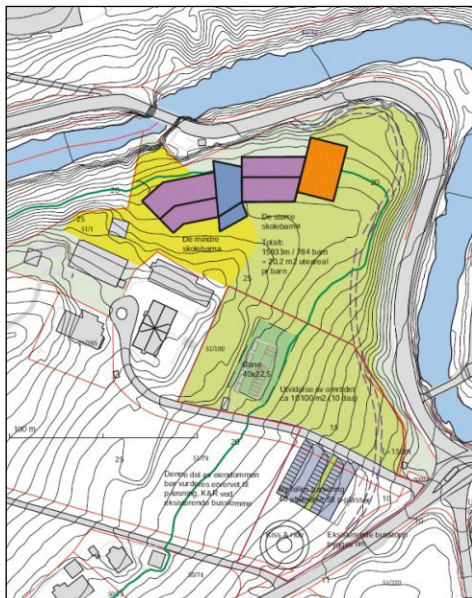
I gjeldende arealdel er det definert avviksområder rundt viktige sentre og kollektivknutepunkter der det er ønskelig med fortetting og byutvikling til tross for at områdene er støyutsatt. Det foreslås noen endringer for å tilpasse avvikssonene til utpekte fortettings- og transformasjonsområder i kommuneplanen.

Område	Nærmere avgrensing
Høvik	Utvidelse av avviksone ved Snoveien
Jar	Utvidelse av avviksone nord for stasjonen
Haslum	Utvidelse av avviksone langs Kirkeveien nord for stasjonen
Lysaker	Ny avviksone ved Teleplanlokket

6.10 Samfunnsservice

I hovedsak er arealbehovet som framkommer fra behovsplanene sikret i gjeldende kommuneplan, (f.eks. Ballerud skole og Fossum skole) eller det pågår prosesser (f.eks. Sandvika skole og Bekkestua skole). Disse prosessene forutsettes videreført. Anbefalte nye utbyggingsområder i dette planforslaget skal ikke medføre behov for investeringer i samfunnsservice utover rammene gitt i LDIP.

Ønsket byutvikling i Sandvika medfører vesentlig flere innbyggere og dermed økt behov for samfunnsservice. Skolebehovsanalyse 2016-25 anbefaler at det etableres ny skole for barnetrinnet i Sandvika med minimumskapasitet på 4 paralleller. Det er gjennomført vurdering av 7 forskjellige tomtealternativer for ny barneskole i Sandvika. Bjørnegård foreslås som mulig ny tomt for barneskole i Sandvika. Alternativet i Industriveien foreslås opprettholdt som et alternativ. Planforslaget avsetter derfor areal til offentlig tjenesteyting både i Industriveien og på Bjørnegård. Valg av tomt gjøres på bakgrunn av detaljerte mulighetsstudier knyttet til arbeid med reguleringplan.



To alternative skoletomter i Sandvika, Bjørnegård og Industriveien

Det er behov for økt ungdomsskolekapasitet i østre Bærum rundt ca. 2030. Dette gjelder primært området Stabekk – Lysaker – Jar. Eksisterende Stabekk Videregående kan dekke dette behovet ved kommunal overtakelse. Alternativer er krevende å finne i dette området.

I henhold til barnehagebehovsanalysen er det behov for å endre arealdelen for 2 områder – Helset og Østerås. Analysen antyder videre behov for 1 barnehage i Haslumområdet og 2 i området Grav/Jar. Foreløpig er det ikke funnet arealer til disse.

Når det gjelder sykehjem/omsorgsboliger skal behovsanalysen oppdateres. Kommunen har en del realiseringsmuligheter i vestre Bærum. I østre Bærum er arealsituasjonen vanskeligere. Foreløpig anslås at det er behov for arealer til 1 nytt sykehjemskonsept i østre Bærum (ca. 150 plasser). Det er ikke funnet tomt til dette.

Behovet for arealer til tjenesteyting er størst i østre Bærum. Samtidig er arealsituasjonen mest anstrengt i denne delen av kommunen. Fra grunneiers side er det foreslått omdisponering av Jar Filmpark til boligformål. Eiendommen er av en størrelse som kan romme ulike former for

kommunal tjenesteyting. Det anbefales derfor at grunneiers innspill må avvete inntil kommunens arealbehov i østre Bærum er klarlagt nærmere.

6.11 Senterstruktur

Sentrene i Bærum spiller en viktig rolle som sosiale møtesteder og arenaer for handel og tjenestevirksomhet, arbeidsplassintensiv næring, kulturvirksomhet og offentlig virksomhet. I tillegg er flere av sentrene viktige transportknutepunkter. Videreutvikling av sentrene er en viktig oppgave for kommunen i samarbeid med andre aktører, private og offentlige. Kommuneplanens arealdel skal bidra til å sette overordnede mål og rammer for vekst og utvikling av sentrene.

Gjeldende kommuneplan

Arealstrategien, beskrevet i kap. 4.2 gir føringer for senterutvikling. Gjeldende kommuneplan søker å styre handelen primært til senterområdene.

Senterstrukturen i gjeldene kommuneplan planlegges videreført.

Forslag til ny senterstruktur			
By	Områdesenter	Lokalsenter	Knutepunkt/stasjon
Sandvika Lysaker	Bekkestua Fornebu Kolsås	Bærums Verk Rykkinn Stabekk Eiksmarka Høvik Østerås senter Vøyenenga Haslum Fossum	Gjettum Jar Slependen Østerås (T—bane)

Endring i begrensning på handelstilbud i knutepunkter

Detaljhandel over 800m² BRA skal i følge gjeldene kommuneplan lokaliseres til senterområdene. Samtidig er det åpnet for at dagligvarehandel under 800m² BRA kan lokaliseres til boligområdene. Kommuneplanen har ikke egne bestemmelser om størrelsen på handel i knutepunktene. Dette innebærer at det i områder definert som knutepunkt, men som ikke er sentrumsområde, kun kan etableres dagligvareforretning på inntil 800m² BRA.

Det er betydelig variasjon i størrelsen på handels- og tjenestetilbudet innenfor de ulike lokalsentrene. Det mest omfattende tilbudet finnes på Bærums Verk og Rykkinn som begge inneholder kjøpesentre med ca. 15-18 000 m² BRA handelsflate. Stabekk, Østerås og Vøyenenga har mellom 6-8000 m² BRA handelsflate. Høvik og Haslum har mellom 1500-3000 m².

Handels- og tjenestetilbudet varierer på stedene som er definert som knutepunkter. Med ca. 4000 m² handelsflate har Slependen det største tilbudet. Jar og Gjettum har henholdsvis 2000 m² og 1000 m². Østerås T-bane er uten et handels- og tjenestetilbud.

Som en del av arbeidet med planforslaget er det sett på utviklingspotensialet til områdene som er definert som knutepunkter. Til eksempel har i dag Slependen et næringsområde med om lag 4000m² blandet næringsvirksomhet (forretning, bevertning, tjenesteyting).

Skal næringsvirksomhet av denne type og størrelse innpasses i framtidig regulering, kan kommuneplanen endres enten ved at Slependen defineres som et lokalsenter, eller ved at det åpnes for mer enn 800m² BRA handel i områder definert som knutepunkter i senterstrukturen.

I følge handelsmodellen for Asker og Bærum (2012) har Slependen (postsonen) en omsetning på ca. 170 mill. kr. Dette inkluderer all handelsvirksomhet i postsonen, ikke kun ved Slependen stasjon. Ut fra befolkningsgrunnlaget (ca. 5000) er det et rimelig samsvar mellom etterspørsel og omsetning i området. Dette tyder på at dagens handelstilbud står i et rimelig forhold til den lokale etterspørselen, og at handelsvirksomhetene på Slependen ikke er avhengig av kunder fra et større omland.

Bruk av definisjonen «knutepunkt» i kommuneplanen er først og fremst for å tilrettelegge for konsentrert boligbygging nær stasjonene. Bærum har en finmasket senterstruktur og en bør være varsom med å definere for mange områder som sentre. Samtidig er dagens handels og tjenestetilbud på Slependen av samme størrelse som de mindre lokalsentrene. Tilbudet er godt etablert og det har vært handelsvirksomhet her i mange år.

Ut fra dette bør kommuneplanen innrettes slik at ca. dagens nivå på handelsvirksomhetene i knutepunkter kan opprettholdes ved nybygging innenfor knutepunktet.

- Med bakgrunn i dette legger planforslaget opp at et handelstilbud utover 800m² BRA dagligvarer kan opprettholdes eller videreutvikles i knutepunktene. Det anbefales endringer i bestemmelsene som imøtekommer dette.

6.12 Kulturminner

Bærum har et stort mangfold av kulturminner spredt geografisk over hele kommunen, i byggesonen, landbruksområdene, marka og strandsonen. Tidsmessig spenner kulturminnene fra de eldste fornminnene til kulturminner fra vår tid. Tematisk er det naturlig å framheve kulturminner knyttet til landbruk, samferdsel, industristedene og boligbebyggelsen.

Kulturlandskapene danner fortsatt en klar overgangssone mellom bebyggelsen og marka og forteller om en tid da Bærum var en landbruksbygd. Bygningsmiljøer og enkeltbygninger er viktige for å skape identitet og trivsel i lokalt. Kulturminner og kulturmiljøer gir oss verdifull kunnskap om fortiden og forståelse av hvorfor stedene er som de er. Både kulturlandskapet og spesielt bygningsarven vår er nærmere beskrevet tematisk i heftet «Rik på historie – et riss av kulturhistoriens fysiske spor i Bærum», utgitt i 2012.

Gjeldende kommuneplan

Det ble ved forrige rullering av kommuneplanen avsatt syv kulturlandskap og 13 større prioriterte kulturmiljø med hensynssone bevaring kulturmiljø i plankartet. Samtidig ble det gitt retningslinjer til hensynssonene, og generelle bestemmelser knyttet til kulturminner og kulturmiljøer. I forbindelse med krav om felles planlegging ble det også tatt inn at områdets særpreg, historiske trekk og viktige kulturminner/miljøer skal ivaretas.

Kommunens kulturminnebase utvides med kulturminner fra perioden 1920-40

Kommunedelplanen for kulturminner og kulturmiljøer i Bærum 2010-2020, vedtatt 24.03. 2010, har som et delmål at kulturminner og kulturmiljøer fra det 20. århundret skal registreres og kartlegges.

Avdeling for Kulturvern i Bærum kommune har i 2012/2013 gjort en bygningsregistrering for kulturminner fra perioden 1920-40. Dette har resultert i underkant av 3000 registrerte hus. Det er gjort et utvalg av disse basert på om de er arkitekttegnet, har stor grad av opprinnelighet, er tidstypiske eller unike, om de har opplevelsesverdi og om de har lokal/regional verdi. Av disse ca. 3000 er 502 vurdert til å ha kvaliteter som kulturminne.

Kommunens kulturminnebase foreslås utvidet til å omfatte de utvalgte bygningene i denne bygningsregistreringen. Disse skal behandles på samme måte som andre kulturminner. Ved tiltak på verneverdige bygninger skal det legges særlig vekt på å opprettholde husets karakter og særtrekk. Kulturhistoriske og arkitektoniske verdier som knytter seg til byggets ytre skal videreføres.

Bygningene som foreslås registrert i kulturminnebasen blir med dette ikke formelt vernet etter plan- og bygningsloven eller annet lovverk. Formelt vern kan først skje gjennom regulering eller fredning.

Oversikt over de aktuelle bygningene fremgår av tabell og kart vedlagt kommuneplanen. Tabellen viser til eiendom (gårds- og bruksnummer), bygningsnummer, bygningstype, navn på person som har forestått registreringen, dato for registreringen samt bygningens byggeår.

- Bygningsnummer – gjennom føring i matrikkelen tildeles alle bygg et unikt nummer på landsbasis
- Bygningstype er en kode i matrikkelen som angir hva et bygg kan benyttes til. Se Kartverkets hjemmesider www.kartverket.no for fullstendig oversikt.

Bestemmelser og retningslinjer

6.13 Struktur på bestemmelser og retningslinjer

Bestemmelsene til kommuneplanens arealdel skal legges til grunn ved behandling av planforslag og ved søknader om tiltak. Retningslinjene utfyller bestemmelsene og angir viktige hensyn og tema for saksbehandlingen.

Bestemmelsene inneholder 3 hovedkapitler:

- Generelle bestemmelser og retningslinjer
- Bestemmelser og retningslinjer for arealformål
- Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner

Ved utforming av bestemmelsene er det lagt vekt på å unngå bestemmelser om forhold som er regulert i annet lovverk eller i teknisk forskrift.

Forrige revisjon av arealdelen medførte til dels store endringer i bestemmelsenes struktur som følge av nytt lovverk. Innholdsmessig ble det også foretatt en del endringer, blant annet ble kravet om reguleringsplan for boliger innskjerpet.

6.14 Forslag til endringer

Det foreslås enkelte endringer og justeringer av kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer. Hovedinnhold og struktur beholdes.

Tomtestørrelse for tomannsboliger

I henhold til gjeldende bestemmelser skal tomt for tomannsbolig ikke være mindre enn 1400m². For eneboliger er tilsvarende krav 800m². Definisjonen på en tomannsbolig er lite presis. Dette fører til spekulasjon rundt tomtekravet der bygninger som normalt bør anses som eneboliger omsøkes som tomannsboliger. Tolkingsrommet rundt tomannsboligbegrepet fører til ulik praksis og forskjellsbehandling.

I utgangspunktet er det plankrav for tomannsboliger, der tomtestørrelse skal fastlegges gjennom regulering. Gjennom regulering vil det kunne fastlegges annen tomtestørrelse enn kommuneplanens.

For å unngå unødig spekulasjon rundt tomannsboliger og tomtestørrelse foreslås samme krav pr. boenhet som for eneboliger, dvs minimum 800 m². Tomt for en tomannsbolig må da minst være 1600 m². Kravet er å forstå som en retningslinje og kan fravikes gjennom regulering.

Parkering

Parkeringsbestemmelsene (§ 14) foreslås endret ved at parkeringsnormen innskjerpes noe. Det foreslås maksimalnormer for all bilparkering og minimumsnormer for all sykkelparkering. Noe innskjerping av normtallene foreslås, spesielt knyttet til kontorarbeidsplasser. Normtall for boligparkering endres ved at leilighet, rekkehus og enebolig får samme parkeringskrav i A og B-områder. Det er også tilføyd en bestemmelse som sikrer at frikjøpsordningen for parkering kan benyttes. En slik ordning krever hjemmel i kommuneplan. Videre foreslås nye bestemmelser knyttet til planlegging av sykkelanlegg og sykkelparkering. Det vises til eget notat om transport og mobilitet for nærmere redegjørelse for endringsforslaget.

Ved forrige revisjon av arealdelen ble unntaksbestemmelsen fra krav om reguleringsplan innskjerpet til kun å omfatte 1 enebolig. Unntaket foreslås nå utvidet til å også omfatte fradeling av tomt til 1 enebolig.

Rekkefølgebestemmelser

I gjeldende plan er det et rekkefølgekrav (§4.5) som styrer at utbygging av Hamang, Industriveien og Bjørnegårdssvingen i Sandvika må være igangsatt før Franzefoss/Hamang transformatorstasjon kan bygges ut. Dette kravet foreslås fjernet. Fortsatt gjeldende rekkefølgekrav om skolekapasitet og etablering av E16 vurderes som tilstrekkelig styringsgrunnlag.

Handel

Bestemmelsene om handel foreslås utvidet slik at områder som er definert som knutepunkter i senterstrukturen faller inn under samme vilkår som sentrumsområdene. Dette innebærer at detaljhandel som overskrider 800 m² BRA kan lokaliseres til knutepunkter i tillegg til sentrumsområder.

Støyforurensning

Det foreslås en endring i bestemmelsen knyttet til støy i gul sone og avvikssoenen. Dagens krav knytter seg til støynivå utenfor fasade. Dette foreslås endret slik at kravet knytter seg til støynivå utenfor vindu. Endringen åpner for at man med fasadetiltak utenfor vindu kan komme ned på et akseptabelt støynivå, dvs. mindre enn døgnmiddel 55dB. Slike tiltak vil kunne være innglassing av balkong eller andre former for skjerming, og muliggjør at vinduer kan åpnes selv om fasaden er støyutsatt.

Minste uteoppholdsareal (MUA)

Kommuneplanen gir retningslinjer for minste uteoppholdsareal (MUA) for blokkbebyggelse og boliger i sentrumsområder og innen avviksområder for støy. I gjeldende plan anbefales 80m² uteareal pr. 100m² BRA for blokkbebyggelse, og 35m² uteareal pr. 100m² BRA for sentrumsbebyggelse/avviksområder. Erfaring fra arbeid med reguleringsplaner viser at det er krevende å imøtekomme kommuneplanens retningslinjer om MUA, samtidig som arealstrategiens hensyn til fortetting i knutepunkter og høy utnyttelse av sentrale tomter skal overholdes. Det foreslås derfor en justering av retningslinjen slik at anbefalingene kommer mer i tråd med praksis i reguleringsplaner. Nye anbefalte normer foreslås til 50m² og 25m² pr. 100m² BRA for hhv blokkbebyggelse og sentrumsbebyggelse.

Det er igangsatt arbeid med utarbeidelse av en veileder for utomhusplan for Bærum kommune. Det skal være en felles veileder/normal for alle felles leke- og uteoppholdsareal. Den vil gi krav til funksjoner og fysisk utforming av utearealer til lek, rekreasjon og idrett. Det tas sikte på å fremme veilederen for politisk behandling våren 2017. En vedtatt veileder er tenkt innarbeidet i kommuneplanbestemmelsene som grunnlag for utforming av fremtidige utomhusplaner.

I tillegg foreslås følgende mindre endringer:

- Ved eventuell motstrid mellom kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner presiseres at arealbruk i sist vedtatte plan gjelder (§ 1.1)
- Nærmere presiseringer av måleregler for høyder på bebyggelsen i regulerte områder (§ 2.2)
- Presisering av byggehøyde for fritidsboliger (§ 2.3)

- Nærmere presisering av krav om kvalitet knyttet til uteoppholdsarealer som brukes av barn og unge (§6)
- Krav til landskapstilpasning ved tiltak på markerte høydedrag og koller (§ 9.4)
- Retningslinjen for tiltak i definerte viltkorridorer (§ 11.1) er flyttet fra Hensynsoner.
- Krav om registrering av natur- og terrengkvaliteter innenfor et planområde i forbindelse med regulering (§ 11.2)
- Ny retningslinje for å styrke naturmangfoldet ved etablering av grøntanlegg (§ 11.2)
- Presisering at eksisterende og nye kyststier skal ivaretas i strandsonen (§ 11.3)
- Presisering at bøyeanlegg kun kan etableres i arealer avsatt til småbåthavn (§ 11.5)
- Endring av bestemmelse om innfartsparkering som sikrer at behovet skal vurderes (§ 16.1)
- Ny retningslinje om vekstgrense som skal sikre høy arealutnyttelse, høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser ved utbygging innenfor grensen (§ 17)
- Presisering av krav til håndtering av overvann (§ 18)
- Nye bestemmelser og retningslinjer om bruk av blågrønn faktor (§ 18). Se kapittel om blågrønn faktor.
- Presisering av aktsomhet innenfor områder vist som sekundære flomveier (§ 19.1)
- Ny bestemmelse om stille områder (§ 21.4)
- Mulighet for uthus ol. inntil 100m² utover 200m² boligareal for boliger i LNF-områder (§ 33.2)
- Bestemmelse angående sosialboligbygging i forbindelse med utbyggingsavtaler er tatt inn. Bærum kommune har hatt en tilsvarende bestemmelse tidligere, men den falt ut ved forrige rullering.
- Det er tatt inn nye retningslinjer til felles planlegging angående arkitektkonkurranse, parallelloppdrag eller tilsvarende for å sikre et godt hovedgrep innenfor planområdet.

7 Konsekvenser av planforslaget

7.2 Samlet vurdering av konsekvenser

Det var 17 innsendte innspill som ble vurdert. Av disse er 8 forslag om framtidig bolig, 2 forslag om offentlig og privat tjenesteyting (barnehage), 3 forslag om sentrumsformål, 1 forslag om idrettsanlegg, 1 forslag om småbåthavn, 1 forslag om friområde/friluftformål og 1 forslag som innebærer endring av bestemmelsene knyttet til kommuneplanens arealdel.

Konsekvensutredning (KU)

Hovedsakelig er områdene hvor det foreslås framtidig bolig stasjonsnære, og det foreslås fortetting i tråd med overordnede føringer om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, herunder statlige planretningslinjer og regional plan for areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus.

Dette vurderes imidlertid i mindre grad å gjelde «Østre Jong/Bjørnegård», som ligger i utkanten av Sandvika sentrum.

Sistnevnte ligger imidlertid i tilknytning til utviklingsområder i Sandvika, som Hamang, og vil i framtiden antagelig være en del av Sandvikas sentrumsområde. Selv om gangavstanden fra Østre Jong/Bjørnegård til Sandvika stasjon er relativt lang, er det rimelig å anta at mange vil velge å sykle til stasjonen store deler av året. Vinterstid kan en imidlertid ikke regne med høy sykkelandel. Denne vurderingen gjelder generelt for alle områder som befinner seg utenfor gangavstand til kollektivknutepunkt. Det er uansett viktig med god tilrettelegging for gående og syklende.

Når det gjelder konsekvensene av å tillate boligfortetting sentralt, er det ofte knyttet støyproblematikk til områdene. Dette kan som regel løses som en del av en eventuell reguleringsprosess. Videre vurderes boligforslagene samlet sett å ha relativt begrensede konsekvenser – det er ikke jomfruelig mark som foreslås omdisponert med unntak av «Østre Jong/Bjørnegård».

Barnehageforslagene er begge områder som i dag er avsatt til park/grøntområde. I disse tilfellene er tilpasningen til parkområdene viktig for at det ikke skal oppleves som en nedbygging og privatisering av grønntområdene, men et tilskudd.

De 3 forslagene om sentrumsformål er ett område i tilknytning til Sandvika, ett område knyttet til Eiksmarka T-banestasjon og Teleplanlokket på Lysaker. Overordnet sett har disse forslagene små konsekvenser.

Området som foreslås omdisponert til idrettsanlegg er et eksisterende idrettsområde på Snarøya. Forslaget er vurdert som å ha begrensede konsekvenser. Området som foreslås til småbåthavn er et landområde på Oustøya i tilknytning til et sjøområde som allerede er avsatt til småbåthavn. Forslaget kan ha konsekvenser for naturmangfold og offentlighetens tilgang til et friområde.

Når det gjelder Friluftløypa på Fornebu, foregår det en parallell planprosess. Det utarbeides pt. planprogram for en detaljreguleringsplan. Det er viktig at planen for en konsekvensutredning,

særlig når det gjelder livet i fjorden, strømningsforhold og eventuelt forurenset sjøbunn. Bærum kommune kan i dette arbeidet trekke på erfaringer fra utfyllingene ved Kadettangen i Sandvika.

Forslaget Slependsveien 54-60 innebærer en endring av bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. Endringen innebærer at det åpnes for at det kan etableres mer enn 800 m² forretning innenfor knutepunktene Gjettum, Jar, Slependen og Østerås. De fire områdene er sentre hvor det fortettes i dag og hvor man kan regne med økt befolkning i framtiden. I takt med utbyggingene øker behovet for lokalt tjenestetilbud, herunder handel. Konsekvensene av forslaget er vurdert som begrensede, men hvor mye forretning som tillates bør vurderes fra detaljregulering til detaljregulering.

Innspillene samlet sett vurderes å være i tråd med overordnet utvikling og uten særskilte overordnede konsekvenser, med unntak av det som gjelder områdene enkeltvis og som nevnt under vurderingen av hvert enkelt område.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Fortetting i sentrale områder innebærer i de fleste tilfeller at områdene i større eller mindre grad er berørt av støy fra vei og bane. I de aller fleste tilfeller lar dette seg løse gjennom avbøtende tiltak. Det er imidlertid viktig at man gjør støyfaglige utredninger i tilknytning til detaljreguleringene og sikrer at avbøtende tiltak gjennomføres der det er nødvendig.

De fleste vurderte områdene ligger under marin grense og på marine avsetninger. Grunnforholdene er uavklarte, og i enkelte tilfeller er det tvil om områdestabiliteten. Det må gjøres vurderinger av grunnforholdene ved detaljregulering, og der nærmere vurderinger tilsier det må det gjøres grunnundersøkelser.

Et annet tema som kom opp i forbindelse med flere av innspillene er trafiksikkerhet og da særlig for myke trafikanter. Vurderinger av gode, trafiksikre forbindelser for gående og syklende bør gjøres og sikres i reguleringsprosessene. Dette er også viktig for å få en så høy andel gående og syklende som mulig.

For øvrig ble det ikke identifisert alvorlige overordnede risiko- og sårbarhetsforhold i tilknytning til innspillene. En detaljert rapport over vurderinger av hvert innspill er å finne i vedlegg 10.4

I tillegg til risiko- og sårbarhetsanalysen som ble gjort som en del av konsekvensutredningen har Asker og Bærum kommuner har derfor gjennomført en felles helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i henhold til kravene i gjeldende lov og forskrift om kommunal beredskapsplikt. Denne ligger som et vedlegg til saken.

8 Oversikt over endringer i arealformål

Private innspill som anbefales

Område	Foreslått formål	Beskrivelse	Ca. areal i dekar	Kommentarer
Bekkestua - Frøytnuveien	Bolig	Transformasjon av småhus til blokk	5	I tråd med arealstrategi, ligger i umiddelbar nærhet til Bekkestua sentrum. Behov for felles plan for et større område.
Bekkestua, Bærumsveien 190 mfl	Bolig	Transformasjon av småhus til blokk	5	I tråd med arealstrategi, men spørsmål om Bekkestua bør utvikles i denne retningen, dvs mot øst. Anbefales under tvil.
Eiksmarka, Snaret 34	Sentrums-område	Transformasjon av næringsområde til sentrumsbebyggelse	3	Utbygging i umiddelbar nærhet av T-bane og Eiksmarka senter.
Jar stasjon	Bolig, idrett	Etablering av blokkbebyggelse på parkeringsareal, friområde	5	Utbygging i knutepunkt, krevende landskapstilpassing. Vist prosjekt må bearbeides vesentlig. Anbefales under tvil.
Gjøannes stasjon	Bolig	Ønskes tett boligbebyggelse i kombinasjon med innfartsparkering.	14	Utbygging rett ved T-banestasjon. I tråd med arealstrategi.
Gjettum, Durudveien 33	Bolig	Transformasjon fra næring til bolig	6	Transformasjon og fortetting på næringsområde nær Gjettum stasjon.
Sandvika, Sandviksveien 187	Bolig, forretning	Etablering av bolig/forretning på parkeringsplass	4	Del av byutvikling i næringsområde vest for Sandvika vest. Krav om felles planlegging.
Sandvika, Østre Jong, Bjørnegård	Bolig/tjenesteyting (skole)	Nytt boligområde og ny skole på jordbruksareal	50	Utbygging prioriteres på sentrumsnært landbruksområde i Sandvika. Bygger opp under hovedutbyggingsretningen.
Lysaker, Teleplan	Bolig	Transformasjon av næringsområde til blandet bolig, næring	8	Transformasjon og byutvikling av næringsområde mellom Lysaker og Fornebu. Nær fremtidig T-banestopp.
Ostøya	Småbåt-havn og anlegg på land	Tilrettelegging for småbåthavn og klubbhus	5	Tilrettelegging for allment tilgjengelig småbåthavn og landanlegg på Ostøya
Snarøya, Snarøyveien 91	Idrettsområde	Endring av formål i tråd med dagens bruk	8	Fotballbane som er regulert til offentlig tjenesteyting anbefales omdisponert til idrettsformål.
Sum			113	

Innspill som er tatt med etter politisk behandling i planutvalget 15.12.16 og formannskapet 17.1.17

Område	Foreslått formål	Beskrivelse	Ca. areal i dekar	Kommentarer
Kolsås, Glitterudveien	Bolig	Tilrettelegging for eldreboliger på kommunal tomt	3	Ubebygde tomt avsatt til sentrumsområde med krav om felles planlegging i gjeldende arealdel
Østerås, General Fleischers vei	Bolig	Tilrettelegging for eldreboliger på kommunal tomt	3	Ubebygde tomt avsatt til grønnstruktur i gjeldende arealdel
Avtjerna – del av Østre Frogner gård	Bolig	Tilrettelegging for boligbygging nær Avtjerna	151	Hovedsakelig ubebygde eiendommer nær fremtidig utbyggingsområde på Avtjerna. Eiendommene ligger innenfor Marka.
Godthaab	Bolig	Tilrettelegging for boligbygging nær Godtaab Rehabilitering	20	Boligutbygging på område avsatt til tjenesteyting i gjeldende arealdel
Holtekilen Baptistsamfunn	Bolig	Tilrettelegging for boligutbygging og utvikling av folkehøyskolen	10	Deler av området som er avsatt til tjenesteyting i gjeldende arealdel avsettes til boligformål.
Gamle Lommedalsvei 101 og Folkvangveien 20-22	Bolig	Tilrettelegging for boligbygging på næringsområde - ubebygde område	20	Området er hovedsakelig avsatt til næringsformål i gjeldende arealdel. En mindre del er avsatt til boligformål.
Seterstuveien 12 mfl.	Bolig	Tilrettelegging for boligbygging	8	Ubebygde område som er avsatt til grønnstruktur i gjeldende arealdel
Sandvika, Konvallveien	Sentrumsområde	Tilrettelegging for sentrumsbebyggelse	5	To eiendommer med småhusbebyggelse avsatt til boligformål i gjeldende arealdel.
Sum			220	

Rådmannens egne forslag

Område	Foreslått formål	Beskrivelse	Areal i ca. Dekar	Kommentarer
Fornebu - friluftsoy	Bestemmelsesområde planlegging av nytt friområde	Nytt friluftsområde	60	Stor samfunnsnytte til bruk for allmennheten. Bidraget til å bedre den forurensede sjøbunn må utredes grundig. Rådmannen anbefaler at den eventuelle reguleringsprosessen skal belyse grundig alle sidene av innspillet med KU og ROS analyser.
Helset	Barnehage	Bygge barnehage på grøntareal	5	Betinget av at lekeareal åpnes for allmennheten etter barnehagetid
Østerås	Barnehage	Bygge barnehage på grøntareal	5	Betinget av at lekeareal åpnes for allmennheten etter barnehagetid

Områder som foreslås endret til grønnsstruktur

Område	Adresse/eiendom	Foreslått formål	Dagens formål
Gjøvnes /Ekeberg	Kleivveien/Gjøvnesveien 9-1	Grønnstruktur	Eksisterende bolig
Høvik	Platheskogen 11-4	Grønnstruktur	Eksisterende bolig
Dønski	Helgerud kirke/Dønski 14-4	Grønnstruktur	Bolig og offentlig tjenesteyting
Sandvika	Sandvika Hamang 37-6	Grønnstruktur	Bolig
Rykkinn	Eineåsen 3-1	LNFR og Grønnstruktur	Friluftsomr og park
Øvrevoll	Øvrevoll 45-3	Grønnstruktur	Idrettsformål
Holtekilen	Holtekilen Nord Gnr/Bnr 14/539, 550 og 573	Grønnstruktur	Bolig
Øverlandselva	Øverlandselva Gnr/bnr 8/1280	Grønnstruktur - naturområde	Bolig
Snarøya	Strømstangveien 7-9 Gnr/Bnr 43/161, 572 og 658	Grønnstruktur - naturområde	Bolig/LNF
Ved Øverlandselva	Kokkerudlia-Stasjonsveien Gnr/Bnr 8/225 BK eier. Mfl	Grønnstruktur	Bolig
Ramstadskole	Sør for Ramstad skole	Grønnstruktur	Bolig
Granfoss	Granfossbakken - Vollsveien Gnr/Bnr 40/195 BK eiendom. Mfl	Grønnstruktur	Bolig
Øvrevoll	Gnr/Bnr 36/244	Grønnstruktur	Bolig
Gjettum/Levre	Samvirkemuseet 14-9	Grønnstruktur	Uregulert
Høvik	Søndre Høvik gård 20-2	Deler grønnsstruktur	Bolig

9 Kriterier for senterstrukturen

Kriterier	Senterkategori			
	Bysenter*	Områdesenter	Lokalsenter	Knutepunkt
Funksjoner og tilbud				
Transport	Minst to høyfrekvente kollektivtilbud med regional-dekningsgrad. God tilknytning til overordnet veinett (regional tilgjengelighet).	Minst to høyfrekvente kollektivtilbud. God tilknytning til overordnet veinett (semi- regional tilgjengelighet).	Minst ett høyfrekvent kollektivtilbud. God tilknytning til lokalt veinett.	Minst ett høyfrekvent kollektivtilbud. God tilknytning til lokalt veinett.
Handel	Bredt utvalg av varegrupper og flere forhandlere innen hver gruppe.	Mange varegrupper, enkelte grupper har flere forhandlere.	Senteret har dagligvare og enkelte andre supplerende varegrupper.	Stedet har hovedsakelig dagligvarer. (Handelsflate < 800m ² BRA)
Statlige/regionale tjenester	Senteret har statlige regionale funksjoner som er lokalisert til kommunen eller regionen	Senteret kan ha statlige regionale funksjoner	Ingen statlige regionale funksjoner	Ingen statlige regionale funksjoner
Kommunale tjenester	Senteret har hovedtyngden av kommunal forvaltning og besøksintensiv tjenestetilbud som dekker hele kommunen	Senteret har besøksintensiv desentralisert administrasjon og tjenestetilbud	Senteret kan ha besøksintensiv desentralisert tjenestetilbud	Stedet har ingen offentlige tjenestetilbud
Kultur og fritid	Senteret har bredt kultur- og fritidstilbud som er rettet mot brukere og besøkende fra hele kommunen og regionen	Senteret har kultur- og fritidstilbud rettet mot lokalområdene	Senteret kan ha kultur- og fritidstilbud rettet mot lokalområdet	Stedet har få eller ingen kultur- eller fritidstilbud
Bymessighet	Høy	Middels	Lav	Ingen
Møteplasser	Senteret har flere møteplasser av ulik karakter tilrettelagt for opphold og aktiviteter	Senteret har flere møteplasser tilrettelagt for opphold og aktiviteter	Senteret har minst en møteplass tilrettelagt for opphold og aktiviteter.	Stedet bør ha minst en møteplass med enkel tilrettelegging for opphold og aktiviteter
Boliger	Boligområder skal ha høy tetthet. Boligtilbudet skal være variert.	Boligområder skal ha høy tetthet. Boligtilbudet skal være variert	Boligområder skal ha høy tetthet.	Boligområder skal ha høy tetthet.
Arbeidsplasser	Arbeidsplassintensiv utadrettet næringsvirksomhet er en hovedfunksjon i senteret. Senteret har også lokalt rettet næringsvirksomhet	Senteret har hovedsakelig lokalt rettet næringsvirksomhet, men også noe utadrettet næringsvirksomhet	Senteret har lokalt rettet næringsvirksomhet utover handel.	Stedet kan ha noe lokalt rettet næringsvirksomhet utover handel.

*For Lysaker medregnes virksomheter på begge sider av bygrensen

10 Høring av politiske forslag som følger saken

Ved politisk behandling ble det vedtatt at en rekke forslag følger saken. Enkelte av forslagene utgjør alternativer til deler av planforslaget. Disse er en del av høringsgrunnlaget. Høringsinstansene bes dermed uttale seg også til følgende forslag:

Forslag fremmet av Torbjørn Espelien, Frp

Generelle bestemmelser og retningslinjer

§2.2 Tillegg og presisering til boligformål

- e. For frittliggende småhusbebyggelse der det ikke foreligger detaljert plankart/ godkjent bebyggelsesplan (jf § 2.2 a, b, c over) kan det tillates en utnyttelse på inntil % BYA = 25 % for planer vedtatt før 1.1.1980. Utnytting på inntil % BYA = 25 % gjelder også for alle planer for frittliggende småhusbebyggelse uten detaljert plankart hvor utnyttelsener angitt som U-grad.
- f. Høyder: Maksimal gesimshøyde på frittliggende småhusbebyggelse kan være inntil 9 meter, målt fra gjennomsnittlig eksisterende terreng langs den enkelte fasade.
- g. Der reguleringsplanen ikke angir høyder kan gesimshøyde i planer før 1.1.1979, være maksimalt inntil 9 m målt fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygningen.
- h. Der det er angitt maksimum størrelse på garasjer/uthus kan det tillates frittliggende garasje inntil 50 m² BYA forutsatt at tillatt grad av utnyttelse ikke overskrides, og forholdene for øvrig ligger til rette.

§ 3.3 Unntak fra plankrav (pbl § 11-10)

- a) For eksisterende boligbebyggelse:
oppføring av og opprettelse av eiendom for 1 enebolig med tomtestørrelse minimum 600m² der eiendommen ikke omfattes av uregulert vei og ikke er brattere enn gjennomsnittlig stigningsforhold på 1:3

§ 4.3 Før Avtjerna kan utbygges skal nærmere rammer og rekkefølgebestemmelser for utbyggingen være fastsatt i kommune-, kommunedel- eller reguleringsplaner.

§ 14 Parkering (pbl § 11-9 nr. 5)

§ 14.2 Der det settes krav om parkeringsplasser i A- og B- områdene kan kommunen, i tråd med pbl. § 28- 7, samtykke i at det i stedet for parkeringsplasser på egen grunn eller på felles areal blir innbetalt et beløp for bygging av offentlige parkeringsanlegg.

Retningslinjer:

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende områdeinndeling
Område A: Området innenfor 900 meter gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (alle stasjoner)

	A-OMRÅDER	B-OMRÅDER	C-OMRÅDE
BOLIG			
Sykkel	<i>Min 3 p-plass pr 100m2 BRA</i>	<i>Min 3 p-plass pr 100m2 BRA</i>	<i>Min 3 p-plass per 100m2 BRA</i>
Bil	<i>Min 1 p-plass pr. boenhet</i>	<i>Min 1,2 p-plass pr. boenhet</i>	<i>Ene-/tomannsbolig: 2,0 pr boenhet</i> <i>Rekkehus: Min 2 pr boenhet</i> <i>Leilighet: 1,4 pr 100m² BRA</i>
KONTOR			
Sykkel	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>
Bil	<i>Min 0,4 pr 100m2 BRA</i>	<i>Min 1,0 pr 100m2 BRA</i>	<i>Min 1,5 pr 100m2 BRA</i>
FORRETNING			
Sykkel	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>	<i>Min. 1 p-plass pr 100m2 BRA.</i>
Bil	<i>Min 1 p-plass pr. 100m2 BRA</i>	<i>Min 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA</i>	<i>Min 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA</i>

Ved alle utbyggingsprosjekter hvor det er etablert felles parkeringsanlegg skal 100% av parkeringsplassene tilrettelegges med et eget ladepunkt.

§ 14.3 Sykkelparkering

Parkeringsanlegg for sykkel skal i størst mulig grad plasseres slik at gangavstanden fra bebyggelse til sykkelparkering er kortere enn avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg for bil.

Det skal være regulert inn plass til overdekket/ innelåst sykkelparkering på egen grunn, tilrettelagt for ladeuttak.

Retningslinjer:

Sykkelparkering skal høy kvalitet og være tilpasset ulike type sykler som lastesykkel og sykkelvogner. Sykkelparkeringen bør etableres i samme etasje som gateplan. 50% skal være under tak.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER FOR AREALFORMÅL

Retningslinje

Tomt for tomannsbolig skal ikke være mindre enn 1.000 m² og ikke være brattere enn et gjennomsnittlig stigningsforhold på 1:3

§ 27.2 Småhusbebyggelse

- a) Det skal avsettes minste uteoppholdsareal (MUA) på egen grunn etter følgende krav:
 - 1) Enebolig og tomannsbolig: MUA per boenhet minimum 200 m².
Tillegg for sekundærleilighet på inntil 55 m² BRA: MUA per leilighet minimum 50m².
 - 2) Konsentrert småhusbebyggelse: MUA per boenhet minimum 100 m².

- d) Grad av utnyttning for frittliggende småhusbebyggelse skal ikke overstige % BYA = 25 %. I beregningen av BYA skal antall biloppstillingsplasser på terreng i medhold av krav medtas med 18 m² per plass.

- f) Høyder: Maksimal gesimshøyde på frittliggende småhusbebyggelse kan være inntil 9 meter, målt fra gjennomsnittlig eksisterende terreng langs den enkelte fasade.