



Planbeskrivelse

Kommuneplanens arealdel 2022-2042

Vedtatt i Kommunestyret 21.06.2023

Dato for oppdatering i henhold til vedtak: 12.09.2023

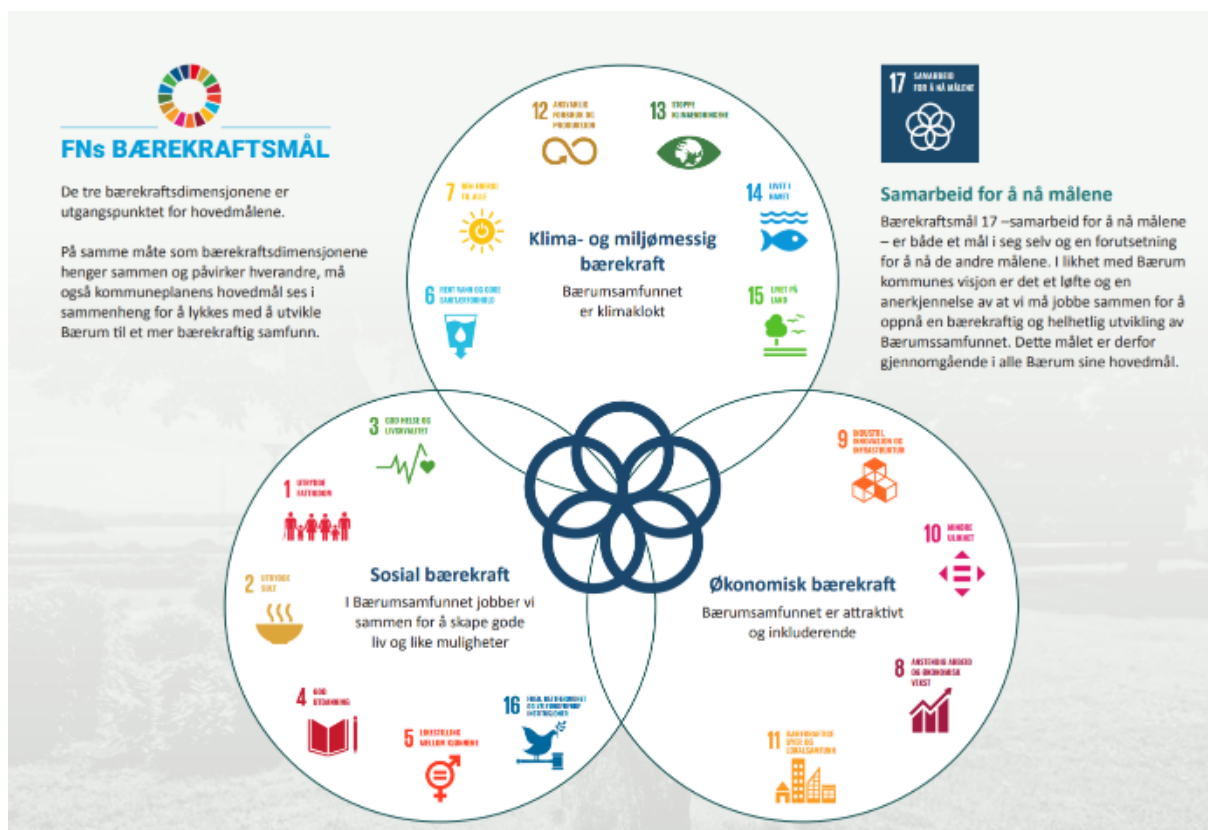
Siste dato for oppdatering 26.10.2023

INNHOLD

PLANENS HOVEDINNRETNING	3
SPARE GRØNNE AREALER	3
MØTE BOLIGBEHOVET	3
VEKST MED KVALITET	4
BAKGRUNN OG HENSIKT	4
KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL MED LANGSIKTIG AREALSTRATEGI	6
KLIMA, NATUR OG MILJØ	7
PLANPROSESS OG MEDVIRKNING – KOMMUNEPLANENS AREALDEL	9
KOMMUNEPLANENS HOVEDDOKUMENTER	10
PLANMESSIGE FORHOLD	12
PLANENS BRUK AV HENSYNSSONER OG TEMAKART	12
BRUK AV UTBYGGINGSAVTALER OG ANDRE AVTALER SOM VIRKEMIDDEL	12
VEKST	13
PLANENS INNHOLD	20
KLIMA OG MILJØ	20
SENTERSTRUKTUR OG VEKSTOMRÅDER	21
GODE BYER OG TETTSTEDER	36
SMÅHUS	41
SOSIAL INFRASTRUKTUR	46
GRØNN MOBILITET	48
KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	56
NATURVERDIER OG BLÅGRØNNE STRUKTURER	59
KYST OG STRANDSONE	63
NÆRINGSLIV	65
LANDBRUK	69
MASSEHÅNDTERING	70
SNØDEPONI	71
SAMFUNNSSIKKERHET	72
KONSEKVENsutREDNING OG ROS-ANALYSE – OPPSUMMERT	78
SAMLET KONSEKVENsutREDNING	78

Planens hovedinnretning

Hovedinnretningen i dette planforslaget har vært å følge opp kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategi, politiske signaler samt føringene gitt i vedtatt planprogram. Planen søker å sikre en utvikling som bygger oppunder klima- og miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft



Figur 1 Hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel og kobling mellom disse og FNs Bærekraftsmål

Spare grønne arealer

Bærum er en presskommune og kommende vekst skal i hovedsak rettes mot Fornebu, Sandvika og Lysaker i tillegg til øvrige prioriterte vekstområder. Ved gjennomgang av gjeldende kommuneplan er det vist at kommunen har tilstrekkelig byggeområder til å sikre vekst gjennom transformasjon av allerede bebygde arealer, samtidig som eksisterende naturområder kan sikres og gjøres mer robuste. En slik strategi støtter opp under en av arealplanleggingens store utfordringer om at fortetting og nedbygging er den største trusselen mot naturmangfold. Når natur og dyrka/dyrkbar mark er bygget ned, er tiltakene irreversible.

I planprogrammet ble klima og miljø fremhevet som overgripende temaer for hele planprosessen og dette gjenspeiler seg i forslag til ny plan. Klima, natur og miljø er løftet frem i planen, både gjennom planbeskrivelsen, bestemmelser og ved utarbeidelse av temakart. Naturområder, grønnsstruktur og ubebygde arealer i kommunen er forsøkt styrket og sikret gjennom tilbakeføring av arealer avsatt til byggeformål til grønne formål eller LNFR (planlovens fellesbetegnelse for områder avsatt til Landbruk, Natur, Friluftsliv eller Reindrift).

Møte boligbehovet

Kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt 2021) har fokus på utfordringer knyttet til demografiske endringer (sosial bærekraft) og økende ulikhet (økonomisk bærekraft).

Her har kommunen vedtatt delmål om at Bærum har *innbyggere som mestrer eget liv og har god livskvalitet gjennom livet*. Kommunen står ikke bare ovenfor en betydelig befolkningsvekst, men også en endret demografisk sammensetning. LDIPen (Langsiktig drift og investeringsplan) anslår at andelen innbyggere over 80 år er mer enn fordoblet i 2040 sammenlignet med 2018. Økt andel eldre fordrer at samfunnet i større grad blir aldersvennlig for slik å oppfylle en målsetting om at flest mulige skal kunne bo hjemme så lenge som mulig og redusere behovet for heldøgns omsorg. I kommuneplanens arealdel følges dette opp med å tilrettelegge for «aldringsvennlige» boligområder.

Kjennetegn på aldringsvennlig samfunn er i stor grad sammenfallende med overordnede målsettinger om et kortreist dagligliv, gode turområder, at det er enkelt å orientere seg, at det er attraktivt, at boligene har ulike fellesskapsløsninger osv. I Bærum kommune har konseptet - *Det gode nabolag* – vært en tilnærming til dette. I arbeidet med ulike måter å organisere boliger for eldre på, er ønsket konsekvens å motvirke ensomhet, skape trivsel og bidra til at det er mulig å bo hjemme så lenge som mulig. Samtidig åpner prosjekter som dette – særlig det kommunen selv er grunneier – en mulighet til å sikre en andel *rimelige boliger*. Det er et faktum at boligprisene i kommunen er høye, og at unge mennesker sliter med å komme inn på boligmarkedet.

Det er dog utfordrende å sikre slike prosjekter gjennom kommuneplanens arealdel. Planen har en bestemmelse med krav om variert boligsammensetning både i forhold til størrelser og typologier, hvor det videre heter at *alternative boformer og fellesløsninger skal vurderes*. Det er likevel gjennom virkemidler som ligger utenfor plan- og bygningsloven at de gode intensjonene må hjemles.

Vekst med kvalitet

Kommuneplanens arealdel søker å rendyrke arealstrategiens føringer ved å legge til rette for at hovedandelen av veksten kan tas innenfor prioriterte vekstområder og stasjoner, og i tråd med kommunale investeringer for sosial infrastruktur. Attraktive by- og senterområder må utvikles med høyt fokus på omgivelseskvaliteter, gang- og sykkelavstand til hverdagsfunksjoner og nærhet til natur og rekreasjon. Dette vil gjøre det attraktivt å både bo og jobbe i kommunen. Vekst og økonomisk bærekraft avhenger av økonomi, aldersbæreevne, boligbehov i befolkningen og vekst i bo- og arbeidsmarkedsregionene. Planen underbygger muligheten for dette ved å sikre tilstrekkelige arealer til bolig og arbeidsplasser, herunder funksjonsblanding i senterområdene og ivaretagelse av arealer avsatt til næring. Senterområdene vil ha en særskilt rolle for kommende vekst og utvikling, der utforming av gater og byrom skal legge til rette for gode møteplasser.

Bakgrunn og hensikt

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument og setter retning for utviklingen av Bærum frem mot 2042. Kommuneplanen i Bærum består av to hoveddeler; kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 23.06.2021, og kommuneplanens arealdel (denne planen). Samfunnsdelen setter fire overordnede mål for utviklingen av Bærum som samfunn og kommuneorganisasjon, som skal være førende for alle underliggende planer og strategier:

1. Klima- og miljømessig bærekraft; *Bærumssamfunnet er klimaklokt*
2. Sosial bærekraft: *I Bærumssamfunnet jobber vi sammen for å skape gode liv og like muligheter*
3. Økonomisk bærekraft: *Bærumssamfunnet er attraktivt og inkluderende.*

4. Bærum kommune er handlekraftig og innovativ

En «rød tråd» følger fra planstrategien, via kommuneplanen samfunns- og arealdel til reguleringsplaner og videre til byggesak og våre fysiske omgivelser. Detaljeringsgraden øker nedover i hierarkiet.

Kommuneplanens arealdel er juridisk bindende og er kommunens **overordnede strategiske arealpolitiske styringsverktøy**. Arealdelen er en langsiktig strategisk rammeplan for fremtidig forvaltning av kommunens arealer. Planen skal bidra til å gi forutsigbarhet for innbyggere, grunneiere, utbyggere, andre myndigheter og interessenter. *Den juridiske arealdelen angir viktige hensyn og forhold som skal følges opp i videre detaljregulering, enkeltsaksbehandling etter planen og gjennom senere bruk, skjøtsel og forvaltning av arealene. (Lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven 2020).*

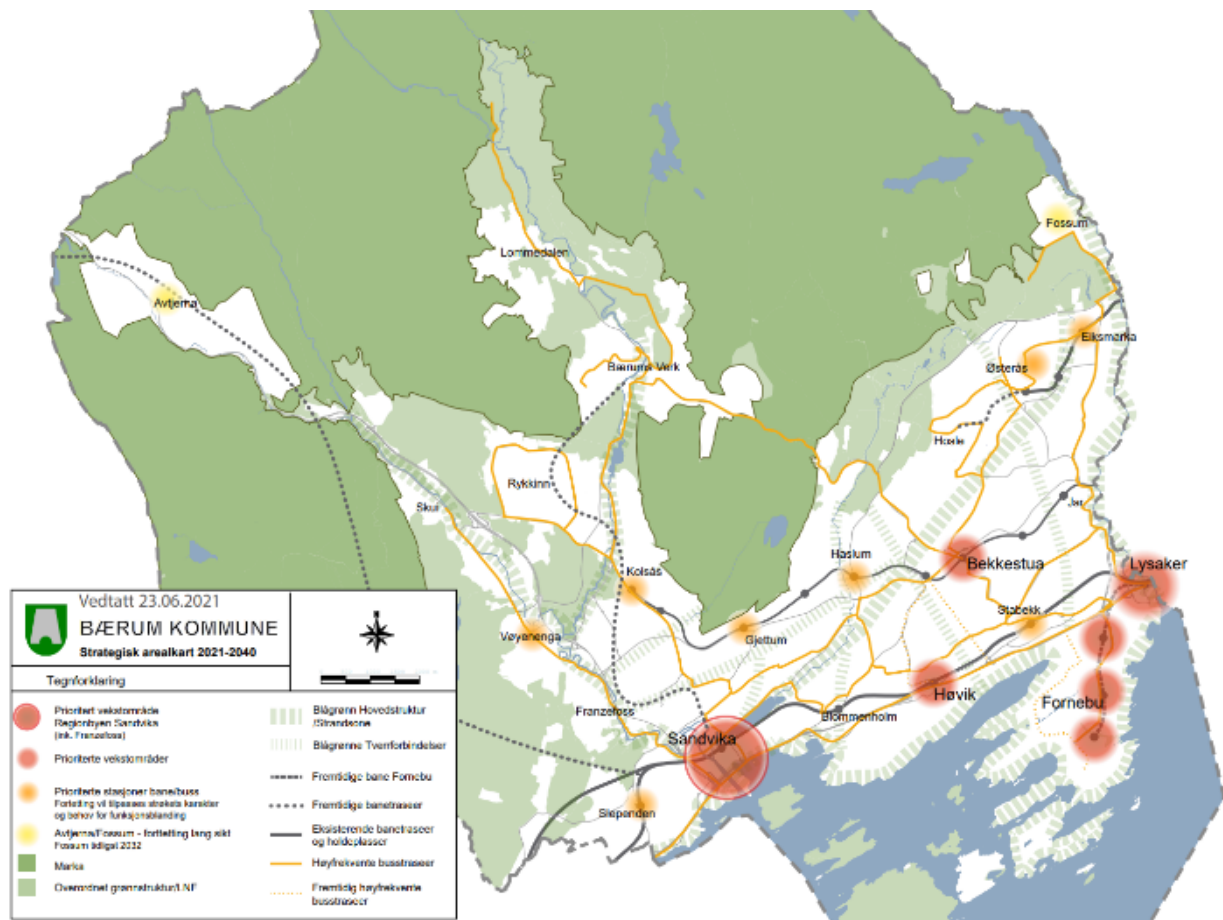


Føringer: FNs bærekraftsmål er lagt til grunn for kommuneplanens samfunnsdel og konkretisert gjennom planens mål og strategier. Arealdelen bygger videre på mål, føringer og strategier i [kommuneplanens samfunnsdel](#) (vedtatt 23. juni 2021) og [planprogram for kommuneplanens arealdel](#) (vedtatt 09.12.2021). Videre er [Langsiktig drifts- og investeringsplan \(LDIP\)](#) av 1. desember 2021 førende for hovedutbyggingsretning og utbyggingstakt.

Nasjonale, regionale og lokale føringer, som omtalt i planprogrammet er lagt til grunn for arbeidet. Spesielt viktig for arealdelen har vært føringene gitt i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)*.

Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi

Kommuneplanens samfunnsdel gir føringer for arealpolitikken gjennom *Langsiktig arealstrategisk kart og arealstrategier* som bygger opp under samfunnsdelens hovedmål. Arealstrategikartet har



Figur 2 Arealstrategisk kart

følgende hovedelementer:

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

- Utviklingen av disse vil variere ut fra stedegne kvaliteter og etter behov for funksjonsblanding.
- Høyfrekvente busstraseer er linjer der bussene har 10- minutter avganger i rushtid og 15-minutters ruter utenom rushtid

Klima, natur og miljø

FNs klimapanelts sjette delrapport presentert februar 2022, fremhever viktigheten av bevaring av økosystemer i møte med fremtidens klimaendringer. Klima og økologi må sees i sammenheng.

Bevaring og restaurering av naturlige karbonlagre er blant de beste måtene å motvirke de mest ekstreme klimaendringene på, samtidig som grep må tas for å redusere direkte og indirekte klimagassutslipp. Et robust naturmangfold og jordbruk er en viktig del av Bærums beredskap gjennom lokal matproduksjon. Intakte naturområder bidrar blant annet til å dempe erosjon, flom og uttørking, regulerer temperatur og renser vann og luft.

Bærum kommune har en begrenset mengde arealer. Arealene skal romme både dyre- og planteliv, mennesker og matproduksjon. Naturmangfoldet utgjør til sammen de økosystemene som er vårt livsgrunnlag og som vi og fremtidige generasjoner er avhengige av at fungerer godt. Bærekraftig forvaltning av arealene krever at man gir naturen egenverdi og setter naturens premisser først. Naturen er ikke et uendelig varelager, vekst må ikke medføre uopprettelig skade.

[Klimastrategi 2030](#) er Bærum kommunes plan for oppfølging av Parisavtalen og omstilling til et lavutslippssamfunn. Klimastrategien følger opp kommuneplanens samfunnsdel sitt hovedmål «Bærumsamfunnet er klima- og miljøkløkt» og delmålet «Bærum er et lavutslippssamfunn, hvor det er lett å leve klima- og miljøvennlig». Klimastrategi 2030 har hovedfokus på mål og virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp.

1

I 2030 er direkte klimagassutslipp i Bærum redusert med 65 prosent eller mer ift. 2009. I 2050 er Bærum et lavutslippssamfunn.

2

I 2030 er Bærum etablert som en foregangskommune innen sirkulærøkonomi.

I 2030 har Bærum redusert indirekte klimagassutslipp og bidratt til langsiktig karbonlagring i naturområder.

3

I 2027 er Fornebu etablert som et nullutslippsområde.

Arealnøytralitet
og arealregnskap

Klimastrategien har fem satsingsområder som skal prioriteres.

Fra fossil til utslippsfri

Snu transporthierarkiet

Fremtidsrettede boliger og bygg

Klimaklok ressursbruk

Fornebu som teknologisk spydspiss

Arealbruksendringer (fra natur til vei- og baneprosjekter, bolig- og næringsutvikling med tilhørende infrastruktur) er den største trusselen mot jordbruk og naturmangfoldet.

Isolert sett kan hvert tiltak ha begrenset konsekvens, men summen av alle tiltakene bidrar til stykkevis nedbygging av jordbruk, grønt- og naturområder. Kommunen spiller hovedrollen som planmyndighet gjennom ivaretagelse av jordbruks-, grønt- og naturområder og er derfor pålagt et særlig ansvar for bevaring av verdifulle naturarealer. Arealnøytralitet er et viktig skritt i å bevare Bærums attraktive boligområder med grønt preg og rike natur- og friluftslivsområder.

Arealnøytralitet er et relativt nytt begrep innen naturforvaltning. I følge Sabima¹ er det viktigste tiltaket for arealnøytralitet å «fortette og gjenbruke natur som allerede er påvirket». I Bærum kommune siktes det inn mot arealnøytralitet ved å:

- Gjenbruke, sambruke og fortette områder som allerede er utbygd fremfor å bygge ned ubebygd areal
- Sikre natur, grønt og jordbruksområder både innenfor og utenfor byggesonen
- Ivareta naturområder innenfor områder regulert til bebyggelse, slik at hundremeterskoger og parker ikke bygges ned
- Sikre grønn infrastruktur i kommunen²
- Legge naturmangfold og jordbruksområder som premissgiver for kommunens arealforvaltning
- Utarbeide arealregnskap etter omforent metodikk.

Kommuneplanens arealdel har hatt ambisjon om å jobbe mot arealnøytralitet. Gjennom planarbeidet har kommunen igangsatt et mer langsiktig arbeid med utvikling av et arealregnskap hvor økt kunnskap og utvikling av metodikk vil være del av arbeidet.

Arealnøytralitet omfatter blant annet muligheten for å benytte seg av kompenserende tiltak dersom verdifulle arealer bygges ned. Kompenserende tiltak for naturmangfold (økologisk kompensasjon) har til hensikt å fysisk erstatte tap av verdifull natur. Forskning³ tilsier at kompenserende tiltak gjennom for eksempel restaurering er svært komplekst, og at det ikke fullt ut kan kompensere for arealer som bygges ned/går tapt. Økologisk kompensasjon må kun benyttes dersom det ikke finnes andre løsninger.

Kommunens mål om nullutslipp

Kommuneplanens langsiktige arealstrategi fastsetter at Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua skal utvikles med mål om at de skal bli nullutslippsområder og arenaer for innovative og bærekraftige klimaløsninger.

Kommunens definisjon på nullutslipp

Forståelsen av hovedmål 3 i klimastrategien «etablere Fornebu som nullutslippsområde» tar utgangspunkt i ZEN (Zero Emission Neighbourhoods) sin definisjon av nullutslippsområder. Den innebærer at utslipp av klimagasser knyttet til utvikling og bruk av et avgrenset område, skal gå mot

¹ [Sabima](#)

er en miljøorganisasjon som jobber for å stanse tapet av naturmangfold.

² Med grønn infrastruktur menes her nødvendige forbindelser mellom naturtypelokaliteter; store, sammenhengende grøntområder som fungerer som trekkvei, spredningskorridor og leveområder for en rekke arter, men som ikke nødvendigvis inngår i en definert naturtype.

³ <http://www.merces-project.eu/>

null over analyseperioden. Analyseperioden referer her til estimert levetid for områdets bygg og infrastruktur på hhv 60 og 100 år.

For at klimagassutslippene fra området skal gå mot null over levetiden må det iverksettes både klimagassreduserende og klimakompenserende tiltak. Alle utbygginger i dag genererer klimagassutslipp. Jo flere klimagassreduserende tiltak man gjennomfører, jo færre kompenserende tiltak vil det kreves for å gå mot null. Klimagassreduserende og kompenserende tiltak som er omfattet av Zens definisjon av nullutslippsområder er inkludert i klimastrategi 2030. For å realisere nullutslippsmålet må dermed tiltakene i Klimastrategi 2030 gjennomføres i praksis på området.

Målsettingen innebærer videre at kommunen frem mot 2027 sikrer seg ressurser, systemer, metodikk og verktøy for at man i 2027 har tilstrekkelig kompetanse og oversikt til å gjøre de gode prioriteringene.

Klimastrategi 2030 har løftet frem Fornebu som pilot for nullutslippsmålet. Kunnskap og erfaring skal deretter overføres til resterende områder omfattet av arealstrategien om nullutslipp.

Planprosess og medvirkning – kommuneplanens arealdel

- Oppstart av planarbeid ble varslet i desember 2020
- Forslag til planprogram lå ute til høring sommeren/ høsten 2021.
- Kommunen mottok innspill til hva som bør være sentrale temaer/ problemstillinger i kommuneplanen, innspill til ulike fagområder samt ønsker om endret utnyttelse/ arealbruk.
- Planprogrammet ble fastsatt av formannskapet 15.12.2021. De generelle innspillene ble vurdert og kommentert fram mot vedtak av planprogrammet og/ eller hensyntatt i foreliggende planforslag.
- Arealinnspillene er vurdert i flere trinn. I [kommunestyret](#) 02.03.2022, sak 011/22, ble om lag 1/3 av arealinnspillene avvist på bakgrunn av en «grovsiling». Arealinnspill ble avvist dersom de var i klar motstrid med vedtatt arealstrategi og/ eller de ble avvist som følge av politiske vedtak. Disse innspillene er derfor ikke behandlet i den videre prosessen.
- Øvrige arealinnspill har vært konsekvensutredet (KU), gjennomgått i en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)⁴ og vurdert i det videre arbeidet.

Som del av kommuneplanarbeidet har det vært gjennomført fire tematiske seminarer med Planutvalget, hvorav tre har blitt strømmet på kommuneTV og er tilgjengeliggjort for allmennheten⁵. Alle presentasjoner ligger tilgjengelig på kommunens nettsider.

Temaene for seminarene har vært:

- 25.01.2022; Plan og bygningsloven – skillet mellom juss og politikk, Vekst, vekstpotensial og vekstgrenser
- 08.02.2022; Vekst med kvalitet, Grønn mobilitet, Næringsliv
- 08.03.2022; Naturverdier og kulturminner, Småhus

⁴ Med bistand fra Asplan Viak

⁵ [Dokumenter og lenker til kommuneTV under «Møter i Planutvalget->Seminar»](#)

- 19.04.2022; Næringsliv, Vestre Bærum kommune, Varelogistikk, Jordbruk

Videre har det vært aktiv medvirkning med fagadministrasjonen i kommunen, samt enkelte offentlige aktører (særlig innenfor grønn mobilitet).

I høringsperioden ble det gjennomført åpent møte, åpne kontordager, politisk høringsmøte, digitale høringsmøter med interessegrupper og organisasjoner, og dialogmøte med parter som var berørt ved omgjøring av arealer fra byggeformål til grønnstruktur eller LNFR. Det ble totalt avholdt 8 medvirkningsaktiviteter.

25.oktober 2022	Åpen kontordag
25.oktober 2022	Åpent høringsmøte
27.oktober 2022	Politisk høringsmøte
8.november 2022	Åpen kontordag
8.november 2022	Særmøte med velforeninger og interesseorganisasjoner
23.november 2022	Om barn, unge og aldersvennlige områder
1.desember 2022	Forslag til omdisponering av arealer – direkte berørte parter
7.desember 2022	Forslag til omdisponering av arealer – direkte berørte parter

Det har kommet **139** høringsinnspill til planforslaget, og 12 innsigelsespunkter fra hhv. Statsforvalteren, Viken Fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Ved vedtak av planen står fremdeles 2 innsigelsespunkter knyttet til parkering og utnyttelse. Bestemmelsenes punkt 17.1-17.14 og 19.2.2 er derved unntatt rettsvirkning i påvente av meklings.

Kommuneplanens hoveddokumenter

Arealdelen av kommuneplanen består av følgende hoveddokumenter:

- Planbeskrivelse
- Arealplankart
- Bestemmelser og retningslinjer

Planens bestemmelser gir føringer for kommende planarbeid og for byggesaker der hvor mer detaljerte planer ikke er utarbeidet eller hvor disse er mangelfulle. Bestemmelsene angir både et ambisjonsnivå for utviklingsområder samtidig som de angir juridiske saksbehandlingsregler for plan- og byggesaker. Arealstrategiene er angitt som bestemmelsenes *hensikt*, og angir de overordnede føringene for fremtidig arealbruk i kommunen, og som oppfølgende planer og tiltak skal bygge oppunder.

Planbeskrivelsen vedtas som del av det juridiske planmaterialet og utdyper planens innhold og intensjoner, og skal brukes i forståelsen av planen, og tolkning av bestemmelser.

Til arealdelen vil følgende aktsomhetskart som del av planen. Disse er å finne i Bærumskart:

- Støysoner
- Luftforurensning
- Flom og skred
- Sekundære flomveier
- Høyspenningsanlegg

Det vedlegges også følgende temakart som del av planen. Disse er også å finne i Bærumskart:

- Plan for sykkelveinett
- Mobilitetssoner (unntatt rettsvirkning i påvente av mekling)
- Veikategorier for byggegrenser og avkjørsler (Holdningsklasser)
- Grønnstruktur og naturverdier
- Kulturminner og kulturmiljø
- Dyrket og dyrkbar mark
- Stille områder

Planmessige forhold

Planens bruk av hensynssoner og temakart

Hensynssoner i kommuneplanens arealdel skal legges til grunn for videre regulering, enkeltsaksbehandling og oppfølging, eventuelt med hjemmel i sektorlovverket. De skal vise viktige hensyn og interesser uavhengig av hvilket arealformål som gjelder i et område og kan være knyttet til naturgitte eller lovregulerte forhold som gir direkte begrensninger for arealbruken, eller til krav til kvalitet og utforming gitt i bestemmelser til hensynssonene.

En rekke av hensynssonene gir etter plan- og bygningsloven kun mulighet til angivelse av retningslinjer. Dette gjelder spesielt forhold knyttet til naturverdier, blågrønne strukturer, LNFR og kulturminner. Dette er verdier hvor nedbygging, riving eller omdisponering gir irreversible konsekvenser.

Det er i denne kommuneplanen valgt å benytte kombinasjon av hensynssoner og temakart for noen av temaene i arbeidet. Intensjonen har vært å løfte frem viktige verdier og tydeligere forankre disse i kommuneplanens arealdel.

For at temakartene skal kunne kobles til bestemmelser i planen, må de vedtas som «statiske» kart – det vil si at kartene får en sterkere juridisk binding, men de kan ikke oppdateres løpende med nye registreringer. Det vil si at nye registreringer kun blir oppdatert hvert fjerde år/ved rullering av kommuneplanen. Eventuelt må kommunen gjøre særskilte vedtak dersom kartene skal oppdateres mellom revisjonene av KPA. Det vil derfor være viktig å gjøre oppmerksom på at det kan finnes nye registreringer som ikke ligger i vedtatte temakart.

Temakartene er koblet med bestemmelser til kommuneplanen hvor det settes kartleggings- og dokumentasjonskrav som vil bidra til at disse hensynene blir tydeliggjort ved kommende planer. Det er også forsøkt å stille krav som sikrer at disse verdiene blir bedre ivaretatt i kommende dele- og byggesaker.

Bruk av utbyggingsavtaler og andre avtaler som virkemiddel

Bruk av utbyggingsavtaler er fastsatt i plan- og bygningsloven § 17 og knyttes til tiltak som er nødvendige for gjennomføring av en plan. Her sikres kommunens mulighet til å stille krav som gjør at utbyggerne tar «sin del» av kostnadene til offentlige anlegg, gater, torg, vann og kloakk som er en følge av private utbyggingsprosjekter.

Krav kan stilles til boligstørrelser, til utforming av bebyggelsen (der dette er hensiktsmessig), og for øvrig til etablering av nødvendig blågrønn- og teknisk infrastruktur. Eksempler her kan være gang- og sykkeløsning fra området som skal etableres til et målpunkt i nærheten. Hvilket kvalitetskrav som settes til tekniske løsninger, overflater osv., har betydning for kostnadene.

Arealdelen legger opp som prinsipp at de private utbyggere enten skal bekoste eller selv utføre alle de fysiske tiltak knyttet til offentlig teknisk infrastruktur som er nødvendig for å realisere et utbyggingsprosjekt.

Plan- og bygningsloven fastsetter reglene for utbyggingsavtaler, bl.a. at det kun kan avtales bidrag til nødvendig teknisk infrastruktur (veier, parker, ledninger, torg osv.) som er nødvendig for å gjennomføre en utbygging. I utgangspunktet er det ikke lov å kreve bidrag til sosial infrastruktur (skoler, barnehager, idrettsanlegg mm). På Fornebu har man fått dispensasjon fra lovverket, slik at kostnader til sosial infrastruktur også er innlemmet i utbyggingsavtalene. Dette

er altså ikke mulig andre steder i kommunen. Andre ønskete kvaliteter/ løsninger kan sikres gjennom privatrettslige avtaler og tinglysninger. For kommunens del er dette særlig aktuelt der kommunen selv er grunneier. Gjennom privatrettslige avtaler som inngås ved salg av eiendommen, kan kommunen for eksempel legge føringer om at en %- andel av nye boliger i et område forbeholdes omsorgs-/ serviceboliger, at området blir en testarena for framtidens/ nymotens eldreboliger, at det legges til rette for delingsøkonomi osv. Planen viderefører kommunens mulighet gjennom *utbyggingsavtale å sikre at kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene innenfor et avgrenset område til markedspris* (jf. pbl §17-3). På denne måte kan kommunen sikre en bredde i boligtilbudet, samt at prosjekter med fokus på sosial og økonomisk bærekraft, fordeles utover i kommunen og i neste instans legger til rette for at særlig eldre kan gjøre en boligkarriere innenfor skolekretsen dersom man ønsker det.

Vekst

Langsiktige vekstgrenser

I henhold til føringer gitt i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus er det utarbeidet langsiktige vekstgrenser for vekstområdene Sandvika, Høvik, Fornebu/ Lysaker og Fossum. Disse ble vedtatt ved forrige kommuneplanrevisjon i 2018. Langsiktige vekstgrenser for Høvik er justert i tråd med kommende planarbeid (Høvik) og politiske vedtak. Øvrige vekstgrenser er videreført som før.

De langsiktige vekstgrensene indikerer hvor veksten skal skje på lenger sikt (ut over gjeldene planperiode). Hovedhensikten med en langsiktig vekstgrense er å sikre at det både er arealer nok til å håndtere boligveksten fremover og hindre at veksten skjer spredt og uplanlagt på en måte som «spiser» opp grønne arealer og landbruksjord utenfor de definerte vekstområdene.

De langsiktige vekstgrensene er et overordnet styringsverktøy for eksempel til siling av arealinnspill i innledende faser av kommuneplanarbeidet og konkrete vurderinger av vekst i sammenheng med kommuneplanrulleringen.

Vekst innenfor planperioden er vist ved krav om felles plan og fremtidig byggeformål for de områder hvor det tilrettelegges for vekst i kommende planperiode. Der hvor det foreligger en helhetlig plan for utvikling, som på Stabekk, er denne planen førende for videre planarbeid/utvikling.

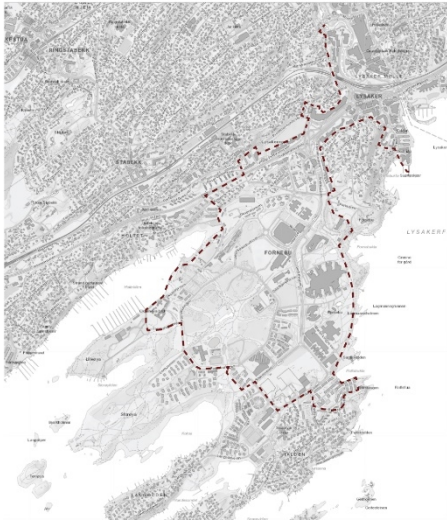
Høvik - endring av langsiktig vekstgrense



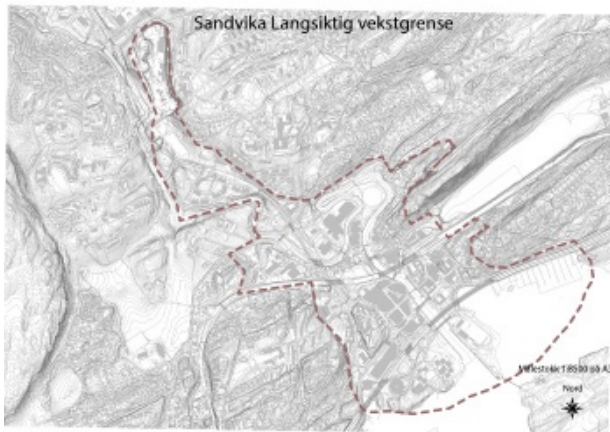
Langsiktig vekstgrense for Høvik følger i hovedsak områdene som er definert med krav om felles plan, med en justering av grensen ved Terrasseveien øst for stasjonen som er tatt ut av vekstgrensen. Dette for å imøtekomme innspill fra beboerne i området samt politiske signaler om bevaring av bo- og bygningsmiljø med historisk verdi. Området mellom Snøveien og jernbanen vest for stasjonen er også tatt ut av vekstgrensen.

Det tas høyde for at langsiktig vekstgrense kan justeres som del av planarbeid med Høvik senterområde.

Fornebu – eksisterende vekstgrense videreført



Sandvika – eksisterende vekstgrense videreført



Figur 3 Langsiktig vekstgrense Sandvika - videreført

Fossum – eksisterende vekstgrense videreført



Figur 4 Langsiktig vekstgrense Fossum - videreført

Vekstgrunnlag og -potensial

Forslag til revidert arealdel bygger på vekstforutsetninger gitt i LDIP (Langsiktig drifts- og investeringsplan) som anslår et boligbehov på i underkant av 800 nye boliger per år eller totalt

16 800 nye boliger fram mot 2042. Ved vedtak av LDIP i kommunestyret 1. desember 2021, ble det lagt til grunn at langsiktig befolkningsvekst dempes og langtidsprognosene justeres slik at Bærum planlegger for å ta sin relative andel av veksten i hovedstadsregionen. I dette ligger det at 800 boliger per år er noe høyt og at en vekst på om lag 650 – 800 boliger i året er mer realistisk. Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til at minimum 90 % av denne veksten skje i områder prioritert for vekst, som utgjør prioriterte vekstområder og stasjoner (røde og gule sirkler på arealstrategisk kart). 90 % tilsvarer ca. 12 300- 15 100 boliger.

Når det gjelder vekst i antall arbeidsplasser legges det til grunn en framskriving basert på utviklingen som har vært de siste 15 årene. Som bakgrunn for forrige kommuneplanrevisjon ble det lagt til grunn en årlig vekst på 1 000 nye arbeidsplasser. Veksten siden 2016 og fram til i dag har vært variabel, der det i 2021 viste en nedgang på om lag 2850 arbeidsplasser (antatt grunnet covid), mens det i snitt likevel har vært en vekst på om lag 680 nye arbeidsplasser i året⁶. Med bakgrunn i dette, legges det til grunn at arealdelen bør være tilstrekkelig robust til å kunne tilrettelegge for en årlig vekst på mellom 700 og 1 000 arbeidsplasser. Dette angir et «maksimalt» behov på 14 700- 21 000 nye arbeidsplasser fram mot 2042. Framskrivninger om hva fremtiden bringer basert på utviklingen de siste årene er usikre. Usikkerheten forsterkes av endringer de senere årene som virkninger av covid og hjemmekontor, økt grad av netthandel osv.

I beregningene tas det utgangspunkt i at 85 % (12 500- 17 850 arbeidsplasser mot 2042) av arbeidsplassene er arbeidsplass- og besøksintensive og skal i hovedsak lokaliseres i områder avsatt til dette (Lysaker, Fornebu og Sandvika). De mer arealkrevende arbeidsplassene lokaliseres til næringsparkene. Det er også en betydelig andel arbeidsplasser knyttet til offentlig/ privat tjenesteyting som sykehus, sykehjem, skoler osv, som antas å øke også i områder utenfor de prioriterte vekstområdene. I tillegg kommer opp mot 500 nye arbeidsplasser i tilknytning til ny regional sikkerhetsavdeling på Ila, vedtatt i statlig reguleringsplan mai 2022.

Arbeidsplassveksten er konjunkturavhengig, og det er derfor lagt til grunn en restriktiv linje i forhold til omdisponering av næringsformål, herunder næringsparkene, slik de er avsatt i dagens kommuneplan. Det er viktig å sikre arealer til næring over tid, selv om behovet for næringsareal kan variere fra år til år. Arealtilskudd på næringssiden foreslås løst både ved å effektivisere eksisterende næringsarealer, og ved å tilrettelegge for økt grad av funksjonsblanding i senterområdene.

Potensial for vekst

I Kommuneplanens arealdel 2017-35 var det avsatt tilstrekkelig med potensial for å kunne håndtere forventet vekst i bolig/ arbeidsplasser innenfor allerede avsatte arealformål (bolig-/ sentrums- og næringsformål) og innenfor gjennomføringssone «Krav om felles plan». Fornebu og Sandvika har arealreserver til å dekke en stor andel av estimert vekst.

Denne planen har derfor få endringer ved nye arealer til transformasjon/ fortetting.

LDIPen synliggjør kommunens langsiktige investeringsbehov knyttet til samfunnsservice, slik at kommunen kan sikre at planlagt vekst skjer i takt med utbygging av sosial infrastruktur. Revidert LDIP legger til grunn at Fossum skal skyves ut i tid, for å sikre investeringstakten til kommunen og unngå parallelle investeringer som både er belastende for kommuneøkonomien, men som også kan resultere i at investeringene ikke utnyttes fullt ut. Som del av behandlingen av LDIP ble det også lagt til grunn et behov for å redusere kommunens investeringsnivå med 15 %. Aktuelle tiltak som ble foreslått var; mer arealeffektive bygg, økt sambruk, endringer i tilretteleggingen for utbyggingsområder, en mer aktiv forvaltning av kommunens tilgjengelige eiendommer og bruk av

⁶ [13164: Ansatte, etter region, statistikkvariabel og kvartal. Statistikkbanken \(ssb.no\)](https://ssb.no/statistikkbanken)

alternative finansieringsformer, samt noe reduserte satsninger. I tillegg må kvalitetsaspektet og mulighet for utsettelse av enkelte prosjekt vurderes. Mer arealeffektive bygg, økt sambruk og fortetting i vekstområdene bygger alle opp om kommunens arealstrategiske føringer.

Vekstpotensial i Sandvika

Kommuneplanen legger til rette for at minimum 30 % av den samlede veksten for bolig og arbeidsplasser i kommunen legges til Sandvika. Utbyggingspotensialet innenfor arealer avsatt til vekst i Sandvika (inklusive Sjøfronten), tilsvarer i overkant av 5 000- 6 000 boliger og litt i overkant av 5 000 arbeidsplasser. Siden vedtak av forrige kommuneplan, er kun prosjektene i Bjørnegårdssvingen og Elias Smiths vei realisert, og utbyggingen av Sandvika sentrum øst er i gang. Gjennomgang av resterende arealer viser at det fortsatt er rom for at Sandvika kan ta minimum 30 % av den framtidige veksten på bolig og arbeidsplasser, basert på pågående planprosesser og øvrig areal avsatt til fortetting.

Vekstpotensial Fornebu

En gjennomgang viser at Fornebu tok ca 40 % av den totale boligveksten i kommunen i forrige planperiode. Med den økte utnyttingen som KDP 3 åpner for, kan Fornebu fortsatt ta minimum 40%, til tider noe mer, av den framtidige boligveksten i kommunen fram mot 2042. Det er lagt til grunn en årlig utbygging på om lag 300 boliger i begynnelsen av perioden (fram mot 2025), og noen flere etterhvert. En noe raskere utbyggingstakt kan vurderes.

Når det gjelder arbeidsplasser åpner KDP 3 for ny næringsutbygging estimert til 8 -10 000 nye arbeidsplasser. I dette ligger det at Fornebu kan ta omtrent halvparten av det estimerte behovet fram mot 2042. Anslagene er noe usikre da det dreier seg om en kombinasjon av kontorarbeidsplasser, handel m.m. I tillegg kommer arbeidsplasser i tilknytning til ny sosial infrastruktur. For øvrig har kommunen fått oppgitt at det er flere kontorlokaler på Fornebu som står tomme som et resultat av en bransje i endring og omstillinger generelt. Kommunen har ikke oversikt over omfanget, men det antas å være en mindre buffer i forbindelse med disse. Noen nye arbeidsplasser tilknyttet driftsbasen til Fornebubanen på Fornebu Sør vil også komme.

Vekstpotensial Lysaker, Granfoss og Teleplan

Areal avsatt til fortetting og transformasjon indikerer at for områdene som omfattes av langsiktig vekstgrense på Lysaker er potensialet for 1 100- 1 300 boliger og 1- 1 600 arbeidsplasser. Med dette kan Lysaker ta om lag 10 % av den framtidige veksten av bolig/ næring i planperioden.

Vekstpotensial Høvik og Ramstadsletta

Kommuneplanen stiller krav om felles plan for Høvik senter. Planen skal avklare både nytt lokalveisystem og rammer for ny tettstedsutvikling. Potensialet for bolig- og næringsutbygging henger sammen med samferdselsløsningene. Det er derfor krevende å anslå hva potensialet vil være. Det vises til igangsatt planprosess for Høvik senter.

Tidligere mulighetsstudier og pågående planarbeid i Snoveien, har vist potensial for 900- 1 100 nye boliger og mellom 400- 600 arbeidsplasser. Disse tallene må ikke anses som en premiss for planarbeidet på Høvik, men er mer et anslag for å vurdere potensialet i kommunen. Det kommende planarbeidet på Høvik vil avklare bolig- og næringstallet.

Dersom utvikling av Ramstadsletta også innlemmes i beregningene kan dette påvirke antall arbeidsplasser noe, og blant annet med bakgrunn i at bussveien ikke lenger ligger inne som en premiss, vil det være mest aktuelt at det tilrettelegges for arealkrevende arbeidsplasser (ikke arbeidsplassintensive). I møte i Planutvalget 12. mars 2020 ble det presentert en [Vurdering av bolig-](#)

[og næringspotensialet langs E18- korridoren](#)⁷ som blant annet skisserte et potensial på om lag 30 000 m2 BRA til næring på Ramstadsletta.

Vekstpotensial Bekkestua

Beregnet boligpotensial for gjenværende områder på Bekkestua tilsvarer om lag 3 % av den totale veksten i kommunen.

Oppsummering vekstpotensial og arealreserver

Gjennomgang av vekstpotensial og arealreserver viser at det med god margin er mulig å sikre estimert vekst fram mot 2042 innenfor arealer avsatt til vekst i de prioriterte vekstområdene, uavhengig av om veksten heller mest mot 650 eller 800 boliger i året. I dette ligger det at det også er mulig å sikre en fortetting i tråd med planlagte kommunale investeringer for sosial infrastruktur.

I den kommende 4- års perioden vil veksten i hovedsak komme på Fornebu, i Sandvika (Øst), Ballerud og andre mindre boligprosjekter som er regulert de siste årene (eks. Eiksmarka, Professor Kohts vei). Utvikling på lenger sikt styres i større grad av det foreliggende forslag til arealdel legger til rette for.

KPA må gjenspeile en bolig- og befolkningsvekst på nivå med Bærums relative andel av befolkningsveksten i Oslo-området. Veksttakten i KPA dempes ved bl.a. å ikke innlemme nye forslag til arealformålsendringer i sentrumsområdene; som Høvik, Fornebu og Lysaker.

Oppsummert gir gjennomgang av de prioriterte vekstområdene, arealer avsatt til transformasjon og informasjon fra pågående planprosesser følgende overordnede vekstpotensial og fordeling på bolig/ arbeidsplasser⁸:

Estimert fordeling bolig/ næring					
Prioritert vekst-område	Estimert vekst (andel næring av arbeidsplass- og besøksintensiv næring)	Antall nye boliger	Antall m2 næring; 25 m2 per arbeidsplass (foruten Høvik – 50 m2/ plass)	Antall arbeidsplasser	Nye utviklingsområder i denne planen
Sandvika	Minimum 30 % / 30%	Ca 5 000- 6 000	Ca. 135 000 m2	Ca 5 000	
Fornebu	55 % / 45 %	8 300	200 000	8- 10 000	
Lysaker	10 %	1 100- 1 300	Ca 40 000 m2	1- 1 600	
Høvik	7% / 6 %	900- 1 100	Ca 20- 30 000 m2	400- 600	
Bekkestua	3 %	Ca 300			
Totalt	Bolig: overstiger 100 % Næring: ca 95%	Ca 15 500- 17 000		14- 18 000	

⁷ Beregningene på Ramstadsletta forutsatte bussvei slik vedtatt reguleringsplan la opp til. I beregningene lå det dessuten inne et potensial for om lag 100 boliger, men dette antas å være svært høyt og også i stor grad knyttet opp til premisset om at det skulle komme en bussvei

⁸ Det er lite som tyder på at det er behov for store endringer i angivelse av den %- vise fordelingen siden forrige revisjon, annet enn Fornebu som har fått et økt boligall.

I tillegg foreslås følgende arealer avsatt til vekst:

- Sonja Henies vei 8 og 12/ Helmerveien 14 – framtidig bolig og krav om felles plan
- Lokkutvidelse på Teleplan i henhold til pågående planarbeid og vedtatt planprogram
- Niels Leuchs vei 99, 67- 95 og Vollsveien 260 – krav om felles plan
- Brynsveien 88 – framtidig bolig og krav om felles plan
- Eiksveien 98- 100 – framtidig bolig
- Vøyenengtunet 5- 11 – framtidig sentrumsformål

Krav om felles plan i områder som allerede er avsatt til vekst:

- Ringeriksveien 156- 166, Vøyenenga. Avsatt til framtidig bolig i dagens kommuneplan
- Hamang - tilsvarende pågående planarbeid
- Industriveien – tilsvarende pågående planarbeid
- Sandvika Sjøfront tilsvarende avgrensning arbeid med planprogram med byplangrep
- Rud/ Hauger og Grini næringspark

At bolig- og næringspotensialet skissert i tabell og punktene over, realiseres i sin helhet fram mot 2042 er lite trolig. Erfaring viser at uforutsette hendelser skjer og/ eller at større prosjekter som er premissgivere for øvrig fortetting utsettes osv. Det legges derfor opp til å opprettholde muligheten for vekst også innenfor de prioriterte stasjonene. **Ved gjennomgang av den totale boligreserven, utgjør dette en arealreserve på mellom 17 - 20 000 boliger.**

Endelig avklaring av bolig- og næringstall vil måtte skje i de enkelte planprosessene. På tross av usikkerheten som ligger i ulikt beregningsgrunnlag, er det grunn til å anta at det strengt tatt ikke er et behov for nye arealer til fortetting/ transformasjon på noe lenger sikt.

Utbyggingstakt/ rekkefølge

Rekkefølge på utbygging av de prioriterte vekstområdene, avhenger særlig av investeringer og til dels realisering av teknisk infrastruktur. Etablering av sosial infrastruktur spiller også inn, men her er det i større grad mulig å tilpasse utbygging ved å justere skolegrenser og derav øke inntaksområdene fram mot realisering av skolebygg. Barnehagebehov vurderes i hver enkelt reguleringsplan.

Bekkestua er det prioriterte vekstområde som antas ferdigstilt først, da det kun er mindre prosjekter igjen som skal realiseres. Disse prosjektene avhenger ikke av tyngre investeringer som bane, trafo eller lignende.

Fornebu antas å være det senterområdet som vil ha størst utbyggingsaktivitet i perioden framover. Det legges til grunn at gjennomføring av Fornebubanen nå er sikret i og med at Oslo og Viken har garantert for økonomien. Grunneierbidrag til banen styres gjennom en egen avtale som Oslo og Viken har ansvaret for.

Ferdigstilling av Fornebubanen er p.t satt til 2029 - og realisering av denne forutsetter dessuten etablering av ny trafo på Fornebu. Trafoen er både et vilkår for å få Fornebubanen ferdigstilt og

nødvendig for øvrig fortetting på Fornebu. Trafoen bør stå klar i 2026 dersom bygging av Fornebubanen skal holde sin framdrift. Andre prosjekter som utvidelse av Forneburingen med busstrase vil gi rekkefølgekrav for enkelte av områdene på Fornebu, men ifølge LDIP (Langsiktig drifts og investeringsplan) vil Forneburingen være ferdig i 2025 og er slik sett ikke av større tidsmessig betydning. Vestre Lenke som er en del av E18- prosjektet er sikret finansielt, men realiseringen har også betydning ut over det økonomiske. Vestre Lenke er viktig i et beredskapsøyemed, og på et tidspunkt antas det å være uønsket/ uforsvarlig med ytterligere fortetting på Fornebu før Vestre Lenke står klar. For transformasjon av deler av Teleplan- området i øst, må Vestre Lenke være åpnet for å sikre en adkomst ut til Fornebu når Teleplantunellen må stenges i en periode (ved rehabilitering av tunnel og lokk). Vestre Lenke antas ferdigstilt i løpet av 2028/ 2029.

Utbygging av Høvik senterområde planlegges med oppstart samtidig som deler av Fornebu realiseres. At E18 legges i tunnel og ny lokalvei etableres på overflaten, er viktige rekkefølgekrav for dette området. Både tunnel under Høvik og ny Gjønnnes- diagonal antas stå klart rundt 2029/ 2030.

Når det gjelder fortetting på Lysaker, er det kun Granfoss som er foreslått transformert nær Lysaker stasjon. Her er det andre større prosjekter som ny bussterminal, mulig utvidelse av togspor på togstasjon samt realisering av Fornebubanen og stasjon på Lysaker, som vil ha stor betydning for området, men p.t er det ikke knyttet rekkefølgekrav av betydning for Lysaker til disse prosjektene. Vannforsyning kan være en utfordring, men antas å måtte løses etter hvert som planer i området fremmes.

Foruten Sandvika sentrum øst, er videre fortetting/ transformasjon i Sandvika p.t. utfordrende å fastsette tidsmessig. Utvikling og utbygging av områdene som omfattes av felles planarbeid for Sjøfronten er avhengig av at E18 ligger i tunnel og en god og bymessig løsning for nytt lokalgatesystem. Utfordringer knyttet til støyforhold, vil sannsynligvis være av like stor betydning fram til E18 er lagt i tunnel. E18-tunnel og realisering av ny lokalvei gjennom Sandvika vil også være førende for Finstadkvartalet som er en del av Sandvika Sentrum Øst- planen.

For områdene Hamang og Industriveien vil nedgraving av høyspentkabler og avklaringer knyttet til spisslastsentrar på Hamang ha betydning for utbyggingstidspunkt. Dette avklares i videre planarbeid. Det er dessuten en rekke andre funksjoner som skal avklares, blant annet plassering av Sandvika barneskole. I tillegg skal av Elias Smiths vei oppgraderes med graving til ledninger, men dette vil ikke i seg selv ha tidsmessige konsekvenser for gjennomføring av fortettingsprosjekter i den forstand at dette dreier seg om tiltak som er planlagt relativt nært i tid.

Franzefoss ligger innenfor langsiktig vekstgrense av Sandvika. E16 i tunnel har muliggjort transformasjon og utbygging på den 420 daa store arealet ved det tidligere steinbruddet og nå industriområdet ved Franzefoss. Utbygging av søndre del av Franzefoss betinger flytting av Hamang transformatorstasjon. Forslag til områderegeringsplan for Franzefoss skal til 1.gangsbehandling våren 2023. Gitt at det blir vedtak av reguleringsplanen, legger tidsplanen opp til at boligbyggingen kan gjennomføres innenfor en byggeperiode på 10-15 år.

Utover dette vil det særlig være realisering av Ballerud og andre mindre boligprosjekter som er regulert de siste årene (eks. Eiksmarka, Professor Kohts vei), som vil være mest aktuelle i nærmeste fireårsperiode.

Planens innhold

Klima og miljø

Fremtidsrettede boliger og bygg

Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan

Ved alle plansaker kan det etterspørres redegjørelse for tiltakets klima- og miljømål med tilhørende tiltak i et miljøprogram. Prosjektets miljøprogram skal utarbeides i samsvar med kommunens klima- og miljøstrategier. Videre fastsetter kommuneplanen at det kan kreves en miljøoppfølgingsplan i alle byggesaker, uavhengig av om det foreligger et miljøprogram.

Miljøoppfølgingsplanen skal omfatte konkretisering av tiltak for å nå overordnede klima- og miljømål, samt ansvar for gjennomføring. Det skal leveres sluttrapport på miljøoppfølgingsplanen. Hensikten er tidlig tilrettelegging og oppfølging av tiltak som sikrer at prosjektet bygger opp under kommunens overordnede planer og strategier for klima og miljø.

Fleksibilitet i bygg og anlegg

Et helhetlig fremtidsrettet klima- og miljøperspektiv handler om å se utvikling i et livsløpsperspektiv. Samfunnet utvikler seg i stor hastighet med stadig endrede behov.

For å redusere den negative effekten ved å rive og bygge nytt, som i et klimaregnskap vil ha stort utslag, er det viktig å utvikle bygg og anlegg som har fleksibilitet for fremtidig bruk. Dette betyr at nye bygg planlegges slik at bruk og funksjon kan endres over tid, fremfor å rive og bygge nytt.

Behovet for fleksibilitet i bygg gjelder særlig nærings- og sentrumsbygg hvor endringer i måter å organisere arbeidsplasser på og endringer av funksjoner skaper et større behov for å kunne endre et bygg over tid. For boliger vil fleksibilitet ligge i muligheten for sammenslåing eller oppdeling av enheter, sammen med mer utstrakt tilrettelegging av fellesfunksjoner (kjøkken, oppholdsrom, verksted og lignende), som vil kunne sikre tilpasninger til endrede behov over tid.

Det kan også være aktuelt å se på fleksibilitet i bruk av parkeringsplasser/-anlegg/-kjellere for en mulig annen bruk på lengre sikt.

Dette er faktorer som kan være vanskelig å sikre ved bruk av plan- og bygningsloven. Oppfordring til innovative løsninger og bruk av privatrettslige virkemidler er derfor aktuelt. Det viktigste kommuneplanen gjør i denne sammenheng, er å muliggjøre krav til dokumentasjon av slike innovative løsninger ved kommende planer.

Ombrukskartlegging

I planforslaget foreslås en bestemmelse som gir mulighet til å kreve ombrukskartlegging av eksisterende bygg, i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Dette innebærer å identifisere ombrukbare bygningskomponenter i et eksisterende bygg, enten for å kunne bruke disse elementene om igjen i det nye bygget eller i et annet bygg⁹. Bestemmelsen er forankret i kommunens klimastrategi om å rehabilitere fremfor å rive, der hensikten er å sikre reduserte klimagassutslipp og ressursbruk gjennom ombruk.

Klimabudsjett

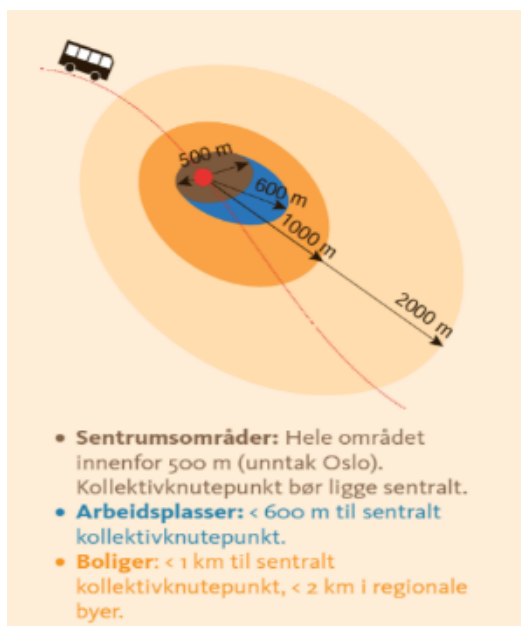
For områdene som skal utvikles som nullutslippsområder; Sandvika, Lysaker, og Bekkestua, kan det kreves klimabudsjett og klimaregnskap. Klimabudsjettet skal illustrere forventet klimagassutslipp fra en gitt utbygging. Tiltaket bør gjennom planleggingen sette et mål for klimagassutslipp som bygger

⁹ Grønn Byggallianse

opp under kommunens klimastrategi. Oppnåelse av målet dokumenteres gjennom klimaregnskapet som overleveres kommunen etter ferdigstillelse av bygg/anlegg. Klimaregnskapet vil vise det beregnede faktiske klimagassutslipp fra det aktuelle prosjektet. En referanse til utarbeidelse av klimabudsjett kan være NS 3720¹⁰.

Senterstruktur og vekstområder

Bærum har senterområder med ulike størrelser og funksjoner. Det spenner fra en dagligvareforretning som på Gjetsum, til senterområder med høyere grad av funksjonsblanding, som på Bekkestua, hvor kafeer, torg og møteplasser danner grunnlag for byliv.



Funksjonsblanding og tilbudet i alle områdene skal bygge opp under ambisjonen om et kortreist hverdagsliv slik at ditt nærmeste senterområde dekker de varer og tjenester man har behov for i hverdagen. Føringer om akseptable gangavstander gitt i Regional plan for areal og transport er et godt utgangspunkt ved planlegging av nye sentre og plassering av funksjoner (jfr. Figur til venstre).

Senterområdene skal utvikles med sikte på å fremheve det særegne/identitetsskapende ved stedet. For Sandvika, Lysaker og Fornebu, satses det på utvikling av mer bymessige karakter. Her vektlegges kvalitet knyttet til urbane strukturer, byhustypologi og byromsgrammatikk, samt sikring av et mangfold av funksjoner og møteplasser.

Figur 5 Lokalisering av funksjoner - fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Senterområdene danner et hierarki som definerer senterets rolle i forhold til omlandet og øvrige sentre. De største sentrene er definert som *Byområder*. Dette er Regionbyen Sandvika, Lysaker og Fornebu (*Byen*).

Senterhierarkiet har tre nivåer, se tabell nedenfor. I tillegg til de 3 nivåene, vil det være ulikt «styrkeforhold» også internt i nivåene. Et eksempel her er Bekkestua som fortsatt vil være både Høvik og Stabekks «storebror», selv om de er plassert i samme nivå i senterhierarkiet. I senterområder angitt i *kursiv* i tabellen, er det ikke lagt til rette for vekst.

¹⁰ Norsk standard for Metode for klimagassberegninger for bygninger

Framtidig by/ Byområder	Områdesenter	Lokalsenter
Regionbyen Sandvika	Bekkestua	Østerås
Lysaker	Høvik	Haslum
Fornebu (byen)	Stabekk	Eiksmarka
	Kolsås	Vøyenenga
	Bærums Verk	Slependen
		Gjettum
		Rykkinn
		Jar

Byområder/ områder med bymessig karakter

Kjennetegn ved disse områdene er tydelige urbane strukturer og kvaliteter, et mangfold av funksjoner og et regionalt tilbud innen næring, rekreasjon og bolig, byhustypologier, økonomisk og kulturell intensitet osv.

Noen av sentrene spiller en viktig rolle i å betjene hele kommunen og/ eller regionen. I disse områdene skal det legges til rette for en høyere grad av intensitet for et pulserende byliv og en levende bykultur¹¹. Dette gjelder Regionbyen Sandvika, Lysaker og Fornebu (*Byen*). En viktig drivkraft for disse områdene er tilknytning til jernbanen og stopp på regiontoget. Dette er av stor betydning for mulighet til å konkurrere på det regionale arbeidsmarkedet. Funksjoner som kulturscene, kino eller lignende, vil underbygge rollen som kommune- eller regionsenter. Videre kan et steds omdømme – f.eks. Fornebus renommé som en klynge for teknologi og innovasjon - kunne tiltrekke seg lignende virksomheter.

Andre forhold – som offentlig investeringer (gjennomført og/ eller planlagte) som ny banebetjening, nedskalering av motorvei m.m., virker inn på investeringsviljen og gir optimisme rundt byutviklingen. For slike områder er det også en forventning fra staten om at kommunen følger opp med byutvikling når investeringen er gjort.

I KDP3 Fornebu, er utviklingsområdene delt inn i «byen», «parken» og «landet». «Byen» er de mest sentrale områdene langs bane hvor det skal tilrettelegges for høyest tetthet og størst grad av urbanitet og funksjonsblanding, og hvor de tre sentrumsområdene er lokalisert (Fornebuporten, Flytårnet og Fornebu Sør). KDP3 legger føringer for utvikling også av «parken» og «landet» og disse er ikke sentrumsområder.

Områdesenter

Et områdesenter skal ha en viss grad av bymessige kvaliteter hvor funksjons- og tjenestetilbudet kan strekke seg utover det lokale behovet. Dette kan innebære kulturfunksjoner, handel ut over

¹¹

dagligvare, boligvariasjon m.m. Det er viktig å sikre gode møteplasser, blågrønne strukturer og en god funksjonsblanding.

Lokalsenter

For disse områdene er tilbudet til lokalmiljøet viktigst, men også her er det viktig med en viss grad av bymessighet for å sikre møteplasser og de gode nabolagene. I dette ligger det uformelle møteplasser, blågrønne strukturer, gode boområder, en dagligvarebutikk og kanskje en kafé osv. Grad av bymessighet må tilpasses lokale forhold og vil derfor ha ulike uttrykk.

Flerfunksjonalitet i senterområder

I Bærum ønsker vi byer og tettsteder der mennesker trives og oppholder seg, føler tilhørighet til, danner gode sosiale arenaer og kulturelle påfyll. Levende byer og tettsteder forutsetter en viss grad av funksjonsblanding for å sikre aktivitet gjennom døgnet. Prinsippet om funksjonsblanding har også stor betydning dersom man skal nå målene om kortreist hverdagsliv. Det kortreiste hverdagslivet har vært førende for anbefaling om arealbruk/ - omdisponering i kommuneplanforslaget og tilhørende bestemmelser. For å nå disse målene bør utvikling av senterområder sikre en kompakt utvikling med høy tetthet av funksjoner og fokus på kvaliteter (se kapittel *Gode byer og tettsteder*).

Funksjonsblanding innebærer en balanse i sammensetningen mellom næring og boliger. Sammensetningen vil variere fra sted til sted og kan også endres over tid. Anbefalinger viser likevel at for de mest sentrale områdene bør det være en funksjonsblanding med minimum tre formål per bygg, for å oppnå aktivitet store deler av døgnet.¹² Næring og andre formål som er publikumsrettede bør beholdes 1. etasjene, mens boliger (og kontor) gjerne kan plasseres oppover i etasjene.

Som konsekvens av økt netthandel og digitale løsninger som tilrettelegger for endrede arbeidsformer, er det en tendens til at serveringssteder, kultur og opplevelser får en viktigere rolle som byens «motor» og som kilde til byliv. Lokalisering av slike funksjoner på strategiske steder i 1. etasjer og langs torg, møteplasser og bygater blir derfor svært viktig. Analyser fra England viser dessuten at tilrettelegging av arbeidsplasser i sentrum har hatt større betydning for bysentrum enn tilrettelegging for handel. ([Centre for Cities, 2013](#)). Kontorer gir høyere tetthet av kunder enn boliger. Antall mennesker er kritisk faktor. Mange kommuner har opplevd at fortettingen som skjer gjennom økt utbygging av boliger presser arbeidsplassene ut av sentrum. Det igjen skaper dårligere grunnlag for salg av varer og tjenester, fordi det blir færre folk i sirkulasjon i senterkjernen. Når kunnskapsarbeidsplassene er lokalisert utenfor byen, har man sett at arealer som frigis utvikles for boliger. Det gir best pris for eier, men det bidrar samtidig til å flytte arbeidsplasser ut av sentrum. En slik transformasjon gir et dårligere utgangspunkt for urban utvikling. Det svekker sirkulasjon av mennesker i byen og dermed reduseres grunnlaget for salg av varer og tjenester.¹³

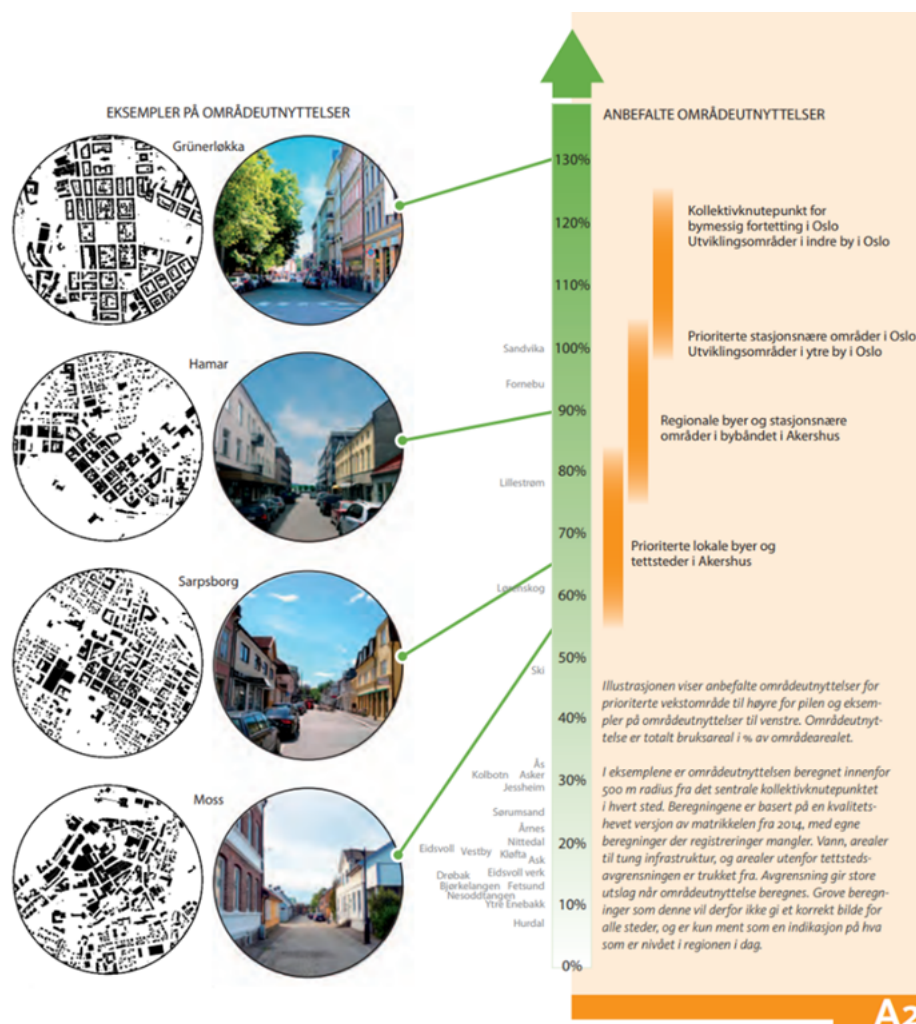
Rett utnyttelse på rett sted

Planen gir ingen eksakte føringer i form av anbefalt utnyttelse, men ser til regional plan for angivelse av utnyttelse.

¹² [Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet – oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus](#)

¹³ Vista Analyse 2022; *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen handel. Et underlag til kommuneplanens arealdel, Bærum kommune.*

Utnyttelse og beregning av denne, vil være avhengig av om det er større områder som er planlagt i sammenheng eller om det er enkelttomter som er planlagt for seg.



Anbefalt områdeutnyttelse for ulike områder av ulik karakter. Sandvika vist som 100 % OU. Fra Regional plan for areal og transport

Høy tetthet er ikke nødvendigvis sammenfallende med høyde på bebyggelse. Det er heller ikke nødvendigvis en motsetning mellom høy utnyttelse i boligområder og kvalitetsoppnåelse. Høy tetthet og kompakt byutvikling kan innfris ved lavere bebyggelse i tett struktur (4-6 etasjer), der tettheten på funksjoner og tilbud i området (herunder utforming av 1.etasje) er suksesskriteriene.

Forholdet rundt utnyttelse er ikke avklart i påvente av meklings av innsigelser:

Anbefalingene gitt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus indikerer (bildet over), som kommunens egen arealstrategi, at utnyttelsen skal variere ut fra områdetype/ vekstområde, og antyder arealutnyttelse i anbefalt % områdeutnyttelse (% OU¹⁴). Dette legges til grunn for utnyttelse i senterhierarkiet:

- Byområder 80-100% OU
- Områdesenter 80-100% OU
- Lokalsenter 80-100% OU

¹⁴ OU = bruksareal i % av et større områdeareal, inkludert gater, offentlig rom, sosial infrastruktur (skoler, barnehager m.m) og grønnstruktur. Egner seg for beregninger av større områder (helst over 10 da)

- Fornebu holdes utenom angivelsene av utnyttelse, siden KDP3 gir føringer både for boligall og utnyttelse (som igjen legger grunnlag for grunneierbidrag til Fornebubanen).

Konkret utnyttelse i de ulike senterområdene vil måtte ses i sammenheng med lokale forhold som tilgjengelige møteplasser; torg, park, lekeplass og forhold til eksisterende bebyggelse, behov for funksjonsblanding, boligtypologi/boligbehov, topografi, hensyn til kulturminner og naturverdier mv. Planforslaget legger opp til at eiendommer planlegges som del av et større hele (felles plan) for områder prioritert for vekst. Krav om felles plan og stedsanalyse skal bidra til at byggeprosjekter og utnyttelsen vurderes i en større sammenheng og ses i en kontekst.

Avgrensning av vekstområder og områder for transformasjon

Planen fastsetter vekstområder hvor veksten skal prioriteres og legges til rette for utvikling og transformasjon. Vekstområdene er angitt i senterhierarkiet, som også reflekterer en prioritert rekkefølge. Senterområdene Bærums Verk og Jar er ikke prioriterte områder for vekst i tråd med arealstrategisk kart.

- Avgrensning av transformasjons- og vekstområder er i hovedsak vist i plankartet ved bruk krav om felles plan. Dette gjelder for følgende områder:
 - Slependen
 - Sjøfronten (Sandvika)
 - Hamang
 - Industriveien
 - Bjørnegård
 - Franzefoss
 - Vøyenenga/Ringeriksveien
 - Rud Hauger
 - Grini
 - Kolsås
 - Gjettum
 - Eiksmarka/Niels Leuchs vei
 - Lysaker kollektivknutepunkt
 - Flytårnet
 - Fornebu Sør
 - Fornebuporten
- For vekstområder hvor det ikke er angitt krav om felles plan, angir fremtidig formål områder for vekst og transformasjon.
- For enkelte av senterområdene med krav om felles plan – som på Høvik – videreføres arealformål (nåværende) med den hensikt at videre planarbeid avklarer framtidig arealformål og arealdisponering. Dette betyr at formålene som er angitt innenfor en gjennomføringssonene ikke nødvendigvis sier noe om framtidige formål, men indikerer at området skal transformeres/fortettes.

I områder hvor det er angitt krav om felles plan, skal det utarbeides en helhetlig plan i form av områderegulering, planprogram med byplangrep eller en tilsvarende strategisk overordnet plan før mer detaljert planlegging kan igangsettes. Hensikten med å utarbeide en felles plan for et område, er

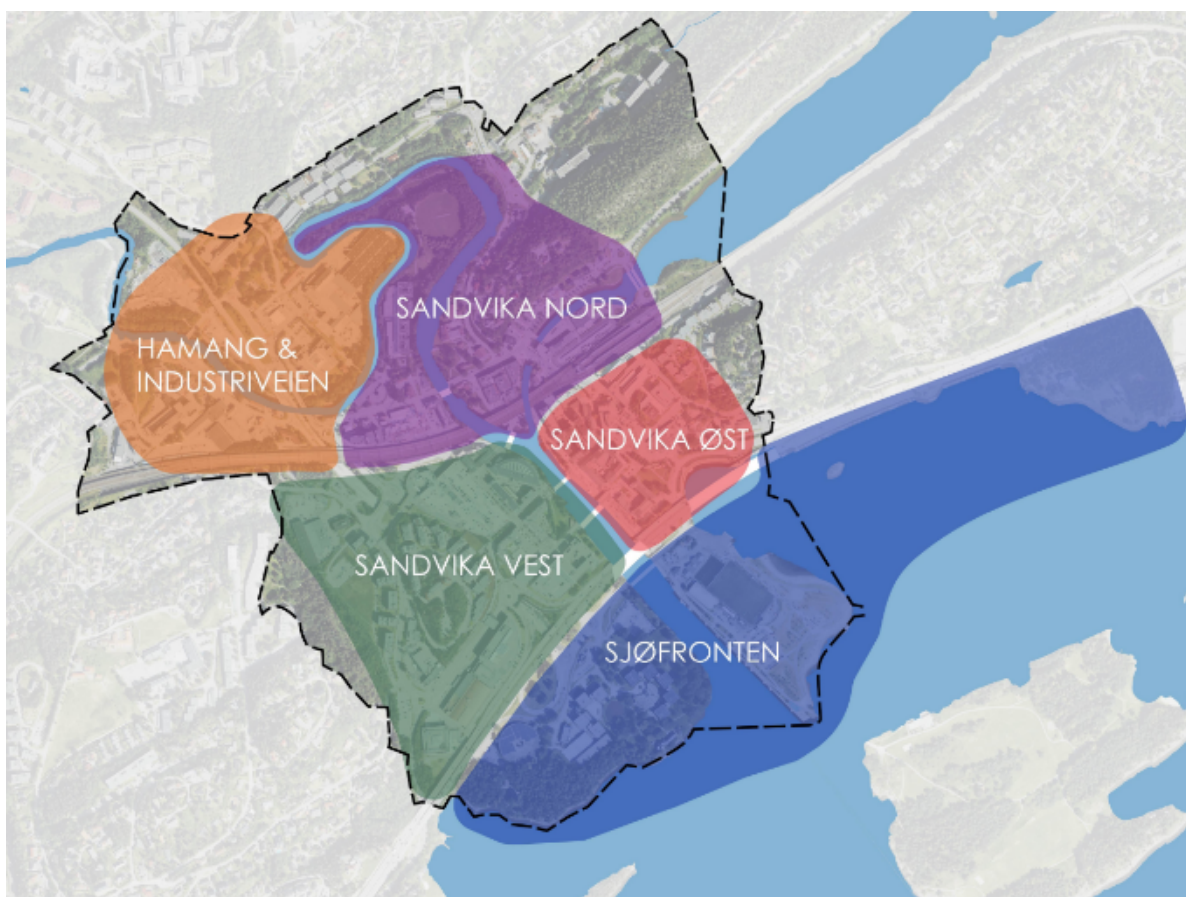
å sikre et helhetlig grep for gater og byrom, slik at et områdes behovet for offentlige arealer til lek/torg/park/møteplass og en sammenhengende blågrønn struktur sikres.

I den helhetlige planen skal det sikres en hierarkisk oppbygging av gatestrukturen der de ulike transportformene er sikret effektiv fremkommelighet. Prioriteringer mellom trafikanter skal skje med bakgrunn i vedtatt transporthierarki, hvor de myke trafikantene er øverst. Det skal belyses hvordan fortetting/ transformasjon bidrar til måloppnåelsen for transport og sonene angitt i *Temakart for mobilitetssoner*. For å innfri måltall for de ulike sonene, fordrer dette at man i videre planarbeid har fokus på mange ulike tiltak/ strategier som samlet bidrar til måloppnåelsen (Dette omtales nærmere under punktet *Grønn mobilitet*).

Vekstområdene

Regionbyen Sandvika

Øverst i senterhierarkiet ligger Sandvika, som skal ha en særskilt rolle som regionby og kommunesenter. Dette innebærer høy grad av funksjonsblanding med handel, kultur, tjeneste- og rekreasjonstilbud som skal betjene hele kommunen, men også deler av regionen. Tunge offentlig investeringer i området (som E18 i tunell) understøtter at det tilrettelegges for relativt høy utnyttelse i regionbyen.



Bydeler i Sandvika - fra Stedsanalyse Sandvika

Sandvika har en rekke transformasjons- og utviklingsområder hvor bydeler på sikt skal utvikles, jf. figur. Franzefoss nord er også del av denne utviklingen (ikke vist på kartet).

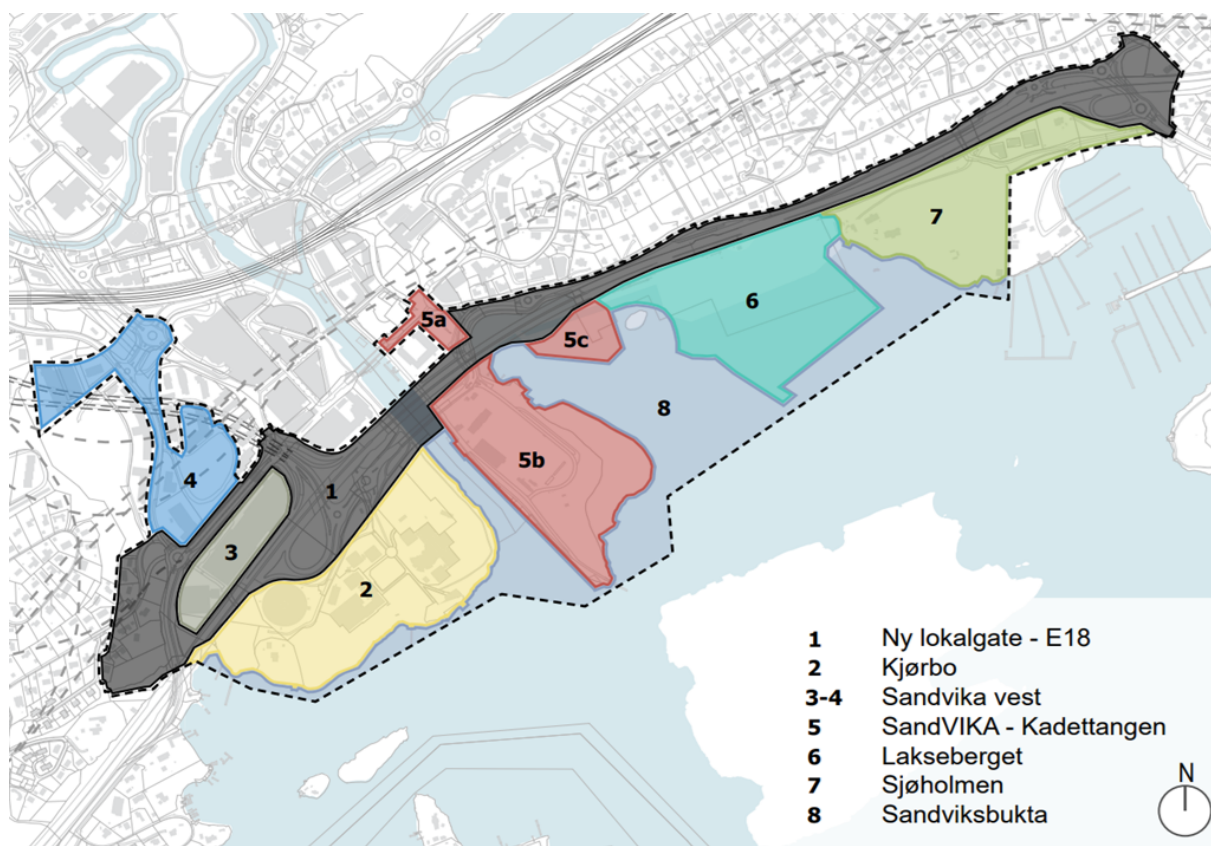
For noen delområder i Sandvika er det stilt krav om felles plan. Dette gjelder:

- Sandvika sjøfront
- Hamang
- Industriveien
- Bjørnegård
- Franzefoss

Sandvika sjøfront spiller en viktig rolle som byutviklingsområde på litt lengre sikt. Gjennom politisk sak om fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront (november 2021), ble det vedtatt prinsipper for hvordan sjøfronten skal utvikles over tid, med økt tilgjengelighet til kystlinjen, samt frigjøring/etablering av nye områder for rekreasjon og byutvikling. Sandvika sjøfront inngår som delstrekning for parsell 2 E18 Ramstadsletta – Nesbru.

Igang satt arbeid med «*Felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem*» vil sikre en felles plan for området. Planprogrammet omfatter ulike delområder langs sjøfronten og skal sikre et helhetlig grep som skal ligge til grunn for de kommende reguleringer som nærmere vil detaljere bystruktur med kvartaler, gaterom, parker, friarealer og funksjonsblanding. Tilstøtende delområder langs ny lokalvei kan ikke starte opp før reguleringsplanen for ny lokalvei er 1. gangs behandlet, slik at omfanget av veiltaket er avklart. Dette har betydning for utviklingen av områder i bydel Sandvika vest som vist på kartet.

Ved fastsettelse av kommuneplanen ble det vedtatt at parkområdet på Kjørbo og grøntområdet på Kjørbokollen skal beholde sitt arealformål og ikke være gjenstand for nye vurderinger. Områdene er derfor tatt ut av «krav om felles plan» i vedtatt plankart.



Lakseberget inngår som et delområde i sjøfronten. Vedtatt plan for Lakseberget åpner for en utfylling på 40- 50 daa, slik at kommunen kan etablere en ny sjøfront som styrker kontakten mellom

Sandvika, Høvikodden og fjorden, – og hvor kyststien skaper sammenheng og kobler Lakseberget på turveien til Henie Onstad kunstsenter/Sandvika. Lakseberget utformes i første omgang som et maritimt område for friluftsliv og rekreasjon for allmennheten med ulike former for sjøkontakt, møte- og aktivitetsplass mm. I neste etappe, når E18 er lagt i tunnel under Sandvika, kan deler at området utvikles til utbyggingsområde for bolig og tjenesteyting som både hensyntar Sandviksåsen og sikrer tilstrekkelig rom for en kyststi og fjordpark mot sjøen. Kommunen legger opp til at Lakseberget er ferdig utfylt i 2025.

Områdene langs *Sandviksveien, Jongsåsveien og Brodtkorbs gate*, vest for sentrum har både stort byutviklingspotensial og byreparasjonsbehov. Området preges av store veianlegg. God byutvikling kan knytte dette byområdet bedre sammen med de omkringliggende by- og boligområdene, men også utløse potensial for ny bolig- og næringsutvikling sentralt i Sandvika, spesielt etter at E18 er lagt i tunnel. Også som følge av omleggingen av E16, er det blitt frigjort arealer til byutvikling.

I Sandvika planlegges det for ny barneskole som skal avlaste de eksisterende skolene rundt byen. Valg av skoletomt er ikke avklart – aktuelle tomter ligger på Hamang, ved Industriveien og evt. Bjørnegård, og vil naturlig være avgjørende for eventuell videre utvikling av disse områdene. Skolen bør gis en sentral funksjon og plassering som gjør den til en naturlig møteplass for byen.

Hamang og Industriveien viser seg å være utfordrende utbyggingsområder, grunnet kompliserte tekniske anlegg under bakken, miljøforhold knyttet til Oslofjord varmesentral og flytting av høyspent. Disse forholdene krever avklaring rundt finansiering med tanke på utbyggerbidrag, samt administrative og politiske avklaringer. Som et ledd i å redusere kommunens investeringsnivå, kombinert med en senere elevtallsvekst enn forventet, er det i forslag til Skolebehovsanalyse for Bærum 2021 – 2040 foreslått å utsette Sandvika barneskole til 2030-2032.

Innenfor langsiktig vekstgrense for Sandvika pågår et planarbeid for transformering av det tidligere steinbruddet ved **Franzefoss** og området ved Hamang transformatorstasjon til boligutvikling. Området skal bygges ut med 1 000- 1 500 boliger samt barnehager og idrettsanlegg i tillegg til nye grøntområder. Grønn mobilitet er en viktig premisse for utvikling av området.

1. februar 2022 startet utgraving og bygging av de nye kvartalene ved **Sandvika øst**. De første byggene, som skal romme nærings- og boligkvartaler, skal etter planen være ferdigstilt i 2025. Utvikling av området vil gi oppgradert gågate og torg, bygate (Jørgen Kanitz gate) og nye bolig- og næringsarealer. Planforslaget åpner for en tredobling av dagens bygningsmasse.

I sammenheng med beslutningen om å bygge Viken fylkeskommunes hovedkontor på *Leif Tronstads plass 7*, ble det utarbeidet et planprogram med byplangrep for **Sandvika sentrum nord**. På sikt er det planer om å utvide jernbanestasjonen med to nye spor, som blant annet utløser behov for ombygging/reetablering eller flytting av dagens bussterminal. I bydelen skal det tilrettelegges for tett bymessig bebyggelse, med høy kvalitet i byrom, arkitektur og blågrønn struktur.

For å sikre gode forbindelser gjennom byen og sikre gode uterom for opphold og arrangementer i Sandvika, er Bærum kommune med å utarbeide en *Plan for gater og byrom*. Planen skal definere konkrete strategier for hvordan gatene og byrommene i Sandvika skal utvikles og brukes, til bruk ved senere prioritering av mobilitetstiltak.

Omlegging av E18 i tunnel er et avgjørende grep for å kunne utløse en fremtidsrettet byutvikling og åpne Sandvika ytterligere mot fjorden. Kommunen er i startgroppen for en visjonsprosess for Sandvika, hvor det tenkes at utvikling av sjøfronten skal bidra til å vitalisere Sandvika, skape stolthet, underbygge byens identitet og styrke Sandvika som kultur- og regionby.

Fornebu

Utviklingen av Fornebu fra hovedflyplass til et fremtidsrettet by- og boligområde pågår for fullt. I 2019 ble kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3) vedtatt. Planen legger til rette for en bærekraftig, grønn og bymessig utvikling av Fornebu i henhold til kommunens areal- og klimastrategi. Fornebu skal være etablert som et nullutslippsområde i 2027, og området skal være en testarena for innovasjon, piloter og samarbeid. Etablering av Fornebubanen og Vestre lenke, ny byggate inn til Fornebu fra vest med tilkobling til E18, er grunnleggende forutsetninger for videre utvikling. KDP3 er et viktig grunnlag for avtaler om grunneierbidrag til sosial og teknisk infrastruktur og bidrag til Fornebubanen.

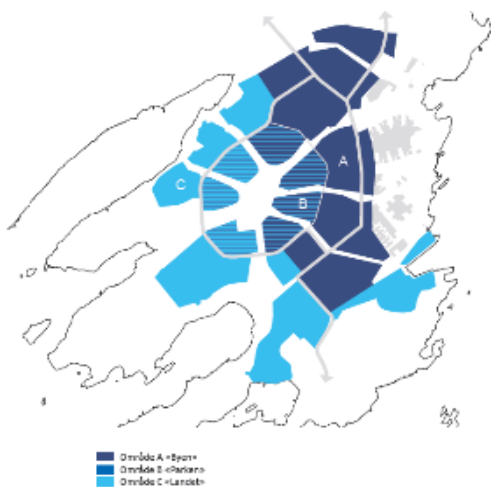
I senterhierarkiet er Fornebu definert som fremtidig byområde og består av tre delområder:

- Fornebu Sør
- Fornebuporten
- Tårnet

«Fornebubyen» vil i praksis bestå av de tre senterområdene omkring de fremtidige t-banestasjonene. De tre stedene vil utfylle hverandre og sammen bygge oppunder Fornebu som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter og en prioritert lokal by (regional plan).

Fornebu Sør vil ha den mest bymessige opparbeidelsen av både boliger, næring mot Snarøyveien, offentlige formål og regionale attraksjoner. Fornebu Sør vil dessuten være et tyngdepunkt for handel på Fornebu, med kjøpesenteret Fornebu S. Tårnet vil bli det kulturelle knutepunktet med folkebibliotek og dagens kulturfunksjoner (Kulturgata), boligbebyggelse og nye funksjoner som ungdomsskole og eventuelt en videregående skole. Fornebuporten ligger i tilknytning til næringsbebyggelse, men vil etter hvert få mer innslag av bolig gjennom Teleplanutbyggingen. Foruten dagligvare og mindre butikker ved stasjonen, vil ikke Fornebuporten betjene områder utover lokalmiljøet når det gjelder handel.

KDP3 tilrettelegger for et samlet boligvolum på Fornebu på ca. 11 000 boliger, hvorav ca. 2 700 allerede er bygget. Fornebu skal også videreutvikles og styrkes som et attraktivt sted for næringslivet. Fremtidig etableringer skal styrke og supplere eksisterende næringslokaler og dempe trenden der hovedkontorene er lokalisert i store monofunksjonelle bygg. Nye næringsarealer skal være fleksible bygningsstrukturer som er integrert i byens kvartalsstruktur og henvende seg til offentlige gater og byrom.



Inndeling i «Byen», «Parken» og «Landet» iht KDP3

Eksisterende parker og naturområder skal ivaretas. Deler av eksisterende parker skal videreutvikles for økt bruk for å dempe aktiviteten og belastningen på mer sårbare områder. Kapasitet på sosial- og teknisk infrastruktur skal økes for å dekke fremtidig behov.

KDP3 deler inn Fornebu i tre områder, «Byen», «Parken» og «Landet», der «Byen» har høyest utnyttelse og bygger opp under Fornebubanen og Snarøyveien som ryggraden på Fornebu. Planen legger til grunn utvikling av de tre senterområdene omkring de fremtidige t-banestasjonene, økt grad av funksjonsblanding og et finmasket nettverk for gående og syklende. Et definert gatehierarki med bygater og lokalgater gir føringer for bymessig utforming og økt

kapasitet og attraktivitet for gående og syklende. KDP3 har et tydelig fokus på funksjon og kvalitet i første etasje som sammen med et finmasket nettverk av forbindelser og arealbruk med funksjonsblanding, gjør det mer attraktivt å gå. Å tilrettelegge for endrede reisevaner i tråd med forpliktelsen om nullvekstmål i personbiltransport, er grunnleggende for føringene i KDP3 og følges opp i videre planer.

Naturmangfold og grøntareal står sterkt i identiteten til Fornebu og skal ivaretas og styrkes i kommende planer. Utbyggingsområdene vil bidra til et mer finmasket nettverk av blågrønn struktur, både på bakken og på tak, som sammen styrker økosystemet og håndtering av klimaendringer. Etablert åpen overvannshåndtering på Fornebu skal videreføres.

KDP3 har tydelige ambisjoner for arkitektur med høy arkitektonisk kvalitet, utformet med variasjon i uttrykk, høyder og bebyggelsesstruktur som bidrar til gode og opplevelsesrike omgivelser.



Tre senterområder tilknyttet Fornebubanens tre stasjoner på Fornebu

Igangsatte felles planer for senterområdene sikrer oppfølging av KDP3 og detaljerer ut overordnet prinsippplan for gate-, park- og byromsstruktur i KDP3. Felles plan sikrer et godt nettverk av offentlig tilgjengelig gate-, park- og byrom, som bidrar til gode møteplasser med mer urban karakter. De urbane møteplassene skal supplere parken og mindre møteplasser i boligområdene, og sammen gi et mangfoldig tilbud til befolkningen på Fornebu, og regionen for øvrig.

Det arbeides med å definere nærmere hva et nullutslippsområde er og få konkretisert nødvendige tiltak og handlingsrom for å nå målt. Alle tiltak i alle prosjekter på Fornebu må bidra i retning av null klimagassutslipp i løpet av en analyseperiode (60 til 100 år), hvis Fornebu skal kunne defineres som et nullutslippsområde.

Lysaker, Teleplan og Granfoss

Lysaker er Norges tredje største kollektivknutepunkt for jernbane, buss, og båt, og det betjener et av regionens viktigste næringsområder med 20 000 arbeidsplasser. Dette gir Lysaker god tilgang på det regionale arbeidsmarkedet, og er ett av kommunens tre bysentre hvor arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres.

Det er definert ett område med krav om felles plan i området rundt Lysaker;

- Lysaker kollektivknutepunkt

Det er vedtatt planprogram med byplangrep for Granfoss og Teleplan. Planprogrammene legges til grunn for videre utvikling for disse områdene, og plankartet er justert slik at arealformål stemmer overens med byplangrepene. For Granfoss er dette løst ved å sette av hele arealet til framtidig sentrumsformål (i påvente av tre detaljreguleringsplaner med blanding av næring- og boligformål), mens det for Teleplan er avsatt til framtidig næringsformål mot hovedveiene og framtidig boligformål i tråd med planprogrammets føringer.



Hovedkart VPOR Lysakerbyen

Begrepet **Lysakerbyen** ble innført i arbeidet med VPOR Lysakerbyen, som omfatter områder på både Oslo- og Bærumssiden. Utgangspunktet for utviklingen er fastsatt i Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lysakerbyen, som ble vedtatt i 2019. Granfoss i nord, sammen med en utvidelse av senterområdet mot sør til og med Godthåb, skal bidra til en utvikling av mer bymessige kvaliteter og karakter. Handelstilbudet på Bærumssiden av Lysaker er underordnet tilbudet på Oslosiden med CC Vest, men målet er at Lysakerbyen skal oppfattes som én sammenhengende by med gode forbindelser på tvers av elva og bygrensen.

Kollektivknutepunkt: De sentrale delene av Lysaker har potensial for ytterligere bymessig fortetting på sikt, men avhenger blant annet av endelig plassering av bussterminalen. Det er igangsatt planarbeid i regis av Statens vegvesen for ny og effektiv busstasjon på Lysaker med enklere omstigning mellom buss, metro (T-bane) og jernbane. Videre er det et ønske om å redusere E18 som barriere, og gjøre det enklere å sykle og gå gjennom og til Lysaker. Ny løsning for

bussterminal og hovedsykkelvei vil medføre endringer på Lysaker, og gi en mer sammenhengende struktur tilpasset en bymessig utvikling.

Krav om felles plan som sammenfalt med tidligere avgrensning for planarbeid Lysaker kollektivknutepunkt (ble stilt i bero i 2019) er videreført fra tidligere arealdel. Bakgrunnen for at det ikke er foreslått å gjøre endringer i avgrensningen, er å avvente pågående arbeider med lokalisering av busstasjon som gir avhengigheter som må landes før det åpnes for nye prosjekter.

Lysaker senterområde strekker seg i dag i praksis sørover langs Strandveien til Lysaker brygge. Lysaker har potensial for å utvikles som senterområde med større grad av funksjonsblanding og bymessige kvaliteter – herunder flere boliger. Med tanke på støy, luftforurensing og å kunne bygge opp under eksisterende kvaliteter, vil en naturlig senterutvidelse skje sør for E18 mot elva og fjorden. For å dempe veksttakten er det likevel ikke tilrettelagt for transformasjon/ fortetting i dette området i denne kommuneplanrevisjonen.

Høvik

Når E18 legges i tunnel er intensjonen å utvikle Høvik med tydeligere senterstruktur med bymessige kvaliteter som gatestruktur, parker, møteplasser samt funksjonsblanding med hovedvekt av boliger. Oppstart av planarbeid ble varslet våren 2022 og har som mål å tilrettelegge for transformasjon av Høvik etter at åpning av E18 i tunnel skjer i perioden 2027/ 2028.

Høvik har vært definert som vekstområde gjennom flere kommuneplaner. Med ny E18 som legger om gjennomgangstrafikk gjennom Høvik i tunell, åpnes det nye muligheter for utviklingen. Løsning for lokalgatesystem gjennom Høvik samt rammer for videreutvikling, skal vurderes og fastsettes

gjennom planprogram med byplangrep for Høvik. Det skal i dette arbeidet utarbeides et alternativt planforslag som tilrettelegger for et bilfritt Høvik sentrum. Her videreføres arealformål med forutsetning om at endelig arealformål og utnyttelse avklares i videre plan. Krav om felles plan er angitt med forbehold om at avgrensning i felles plan kan avvike noe fra denne ved en mer detaljert vurdering.

I innledende planarbeid med mulighetsstudier for Høvik ble det lagt til grunn kvartalsbebyggelse med en hovedandel av bebyggelse på mellom 3- 5 etasjer (høyest mot jernbane og ny lokalgate). Det jobbes i dag med planarbeid for de stasjonsnære senterområdene og tilgrensende områder, som har god tilgang til både jernbane og hovedveisystemet. Dette danner grunnlag for utvikling av et områdesenter, som underordner seg Bekkestua.

Bekkestua

Bekkestua er et områdesenter med karakter av å være en småby, og har vært gjennom en rivende utvikling de seneste årene. Stedet har fått en tydelig rolle som senterområde for et større omland. Når pågående prosjekter og planer på Bekkestua er gjennomført, skal stedet anses som ferdig utbygd, jf. arealstrategien.

Det er høy grad av funksjonsblanding i de sentrale områdene, hovedbiblioteket er lokalisert her, med idrettsanlegg og skoler i randsonen. I 2021-22 jobbes det med ombygging av hovedgatene, etablering av torg og møteplasser, boliger og næring for å sikre Bekkestua en mer bymessig utforming. Nye **Nadderud stadion** er under planlegging og det jobbes med hvordan denne kan knyttes sammen med Bekkestua for øvrig og for å unngå handelslekkasje fra Bekkestua.

Stabekk

Togtilbudet på Stabekk, med 7 minutters avganger til Oslo og flytog på hverdager gir dette områdesenteret en rolle i arbeidsmarkedsregionen som skiller seg noe fra de øvrige sentraene i denne kategorien.

Stabekk fungerer i dag som et lokalsenter som i all hovedsak betjener lokalmiljøet (foruten noen enkeltstående butikker som trekker kunder fra et større omland). Det er vedtatt en områderegulering for Stabekk som følges opp av *Plan for gater og byrom* og øvrige detaljreguleringer. Det er derfor ikke angitt noen krav for felles plan for dette området, hvor vekstområdet anses som avklart ved gjennomført og pågående planarbeid. Stabekks eksisterende bystruktur og flere kulturminner, er identitetsskapende og skal ivaretas ved videre utvikling.

Kolsås

Kolsås har t-bane som gir god tilknytning til Oslo. Det er dessuten god bussbetjening i retning Sandvika, dog med fremkommelighetsutfordringer i rushtiden. I dag er området preget av mye kjøre- og parkeringsareal uten urbane kvaliteter og tydelig struktur. Kolsås anses å ha et stort potensial som et framtidig områdesenter i denne delen av kommunen, men mangler kvaliteter for å kunne fungere som en lokal møteplass og senterområde, både når det gjelder bebyggelsens utforming og gater og byrom. Kollektivdekning og områdets potensial tilsier likevel at Kolsås kan transformeres til et områdesenter i Vestre Bærum. Dette vil måtte følges opp i kommende planarbeid og utvikling av området.

Ved oppfølgende arbeider med strategisk plan for Vestre Bærum vil Kolsås ses i en sammenheng med området for øvrig. Krav om felles plan omfatter tilliggende veiarealer for å sikre god tilrettelegging for myke trafikanter parallelt med planlegging av området for øvrig.

Lokalsentre

Følgende områder angitt som lokalsentre med potensiale for vekst som en konkretisering av arealstrategien:

- Eiksmarka
- Østerås
- Gjettum
- Haslum
- Slependen
- Vøyenenga

Eiksmarka har gjennomgått relativt stor utvikling i de senere årene, med Eiksmarka senter og kommende boligprosjekter i senteret. Senterområdet har en viktig funksjon for lokalmiljøet og en videre utvikling av området bør fokusere på senterområdet som møteplass for nærmiljøet. Dette innebærer blant annet gange- og sykkelvennlige omgivelser og mer bymessige kvaliteter.

Nordøst for dagens senter på Eiksmarka ligger arealer hvor det er ønske om og potensiale for transformasjon. For å se den videre utviklingen av Eiksmarka senterområde i sammenheng, foreslås areal langs Niels Leuchs vei mot Vollsveien samt noe av skolens uteareal avsatt med krav om felles plan. Her har både kommunen selv og (enkelte av de) private grunneierne ønsker om transformasjon av arealer avsatt til næring og offentlig/ privat tjenesteyting. Det avsettes en noe robust avgrensning for å sikre gode byrom, sammenheng mellom hele senterområdet og muligheter for å «bytte» arealer internt i området.

Østerås senterområde avviker noe fra de øvrige prioriterte vekstområdene, da senteret ligger nord for Østerås stasjon og ikke «på» stasjonen. Dette gjør at Østerås omtales som to delområder.

På arealstrategisk kart er Østerås senter vist som prioritert vekstområde. Dette er noe nyansert i denne planen. Ved Østerås senter er det potensiale for å styrke områdets funksjon som lokal møteplass og et attraktivt senterområde, både når det gjelder bebyggelsens utforming og forhold til gater og torg/møteplass. Dette vil måtte følges opp i kommende planarbeid og utvikling av området som allerede er avsatt til sentrumsformål.

Ved Østerås stasjon er kommunen en viktig grunneier, og en rekke offentlige funksjoner er lokalisert i området rundt stasjonen. Utvikling av flere boliger i området nær stasjonen vil bidra til økt sosial kontroll og attraktivitet av stasjonsområdet.

Gjettum har noen lokale funksjoner og arbeidsplasser, og det er potensiale for å styrke områdets kvaliteter og attraktivitet. Her videreføres boligformål (framtidig) med krav om felles plan. Avklaringer rundt framtidig høyspentledning vil gi føringer for utviklingsmulighetene i området. Det ligger p.t an til at høyspent fortsatt skal ligge som luftledning (ikke i kabel), noe som begrenser utbyggingsmulighetene på Gjettum. Ved evt. ny kabel bør det vurderes en så hensiktsmessig trassé som mulig, der også muligheter for fortetting/ transformasjon av Gjettum ilegges stor vekt.

Haslum har i dag et lite senterområde med lokale funksjoner som er noe fragmentert med selve senterbygget plassert nær stasjonen samt et annet handelstilbud lenger opp mot Nesveien. Her bør det bygges opp oppunder Haslum som lokal møteplass og et attraktivt senterområde, både når det gjelder bebyggelsens utforming og forhold til gater og torg/møteplass. Å tilrettelegge for gange til t-banen er viktig for å sikre at det blir enkelt å reise med kollektiv.

Ved Haslum pågår planlegging for deler av senterområdene.

Slependen er avsatt til framtidig bolig med krav om felles plan. Arealet er opprettholdt som framtidig boligformål i tråd med vedtatt arealstrategi.

Vøyenenga er eneste senter i senterhierarkiet som betjenes av buss og ikke skinnegående kollektiv, og ble lagt inn i arealstrategien på grunn av dets potensiale for tilførsel til boligmarkedet i kommunen. Ringeriksveien 158- 164 består av flere eiendommer som ble avsatt til framtidig boligformål ved forrige revisjon. Krav om felles plan for disse eiendommene samt tilgrensende deler av Ringeriksveien skal bidra til et helhetlig grep og løft av et område som i dag bærer preg av å være et litt rufsete næringsareal, men som samtidig har et stort potensial for utvikling og sikring av eksisterende kvaliteter. Vøyenenga har en rekke blågrønne kvaliteter med Sandviksvassdraget og tilhørende turveier, men mangler kvaliteter som torg/møteplasser og tilrettelegging for øvrig som sikrer at gange, sykkel og kollektiv øker konkurransefordelene kontra privatbil.

Andre transformasjonsområder

Noen områder som helt eller delvis ligger utenfor vekstområdene, er angitt med bestemmelsesgrense «krav om felles plan» eller avsatt som fremtidig byggeformål hvor det tilrettelegges for utvikling/ transformasjon/ fortetting. Disse omtales kort under.

Næringsparkene (krav om felles plan)

Næringsparkene bør ved utvikling, moderniseres og gjøres mer arealeffektive. Det er også ønskelig at områdene blir mindre «utflytende», og at det i større grad legges til rette for ferdsel i og gjennom området til fots og på sykkel. Områdene (Rud-Hauger og Grini) ligger som områder inne i eller i utkanten av boligbebyggelse, og ferdsel gjennom området (til fots og på sykkel) bør styrkes.

I planen er det stilt krav til utvikling av næringsparkene gjennom en overordnet strategisk helhetlig plan som første ledd. En slik plan vil kunne utformes som et byplangrep/ VPOR, med fastsettelse av de viktigste rammene for videre utvikling, herunder fokusområder for å løfte områdekvaliteter (grønt bruk av trær og vegetasjon som strukturerende og «oppmykende» elementer, tilrettelegging for gange, sykkel) og arealeffektivisering (f.eks. for sambruk av parkering og plassering av bygg).

Områdene Vøyenenga – Kolsås – Rykkinn – Skui, bør bindes sammen via Rud-Hauger. Gjennom en helhetlig plan vil de overordnede strukturene være organiserende for videre utvikling. Dette vil bidra til å sikre at kvalitetene i området bindes sammen.

Durudveien 33-35 (Transformasjon/fornyelse)

Fra foregående kommuneplaner ligger Durudveien 33-35 som fremtidig boligformål. Dette er et område som er regulert til næring, men som ved sin beliggenhet (om lag 700 m fra Gjetsum stasjon) videreføres som transformasjons-/utviklingsområde til bolig.

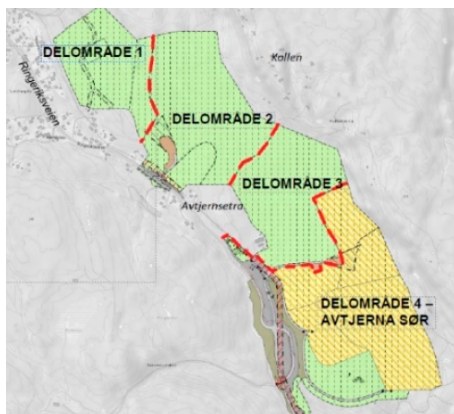
Sonja Henies vei/ Helmerveien, Brynsveien 88, Niels Leuchs vei/ Eiksmarka og Ringeriksveien/ Vøyenenga.

Sonja Henies vei/ Helmerveien er en kommunal eiendom som frem til nå har huset Henie Onstad eldresenter. Arealet foreslås omdisponert til bolig – fremtidig, og hensikten er at området brukes til pilotering av aldersvennlige boliger. Dette betyr at det i videre reguleringsplan bør sikres mindre boenheter, høy andel fellesarealer og møterom/- plasser, tilrettelagt for parkering for hjemmetjenesten m.m. Det bør vurderes om det også kan innpasses boliger for førstegangsetablerere under 35 år med mål om tilbud av en andel boliger til under markedspris.

Det legges til rette for tilsvarende piloteringsprosjekter på fremtidig boligområder/ transformasjonsområder Ringeriksveien/Vøyenenga, Brynsveien 88, og Eiksmarka/Niels Leuchs vei.

Avtjerna

Avtjerna er videreført som LNFR-område i denne kommuneplanperioden. Området vil da bli liggende som en arealreserve som senere kan vurderes tatt inn i kommuneplanen for å ivareta vekst.



I dag fungerer området i stor grad som LNFR- område med et mindre område for utfylling av masser på Lorangmyr, sikret gjennom statlig regulering i Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16). I reguleringsplanen legges det til grunn at området kan fylles noe ut før det tilbakeføres til LNFR.

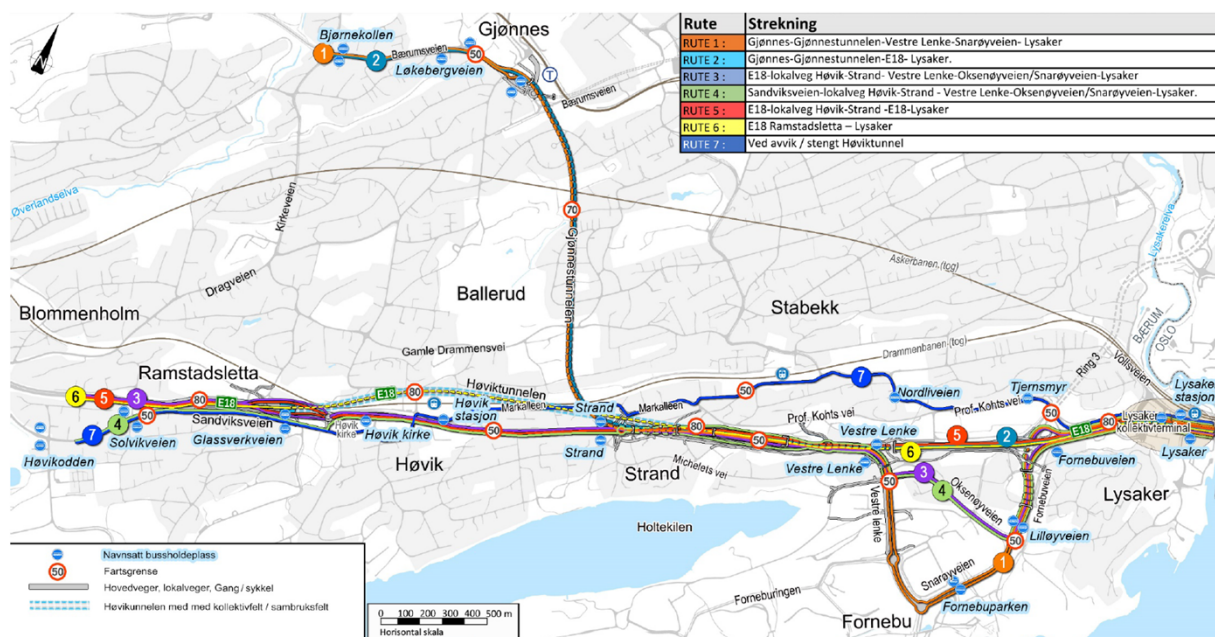
Statlig regulering i Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) opprettholdes.

Arealer langs E18- korridoren – mellom Lysaker og Ramstadsletta

Kommuneplanen foreslår ingen konkrete arealbruksendringer langs E18- korridoren i dette revisjonsarbeidet. Først og fremst er det arealstrategien og kommuneplanens samfunnsdel som legger føringer for utviklingspotensialet langs E18- korridoren. I kommuneplanens samfunnsdel ligger det føringer særlig knyttet til næringsarealene langs E18- korridoren; *gi forutsigbare rammer for næringsutvikling i knutepunkt, i næringsparker og sikre god adkomst til hovedveinettet E18 og E16. Arbeidsplass- og besøksintensiv virksomhet skal lokaliseres til kollektivknutepunkter.* Utover dette er det Lysaker, Høvik og Sandvika som har de største fortetnings- og transformasjonspotensialet langs korridoren.

Etter vedtak av reguleringsplan for E18- strekningen Lysaker – Ramstadsletta, ble det i St. prp. 38 s – *Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus* – lagt til grunn enkelte endrete forutsetninger for videre utvikling langs korridoren. I dette lå det en enklere løsning for Lysaker kollektivterminal og at bussvei erstattes med kollektivfelt på E18 mellom kryssområdene. Særlig det siste gir endrete forutsetninger for utviklingen, ved at Ramstadsletta ikke lenger betjenes av bussvei / holdeplass og at bussholdeplass i Oksenøyveien er tatt ut. Ved omregulering av traseen – reguleringsplan for Tjernsmyrområdet – ble kobling mellom lokalvei/ bussholdeplass og E18- traseen regulert vekk.

Det er sett på ulike alternative busstraseer, der kobling mellom lokalvei/ Vestre Lenke, via Oksenøyveien og Fornebuveien til Lysaker anses som den mest aktuelle framtidige bussløsningen.



Potensielle bussruter og bruk av veisystemet

Det jobbes med vurderinger av videre arealbruk på deler av korridoren for:

- Reguleringsplan for Stabekklokket – endring av reguleringsplan for E18- korridoren.
- Vurderinger av arealbruk i Riiser Larsens vei
- Områderegulering Høvik senterområde

Bortfall av bussveien med tilhørende holdeplass ved Vestre Lenke-Stabekklokket understreker behovet for en nærmere vurdering av arealbruken i dette området, som også vil fremstå som «inngangsporten» til Fornebu fra vest.

Øvrige arealer bør gjennomgå inngående før eventuelle endringer foreslås. Ramstadsletta er i eget notat vurdert som egnet til bruk for samlasterterminal/ logistikkfunksjon. Dette kan løses innenfor kommuneplanens arealformål – bygge- og anleggsformål. Med bortfall av bussvei med bussholdeplass, antas det at området inntil videre er mest egnet for plasskrevende funksjoner og/ eller ulike logistikkfunksjoner.

Gode byer og tettsteder

Kommuneplanens samfunnsdel har ambisjon om et attraktivt og inkluderende Bærumssamfunn for alle; - i vår kommune skal det være godt å bo og leve!

Ved å planlegge for gode steder, være seg å bo, leve, oppholde eller bevege seg gjennom – underbygges mål om å ivareta oppvekst og levestandard for barn, unge og eldre. Kvalitet i omgivelsene som virkemiddel for gode bo- og bymiljø bidrar til å nå kommunens klimakloke mål om et kortreist hverdagsliv. Attraktive senterområder med høy kvalitet er også viktig for kommunens attraktivitet for etablering av næringsliv¹⁵.

Ved å stille kvalitetskrav ved tilrettelegging av ny bebyggelse, gater, møteplasser etc., ønsker Bærum kommune å bidra til tydelig kommunikasjon og forutsigbarhet knyttet til forventninger ved utbygging

¹⁵ Vista Analyse 2022; *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen handel. Et underlag til kommuneplanens arealdel, Bærum kommune.*

i kommunen. Det er satt et særlig fokus på utvikling av bymessige kvaliteter i senterområder, hvor det planlegges for kommende vekst.

Variasjon i boligstørrelse og boligtyper

Samhandling med naboer gjennom formell og uformell kontakt bidrar til trivsel, stabilitet og tilhørighet i bomiljøet. Dette er viktig i et folkehelseperspektiv. Nabokontakt øker med botid, og dette forsterkes når det finnes en blanding av eldre og barnefamilier i bomiljøet.

For å skape et godt sted å bo og leve, er det viktig å legge til rette for et mangfoldig og variert bomiljø. For den enkelte Bærumsbeboer vil boligbehovet trolig endre seg gjennom et livsløp. Et bredt spekter av bolig- og eiertyper i et område, øker muligheten for at flere kan ha sin boligkarriere i det samme lokalmiljøet de bor i, uavhengig av endret livssituasjon på grunn av alder, sykdom, samlivsbrudd eller annet. Dette er positivt for den enkelte, enten det er barn eller voksne det gjelder, noe som også påvirker den helhetlige stabiliteten i et bomiljø. Nye utbyggings- og transformasjonsprosjekter bør derfor legge til rette for variasjon i boligtyper og -størrelser. Hvis nærmiljøet har en ensidig boligstruktur, kan nye fortettingsprosjekter bidra til å skape et mer mangfoldig boområde. Noen ganger kan det være behov for å supplere området med flere mindre leiligheter eller en boligtypologi som mangler. I mange kompakte senterprosjekter vil behovet ofte være flere familieboliger.¹⁶

Plan- og bygningsloven med tilhørende retningslinjer og forskrifter, legger i liten grad til rette for at det kan stilles krav til «alternative» boformer, boliger for en bestemt brukergruppe eller nye og innovative boformer for å ivareta hensyn som rimelige boliger. Variasjon i utbyggingsmønster og tilrettelegging for ulike typer boliger, må i planarbeidet styres gjennom funksjonskrav i reguleringsplaner (utnyttelse, uteoppholdsareal, krav til andel store og små leiligheter (m²), kombinasjon av boligtypologier innenfor et prosjekt eller område mv.). Å fristille kobling mellom bolig og parkering og/ eller ha krav om lavere p- norm, kan også være et virkemiddel som kan spille en rolle ved bolig- sosiale hensyn, da parkeringsplasser er dyre å etablere, noe som kan være med å bidra til reduserte boligpriser på sikt.

Bygrammatikk, urban struktur og kvalitet

Ved videre utvikling i kommunens senterområder, skal de bymessige kvalitetene underbygge ambisjonene om å skape gode lokale møteplasser, hvor det tilrettelegges for et byliv hvor gange og sykkel prioriteres. Gode lesbare sammenhenger – byromforløp – i gater og offentlige rom, torg og møteplasser skal ivaretas gjennom å utvikle helhetlige planer for disse sentrale områdene. I nye område/reguleringsplaner skal det arkitektoniske uttrykket sees i sammenheng med kommunens klimavisjon, slik at nye bygg står seg estetisk over tid.

I Bærum varierer senterområdene i både størrelse, form og grad av bymessighet. I planens senterhierarki er Sandvika, Lysaker og Fornebu utpekt til å være de mest urbane områdene.

¹⁶ Vegviseren.no

Mennesket ser og opplever byen i øyehøyde. Utformingen på gateplan/ 1.etasje er derfor avgjørende for hvor attraktivt det er å bevege, oppholde seg og å bo i et område. Ved ut- og ombygging må det derfor utvises ekstra omtanke for materialvalg, detaljering og utforming av de nederste etasjene av bygg, og hvordan disse møter de tiliggende byrommene.



Fasaden oppleves kortere når den er vertikalt oppdelt og man opplever mer menneskelig skala på bebyggelsen når første etasje skiller seg fra øvrige etasjer. Kilde: Trygt og skønt boligområde - En designguide til social bæredyktighet

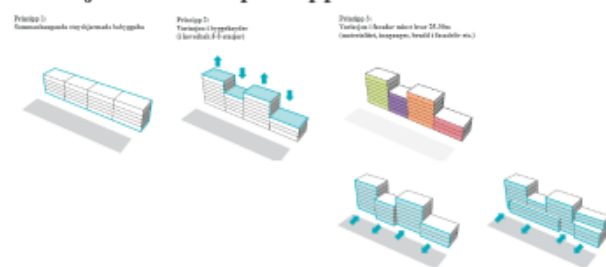
Bebyggelsen må i størst mulig grad sikre et samspill med og henvende seg ut mot gater og byrom. Uheldige «baksider» bør unngås. Ved planlegging av utbyggingsområder er det viktig å ha fokus på utforming av møtet mellom offentlig, halvprivat og privat sone. Det tenkes her på overgangen mellom bygg og gate/byrom – gjerne omtalt som *kantsonen*. God utforming av kantsonen er essensiell for å sikre vitalisering av gater, møteplasser og nabolag. Kommunen har mål om at sentrene skal fungere som aktive møteplasser som inviterer til byliv - møteplasser som har et mangfoldig aktivitets- og funksjonsinnhold, med tiltalende utforming som oppmuntrer til grønn mobilitet og et kortreist hverdagsliv.

Av ulike årsaker kan det være utfordrende å etablere funksjoner som skaper aktivitet i 1.etasje, spesielt i en «oppstartsfasen». For områder som er under transformasjon eller i senterområder som vil utvikles over tid, kan det ta noe tid før kundegrunnlaget er tilstrekkelig på stedet til å sikre regningssvarende drift av en virksomhet. For å sikre en fleksibilitet i bruken over tid, bør det legges til rette for mer bruk av midlertidig aktivitet/ funksjon i en overgangsfase – i påvente av etablering av publikumsrettede funksjoner mot gateplan.

Forhold til omgivelser

For å kunne danne et helhetlig situasjonsbilde av planområdet, må bebyggelsen alltid ses i sammenheng med omgivelsene de står i/planlegges i. Et prosjekt eller en plan vil alltid ha en avgrensning, men i plansaker må forholdet til omgivelsene, også på utsiden av planavgrensningen, tilpasning og hensyn til omgivelser – for eksempel tilrettelegging for gående og syklende,

Variasjon i volum - prinsipper:



Figur 7 Illustrasjon - variasjon i volum - prinsipper (fra VPOR Lysakerbyen)



Figur 6 Illustrasjon Solforhold offentlige rom; gater, plasser og parker (illustrasjon fra Planprogram for Flytårnet)

omkringliggende småhusbebyggelse, verdifulle kulturminner og -miljø, offentlige rom, gater, plasser og parker hensyntas. En stedsanalyse vil kunne påpeke behov for ivaretagelse eller viktige hensyn knyttet til planområdet eller omkringliggende omgivelser, være seg variasjon i volumoppbygging, behov for nye gang- og sykkelkoblinger, tilstrekkelig solbelyst areal eller avtrapping mot eksisterende bolig- og naturområder

Naturverdier og landskap

Bærum har spesielle geologiske forhold. Den kalkrike berggrunnen og de klimatiske forholdene danner et godt naturgrunnlag og stort artsmangfold. Innenfor kommunegrensen finnes det flere sjeldne naturtyper- og arter og landskapsmessige særegenheter. Et stort naturmangfold er et godt utgangspunkt for å kunne gjøre Bærum til en foregangskommune innenfor ivaretagelse av natur, arter og mangfold.

Landskapet i Bærum innehar karakteristiske grønnkledte åsrygger som strekker seg i øst-vestlig retning. For at dette landskapstrekket fortsatt skal kunne være gjenkjennelige, må ikke ny bebyggelse bryte silhuetten av de grønne åsene. Ny bebyggelse må ut fra dette underordnes i forhold til høyde og plassering, slik at landskapet kan oppleves på avstand og det grønne preget i kommunen ivaretas.

Ved kupert landskapsforhold vil det ved etablering av større bygg og anlegg kunne oppstå behov for planering av flater, fjellskjæringer, murer, fyllinger mv. Et bevisst forhold til naturforhold og opprinnelig terreng, i tillegg til nennsom utforming og landskapstilpasning til omgivelsene kan være med å unngå uheldige landskapsinngrep i fremtiden.

Mobilitet i gater og byrom

En kombinasjon av funksjonsblanding i senterområder og høy kvalitet i utforming av omgivelsene, er avgjørende for nå målene om grønn mobilitet.

Lesbare, trygge og attraktive omgivelser øker gang- og sykkelvennligheten. Innslag av grønt/natur, skjerming fra motorisert trafikk, opplevelser, variasjon og aktive fasader er eksempler på elementer som bidrar til økt attraktivitet og gangvennlige omgivelser.

For mange Bærumsbeboere er bilen det fortrukne transportmiddelet fra A til B. Bilen beslaglegger store arealer i senterområdene – både når den står stille og når den er i bevegelse. Den skaper også framkommelighetsutfordringer for buss, gir utrygge skoleveier, er negativ i et folkehelseperspektiv, i tillegg til at den bidrar til klimagassutslipp og forurensning.

Planens kvalitets- og funksjonskrav vektlegger faktorer som må til for å nå klimamålene ved planlegging av nye områder. Kvalitetskravene må ses i sammenheng med bestemmelser om grønn mobilitet – blant annet reduserte parkeringsnormer.

I vedtatt "Plan for sykkelveinettet i Bærum kommune" blir hovedsykkelrutene i hovedsak ledet igjennom senterområdene. I disse områdene må eventuelle systemskifter bidra til trafikksikre og gode løsninger for alle brukergrupper.

I kommende planarbeid skal tilgrensende veiareal inkluderes i planens avgrensning. På denne måten skal all utbygging bidra til at man på sikt, får helhetlige (sammenhengende) og gode løsninger for gange, sykkel og kollektivtransport. Der hvor det mangler trafikksikker og god adkomst (for gående, syklende) fra planområdet til viktige målpunkt, må også dette sikres i plan. En slik planmessig avklaring gir blant annet grunnlag for å melde behov for midler i fylkets handlingsplaner og andre bevilgningsmuligheter. Eventuell kostnadsfordeling mellom kommune og utbygger for opparbeidelse av anlegg vil være gjenstand for forhandling ved utbyggingsavtale.

Støyskjermer

Støyskjermer er et kompensierende tiltak for å imøtekomme krav til støyreduksjon ved bygging av boliger og annen støyfølsom bebyggelse (skoler, barnehager mv.). Skjermene oppleves ofte som barrierer og «vegger» i omgivelsene, noe som gjør at kontakten mellom bebyggelse og gate ikke lenger er til stede. Dette reduserer følelsen av trygghet, opplevelseskvaliteter og kontakt mellom mennesker. Omfang av støyskjermer bør derfor begrenses til et minimum. Om mulig bør andre støyreducerende tiltak benyttes, for eksempel terreng (terrengvoller) som kan kles med vegetasjon. Om støyskjermer likevel blir aktuelt, bør disse være kortest mulig i lengde og det bør stilles krav til utforming som sikrer at disse blir positive innslag i omgivelsene.

Minste uteoppholdsareal for bolig (MUA)

Fortetting av byer og småhusområder medfører over tid at det blir mindre uteoppholdsareal mellom husene. Krav til minste uteoppholdsareal skal bidra til å sikre attraktive byer, steder og nabolag, gjennom et helt livsløp, og gi grønne og frodige uteoppholdsareal for trivsel og variert bruk.

Det er viktig at utearealnормene er robuste nok til å håndtere variasjoner i befolkningssammensetningen over tid. Flere mener at det å bo i by er å anse som den mest bærekraftige boformen, - da må byene i så fall også gjøres mer attraktive og tilrettelegges for alle.

Det å sikre gode oppvekstvilkår og mangfoldige utearealer for barn i tettbygde strøk vil kunne bidra til en variert og bærekraftig byutvikling. Hensiktsmessig fortetting kan også motvirke byspredning. Ved nye boligetableringer og ved større transformasjonsområder skal det sikres gode uteoppholdsarealer til ulike former for lek. Det skal sikres lekearealer for barn i alle aldre (småbarnslekeplass, nærlekeplass og nærmiljøanlegg/park).

Kommuneplanen retter også fokus på utearealenes brukbarhet og kobling mot overvannshåndtering og bruk av vegetasjon i felles uteoppholdsarealer. Det er krav om tilstrekkelig jorddybde for etablering av vegetasjon og trebeplantning både i gårdsrom (ofte over underliggende parkeringskjellere eller tilsvarende) og på tak. I tillegg til å være viktig for trivsel og kvalitet i omgivelsene, må dette ses i sammenheng med ambisjoner om natur- og overflatebaserte overvannsløsninger, som er en viktig faktor for å sikre tilstrekkelig sikkerhet mot kommende konsekvenser av klimaendringer.

I forbindelse med fortetting i byggesonen, er det ikke bare naturområder som blir redusert eller forsvinner, men også handlings- og mulighetsrommet til å opparbeide felles, offentlig tilgjengelige arealer som torg, møteplass, lekeareal mv. Dette er fellesarealer og plasser som vil kunne gi rom for «livet mellom husene» – for å skape levende nærmiljøer. I kommuneplanens retningslinje knyttet til uteoppholdsarealer for bolig er følgende lagt til:

Innenfor de angitte vekstområdene kan det stilles krav til at deler av minste uteoppholdsareal (MUA) omfordeles til offentlig tilgjengelig møteplass/lekeareal eller tilsvarende.

Hensikten med å legge til ovennevnte retningslinje, er å muliggjøre sambruk og flerbruk av fellesarealer, slik at disse kan komme allmenheten til gode. Det betyr at uteoppholdsarealkravet forblir det samme, men at flere av våre innbyggere skal kunne få glede av utendørs oppholdsareal som lokaliseres på bakkeplan.

Dette kan for eksempel bety at ubebyggt areal lokaliseres ut mot vei, gate eller offentlig tilgjengelig område - i stedefor som innvendige gårdsrom. Videre at dette arealet opparbeides og sikres (gjennom plan og privatrettslige avtaler/tinglyste heftelser) som offentlig tilgjengelige arealer.

Uteoppholdsarealer ved skoler og barnehager

Bærum kommune har fortetting i prioriterte vekstområder som et overordnet mål i arealstrategien. I kommuneplanen er dette konkretisert til angitte senterområder. For å tilrettelegge for et kortreist dagligliv, men samtidig også la kommunens formålsbygg bidra til ønsket stedsutvikling, tilsier dette at enkelte skoler bør lokaliseres til senterområder, som i Sandvika og på Fornebu.

Kommunen har store ambisjoner om å legge til rette for gode skoler, hvor utearealene skal holde høy kvalitet og stimulere til aktivitet. Etter skoletid skal skolens anlegg kunne brukes og være en møteplass for lokalmiljøet. Forskningsrapporten *“Uteområder i skoler og barnehager – hvordan sikre kvalitet i utformingen”* (NMBU 2019¹⁷), sammen med Bærum kommunes *“Veileder for utomhusanlegg i Bærum kommune”* (vedtatt i KST 30.05.2018) er lagt til grunn for kommuneplanens føringer for utomhusanlegg til skoler, i tillegg til nylige og pågående arbeider med planlegging av skoler.

I urbane områder er arealeffektivitet, sambruk og flerbruk av areal/områder, både utvendig og innvendig, viktig. Bruk av tilleggsarealer kan være et viktig virkemiddel for å øke arealeffektivitet og bruk til flere tider av døgnet. Planen legger derfor til rette for bruk av tilleggsareal til skole. Dette tilsier at offentlige arealer som parker, friområder eller andre egnede arealer, kan tas med når det gjøres en helhetlig vurdering av skolens uteområde. Der hvor det tilrettelegges for senternære skoler, hvor kravene til utomhusareal ved skole kan reduseres, må kravet til kvalitet og disponering av skolens uteområder bli tilsvarende høyere. De konkrete vurderingene om skolens utomhusareal, kvalitet og egnethet må gjøres i den enkelte reguleringsplan.

Forskningsrapporten¹⁸ vektlegger følgende innhold og funksjon som viktige for skolenes uteoppholdsarealer:

- Gir rom for behovene til alle brukergrupper og at de tilpasse ulike aldersgrupper samt er tilgjengelig for alle
- Gir rom for utøvelse av allsidig fysisk aktivitet og bidrar til motorisk utvikling
- Gir rom for lek
- Gir rom for ulike typer sosial aktivitet
- Gir rom for å trekke seg tilbake
- Gir rom for naturopplevelser
- Gir muligheter for endringer og påvirkninger av det fysiske miljøet
- Gir trygghet og er trivselsskapende
- Gir rom for spenning og uforutsigbarhet
- Gi rom for å tilegne seg ny kunnskap og utøve virkelighetsnær læring
- Gi rom for nærmiljøets behov og skaper lokal identitet

Småhus

Fortetting i småhusområdene – føringer og intensjoner

Gjennom flere planperioder har kommunen hatt målsetting om å unngå fortetting i småhusområdene i Bærum, og at veksten heller styres til prioriterte vekstområder. Småhusområder

¹⁷ [Uteområder i skoler og barnehager – hvordan sikre kvalitet i utforming \(NMBU2019\)](#)

¹⁸ [Uteområder i skoler og barnehager – hvordan sikre kvalitet i utforming \(NMBU2019\)](#)

kan være enhetlig eller sammensatt og ny bebyggelse kan bidra til å skape orden og lesbarhet, tydeliggjøre områdegrenser mellom ulike bebyggelsesstrukturer, føye seg inn i et område eller skape noe helt nytt.

I ny kommuneplan legges det opp til at hovedveksten av boliger kommer i senterområdene, som angitt i arealstrategien og presisert i denne planen. For å begrense fortetting i småhusområdene og styrke karakteren i disse områdene, benytter Bærum kommune seg av styringsfaktorene;

- Plankrav
- Utnyttelse
- Tomtedeling
- Høydebegrensning
- Kvalitetskrav

I henhold til veilederen "*Grad av utnytting*"¹⁹ er småhus en fellesbetegnelse på frittliggende og sammenbygde bolighus med inntil tre målbare plan der bygningens høyde faller innenfor høydene som er angitt i pbl § 29-4.

Kommunen mener at føringer som begrenser høyde og tetthet er essensielt, blant annet for å bevare småhusområdenes karakter med småskala bebyggelse, åpenhet og grønne preg.

Frittliggende småhusbebyggelse

Frittliggende småhusbebyggelse er å forstå som en frittliggende bygning som er beregnet på én husstand, i noen tilfeller er byggene også angitt med utleiedel/sekundærleilighet. Områder som tidligere er benevnt som villamessig bebyggelse, omtales i dag som frittliggende småhusbebyggelse.

Med enebolig menes en frittliggende bygning med en boenhet, eventuelt med en sekundærleilighet på inntil 55 m² BRA (boligens totale innvendige areal) som ligger i direkte tilknytning til eneboligen. Med tomannsbolig menes et frittliggende bolighus med to boenheter, der begge boenheter er større enn 55 m² BRA

I veilederen "*Grad av utnytting*" er tomanns- og firemannsbolig definert som frittliggende bygning. I enkelte tilfeller er to- og firemannsboligene bygd ut i «felt», hvor feltet utgjør et større område som består av flere hus med lik utforming og klart arkitektonisk slektskap. I kommuneplanen inkluderes og inngår denne type boligfelt i definisjonen enhetlige områder, og de vil derved omfattes av bestemmelsene for enhetlig boligfelt/områder.

Konsentrert småhusbebyggelse

Konsentrert småhusbebyggelse er småhus, sammenbygd i kjeller, rekker med hus med inntil 3 etasjer. Disse småhusene fremstår som regel som enhetlige, - et begrep som over flere planperioder er benyttet om denne typen områder i Bærum. Begrepet enhetlige områder er derfor benyttet og videreført i gjeldende kommuneplan.

Enhetlige områder

Med enhetlige områder menes konkrete områder bestående av rekkehus, tomannsbolig, enebolig, atriumshus eller liknende, hvor arkitekturen har lik utforming og klart slektskap når det gjelder arkitektonisk utforming, og hvor området er helhetlig planlagt. Slike områder er ofte planlagt med

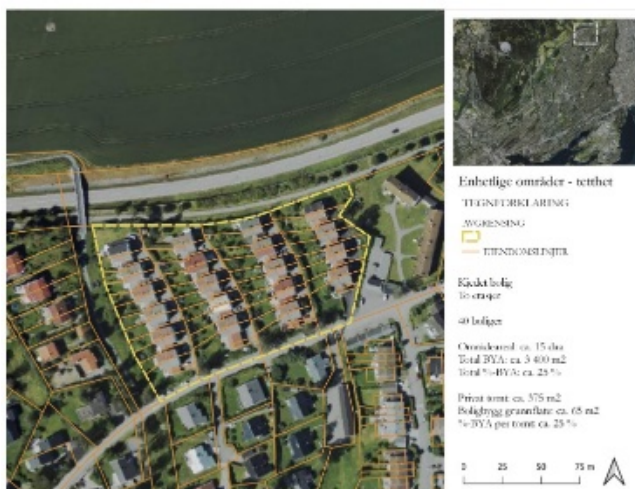
¹⁹ Grad av utnytting (2014)

strukturer som sikrer felles uteområder, siktlinjer, grønne drag, areal for lek, parkering mv. Dette er kvaliteter som eventuelle nye byggetiltak skal ivareta og videreføre.

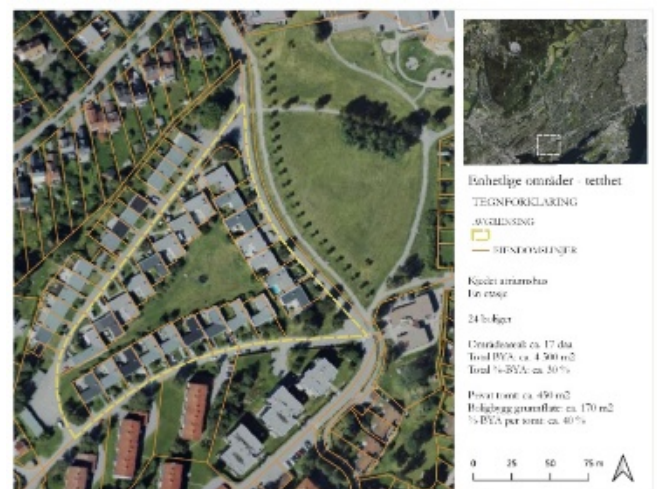
Det helhetlige plangrepet i slike områder må legges til grunn ved utvikling og moderniseringsbehov av boligene. Derfor skal det særlig vektlegges at utviklingen ivaretar områdets estetiske kvaliteter, helhetlige karakter og arkitektoniske uttrykk, i tillegg til *områdenes overordnede struktur*. Med den overordnede strukturen menes byggenes plassering på tomter og byggelinjer, siktlinjer, sammenhengende grønne arealer og uteoppholdsarealer som sikrer tilstrekkelig areal for lek og opphold, samt parkering.

Utnyttelse for disse enhetlige områdene varierer, men bygd utnyttelse er ofte noe høyere enn for frittliggende småhusbebyggelse. Beregning av utnyttelse for tilfeldig utvalgte områder i Bærum viser utnyttelse % BYA (bebygd areal) = 25-35 %. For enkelttiltak kan det være utfordrende å beregne utnyttelse, da tomtestrukturen i disse boligområdene varierer. Enkelte steder vil boligene ha egne eiendommer som inkluderer de grønne dragene mellom bebyggelsen, mens ved andre områder vil boligene ha mindre private eiendommer, men desto større fellesarealer som eies i fellesskap.

En av problemstillingene ved fortetting i slike områder handler om tilbygg/påbygg og fradeling ved enderekkehus. Dette kan medføre endring av områdets helhetlige karakter, slik at karaktertrekk som utnyttelse, tetthet og struktur forvitrer. Gjennom enkelttiltak på flere av boligene, vil ikke boligområdet på sikt fremstå som helhetlig lenger. Denne planen setter derfor et lavere krav til utnyttelse for denne type områder, hvor reguleringsplan ikke angir annen utnyttelse, slik at fradeling og uheldig fortetting ikke ødelegger områdene.



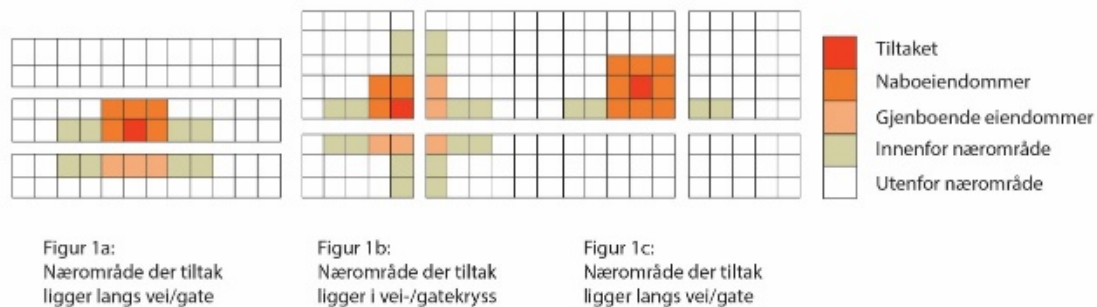
Figur 9 Otto Rugdes vei - kjedet enebolig i parallelle rekker % BYA = ca. 25 %



Figur 8 Kløverenga - kjedete atriumshus rundt et åpent fellesareal % BYA = ca. 30 %

Nærområdet

Nye tiltak skal tilpasses eksisterende bebyggelse i nærområdet. Et nærområde omfatter tilgrensende eiendommer, eiendommer som er gjenboere, samt eiendommer langs begge sider av tilliggende vei/veier.



Illustrasjonen viser nærområdet til et tiltak der tiltakets beliggenhet varierer i et områdes struktur

Utstrekningen av et nærområde vil variere. Hva som betegnes som et nærområde vil måtte vurderes konkret i den enkelte sak, men som utgangspunkt skal et slikt område være den delen av omgivelsene som tiltaket/boligen oppfattes som en naturlig del av. Noen steder kan dette være et «kvartal»/ avgrenset av gatenettet. Andre steder kan det være bebyggelsen i den umiddelbare nærhet (se illustrasjonene over). Terreng kan også være en avgrensende faktor i denne sammenheng.

Formgivningsfaktorer

Tiltak skal tilpasses formgivningsfaktorer (bebyggelsesstruktur, takform, møneretning og materialbruk) fra eksisterende bebyggelse i nærområdet. Et *flertall av formgivningsfaktorer* er å forstå som mer enn 50 % av faktorene. Dette må ses i sammenheng med og velges ut ifra hvilke faktorer som preger bebyggelsen i nærområdet.

Bebyggelses- og tomtestruktur

Med bebyggelsesstruktur menes måten bygningen er plassert og gruppert på den enkelte eiendom, sett i forhold til bebyggelsen i nærområdet, veier, grøntdrag, landskap og terreng. Med grøntdrag menes her både vegetasjonsbelte som strekker seg over flere eiendommer og omkringliggende blå-grønne struktur som elve-/bekkeløp og naturområder. Der hvor hoveddelen av bebyggelsen har lik plassering og gruppering i forhold til de ovenfornevnte elementer, betegner og utgjør dette bebyggelsesstrukturen i området.

Tomtestrukturen i et område kan enkelte steder fremstå som veldig tydelig. Her vil alle eiendommene ha lik størrelse, orientering mv. Noen steder har eiendommer blitt fradelt, men strukturen på eiendommene i området er beholdt.

Andre områder har mer variert størrelse på eiendommer, hvor eiendomsgrensene ikke følger et klart og strukturert mønster, men bærer mer preg av utvikling over tid og en mindre «styrt» utvikling.

Visse boligområder har en klar og tydelig struktur, både når det gjelder bebyggelses- og tomtestruktur, mens atter andre områder er mer variert og sammensatt. Dette kan skyldes fradeling og fortetting over tid, eller det kan være at området er bygget ut over tid, kanskje ikke er planlagt / utbygget i samme tidsperiode eller som del av en helhetlig plan.

Der hvor bebyggelse- og tomtestrukturen er mindre tydelig, har kommunen en målsetting om at nye tomter og bygninger skal bidra til å forbedre strukturene. Med dette menes at ny utbygging skal forsøke å skape og bidra til en tydeligere struktur. Dette kan gjøres ved å vurdere om det er noen elementer i nærområdet (terreng, grøntdrag, siktlinjer, åpne drag, byggelinjer eller tilsvarende) som kan være strukturerende, slik at plassering av ny bebyggelse kan øke lesbarheten og derved binde området bedre sammen.

For å bedre lesbarheten og skaffe oversikten i et område, fremstår bebyggelsesstruktur som mer avgjørende faktor enn selve eiendomsstrukturen, da sistnevnte utgjør «usynlige» linjer i landskapet. Hekker og gjerder derimot, kan være strukturerende faktorer som kan bidra til tydeligere, ryddigere og mer lesbare omgivelser.

Takform og møneretning

I noen områder kan takform være en viktig formgivningsfaktor. Dette gjelder spesielt for områder som er bygget i samme tidsperiode, hvor bebyggelsen innehar samme arkitektoniske uttrykk.

Møneretning er i en rekke områder et tydelig og strukturerende element. Retningen på takmønnet følger ofte terrengets eller veiens retning. Takmønnet kan også være rettet på tvers av dette, men da gjerne med samme møneretning som den øvrige bebyggelsen i nærområdet.

I boligområder hvor takform og møneretning ikke preger eller er gjennomgående i et område, kanskje med stor variasjon i både størrelse og boligtypologi, mener kommunen det er større tålegrensen for variasjon ved etablering av nye boliger. I slike boligområder kan for eksempel flate tak være mer akseptabelt - enn i områder hvor takform og møneretning har klart strukturerende betydning.

I noen områder kan alternative takformer, inkludert flate tak, tilføre nye kvaliteter og en positiv variasjon, som for eksempel på Sandviksåsen.

Materialbruk

Med materiale menes hovedmaterialet som blir benyttet på fasader og tak på bygg, hvor det kan tillates en viss variasjon innenfor hovedmaterialet. Hvis hovedmaterialet eksempelvis er av trevirke, kan det varieres både med type trekledning, farge og panelretning.

Grønne strukturer i småhusområder

I mange av Bærums småhusområder utgjør hagene viktige og sammenhengende grøntdrag, ved at de danner grøntkorridorer gjennom og mellom bebyggelsen. I disse områdene finnes det også store natur- og landskapsverdier. I kommuneplanens bestemmelse settes det krav til kartlegging, dokumentasjon og føringer for bevaring av naturverdier. Dette kravet vil også gjøre seg gjeldende for natur- og landskapsverdier som del av private villaeiendommer, i småhusområder og for øvrig i byggesonen.

De sammenhengende hagestrukturene har også en viktig funksjon som korridorer for flora og fauna. Disse grøntkorridorene, er viktige å bevare ved fremtidige tiltak og fortetting, selv om grønnstrukturen ikke har registrerte natur- eller andre verdier. Naturen har en stor egenverdi i seg selv og som leverandør av nødvendige tjenester for menneskenes behov, være seg mat, vann, beskyttelse mot klimaendringer, opplevelse og rekreasjon (Økosystemtjenester²⁰).

²⁰ <https://www.sabima.no/okosystemtjenester-naturens-goder/>

Bevaring av eksisterende vegetasjon og opprinnelig terreng

Ved nye tiltak og boliger skal det vektlegges bevaring av opprinnelig terreng og eksisterende vegetasjon. Dette betyr at nye tiltak i minst mulig grad skal endre opprinnelig terreng, og eksisterende vegetasjon skal i størst mulig grad bevares. Målsettingen og intensjonen ved dette ligger i Bærums særegne grunnforhold, da den kalkrike berggrunnen med sitt kollelandskap danner grunnlaget for det rike naturmangfoldet i kommunen. Ved å sikre eksisterende terrengformasjoner og vegetasjon legger vi grunnlaget for å bevare Bærums særegne kvaliteter i den videre utviklingen av kommunen.

Takterrasser i småhusområder

Takterrasser i småhusområder kan være utfordrende, både med tanke på naboskap, men også følelsen av å bli overvåket. Takterrasser i disse områdene skal derfor unngås. Dette skiller seg fra takterrasser på blokkbebyggelse, hvor takterrasser kan gi et utendørs fellesareal med kvaliteter som utfyller uteoppholdsarealer på bakkeplan.

Bestemmelsen til denne planen omfatter også takterrasser på frittliggende garasjer eller andre mindre frittliggende bygninger. Der hvor uteoppholdsareal på tak blir en naturlig del av uteområde på frittliggende garasjer og andre mindre frittliggende bygninger som ligger inn i terreng, kan unntak vurderes.

Deling av eiendommer

Fortetting i småhusområdene (eplehagefortetting) foregår i hovedsak ved deling av eiendom. Kommunen har en overordnet målsetting om at vekst skal tas i senterområdene/vekstområdene. På bakgrunn av dette er det ønskelig med minst mulig fortetting i småhusområdene. Føringer for deling av eiendom er et viktig virkemiddel for å begrense denne type fortetting. Forhold som det er gitt føringer for tilknyttet deling er;

- Størrelse på eiendom ved deling
 - Skal sikre fortetting hvor det sikres tilstrekkelig størrelse på tomter, som legger til rette for gode uteoppholdsarealer og en hensiktsmessig plassering av bebyggelsen på eiendommen.
- Tomtens terreng (bratthet/hellingsgrad)
 - Skal bidra til å sikre gode og brukbare uteoppholdsarealer, slik at ny bebyggelse ikke medfører store terrenginngrep eller bruk av høye murer og fyllinger.
- Tomtestruktur
 - Skal bidra til å opprettholde et områdes struktur (ryddighet/orden og lesbarhet), eventuelt bidra til at strukturen styrkes. Dette må ses i sammenheng med tomtens handlingsrom for plassering av bebyggelse som har størst betydning for disse forholdene.

Sosial infrastruktur

Kommuneplanen legger til grunn en beskjeden omdisponering av arealer avsatt til offentlig/ privat tjenesteyting. Dette gjelder både for kommunalt og privateide arealer. Bakgrunnen har vært et ønske

om å forsikre seg om at det sikres en bærekraftig strategi for forvaltning av områder avsatt til tjenesteyting, og som på lengre sikt kan sikrer kommunens behov.

Aldersvennlige samfunn

Kommunen innbyggertall vil vokse og den demografiske sammensetningen endres, mot en større andel eldre. Det er et mål at flest mulig skal bo lengst mulig hjemme og at andel heldøgnsomsorg reduseres. Dette må gjenspeiles i boligtilbudet.

Med bakgrunn i usikkerhet knyttet til hvordan man skal innrette en framtidig eldreomsorg i kommunen på og behovet for arealer til tjenesteytende funksjoner, er arealer avsatt til offentlig/ privat tjenesteyting i hovedsak videreført. Det åpnes for pilotering av konsepter knyttet til aldersvennlige boformer innenfor enkelte områder. Dette gjelder Sonia Henies vei /Helmerveien, Ringeriksveien/Vøyenenga, Eiksmarka/Niels Leuchs vei og Brynsveien 88. Disse områdene er angitt med krav om felles plan og/ eller som framtidig boligformål. Ambisjonen er å tilrettelegge for pilotering av boliger for aldersvennlige samfunn, men også rimelige boliger og alternative boformer med høy andel felleskapsfunksjoner og møteplasser.

Det er klare tegn på at ensomhet vil være en kommende utfordring. Når man skal bo hjemme lengst mulig, vil også behovet for å tilrettelegge for en aktiv befolkning være viktig. Sentralt blir også enkel tilgang for eldreomsorgen til hjemmet, enten det er ved lokalisering (avstand mellom bolig – base for hjemmehjelpstjenester) eller ved tilgjengelige parkeringsplasser for hjemmetjenesten ved boligen. Dette er faktorer som må vektlegges i kommende pilotering av boformer for eldre.

Tilrettelagte boliger

Det er behov for boliger til en rekke ulike brukergrupper med særskilte behov. Det kan være omsorgsboliger for mennesker med behov for særskilt tilrettelegging, både fysisk og innenfor psykisk helse og rus. Når det gjelder sistnevnte, skal disse gjerne plasseres noe unna øvrig boligbebyggelse, ikke for mange på samme sted og bør ha god tilgang til teknisk infrastruktur. Det er dessuten ønskelig at de plasseres i omgivelser som gir noe positivt tilbake til brukerne. Kommunen ønsker å jobbe mer målrettet med å finne egnede arealer til denne bruken, og vil vurdere flere eiendommer i en sammenheng som et oppfølgingsprosjekt. Det bør primært ses til arealer hvor det er mulig med transformasjon av eksisterende bygg, erstatte eksisterende bygg med nye, mer tilpassede bygg eller tilsvarende. Det er ikke avsatt arealer til dette formålet konkret i planen.

Barnehage

Barnehagebehovsanalyse 2019- 2038²¹ kartlegger behovet for nye barnehager i kommunen. Dette er behov som legges til grunn for kommende reguleringsplanprosesser.

Kartlegginger gjort, tilsier at det er størst behov for økt barnehagekapasitet på Fornebu, Sandvika, Haslum, Grav/ Jar, Rykkinn/ Kolsås og generelt i nordvest. I tråd med Barnehagemeldingene vedtatt 29.04.15 legges det til grunn at det skal etableres store barnehager (150-200 barn). Dette gir bedre mulighet for arealeffektive løsninger, mindre behov for tomteareal, mer effektiv drift m.m. Samtidig kan dette gi utfordringer med tanke på arealbehov når enhetene blir store, og hensyn til kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagsfunksjoner (herunder barnehager).

Kommuneplanen legger føringer for at barnehagenes uteareal skal være tilgjengelig for allmennheten utenom åpningstid, for å sikre en sambruk av arealene. Barnehager kan implementeres som del av blokkbebyggelse, i de nederste to etasjene. Dette forutsetter nærhet til

²¹ [Barnehagebehovsanalyse](#)

nærmeste knutepunkt (5- 10 minutters gangavstand). Kravene til uteoppholdsarealer er beskrevet under punktet *Uteoppholdsareal skoler og barnehager*.

Skole

Behov for nye skoler kartlegges gjennom kommunens skolebehovsanalyse. Vedtatt skolebehovsanalyse 2021- 2040²² legger til grunn at det kan forventes kapasitetsutfordringer i området Sandvika, Fornebu og Bærum øst. I øst skal skolene Jar, Stabekk, Høvik og Høvik Verk avlastes av ny skole på Ballerud fra 2025, mens Oksenøya skole står klar fra 2022. Nye Tårnet ungdomsskole skal stå klar i 2027. I Sandvika skal det bygges ny barneskole, men denne forstås skjøvet til tidsrommet 2030- 2032 grunnet en noe senere elevstallsvekst enn først antatt.

Skolene skal planlegges som viktige grendesentre og møtepunkter i nærmiljøet. Det skal etterstrebes sambruk av bygg og uteområder med andre aktiviteter knyttet til kultur, idrett og sosialt. Dette gjelder både ved planlegging av nye skoler samt utvidelse av eksisterende skoler.

Tomt for ny barneskole i Sandvika er ennå ikke avklart. Kommuneplanen viser to alternativer, henholdsvis Industriveien og Bjørnegård. Ytterligere tomtealternativer er under vurdering.

Brannstasjon

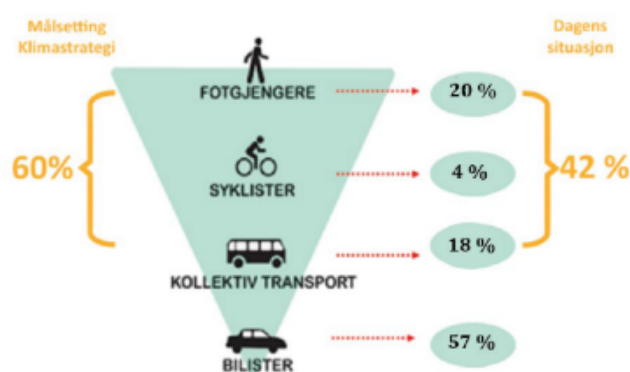
Det jobbes med en langsiktig plan for omdisponering av arealer i tilknytning til brannstasjoner i kommunen. Brannstasjonen i Brysnveien 88 skal på sikt flyttes, og Bekkestua brannstasjon er tenkt flyttet til Griniveien.

Kommuneplanen åpner for lokalisering av ny brannstasjon innenfor næringsformål i næringsparken Rud/ Hauger. Kommunal eiendom, hvor deler av den kommunale virksomheten er tenkt flyttet til Kommunegården, legger til rette for sambruk med øvrige funksjoner på eiendommen – verksted, vaskehall mv. Området har god tilknytning til hovedveinettet som er en viktig forutsetning ved lokalisering av brannstasjon.

Grønn mobilitet

Kommunen har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til nullvekstmålet. I klimastrategien er målsettingen skjerpet ved mål om at andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange skal være 60 % innen 2030. Dette er en økning på 18 %-poeng fra dagens 42 %, og innebærer blant annet at bilandelen skal reduseres fra dagens 57 % til 40 % i 2030. I områder med bymessig karakter, skal sykkelandelen være 20 % i henhold til *Sykkelstrategi med plan for hovedsykkelveinettet*.

Målsettingene er ambisiøse, spesielt sammenlignet med hvordan reisemiddelfordelingen er i Bærum i dag.



Figur 10 Dagens reisemiddelfordeling (2019) i sammenheng med målsettingene i kommunens klimastrategi

²² [Skolebehovsanalyse 2021-2040](#)

Hvordan nå målene?

Det har frem til nå vært utfordrende å konkretisere hvordan man skal nå målene for reisemiddelfordeling gjennom (fysisk) planlegging, og spørsmålet vurderes gjerne fra sak til sak med litt ulik tilnærming.

For å konkretisere hvordan man kan nå målene, er kommunen delt inn i fire mobilitetssoner hvor det er angitt ulike mål for hver sone, og hvor det er foreslått ulike tiltakspakker for sonene.

Soneinndelingen er gjort med bakgrunn i en vurdering av tilgjengeligheten til kollektivtransport, mulighetene for å gå eller sykle til jobb, om området er prioritert som vekstområde eller har 10-minutters gangavstand fra prioriterte stasjoner. Det er gjort stedsspesifikke justeringer av grensene. Soneinndelingen søker å ta hensyn til folks transportbehov og det å ikke gjøre hverdagen til beboerne unødvendig vanskelig. For beboere i områder med dårlig kollektivtilbud, vil strenge bilrestriksjoner kunne gjøre hverdagen svært vanskelig. De samme restriksjonene påvirker i mindre grad beboerne på eksempelvis Fornebu der tetthet av funksjoner er høy, gang- og sykkelnettet godt utviklet og med effektiv buss- og bane (på sikt)- betjening.

Sonene har følgende inndeling:

- Sone 1:
 - De prioriterte vekstområdene Lysaker, Sandvika, Fornebu og Bekkestua **pluss Stabekk (ikke avklart – avventer meklings av innsigelser)**
- Sone 2
 - Øvrige prioriterte stasjoner; Vøyenenga, Kolsås, Fossum, Østerås, Eiksmarka, Haslum, Slependsen
 - Omlandet rundt sone 1
 - Enkelte av aksene som betjenes av høyfrekvente busslinjer ligger også innenfor sone 2. Eksempelvis langs Kirkeveien mellom Haslum og Høvik, aksene mellom Bærumsveien og Sandvika, samt mellom Høvik – Sandvika.
- Sone 3
 - Den «tette» byggesonen for øvrig
- Sone 4
 - Områder med noe spredt bebyggelse og mindre effektivt kollektivtilbud; Tanum, Skuidalen, Sollihøgda, Lommedalen

Kartet er foreløpig ikke gjort gyldig da dette er del av den helhetlige parkeringsnormen og vil være gjenstand for mekling av innsigelser.

Flate Sone1



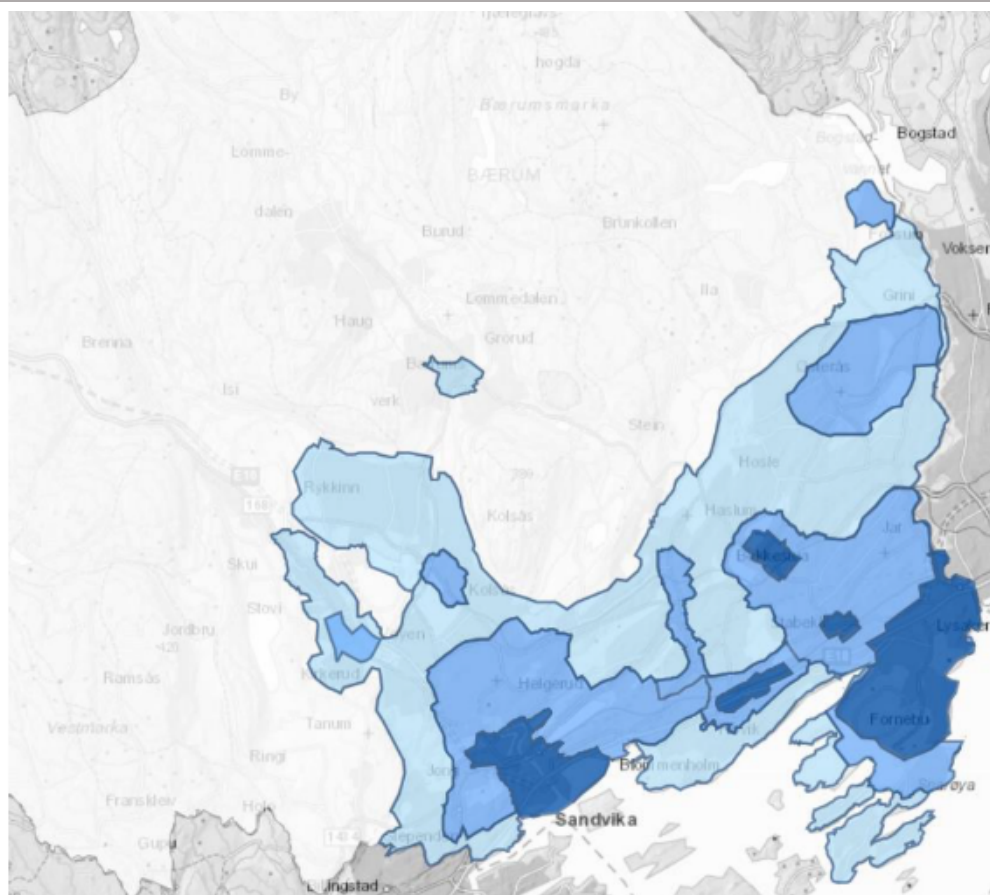
Flate_Sone2



Flate_Sone3

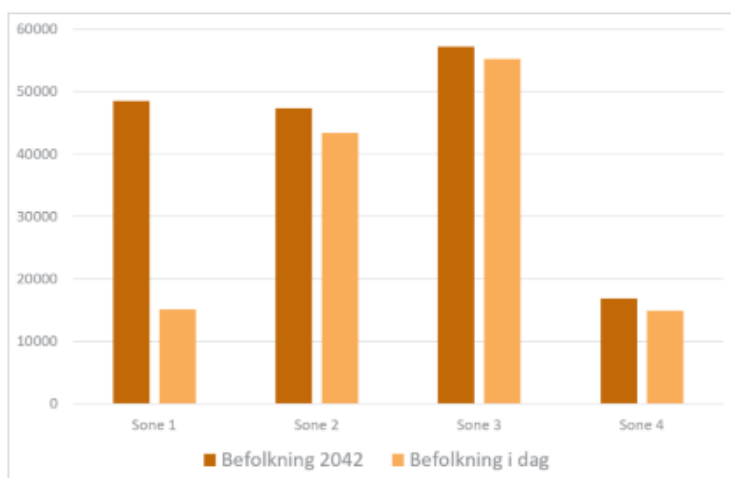


Flate Sone4



Figur 11 kart som viser inndeling i soner

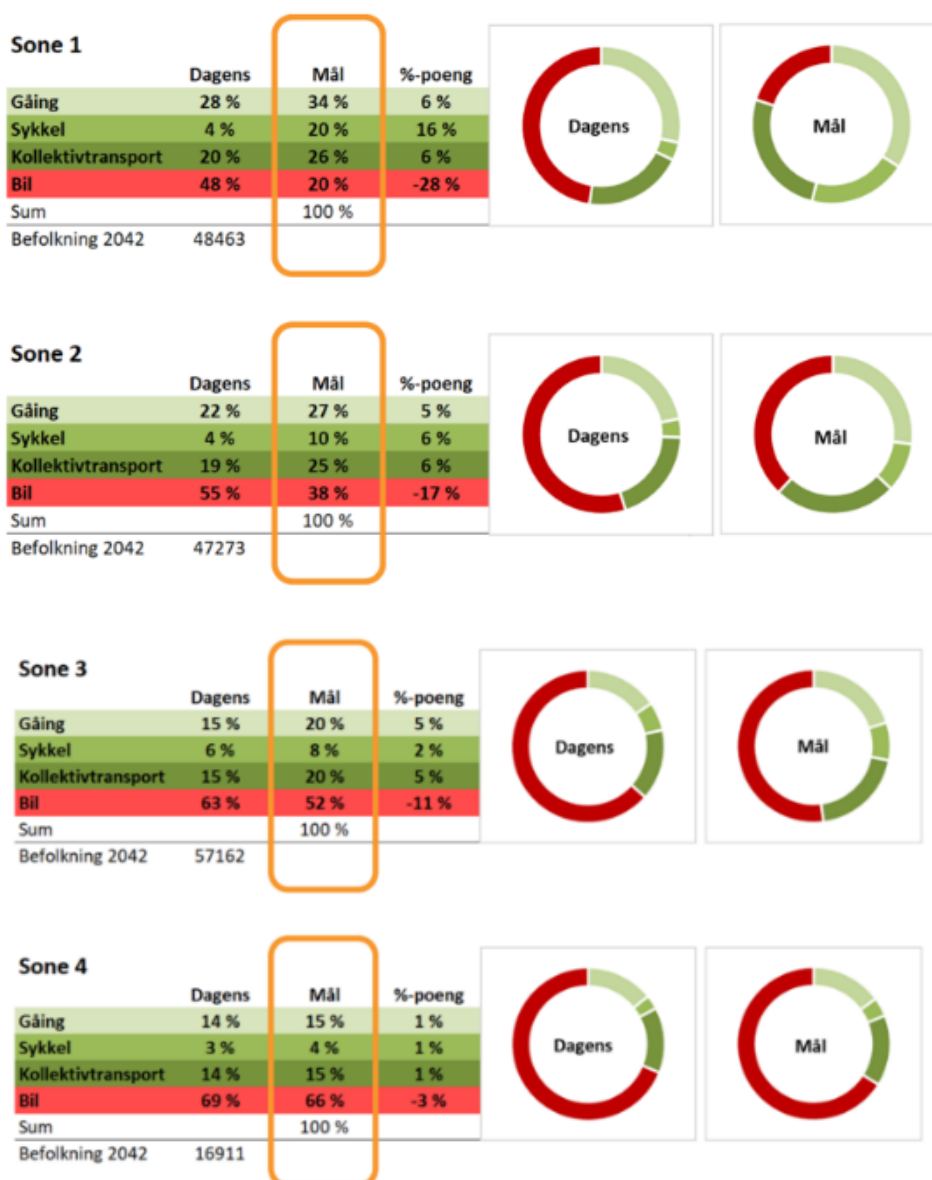
I analysen [Stedstilpasset målstyring \(Multiconsult 2022\)](#) er det forutsatt at 90 % av den framtidige veksten skal skje innenfor sonene 1 og 2 til sammen. I stolpediagrammet, er framtidig befolkning



Figur 12 Stolpediagrammet viser dagens og det fremtidige befolkningsantall innenfor de ulike sonene. Diagrammet viser at den største veksten kommer i Sone 1 som omfatter Sandvika, Fornebu, Lysaker, Bekkestua, Høvik og Stabekk.

innenfor sonene vist i brunt, og dagens befolkning i lysere oransje. Endringene innenfor sone 1 er klart størst med over en tredobling av antall innbyggere.

Analysene²³ har klargjort at det kreves store endringer i befolkningens reisevaner dersom kommunen skal nå 60 %- målet. Under vises differensierte mål for de ulike sonene samt hvor mange %- poeng som må endres. Det er satt mål om en stor endring i fremtidig transportmiddelfordeling i sone 1, mindre endringer i sone 2 og 3 og kun marginale endringer i sone 4. Dette for at soner med god tilgjengelighet med gange, sykkel og kollektivtransport skal bidra mest til oppnåelse av det overordnede målet for hele Bærum kommune. For eksempel viser tabellen at innenfor sone 1 må dagens bilandel på 48 % reduseres til 20 %, samtidig som gang- og sykkelandelen må økes betydelig. I sone 4 er det kun 3 %- poeng som skal overføres.



Figur 13 Dagens reisemiddelfordeling, differensierte mål og hva det krever av endring %- poeng innenfor de enkelte sonene.

²³ [Stedstilpasset målstyring \(Multiconsult 2022\)](#)

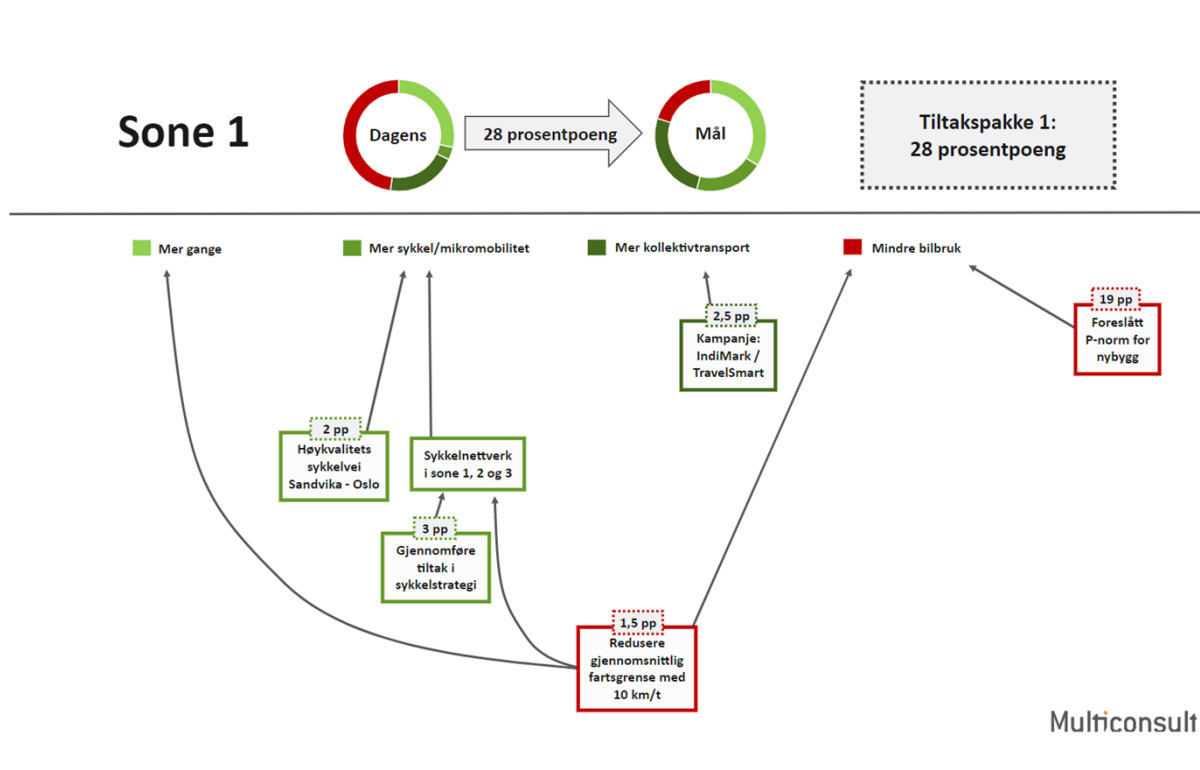
Hva skal til for å nå målene?

Ulike tiltak som til sammen kan bidra til måloppnåelse innenfor de ulike sonene er konkretisert og vurdert ut fra hvor stor effekt de vil ha på måloppnåelsen. Tiltakene favner vidt og er der det er mulig, implementert i kommuneplanens kart og bestemmelser.

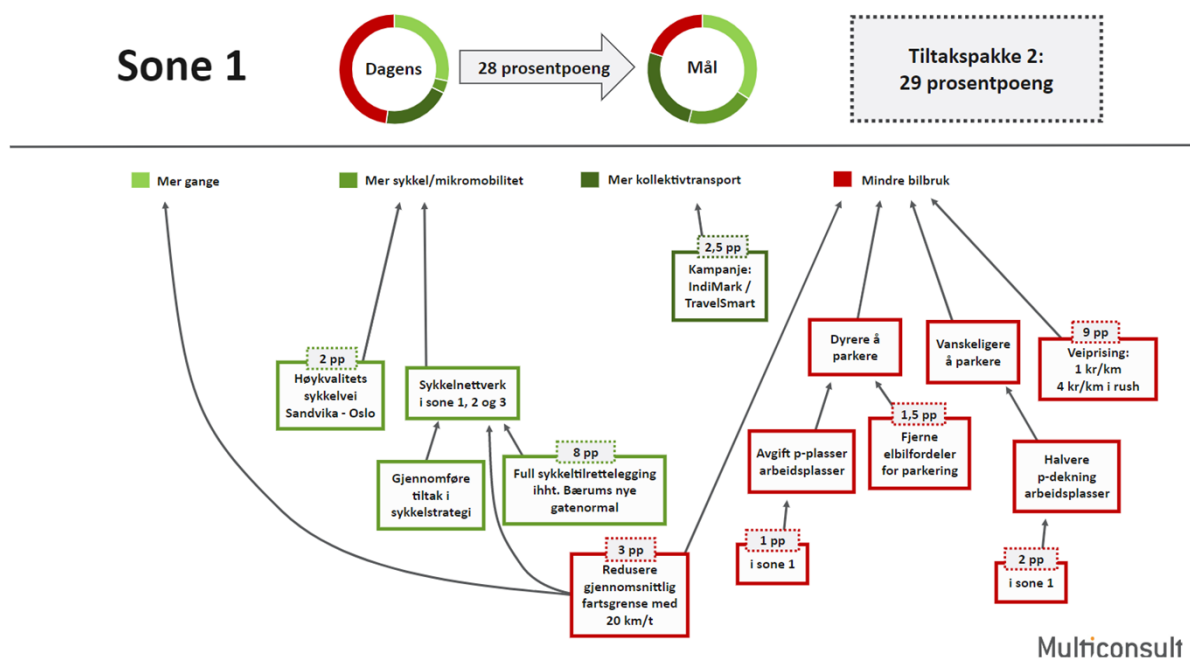
Et høyt antall %- poeng som skal «flyttes», krever mange tiltak og/ eller tiltak som har stor effekt. Dette er tiltak som ofte koster mye og/ eller virker inngripende på befolkningen. Tiltakene sorterer under temaene mer gange, mer sykkel/ mikromobilitet, mer kollektivtransport og mindre bilbruk. Når det gjelder tiltak for gange – har det vært utfordrende å kvantifisere konkret effekt, men dette betyr ikke at de ikke har effekt. Tiltak for mer gange er derfor omtalt som mer generelle prinsipper som i neste omgang må understøttes med konkrete tiltak.

Tiltakspakkene er ment som eksempler for de ulike sonene. Ny parkeringsnorm er det tiltaket som monner mest. Foreslått parkeringsnorm for nybygg er et særlig effektivt tiltak i sone 1 fordi mengden planlagte nybygg er så stor at tiltaket vil påvirke mange. For sone 1 er det som et eksempel vist tiltakspakker med og uten reduksjon av parkeringsnormer for bil. Dersom utbyggingen skjer i henhold til arealstrategiens føringer – vil kommuneplanens føringer om redusert parkeringsnorm bidra til reduksjon av 19 %- poeng mindre bilbruk – vist i tiltakspakke 1. Dersom redusert parkeringsnorm ikke vedtas, vil det derimot være nødvendig med langt flere restriktive virkemidler for å begrense bilbruk vist i tiltakspakke 2. Veipricing som kommunen selv ikke rår over, kan være et slikt tiltak.

Eksempler tiltakspakker sone 1 – med og uten foreslått p- norm:



Figur 14 Tiltakspakke 1, sone 1. Med reduksjon av parkeringsnorm nås mål for sonen. Foruten sykkelvei Sandvika – Oslo, er tiltakene vist her stort sett tiltak der kommunen selv har stor påvirkningskraft



Figur 15 Tiltakspakke 2, sone 1. Uten foreslått parkeringsnorm må andre restriktive tiltak vurderes. Innføring av veiprising som kommunen p.t selv ikke rår over kan være et slikt tiltak.

Utbygging i tråd med arealstrategien er den viktigste forutsetningen for estimatene av tiltakenes effekt på transportmiddelfordelingen.

Hensikten med analysen/ rapporten²⁴ er å bruke denne som et hjelpemiddel ved planlegging av nye områder. Både ved at man nå kan peile et prosjekt inn mot et definert mål og ved at man har eksempler på tiltak/ -pakker som kan iverksettes for å sikre måloppnåelsen.

Mobilitetsplan

Det settes krav om utarbeidelse av mobilitetsplan for nye planer, der relevante tiltak må vurderes for det enkelte prosjekt.

Mobilitetsplaner skal sikre at planarbeid og tiltak bidrar til å nå målsettingene innenfor de ulike sonene. Mobilitetsplanen skal bidra til å bevisstgjøre utbyggere og planmyndighet på hvilke transportbehov det planlegges for og hvilke transportløsninger det bør legges til rette for, herunder hvordan det tilrettelegges for å endre reisevanene.

Når en plan eller et tiltak av en viss størrelse fremmes til behandling, skal tiltakshaver/ forslagsstiller gjennom mobilitetsplan vise hvilke tiltak som må iverksettes innenfor og delvis utenfor (f.eks viktig gang-/ sykkelakse til sentralt målpunkt) tiltaks-/ planområdet, for at prosjektet bidrar til målsettingen innenfor angitte sone. Den skal beskrive tilbudet for gange, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen. Krav om mobilitetsplan gjelder for alle tiltak over 1 000 m² BRA og omfatter alle typer utbygging. Tiltakspakkene bør legges til grunn for forslagene. Kommunen har utarbeidet mal for mobilitetsplaner, for å sikre at disse oppfyller de samme vilkårene, at de kan sammenlignes på tvers av prosjekter og at de gir tilstrekkelig

²⁴ [Stedstilpasset målstyring \(Multiconsult 2022\)](#)

kunnskap om hvorvidt prosjektene bidrar til at kommunen samlet sett når sine mobilitetsmål eller ikke.

Det er også viktig å se til bestemmelsene innenfor andre temaer som kvalitet, funksjonsblanding, gater og byrom mv., som bidrag for å øke attraktiviteten for gående og syklende i kommunen – særlig i senterområdene. Dette vil igjen påvirke transportmiddelfordelingen.

Kollektivtransport

Dersom bussen skal sikres bedre fremkommelighet, er det avgjørende at de ikke står i samme kø som bilene. Bussen må prioriteres tydeligere på veinettet. Det er lite som tyder på økte bevilgninger til ny vei-/ infrastruktur, så prioriteringer må skje innenfor allerede eksisterende veinett. Kommunen har i samarbeid med Ruter, kartlagt de strekninger hvor det er mest forsinkelse for bussen. I

kommuneplanen er høyfrekventerte ruter lagt inn i plankartet og skal ivaretas. Dette er de samme linjene som står markert som høyfrekvente bussruter i den vedtatte arealstrategien. I tillegg er det pekt på en del strekninger hvor bussen i dag har mye forsinkelse. Dette er et tema som kan drøftes nærmere i temaplan for mobilitet.

Strekninger hvor det må ilegges særlig vekt på fremkommelighet for buss:

- Gamle Ringeriksvei/Drammensveien/Prof. Kohtsvei-Lysaker: Bekkestua – Stabekk - Lysaker.
- Vollsveien
- Del av Nadderudveien
- Sandvika-ringen
- Brynsveien

Parkeringsnormer (ikke avklart – avventer meklings av innsigelser)

Parkering og justering av parkeringsnormene er et av de mest effektfulle og minst kostnadskrevende tiltakene for måloppnåelse. Andre tiltak – som utbygging av hovedsykkelveinettet innenfor sonene 1, 2 og 3 er kostbart, tidkrevende og reguleringsmessig utfordrende – mens reduserte parkeringsnormer til sammenligning er enklere for kommunen å sikre.

Reviderte parkeringsnormer er knyttet opp mot de fire mobilitetssonene og derav differensiert ut fra sonens potensial for grønn mobilitet. Effekten av parkeringsnormen med tilhørende soner er vurdert relativt inngående (som del av arbeidet med Stedstilpasset målstyring).

Bilparkeringsnormene for bolig er oppgitt i et intervall; min- maks – i begge alternativene. Bruk av intervaller gir en større mulighet til å benytte parkering som et målrettet virkemiddel, i motsetning til en absolutt norm som ikke åpner for stedsspesifikk tilpasning. Kommuneplanen legger opp til at parkering vurderes særskilt fra prosjekt til prosjekt der både tilgjengelighet til kollektiv, avstand til servicefunksjoner, type boligprosjekt, muligheter for sambruk med allerede eksisterende parkeringsplasser osv. legges til grunn. I reguleringsplaner skal dette vurderes som en del av arbeidet med mobilitetsplaner. Det er sentralt at parkering ikke vurderes enkeltstående, men sammen med andre forhold som påvirker mobiliteten. Å oppgi et intervall for parkeringsnormene vil også gi rom for nytenkning og innovasjon, og mulighet for utbyggere å gjennomføre prosjekter med høyt ambisjonsnivå innen mobilitet og kvalitet.

Det legges til grunn mest restriktive normer i sone 1, i henhold til føringer gitt i foreslåtte parkeringsstrategi. Innenfor sone 1 (og 2) er kollektivtilbudet svært godt, det skal tilrettelegges for

høy grad av funksjonsblanding (daglige gjøremål i gang- og sykkelavstand), gode gang- og sykkelveier osv. For mange er det fortsatt behov å eie egen bil, noe planen i hovedsak legger til rette for. Med normer som foreslått må det likevel tenkes alternativt, der også tilrettelegging for delingsmobilitet i større grad bør vurderes i de ulike prosjektene. Resultater fra dybdeintervjuer TØI har gjort av husholdninger i Oslo-området viser at delebil brukes til mindre frekvente, men spesifikke formål, gjerne dersom kollektiv eller sykkel/gange blir upraktisk for eksempel ved innkjøp av større ting eller fritidsaktiviteter eller ferie- og helgeturer. Delebil brukes altså vanligvis ikke til daglige gjøremål eller arbeidsreiser. Det oppgis også at mange begynner med bildeling fordi de har funnet ut at bildeling er mye rimeligere enn å eie egen bil, og bedre enn å bruke leiebil (billigere, enklere). I tillegg oppgis at man har tilgang til riktig type bil akkurat når man trenger det, og slipper kostnader og bryderiet med eierskap. Bildeling krever høy tetthet av kunder for å være attraktiv, siden det må være kort vei å gå fra der man oppholder seg, til nærmeste delebil.

For sykkelparkering er parkeringsnormen oppgitt som minimumsnorm for bolig og er lik for alle sonene.

Som grunnlag for arbeid med p-normene har det også vært sett på normene i sammenlignbare kommuner. Det er også viktig å huske på at p-normen for bil er et virkemiddel som det tar tid før man ser resultatene fra. 80% av byggene som skal brukes i 2050 allerede er bygget.

Behovet for parkering for bil varierer gjerne med alder til beboerne. Yngre etterspør i mindre grad parkeringsplass dersom de bor nær et godt kollektivtilbud. Flere tilpasser seg en livsstil uten behov for egen bil, eller med redusert behov for p- plasser. Stadig flere kvitter seg også med bil nummer to. Trolig vil parkeringsbehovene komme til å endre seg i tiden som kommer og det vil bli et økende behov for mer sammensatte mobilitetspakker. Det antas dessuten å bli et økende behov for parkering i tilknytning til omsorgstjenester (hjemmehjelp f.eks.) – dette er søkt ivaretatt ved at en viss andel parkeringsplasser skal forbeholdes besøksparkering og omsorgsplasser.

Sykkel

Kommuneplanens bestemmelser setter en rekke nye kvalitetskrav i forhold til plassering og utforming av sykkelparkeringsplasser. Hensikten er å øke sykkelens konkurransefortrinn sammenlignet med bilens. Dette krever at det er enkelt å sette fra seg sykkel – uavhengig av størrelse og form – dit man kommer, at avstand mellom parkeringsplassen og målpunktet er kort og direkte, at det sikres mot tyveri og unødvendig slitasje (innelåst og under tak), at man tilbys et sted å rengjøre både sykkel og seg selv osv.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er økende utbyggingspress på uregulerte områder i kommunens villastrøk. Fortetting og endring av eiendomsstruktur er en av hovedfaktorene som utfordrer bevaring av kvaliteter og kulturminner ved noen av de viktigste historiske villaområdene i Bærum.

Kulturminner er en ikke- fornybar ressurs som i stor grad kan sies å være innbyggerens felles eie med tanke på identitet og tilhørighet. Disse danner et historisk spor i vår hverdag, som forteller om den utviklingen som har vært gjennom tiden og danner grunnlag for stedsidentitet og særpreg ved utvikling av våre lokalmiljø og samfunn.

Bærum kommune har en svært rik kulturarv, med et stort mangfold av kulturminner fra steinalderen til vår egen tid. Spesielt nevnes den eldste tiden, nettopp synliggjort gjennom utgravningene på Wøyen gård og den nyeste tiden med Bærums mange spennende boliger fra det 20. århundre. Naturgrunnlaget er unikt, og har vært grunnlaget for vår bosetting og varierte næringsutvikling fra kysten til marka.²⁵

Det er registrert ca. 631 automatisk fredete kulturminner, 51 vedtaksfredete objekter og 19 objekter som er inkludert i en statlig verneplan i Bærum.

Parallelt med kommuneplanarbeidet har det foregått en oppdatering av registrerte SEFRAK-objekter i kommunen.

SEFRAK

SEFRAK står for «Sekretariatet For Registrering Av Faste Kulturminne i Norge» og er en registrering av enkeltobjekter (bygg) og en registrering av alle bygg som var bygget før 1900 ble gjennomført for hele landet i perioden 1975-1995. SEFRAK-registeret er først og fremst et generelt kulturhistorisk register som særlig har verdi som kildemateriale for den lokale historien. Registeret blir også brukt av forvaltningen for å finne verneverdige bygninger i lokalmiljøet, og i det kommunale planarbeidet.²⁶

SEFRAK- bygg omtales som nyere tids kulturminner. I Bærum har man satt en øvre grense for nyere tids kulturminner til 1920. Registreringene omfavner egentlig samtlige objekter fra perioden, men fortrinnsvis var det stående (eksisterende) bygninger som ble registrert.

En stor del av den lokale byggesaksvurderingen hva kulturminner angår berører et SEFRAK registrert bygg. Stående bygninger som er eldre enn 1850 skal oversendes til regional kulturminnemyndighet for vurdering.

Lokale registreringer

I perioden 2012-2013 registrerte Bærum kommune bebyggelse oppført i perioden 1920-1940. Dette resulterte i 4 000 registreringer hvor av ca.1000 objekter fikk status som kulturminner. I tillegg forekommer et uvisst antall suppleringer til SEFRAK materialet. Kontrollregistrering på kulturmiljøer ble utført i 2016.

Temakart for kulturminner og kulturmiljø

Til planen er det utarbeidet et temakart. Temakartet inneholder registreringer av kulturminner og kulturmiljø. For å unngå reduksjon av kvaliteten ved de kulturminnene, er det også stilt krav koblet til deling av eiendom der hvor kulturminner og kulturmiljø av høy/middels verdi blir berørt.

²⁵ Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Bærum 2010-2020

²⁶ <https://www.riksantikvaren.no/les-om/sefrak/>

Temakartet inneholder følgende kategorier:

Fredet etter kulturminneloven

Kulturminner som er omfattet av Lov om kulturminner utgjør i overkant av 1200 enkeltminner for hele kommunen. Dette er kulturminner som innehar ulike former for fredning.²⁷

Følgende områder angitt med hensynssone er vernet etter kulturminneloven (H570)

- Ringstabekk/Slottet
- Munkebakken
- Skuibakken

Kulturlandskap

Kulturlandskap er landskap som helt eller delvis er blitt omformet fra den opprinnelige naturtilstand på grunn av menneskers virksomhet²⁸. Kulturlandskapene har helhetspreg av stor betydning med samspill mellom gårdsmiljøer og landskap. Områdene har nasjonal og/eller regional og lokal interesse med hensyn til kulturminne-, landskaps- og miljøverdiene, i tillegg til jordressursverdi.

I Bærum har vi to *Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse* (KULA);

- Tanumplatået
- Hornimarka

I tillegg til kulturlandskapene

- Grini/Øverland
- Lommedalen
- Frogner/Tandberg
- Bryn/Wøyen
- Kolsås - Dælivann
- Borøya/ nordvestre del av Ostøya
- Jong/Bjørnegård
- Bærums verk/Glitre

Verdiene i kulturlandskapene knyttes til områdets kunnskaps- og opplevelsesverdier der kulturminnene viser stor tidsdybde, kulturhistoriske strukturer knyttet til jordbruksdrift, biologisk mangfold, vilt, geologi, friluftsliv, pedagogisk virksomhet og landskapestetikk. Nærmere omtale av disse kan leses mer om i *KDP for kulturminner i Bærum 2010-2020*²⁹.

²⁷ <https://www.riksantikvaren.no/les-om/fredningsstatus/>

²⁸ <https://www.riksantikvaren.no/kulturminner-kulturmiljo-og-kulturlandskap/>

²⁹ <http://webhotel3.gisline.no/gislinefaktaark/0219/Rapport/KDP.PDF>

Kulturmiljø

Det er i Bærum registrert 488 lokaliteter av kulturmiljøer. Disse er vidt sammensatt og spenner seg fra rene bygningsmiljøer, bygningsmiljøer med hageanlegg, gårdstun, eldre husmannsplasser, industrianlegg, institusjoner med mer. Fellesnevneren for disse er at det er områder som innehar kvaliteter som historiefortellende elementer omkring Bærums historie og utvikling. Markerte kulturmiljø er områder som man med andre ord må ta hensyn til i den videre utviklingen av kommunen. Det er her stor variasjon av typer, tidsdybde, verneverdi og formelt vern.

Kulturminner

De lokale kulturminner og -miljø består av lokale registreringer og kulturminner som ikke omfattes av Kulturminneloven. Disse kulturminnene har vært gjenstand for en revidert registrering og verdisetting basert på en metode utviklet av Buskerud fylkeskommune. Alle objekter er gitt en vektning og verdivurdering etter endringsgrad, tilstand, verneverdi, alder, autentisitet, del av miljø, representativitet, sjeldenhet, arkitektur/håndverk, symbol/identitet.

Her er det viktig å skille mellom verneverdi og vernestatus. Verneverdien settes etter en samlet faglig vurdering. Vernestatus kan avvike og være avhengig av andre forhold som må tas med i vurderingen.

Kategorisering:

A – Svært høy verdi: Fredete, fredningsverdige, statlig listeførte og/eller bygninger av høy regional eller nasjonal verdi

B – Høy verdi: Bevaringsverdige bygninger med høy lokal verneverdi som er, eller bør, reguleres med hensynssone bevaring

C – Middels verdi: Bygninger som har en viss lokal verneverdi enten i seg selv eller som del av et miljø, men som ikke er «umistelige»

D – Lav verdi: Bygningen har lav eller ingen verneverdi. Det vil ikke være et stort tap om bygningen rives.

Hensynssoner H570

I tidligere revisjoner av kommuneplanens arealdel, er hensynssoner også benyttet med sikte på å angi områder man ønsker å detaljregulere for å tydeliggjøre forholdet mellom vern og utvikling og sikre viktige verdier. Denne strategien foreslås videreført.

I planen er derfor de hensynssonene som i foregående planperioder er sikret gjennom detaljregulering, tatt ut, og nye hensynssoner er foreslått tatt inn, for områder med høye kulturminneverdier, som ikke er sikret gjennom reguleringsplan. Foreslåtte hensynssoner er i hovedsak uregulerte småhusområder hvor en detaljregulering kunne bidratt til å legge til rette for både utvikling og vern på en helhetlig måte. Områdene er:

- Jarveien/Kringsjøveien
- Fagerstrandveien
- Terrasseveien
- Skaujordveien

Naturverdier og blågrønne strukturer

Marka, fjorden, kulturlandskap, et rikt naturmangfold og det karakteriske åslandskapet utgjør en viktig del av Bærums identitet og danner grunnlaget for at kommunen er attraktiv å bosette seg i. Sammen med gunstige klimatiske forhold og kalkholdig berggrunn har dette gitt Bærum en helt unik sammensetning av naturtyper og biologisk mangfold, mye av det med verdi både nasjonalt og internasjonalt.

I byggesonen er grønnstrukturen en mosaikk av store og små grøntarealer og aktivitetsområder, grønne korridorer og dyrket mark. Og det er nettopp i byggesonen (mellom marka og fjorden) vi finner de største naturverdiene. Den relativt lange strandsonen med store og mindre øyer i fjorden innehar også store naturverdier, med varierende grad av tilrettelegging og tilgjengelighet for allmennheten.

Fortetting og nedbygging er den største trusselen mot naturmangfold, og det er derfor viktig å unngå nedbygging av natur. Denne planen har fokusert på to viktige områder

- Tilbakeføring av arealformål til grønnstruktur – naturverdier eller LNFR
- Gi formål “Natur” til arealer hvor det er registrert “utvalgt naturtype” etter forskrift

Naturmangfold og blågrønne strukturer danner livsgrunnlaget for alle typer organismer. Tilgang til mangfoldig natur og grøntarealer bidrar til å skape attraktive og opplevelsesrike nærmiljøer, som også stimulerer til økt aktivitet og folkehelse.

Natur fungerer som karbonlager og vannfordeler, og er viktig å spille på lag med i møte med klimaendringer. I arealplanleggingen tas klimahensyn ved å bevare myr og skog samt ved å prioritere åpne og naturbaserte løsninger, blant annet for overvannshåndtering.

Parallelt med arbeidet med kommuneplanens arealdel, er det utarbeidet et forslag til naturmangfoldstrategi. I tilknytning til arealplanleggingen, vektlegges behovet for å drive løpende kartleggingsarbeid for å oppdatere og utvide kunnskapsgrunnlaget. Det er parallelt med kommuneplanarbeidet gjennomført en rekke kartlegginger innenfor byggesonen og i strandsonen. Oppdaterte naturregistreringer er innarbeidet som del av *Temakart for grønnstruktur og naturmangfold*.

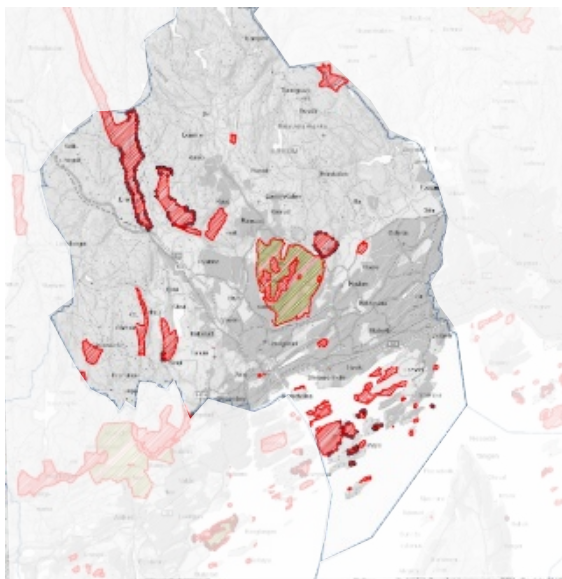
Nasjonale kartdatasett skal i utgangspunktet dekke en del av disse registreringene, men i praksis sitter kommunen selv ofte på mer oppdaterte kartlegginger som tar tid å få implementert i de nasjonale basene. Det er vurdert som hensiktsmessig å legge kjente data inn i temakart og Bærumskart og løfte frem det kommunen selv har fått kartlagt, uten at dette betyr at de nasjonale kartbasene ikke er gyldige.

Temakart

I tråd med naturmangfoldstrategien foreslås det et temakart for *Grønnstruktur og naturverdier*. Intensjonen har vært å tydeliggjøre hensyn som skal tas, samtidig som dette kobles mer konkret til bestemmelsene i planen. Kombinasjonen av kartlagte naturverdier og de store sammenhengende blågrønne strukturene, danner til sammen leveområder for flora og fauna.

Temakartet har følgende kategorier:

Verneområder



Utsnitt fra Naturbase kart (Miljødirektoratet) Kartet viser Naturvernomsrådene i Bærum. (ikke omsråder i sjø)

I Bærum har vi naturreservater og andre verneomsråder. Disse bidrar til å sikre naturverdier og bevare omsråder av internasjonal, nasjonal og regional verdi. Verneomsråder kan også opprettes for å ta vare på landskapets egenart og kulturminner.

Disse omsrådene vises både i temakart og som hensynssone i plankartet

- Omsråder vernet etter naturmangfoldloven og tidligere lov om naturvern (1970).
- Verneomsråde for anadrom fisk – sjøareal ved elveutløp hvor laksefisk “feter seg opp” før de svømmer opp i elven for å gyte.
- Gyteomsråde for torsk – dette er en forbudssone for fiske av torsk i Oslofjorden, og her er det signalisert fra statlig hold at det skal utøves særskilt aktsomhet.

Fredete og prioriterte arter

Fredete og prioriterte arter er ikke vernet etter lov, men er en artsforvaltning hvor kommunen ikke har beslutningsmyndighet. Beslutningsmyndigheten ligger hos Miljødirektoratet. Fredete arter er ofte fredet igjennom eldre lovverk, men fredningen er videreført igjennom oppdatering av forskrift om fredning. (<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2001-12-21-1525>)

Fredning er ett av mange tiltak for å verne om det biologiske mangfoldet. Til sammen er 58 arter av karplanter, moser og virvelløse dyr varig fredet i Norge. De fleste av artene som er fredet i Norge er også fredet i hele Europa etter Bernkonvensjonen, og fredningen gjelder mot innsamling og ødeleggelse.

Prioriterte arter er et virkemiddel i naturmangfoldloven som skal bidra til at trua arter ivaretas på lang sikt og at de forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige leveomsråder. Det er Kongen i statsråd som kan utpeke en art som prioritert art dersom:

- arten har en bestandssituasjon eller bestandsutvikling som truer dens langsiktige overlevelse
- arten har en vesentlig del av sin utbredelse i Norge
- det er internasjonale forpliktelser knyttet til arten



*Dragehodeblomstereng med
Blodstorknebb, Foto: Terje*

For prioriterte arter kan det gjennom forskriftene fastsettes forbud mot enhver form for uttak, skade eller ødeleggelse av arten og det kan gis regler om hva som er tillatt innenfor artens økologiske funksjonsområder. Dersom det skal gjøres tiltak som er i strid med forskriften for en prioritert art må det søkes Statsforvalteren om dispensasjon fra forskriften.³⁰

I Bærum finner vi den prioriterte arten dragehode – her har vi både lokale registreringer og nasjonale registreringer, av både nye og eldre dato.

Utvalgte naturtyper

Arealer med potensial for å omfattes av Forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven har vært prioritert i ny kartlegging. Utvalgte naturtyper vi nå har fått kartlagt i Bærum er "Åpen grunnlendt kalkmark", "Kalklindeskog" og "Hule eiker". Utvalgte naturtyper inngår i forskrifter fordi de har en særskilt rolle for det biologiske mangfoldet og kan være truet. Dersom det planlegges tiltak i slike områder, skal dette konsekvensvurderes.

I temakartet finner vi:

- Nyere kartlegging av utvalgte naturtyper
- Nyere og eldre registreringer av hule eiker (som også er utvalgt naturtype)

Utvalgte naturtyper som kalklindeskog og hule eiker er registrert i byggesonen. Kystsonen i Bærum ligger innenfor boreonemoral sone. Den utvalgte naturtypen åpen grunnlendt kalkmark finnes trolig kun nær sjøen i Oslofeltet. Her finnes det også forekomster av prioritert art dragehode som er habitat for den rødlistede dragehodeglansbillen.

OBS – en rekke kartlegginger etter eldre metodikk er ikke oppdatert, og utvalgte naturtyper kan derfor finnes i kategorien «viktige naturtyper». Det er derfor stilt særskilt krav til kartlegging av natur ved planer og tiltak som berører områder med kartlagte viktige naturtyper.

Viktige naturtyper

I denne kategorien ligger registreringer etter ulike metoder (NiN, DN13 og DN19). Kartlagte naturtyper kan være oppført på rødlisten for naturtyper som enten nær truet (NT), sårbar (VU), sterkt truet (EN) eller kritisk truet (CR). Registreringene varierer i alder og kvalitet, og noen av disse kan være områder av *Utvalgte naturtyper*. Dette er derfor en kategori med særskilt fokus på at naturverdier må undersøkes nærmere i den enkelte sak.

- Registrerte naturverdier på land (NiN og DN13)
- Registrerte naturverdier i sjø (DN19)

³⁰ <https://www.statsforvalteren.no/nn/innlandet/miljo-og-klima/naturmangfold/trua-arter/>

Blågrønne strukturer

De blågrønne strukturene består av ulike kartlag;

- De grønne strukturene slik de er sikret i kommuneplankartet
- Kartlagte friluftslivsområder
- Korridorer for dyretråkk

Dette er områder som danner den helhetlige sammenhengen av blågrønne strukturer og øyer av grønt i byggesonen. Områdene omfatter viktige landskapstrekk i Bærum med høydedrag/åser og elvedrag, strandsonen, øyene, jordbrukslandskapet og marka. Denne mosaikken av ulike natur og blågrønn struktur spiller en viktig rolle i økosystemet som leve- og transportkorridorer for en rekke arter, og som rekreasjonsområder for våre innbyggere.

I tillegg til natur- og rekreasjonsverdiene er det viktig å ta vare på de områdespesifikke landskapskvaliteter i lokal skala, for eksempel eldre villaområder der hagestrukturer, smale villaveier og siktlinjer er relativt intakt samt områder som rommer rester av opprinnelig terreng og vegetasjon. Samspill mellom landskap, terreng, vegetasjon, bebyggelse og omgivelser skal vektlegges ved videre utvikling.

Viktige friluftslivsområder ble registrert gjennom en nasjonal kartleggingsprosess i 2016.

Historiske vassdrag

Historiske vassdrag viser der hvor det tidligere har gått bekker og vassdrag, og hvor det i dag vil være helt eller delvis oppsamling av vann. Ved store nedbørsmengder, er dette traseer som vannet ofte vil finne «tilbake til» da dette ofte utgjør naturlige vannveier og forsengkninger i terrenget. Stedvis vil dette være områder hvor bekker går i rør.

Hensynssoner

Som for kulturminner og – miljø, foreslås det nye hensynssoner for områder med behov for detaljregulering hvor intensjonen vil være å tydeliggjøre forholdet mellom vern og utvikling, herunder å sikre viktige verdier. Hensynssonene er angitt for områder hvor det er en opphopning av naturverdier – som ligger samlet eller spredt.

Hensynssonene for øvrig er gjennomgått og korrigert. Følgende er lagt til grunn for de ulike hensynssonene:

H540 – Grønnstruktur

I denne hensynssonen er det lagt inn områder hvor det er behov for og ønskelig med bekkeåpning og overvannsløsninger, og områder langs kysten hvor naturverdier og tilgjengelighet for allmennheten skal vektlegges. Her vil det være overlappende interesser knyttet til blant annet utvalgte naturtyper som i tillegg gis hensynssone natur.

H560 – Natur

I denne hensynssonen er det i hovedsak forslått områder som er registrert som utvalgt naturtype.

Hensynssone natur vil stedvis overlappe med områder avsatt til grønnstruktur eller med til hensynssone grønnstruktur.

H550 – Landskap

Hensynssonen skal bidra til å synliggjøre de store sammenhengende områdene med landemerker og kulturlandskap (KULA) samt lokalt registrerte kulturlandskap. Her vil landskapstrekk som høydedrag og synlighet hvor fjernvirkning og bevaring av landskapstrekkene være viktig, i tillegg til naturverdier.

Denne hensynssonen er også angitt for større områder med kartlagte verdier som ligger spredt (ikke på en enkelteiendom), men «opphopet» i et område. Dette gjelder for eksempel Sandviksåsen, Jongsåsen, Løkkeåsen, Høvik (trær). Dette er områder hvor natur, høydedrag og grønt preger områdene.

Kyst og strandsone

Bærum kommunes kyst og strandsone er utsatt for høyt press, både i form av byggetiltak, privatisering og beslaglegning ved brygger, småbåthavner og annen bruk. En voksende befolkning har ønsker om utfoldelse som kaper behov for tilgjengelighet til (arealer i) strandsonen, både til opphold, ferdsel, rekreasjon i tillegg til ytterligere ønsker om flere småbåthavner, brygger, bøyer mv. På vannet øker graden av allment friluftsliv, vannsport, idrett mv. På fjorden er det mange brukergrupper som har til dels kryssende interesser. Mye – og økende – trafikk innebærer kollisjonsfare og sikkerhetsutfordringer. Her er arealknappheten og naturverdiene store.

Strandsonen og sjøarealet har stor verdi for allmennhetens rekreasjon og bør være tilgjengelig for flest mulig. Nye utfyllingsområder kan bidra til en bedre tilgjengelighet og større rekreasjonsarealer langs fjorden, men kan også bety mindre sammenhengende sjøareal å dele på. I planer og når det gis tillatelser til tiltak i strandsonen er det viktig å sikre areal for kyststi/vilkår om allmenn ferdsel. For å skåne sårbar natur kan det være nødvendig å kanalisere ferdsel og stenge av områder - f.eks. hekkeområder i perioder av året (yngletiden).

Strender – eksisterende og nye

I strandsonen bør det ikke etableres kunstige sandstrender eller gjøres andre inngrep eller tiltak som kan berøre bløtbunnsområder, ålegrasenger og verdifulle naturmiljø i sjø.

Friluftsområde i sjø

Arealer som er avsatt til «friluftsområde i sjø» har som intensjon å sikre arealer til allment friluftsliv.

Ferdsel i sjø

Arealer som er avsatt til «ferdsel» i sjø er arealer som hvor det skal kunne tilrettelegges for idrettslige aktiviteter. I praksis fungerer disse områdene som trenings- og regattabaner for seil-, seilbrett-, ro- og padleklubber.

Småbåthavner

Da *Lakseberget friluftsområde - detaljregulering* ble vedtatt 27.10.2021 ble følgende vedtak fattet:

- «*Omfang av småbåthavnen utenfor landutvidelsen ved Lakseberget skal utredes i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel.*»

Proessen med utfylling ved Lakseberget forutsetter tidlig flytting av brygger og båter og disse må være fjernet i hele utfyllingsperioden. Flytting av flytebrygger innebærer kapping av moringfester og mange etterlatte moringer. Etablering av nye moringer og eventuelt også bølgebrytere er krevende og kostbart.

I KPA-proessen er det undersøkt om og eventuelt hvor det kan være mulig å legge inn nye arealer med formål «fremtidig småbåthavn» for å finne alternativer for permanent omplassering av brygger

og båter fra Lakseberget. Bare utvidelser av eksisterende småbåthavner er vurdert. Følgende småbåthavner ble vurdert som aktuelle for utvidelse og forslag ble lagt ut til offentlig ettersyn; Lakseberget (FBB), Solvik (FBB), Sarbuvollen Syd-/Bærum seilforening (FBB), Strand (FBB), Oksenøya marina AS og Holtekilen båthavn AS.

«Fellesutvalget for båtforeninger i Bærum» (FBB) er en sammenslutning av de fem båtforeningene som på 90-tallet kjøpte bryggeanleggene og overtok driften (non-profit) av småbåthavner kommunen driftet tidligere. De fem båtforeningene er Gyssestad, Lakseberget, Solvik, Strand og Sarbuvollen. Lakseberget båtforening har festeavtale med kommunen for sjøarealet der dagens båthavn ligger.

Da Lakseberget småbåthavn er en del av FBB, antas at det vil være lettere å omplassere brygger og båter derifra til andre FBB-havner enn til kommersielle marinaanlegg. Spesielt de økonomiske sidene av problemstillingen vil være enklere å håndtere.

Av rapporten "Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv" framgår at Oslofjorden er i svært dårlig tilstand. Fritidsbåter er en av flere kilder til forurensning, både når det gjelder utslipp av klimagasser, luftforurensning og kloakk. Den samlede belastningen på naturverdiene vurderes til å være i overkant høy slik det er i dag I tillegg er det fremdeles en del usikkerheter knyttet til konsekvenser for naturverdier av noen av utvidelsesalternativene, spesielt hva gjelder fisk og fugl, noe som bør utredes ytterligere før flere arealer avsettes til småbåtanlegg.

Utvidelse av småbåthavnene i kommunen vil gå på bekostning av tilgjengelig sjøareal og en stadig voksende befolknings muligheter for allment friluftsliv på sjø og i strandsonen. Allmennhetens interesser må ivaretas, og innskrenkning av areal på land og vann ved etablering/utvidelse av private småbåtanlegg og derved økt båttrafikk på sjøen, har negative konsekvenser både for fugleliv, friluftsliv og Oslofjordens miljøtilstand.

Med bakgrunn i de samlede konsekvensene, er det ikke lagt inn utvidelse av eksisterende småbåthavner i denne kommuneplanrevisjonen. Dette spesielt for å unngå permanent utvidelse av småbåthavner som fører til høyere totalt antall båtplasser på sikt.

Det finnes noe ledig båthavnkapasitet innenfor arealer som er avsatt til formål småbåthavn i dagens kommuneplan, især om arealutnyttelsen effektiviseres. Dette er områder hvor det er handlingsrom innenfor kommuneplanens rammer, men som ikke er avklart reguleringsmessig.

Hvem som eventuelt skal bekoste tiltak og planarbeid for å bedre kapasiteten er ikke avklart. Utfyllingsprosjektet utreder og følger opp alternativer for midlertidig omplassering. Når utfyllingsarbeidet ved Lakseberget går mot slutten, bør det gjøres en ny vurdering av omfang og fordeling av permanente båtplasser Hvilke av de midlertidige anleggene som ev skal bli permanente avgjøres da. Aktuelle arealer for varige småbåthavner kan innlemmes i kommuneplanen og deretter innarbeides i reguleringsplaner.

Ny [Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy, Bærum kommune](#) trådte i kraft 15.02.2022. Den sier bl.a. at 5 knop er høyeste tillatte fart innenfor en avstand av 200 m fra land eller øyer samt noen definerte soner. Det er også viktig å bemerke mht. småbåthavner at motorisert ferdsel under Kalvøyabrua nå er blitt forbudt.

Næringsliv

Sentrale føringer for næringslivet i Bærum:

Føringer fra kommuneplanen og Strategisk Næringsplan 2024 (vedtatt KST 20. mai 2020) vektlegger at kommunen tilrettelegger for klynger og videre næringsutvikling gjennom tilstrekkelig med arealer. Modernisering og utvikling av næringsparkene har fokusområde i planen.

Generelt om næringslivet i kommunen

Næringslivet i Bærum kommune er sammensatt, med om lag 72 500 arbeidsplasser (2019). Med dette er Bærum landets femte største kommune i forhold til antall arbeidsplasser. Små og mellomstore virksomheter kjennetegner Bærums næringsliv – det er mer enn 4 000 registrerte bedrifter i kommunen og om lag 1 000 virksomheter er registrert med 5- 9 ansatte. Kommunen er også selv en stor arbeidsgiver med over 12 500 ansatte (2020). Hovedandelen av disse jobber innen helse, sosial og undervisning. En høy andel av arbeidsplassene i kommunen for øvrig er innen varehandel, hotell og restaurant, samferdsels og finans. Det er fortsatt vekst i antall arbeidsplasser, noe som ligger an til å fortsette i de nærmeste årene (Næringslivet i Bærum 2020). Kommunen er i dag avhengig av arbeidskraft fra andre kommuner, med flere som pendler inn til enn ut av kommunen.

85 % av næringslivet i kommunen faller innenfor arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter der hovedtyngden er lokalisert på Fornebu/ Lysaker. Det er lagt til grunn at denne % - andelen videreføres i kommende planperiode, hvor Sandvika i tillegg til Lysaker og Fornebu, skal tilrettelegges for et større antall arbeidsplass- og besøksintensive bedrifter.

Næring i kommuneplanen

Næringslivet er i stadig endring, og erfaringene fra pandemien har medført større usikkerhet omkring fremtidige behov. Planen er restriktiv i forhold til omdisponeringer av allerede avsatte næringsarealer i kommunen for å sikre fremtidige behov.

Konkurransen om næringsliv og arbeidsplasser i Oslo- regionen er sterk. Satsing på næringslivet og flere arbeidsplasser i kommunen bør styrkes ved å avsette nye næringsarealer, satse spesielt på næringsvirksomhet og arbeidsplasser i bysentrum (Sandvika, Fornebu og Lysaker), være restriktiv med omdisponering av næringsarealer til andre formål (herunder fra næring til sentrumsformål og bolig - ref. Konsekvensutredning), samt modernisere/oppgradere næringsparkene Rud/Hauger og Grini.

E18- korridoren opprettholdes som korridor for arbeidsplassintensive virksomheter, med sitt tydelige tyngdepunkt i området rundt Lysaker og Sandvika. Viktig premissgiver for denne lokaliseringen er akseptabel gangavstand til kollektiv. Dette er arealer som gjerne er svært støyutsatt og derfor ikke kan benyttes til støyfølsomt bruksformål. Etablering av næringsarealer i denne korridoren bryter ikke med støyforskriften og vil i tillegg kunne fungere som en effektiv støyskjerm for framtidig bakenforliggende boligbebyggelse.

Næringsparkene Rud- Hauger og Grini er avsatt med krav om felles plan, hvor intensjonen er at fremtidig utvikling og modernisering skal bidra til mer arealeffektive løsninger og sambruk, bidra til økte kvaliteter i områdene og at områdene får bedre lesbarhet og blir mindre «utflytende». Det skal i større grad legges til rette for ferdsel i og gjennom området til fots og på sykkel. Gjennom en helhetlig plan vil de overordnede strukturene være organiserende for videre utvikling.

Næring i sentrum – erstattes handelen av andre former for næring?

Byområdene – Sandvika, Lysaker og Fornebu – vil ha de høyeste arbeidsplasskonsentrasjonene sammen med næringsområdene langs E 18- korridoren. Det er viktig med arbeidsplasser – også kontorarbeidsplasser - i sentrum for å sikre folk og liv. Med mer attraktive og funksjonelle bykjerner, flere arbeidsplasser i sentrum og bedre kollektivtransport, følger en økende interesse hos unge for å bo urbant, og for kunnskapsarbeidere for å arbeide urbant. Motsatt knytter det seg en utfordring til at det er gruppen 60+ som først flytter inn i boliger i sentrum. De skal i mindre grad på jobb og bruker ikke kollektive transportmidler med samme hyppighet som yrkesaktive. Over tid kan dette resultere i en fremtid der folk i større grad bor i sentrum og arbeider utenfor. Dette bør unngås. For å stimulere et ungt bymiljø og innovativ næringsvirksomhet forsterkes innsatsen for å tiltrekke seg utdannings/høyskole- universitetsmiljøer til byområdene (Sandvika, Fornebu og Lysaker). Lysaker, Fornebu og Sandvika bør tilrettelegges for studentboliger.

Ved å bygge boliger, sørge for kontorarbeidsplasser i sentrum og lokalisere offentlige funksjoner her, legges et godt grunnlag for at folk kommer til og vil oppholde seg i sentrum, og derved at handel og tjenesteytende funksjoner får et grunnlag for å etablere seg.

Spørreundersøkelser med næringslivet viser at sentrumsutvikling er viktig for at det skal være attraktivt for næringslivet å etablere seg. Dette handler både om bostedsattraktivitet for arbeidstakerne, men også om stedlig profil for bedriftene.³¹ For kontorlokaliseringer er økte kvalitetskrav først og fremst i form av byliv på gateplan, både sent og tidlig på dagen, en viktig faktor for å nå opp i konkurransen om de mest attraktive arbeidstagerne.

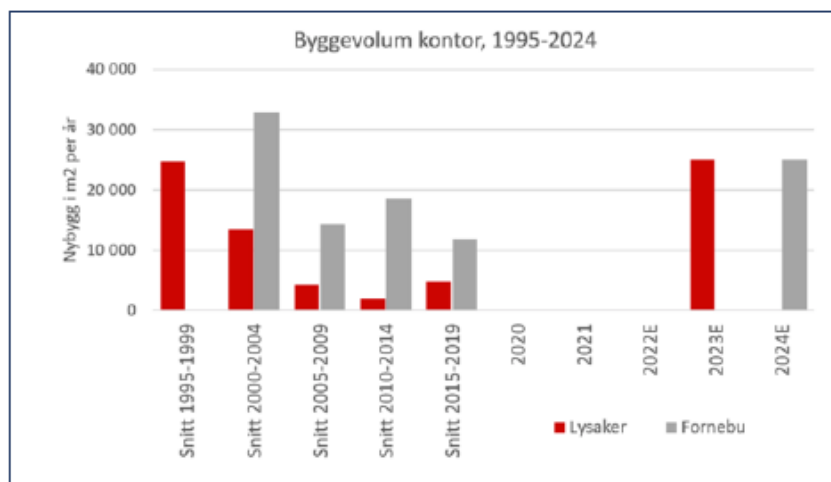
En gjennomgang av kommuner med vellykket arbeid for næringsutvikling, har synliggjort åtte suksesskriterier. Disse kommunene:

- Ser næringsutviklingsarbeid som en del av kommunens arbeid for gode lokalsamfunn. Følgelig ser kommunene næringsutvikling som en kilde også til positiv befolkningsutvikling
- Tar utgangspunkt i egen kommunes geografiske og næringsmessige fortrinn og utfordringer, herunder utnytter «flaks» til faktisk handling
- Er opptatt av å utvikle og holde fast på en langsiktig strategi for næringsutvikling
- Er opptatt av at arbeidet er godt forankret i både kommunens administrative og politiske ledelse
- Har jevnlig og god dialog med relevante næringsaktører i egen kommune, for slik å involvere lokalt næringsliv i strategisk planlegging
- Ser eget arbeid som del av regionens arbeid for positiv næringsvekst
- Har bred innfallsvinkel til næringslivsarbeidet på tvers av kommunale sektorer
- Har god dialog med næringslivet både på administrativt og politisk nivå.³²

³¹ Vista Analyse 2022; *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen handel. Et underlag til kommuneplanens arealdel, Bærum kommune.*

³² Vista Analyse 2022; *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen handel. Et underlag til kommuneplanens arealdel, Bærum kommune.*

Veksten i kontorlokaler i Osloregionen, har i hovedsak skjedd rundt Ring 3 og mot Gardermoen. Undersøkelser viser nå en endring ved at byggevolumet i Bærum har tatt seg opp igjen etter flere år med lav utbyggingshastighet. Realisering av Fornebubanen understrekes her som en viktig faktor for at Vestkorridoren igjen skal øke attraktiviteten for de som ønsker å lokalisere seg i Osloområdet. Kommuneplanen legger opp til at denne trenden kan forsterkes med mulighet for konsentrert kontorarbeidsplasser ved Teleplan og Lysaker³³.



Figur 16 Fra rapporten *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen varehandel*. Figur hentet fra Akershus Eiendom

Omfanget/ antall nye arbeidsplasser er vanskelig å framskrive. Trender i tiden og signaler fra næringslivet, tilsier dessuten at det er en del ledige kontor- og næringslokaler i kommunen allerede og at det er krevende å leie ut ledige lokaler. Strammere arealnorm per arbeidsplass i kombinasjon med større mulighet til å jobbe fra ulike steder, åpner dessuten for å bruke eksisterende næringsarealer mer effektivt. Kommuneplanens føringer legger opp til at nye bygg og uteområder skal sikres en fleksibilitet i bruken over tid, nettopp for å kunne ta opp i seg disse usikkerhetene.

Plasskrevende handel

Næringsparkene i kommunen tilrettelegges for plasskrevende handel og omfatter Rud/ Hauger og Grini. I henhold til vedtak av regional plan for handel, service og senterstruktur, har kommunen en egen definisjon for hva som skal legges i begrepet *plasskrevende handel* sett i grensegangen mot detaljvarehandel, som er videreført fra forrige kommuneplan:

Plasskrevende handel skal lokaliseres i næringsparkene. Ved plasskrevende varehandel/varegrupper menes motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler og hagesentre.

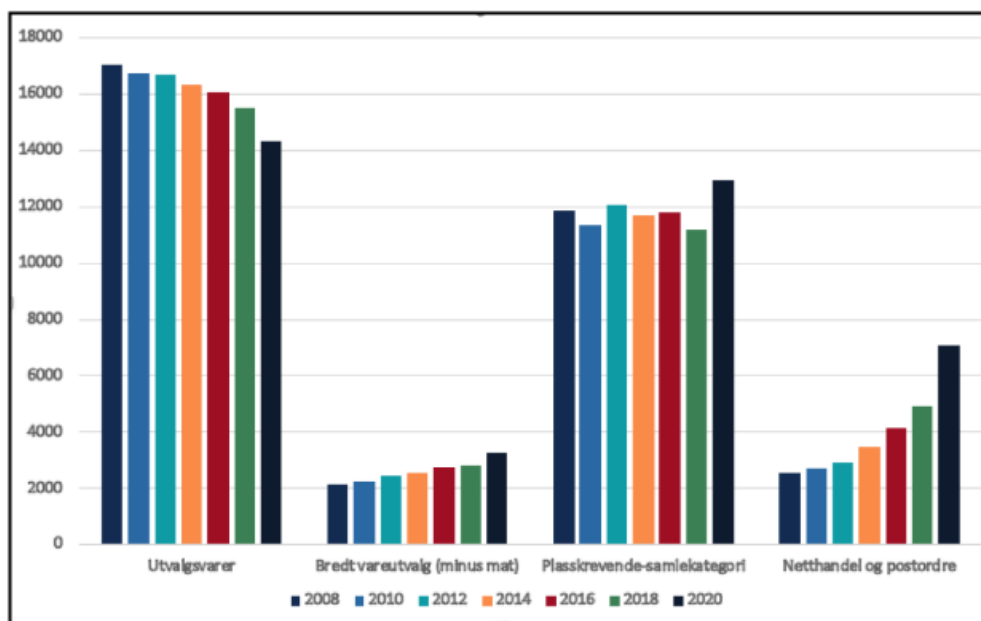
Planen stiller dokumentasjonskrav for å sikre at planlegging og utvikling av næringsparkene ikke går på bekostning av handel i sentrumsområdene. Næringsparkene og handelen i sentrum må utfylle hverandre og ikke konkurrere om å tilby samme varer til sine kunder. Detaljvarehandelen og lokaler

³³ Vista Analyse 2022; *Framtidens næringsparker, sentrums rolle og trender innen handel*. Et underlag til kommuneplanens arealdel, Bærum kommune.

for de mer daglige innkjøpene lokaliseres primært i senterområdene og med gangavstand som premiss.

Netthandel og logistikk

En stadig større andel av varehandelen vi foretar oss skjer på nett. Framtidig omfang av netthandel er knyttet til mange usikkerheter, men postulert utvikling av netthandelen i USA tilsier at denne vil utgjøre om lag 1/3 av all handel i 2030. I Norge viser utviklingen siste 12 år også en flerdobling av andel netthandel.



Figur 17 Omsetning målt per innbygger for et utvalg varekategorier 2008- 2020. Landet. Kilde SSB, Vista Analyse

Konsekvensene av netthandel kan være «butikkdød» i sentrum, reduserte fasadelengder også i hovedgatene, redusert behov for forretningsareal og endringer i butikkenes funksjonsmåte, men det krever også et effektivt logistikksystem som kan være felles for varelogistikken. Netthandel har om lag 50 % retur av varer som er kjørt ut og stadig flere forretninger tilbyr netthandel i kombinasjon med fysisk handel³⁴. Vare- og lastebiler beslaglegger mye areal i sentrumskjernen og butikkene har liten innflytelse over varelevering. Aktørene er mange, leveransene gjerne ukoordinerte og fyllingsgraden lav (varebilene ikke fulle). For å se på forbedringsmuligheter leder kommunen et prosjekt – Varelevering i vestkorridoren – med flere målsettinger for vareleveringen:

- Sikre attraktive bysentre som innbyr til opphold og fremmer handel
- Redusere klimagassutslipp fra varetransport i tråd med (...) kommunens utslippsmål
- Effektivitetsgevinst for kommuner, næringsliv og logistikkoperatører gjennom bedre løsninger for varelogistikk
- Utvikle og prøve ut bærekraftige løsninger for varelogistikk (..)

For videre distribusjon fra samleterminalene til mottaker, er det lagt til en bestemmelse om det i reguleringsplaner sikres at varelevering kan skje trafiksikkert og effektivt. Erfaring tilsier at tilstrekkelig arealer for bylogistikk har en tendens til å «glippe» ved planarbeid. Dette kan skape en

³⁴ Definisjon av vareslag som rammebetingelse ved etablering av handel, Vista Analyse for Bærum kommune.

del utilsiktede konsekvenser og uønskete situasjoner. I nye områdeplaner skal det avsettes plass til hentepunkter, pick- up- points, pakkebokser osv.

Det skal også tilrettelegges for el- ladepunkt for tyngre kjøretøy og lastebiler i Bærum.

Landbruk

Å verne dyrkbar og dyrket jord (jordvern) er et nasjonalt mål. Det tar århundrer å danne god matjord, jordsmonnet er dermed i praksis en ikke-fornybar ressurs. I Bærums lavereliggende områder er det gunstig jordsammensetning og klima for korndyrking. Dette er sentrale områder som er under sterkt press som følge av befolkningsvekst og utbyggerinteresser. Å bevare jordressursene er avgjørende for å realisere nasjonale mål om økt sjølforsyningsgrad for mat og beredskapsmessige mål for matproduksjon.

I forslag til ny plan foreslås en rekke byggeområder tilbakeført til LNFR der områder utbygging ikke er realisert. For å fremme bevisstheten om og sikre fremtidig ivaretagelse av hensynet til dyrket og dyrkbar jord, er det lagt inn hensynssoner (H510) i plankartet som sammen med *Temakart for dyrket og dyrkbar jord*, utdyper og synliggjøre flere av Nibios jordsmonnskategorier med både dyrka (fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite) og dyrkbar jord. Dette er områder som man ved denne planen søker å sikre fra nedbygging.

En vesentlig del av registrert dyrkbar jord i Bærum er golfbaner som i stor grad er tidligere dyrka jord. Mye dyrkbar jord er også skog, og omfattet av markaloven.

Bærum har klima og forutsetninger for å dyrke mat rett fra jordene. En nullvisjon for tap av dyrka jord i Bærum kommune kan realiseres gjennom bruk av prinsippene for arealnøytralitet. Om samfunnshensyn i helt spesielle og unntaksvis tilfeller tilsier at jordvernet likevel må vike noe, må det sikres kompenserende tiltak som nydyrking. Planen legger føringer for behovet for dokumentasjon av hvordan dette hensynet ivaretas.

Vegetasjonssoner langs vassdrag i landbruksområder

Vegetasjonen langs vassdrag, kantvegetasjonen, er et tydelig landskapselement og er av stor betydning for økosystemet i og langs vassdraget. Vegetasjon langs vassdrag kan også bidra til å redusere erosjon, begrense avrenning av næringssalter mv. Kantvegetasjonens betydning gjenspeiles også i et omfattende regelverk som setter rammer for tiltak. De mest sentrale lovene er vannressursloven, landbrukslovgivningen og plan- og bygningsloven.³⁵

I landbruksområder kan en bred vegetasjonssone være utfordrende med hensyn til drift. I disse områdene legger planen til rette for at mindre deler av vegetasjonssonen kan bestå av gras / blomstereng som kan beites eller høstes, forutsatt at vegetasjonsdekke og filtreringsevnen for overflatevann opprettholdes.

Hensynssoner

H 510 – Landbruk

Hensynssonen omfatter fulldyrka, overflatedyrka, innmarksbeite, dyrkbar mark og golfbaner. Her skal dyrkingsarealer søkes opprettholdt. Innenfor hensynssonen er intensjonen at landbrukets ressursgrunnlag, herunder jordressursene skal ivaretas i et langsiktig perspektiv. Det skal utøves en

³⁵ [Kantvegetasjon langs vassdrag, NVE veileder 2/2019](#)

streng forvaltningspraksis hvor muligheten for fremtidig matproduksjon skal være tungtveiende hensyn ved alle spørsmål om omdisponering eller deling av dyrka og dyrkbar mark.

Massehåndtering

Det pågår planlegging og gjennomføring av en rekke store samferdselsprosjekter i kommunen. Disse prosjektene genererer store mengder masser.

Følgende pågående prosjekter medfører behov for massehåndtering:

- NyeVeier AS: Ringeriksbanen (FRE16) fra Sandvika til Hønefoss (inkluderer ny E16 fra Sundvollen til Hønefoss)³⁶
- Statens Vegvesen: E16 Bjørum – Skaret
- Statens Vegvesen: E18 Lysaker – Ramstadsletta og Ramstadsletta- Nesbru
- Oslo kommune/Viken f.k./Fornebu etaten: Fornebubanen
- Asker og Bærum Vannverk: Nytt vannbehandlingsanlegg på Kattås

I tillegg til håndtering av sprengningsmasser, vil det også være andre masser som må håndteres i årene fremover, herunder byggemateriale, betong og rivningsmasser. Tidsplan for prosjektene varierer og endres jevnlig. Det har gjennom flere år vært jobbet med planer for ulike områder som kan være aktuelle for gjenbruk av masser. Friluftspåren utenfor Fornebu er foreløpig planmessig uavklart, mens reguleringsplanen for utfylling av 40-50 daa utenfor Lakseberget ble vedtatt våren 2022.

Kvaliteten på massene varierer, noen vil måtte deponeres, noe må prosesseres før gjenbruk, mens andre masser er av bedre kvalitet og kan gjenvinnes mer direkte og/ eller mellomlagres før ny bruk. Store deler av masseuttakene er likevel stein av god eller brukbar kvalitet; som både har en betydelig økonomisk verdi og gjenbruksmulighet. I tillegg til markedsverdien vil tilgang til gjenbruksmassene og etter hvert andre byggevarefraksjoner også være viktig for å opprettholde og utvide arbeidsplassene i de nye sirkulærindustriene.

I et regionalt perspektiv er det ønskelig med en permanent ressursbank for håndtering av masser. Dette baserer seg på ønsket om en bærekraftig massehåndtering. Bærekraftig massehåndtering baserer seg på prinsippene om å redusere uttak, oppnå størst mulig gjenbruk i prosjektene, mellomlagre, gjenvinne og nyttiggjøre til andre formål der det er mulig. Minst mulig av massene bør sendes til varig deponi, særlig ikke masser av brukbar eller god kvalitet. Dette fordrer at mest mulig av massene håndteres, mellomlagres og gjenbrukes lokalt. Det vil redusere klimautslipp og belastning på vei og lokalmiljø.

Brenna (del av Avtjerna) åpnes ikke for massehåndtering.

Reguleringsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkaset – Hønefoss som benyttes i dag til midlertidig areal for håndtering av masser fra E16 og Ringeriksbanen (FRE16), videreføres.

Det vil måtte utarbeides en ny reguleringsplan/ endringer i gjeldende plan som kan erstatte den statlige planen når prosjektene er ferdigstilt.

³⁶ Håndterer det meste av egne masser

Snødeponi

Ved snørike vintre er det behov for å rydde og kjøre vekk overskuddssnø fra veier og gater. Det er ikke tilstrekkelig kapasitet i eksisterende snødeponier i Bærum. I dag baserer deponering av snø seg på midlertidige tillatelser.

Et snødeponi på Avtjerna i Bærum vil ha både positive konsekvenser, samtidig som det er en del miljømessige utfordringer knyttet til et slikt tiltak. Smeltevann må renses, og det må sikre at vassdrag og liknende ikke får økt forurensning som følge av harde flater som medfører økt avrenning. Et større snødeponi vil bidra til å samle snøen på ett område og det kan investeres i renseanlegg eller tilsvarende, slik at forurensning av vassdrag og naturområder unngås.

Smeltevann fra deponiet vil etter lokal rensing bli ført til det kommunale avløpsnett. Utslipet fra deponiet vil så bli rensert på VEAS (Vestfjorden Avløpsselskap) før utslipp til Oslofjorden. Mer enn 40 % av vannet som behandles av VEAS er fremmedvann, som hovedsakelig kommer fra avrenning av vei og tette flater, og som inneholder samme type forurensning som smeltevannet. Mye av snøen som i dag smelter og renner urensert inn til VEAS sitt anlegg vil da kunne bli rensert på Avtjerna før det slippes ut i avløpsnett.

Det må utarbeides reguleringsplan for Snødeponi på Avtjerna. Det vil i videre planarbeid måtte dokumenteres hvordan nye tiltak og inngrep kan påvirke miljøtilstanden til en vannforekomst og at dette veies opp mot miljømålet i vannforekomsten.

Det vil også være svært viktig å sikre at smeltevann fra snøen som deponeres skal ledes gjennom flere rensetrinn før det ledes til spillvannsnett. Ifm etablering av deponiet, som medfører bygging av større asfalterte flater og bredere vei inn og ut av deponiet, må hensynet til vannkvaliteten i Rustanbekken ivaretas. Kantsoner må sikres og anleggsvann renses før det føres til bekken. I driftsfase må snødeponiet sikres mot søppelflukt ved kraftig vind.

Det vil kunne bli brukt nullutslippskjøretøy for frakt av snø til deponiet. Både Viken fylkeskommune og kommunene vil trolig komme til å stille krav til sine entreprenører med hensyn til utslippsfrie maskiner og utstyr i driftskontrakter. Viken fylkeskommune har som mål å være klimanøytrale og vil vekte klima- og miljøkrav høyt i anskaffelser.

Med nærhet til riksvei vil transporten hit kunne følge hovedtransportlinjene gjennom Bærum og ikke ta opp plass på lokalveiene. Samtidig er det klimamessig uheldig å skulle frakte snø flere høydemetre med lastebiler til «toppen av Bærum». De uheldige konsekvensene antas likevel å være mindre enn fordelene, såfremt det sikres rensing av smeltevann og utslippsfri transport. Kommuneplanen har lagt inn et areal på ca 50 dekar til snødeponi vest for Ringeriksveien ca 1 km fra kommunegrensen til Hole.

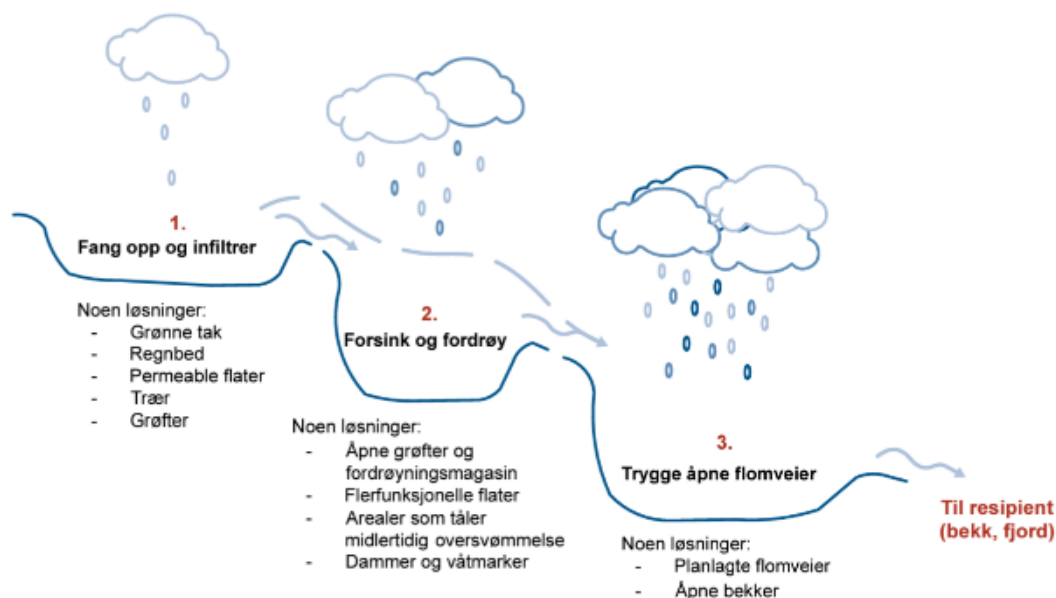
Ved sluttbehandling av kommuneplanens arealdel ble det vedtatt at det skal foretas en fornyet vurdering av et alternativt snødeponi basert på lekter i havet. Dette forventes å være del av grunnlaget for en kommende reguleringsplan.

Overvann

Overflatebaserte løsninger for overvann er en fremtidsrettet og ønsket løsning, men er arealkrevende og krever at overvann blir innarbeidet tidlig i planleggingen. Det er derfor nødvendig å ha en klar plan for overvannshåndtering allerede i plansaken, også for å sikre tilstrekkelig håndtering uten av kommunens offentlige ledningsnett overbelastes. Dette vil medføre overløp og forurensning dersom forholdet ikke ivaretas tilstrekkelig.

Bærum er en kommune med mange flotte vassdrag som strekker seg fra marka, gjennom kommunen både over og under bakken og ned til kysten. Her finnes det et unikt biomangfold som må bevares. Med områder som utvikler seg raskt kommer det store utfordringer, både fordi mange av bekkene går i rør under bakken og fordi vi har bygget veier og bygninger over disse gamle bekkeløpene. Klimaendringer i kombinasjon med fortetting og urbanisering resulterer i stadig hyppigere oversvømmelser og skadeepisoder.³⁷

Kommunens mål for overvannshåndtering er å forebygge skade på byggverk, helse og miljø, og å utnytte overvann som ressurs. Bruk av tretrinnsstrategien er viktig for å nå dette:



Tre-trinnsstrategi – illustrasjon: Sweco, 2016

Figur 18 Illustrasjon av tretrinnsstrategien, Kilde Overvannsstrategi – Bærum kommune 2017-2030

Nedbør kommer oftere som intensive skybrudd med store mengder på kort tid. Tidligere ble overvann i stor grad håndtert ved rør i bakken. Utfordringene ved mer intenst regn er at overvann ikke lenger lar seg løse i rør alene. Dette medfører behov for å håndtere overvann på overflaten, ved åpne systemer.

Åpen overvannshåndtering gir både bedre estetiske kvaliteter og trivsel for kommunens innbyggere.³⁸

Åpne og overflatebaserte løsninger for overvann er arealkrevende og må avklares i en tidlig fase av planleggingen for at det skal løses på en god måte. Krav til detaljert terreng- og landskapsplan/utomhusplan i reguleringsplaner skal bidra til å sikre gode og overflatebaserte løsninger som bidrar til å redusere kostnader for kommunen og samfunnet i form av etablering av systemer under bakken og påfølgende konsekvenser for samfunnet som følge av styrtnebbør.

Primære og sekundære flomveier

De primære flomveiene er her å forstå som bekker, elver og vassdrag med vannsikker føring. De sekundære flomveiene er å forstå som der hvor vannet renner (for øvrig) gjennom byggesonen, hvor vannet følger korteste vei – gjerne ved lavpunkter/drag i terreng og veier. Dette er ofte sammenfallende med historiske vassdrag/vannveier.

Bærum kommune har gjennom kartanalyser utviklet aktsomhetskart for sekundære flomveier. De sekundære flomveiene viser områder hvor vann kan bli et problem ved nedbørshendelser, og hvor det må sikres en trygg fremføring av vann dersom det planlegges for nye boliger eller tiltak.

Bekkeåpning

Overflatebaserte løsninger inkluderer også bekkeåpninger. Bekkeåpning vil være et viktig grep i å forebygge uønskede konsekvenser av store mengder nedbør. I arealplansammenheng vil man måtte se dette som utvikling over tid, hvor man åpner kortere strekk av bekker i rør, bit for bit der hvor det planlegges nye tiltak, som en del av en langsiktig bekkeåpning for hele/lengre strekk.

Kantsoner

I forvaltningen av vannet vårt, er tilstrekkelig funksjonelle kantsoner et av de viktigste tiltakene for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene. Kantsoner langs vassdrag har også viktig funksjon for rensing ved tilsig av vann fra jordbruk, naturverdier i og langs vassdraget og som buffer for flom.

For å sikre at man faktisk oppnår en flerfunksjonell kantsoner mot vassdrag, er man avhengig av tilstrekkelig avstand mellom tiltaket og vegetasjonen. Dersom man plasserer et bolighus 10 meter fra en bekkkant, vil dette i noen tilfeller medføre inngrep i vegetasjonen i kantsonen både ved oppføring og som følge av fremtidig vedlikehold av boligen.

For at kantsonen langs innsjøer, elver, bekker og dammer skal være ivaretatt må tiltak ikke berøre kantsonen langs vassdraget som i planen er angitt som byggeforbudssone. Dette betyr at fyllingsfot, vedlikehold ol. må holdes utenfor byggeforbudssonen.

³⁸ [Overvannsstrategi – Bærum kommune 2017-2030](#)

Flom og skred

Flomsoner for de primære flomveiene (elvene), er beregnet av NVE hvor det er lagt til grunn 20 % tillegg over 200 års intervall for å kunne ta høyde for eventuelle skybrudd med mye vann. De nasjonale dataene for flom legges til grunn for aktsomhetskart for flom.³⁹

Kommunen har god dokumentasjon på de stedene som representerer risiko for leirskred. I lys av det nylige raset i Gjerdrum på Romerike, har kommunen bestilt ytterligere analyser og prøver for å øke kunnskapen om risiko og faremomenter. Til sammen er det 10 lokaliteter som skal undersøkes nærmere med borer for å få bedre kunnskap om risikoen og sårbarheten de representerer. Når dette er gjennomført, vil informasjon knyttes til aktsomhetskart for skred.⁴⁰

Støy- og luftforurensning⁴¹

Store deler av kommunen er som følge av trafikk og annen virksomhet, støyutsatt og utsatt for luftforurensning. Svevestøv som følge av slitasje på veibanen er et økende.

Ofte vil det være samspillseffekter mellom støy og luftforurensning. Dette øker risiko for støyplage og negative helsekonsekvenser. Dersom området har luftforurensning som overstiger de anbefalte grenseverdiene i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520), bør det derfor tas særlig hensyn i planleggingen. Disse samspillseffektene er det stilt særskilte krav til dokumentasjon av i avvikssoner for støy, hvor disse problemene ofte er særlig uttalte.

Det er angitt avvikssoner for kommunens prioriterte vekstområder, i kommuneplanen definert som senterområder. Områder med angitte soner er:

- Sandvika
- Teleplan
- Lysaker
- Fornebu
- Høvik
- Stabekk
- Slepender
- Bekkestua
- Eiksmarka
- Østerås
- Haslum og Neslia
- Gjøttum
- Kolsås
- Vøyenenga

Stille områder

Tilgang til stille områder er viktig for å redusere støyplage og forebygge negativ helsekonsekvens. T-1442 har som formål å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvaliteter, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og

³⁹ <https://temakart.nve.no/tema/flomaktsomhet>

⁴⁰ Lokale data ligger i Bærumskart, Nasjonale data finnes på <https://temakart.nve.no/tema/kvikkleire>

⁴¹ T-1442/21 og T-1520/12

utvikler gode lydmiljøer og stille områder. Her anbefales det kartlegging og synliggjøring av disse områdene.

I Bærum er det tidligere (2016) gjennomført registrering av stille områder, vist i *Temakart for stille områder*. Det er ikke gjort konkrete støyvurderinger for de registrerte områdene. Likevel er dette områder som antas å ha en beliggenhet som gir et godt utgangspunkt for å imøtekomme definisjonen for slike områder, i tråd med T-1442/21 Tabell 3. Det er et behov for å ivareta stille områder i tettbebygde områder og utenfor tettstedsbebyggelsen. Områdene bør ivaretas og beskyttes, både mot nedbygging og på en måte som gjør at grenseverdiene for støy kan overholdes.

Drikkevann

Drikkevannet i Bærum leveres fra to ulike kilder. Aurevann (Trehøringsvassdraget) via Aurevann vannbehandlingsanlegg og Holsfjorden (en del av Tryifjorden) via Kattås vannbehandlingsanlegg. Siden Aurevann, Småvann, Byvann og Trehørningen (i Hole kommune) brukes som drikkevann av innbyggere, er det begrensninger for bruk av vannene og områdene rundt dem.

I planen ligger det arealformål for selve drikkevannet med tilhørende strandsone, samt hensynssone for nedslagsfeltet for drikkevannskildene. Bestemmelsene og retningslinjene skal bl.a. bidra til å redusere risiko for forurensning og regulere andre forhold som har betydning for råvannskvaliteten i vassdraget.

Kommunens mål er at drikkevannet vårt skal ha høy kvalitet. Dette betyr at drikkevannsinteressene må være overordnet alle interesser innenfor disse sonene.

Forurensning av drikkevann kan potensielt få store konsekvenser, og kan komme fra en rekke «alminnelige» aktiviteter knyttet til mennesker og dyrs ferdsel og aktiviteter, og er forbudt i dette området.

De fleste av disse forholdene er fastsatt og pålagt ekspropriert i forbindelse med ekspropriasjon. Det er likevel nødvendig med utstrakt informasjon knyttet til interessene for å øke bevisstheten om de forbud som foreligger. Følgende forhold gjelder:

- Det er forbudt å utnytte eiendommene til annet enn alminnelig skogbruk og beiting. Ved utnyttelsen må forurensning av vann, elv og bekk ikke finne sted.
- Det er forbudt å fiske i Aurevann
- Bading (både for mennesker og dyr), brettseiling, dykking og lignende aktiviteter er forbudt.
- Det er forbudt å sette opp telt eller på annen måte slå leir (som bålbrekking og lignende) innenfor en sone på 100 meter fra Trehøringsvassdraget. Forbudet mot telting og leirslagning gjelder også på øyer i vassdraget.
- Bruk av båt, kajakk eller lignende er ikke tillatt i vassdraget for allmennheten
- For de som har båttrett i vassdraget gjelder følgende:
 - Retten må utøves slik at den ikke utgjøre fare for forurensning
 - Uten særskilt tillatelse er det forbudt å bruke motorfartøy på vann i vassdraget. Forbudet gjelder alle typer motorer.
 - Båthus kan ikke flyttes eller oppføres uten godkjenning fra kommunen.
- Det er forbudt å arrangere sportsstevner eller andre arrangementer ute på vannene i vassdraget. I en sone på 100 meter fra vannkanten er arrangementer forbudt uten tillatelse fra kommunen.

Dyr

- Husdyr skal ikke bruke vannene som drikkevann

- Hund skal holdes i bånd nærmere vannkanten enn 50 meter. Avføring fra hund skal innenfor sonen på 50 meter samles opp og bringes ut av virkeområdet. De samme regler gjelder også for ferdsel på vannene i vassdraget når dette er islagt.
- Riding er forbudt i en sone på 50 meter fra vann og elv/bekk i vassdraget. Offentlig vei, adkomstveier samt godkjent/sikret beiteareal er unntatt fra forbudssonen. Når vannene er islagt, er det forbudt å ta hest med ut på isen.

Annet

- I nedbørsfeltet er det et forbud mot all installasjon og bruk av nedgravde oljetanker. Dette forbudet gjelder også for oljetanker som er mindre enn 3200 liter.
- I nedbørsfeltet er det forbudt å ta med levende organismer som ved å etablere levedyktige bestander kan innvirke negativt på vannkvaliteten i vassdraget.
- Sjøppel og annet avfall fra fritidsboliger, boliger skal bringes ut av hensynssonen
- Fritidsboliger skal ikke ha innlagt vann. Fritidsboliger skal ha godkjent biologisk toalett, forbrenningstoalett eller annen løsning godkjent av Bærum kommune.
- Boliger i hensynssonen skal ha avløp for svartvann til tett tank. Avløp for gråvann skal organiseres slik at utgjør fare for forurensning ved tilsig til vann, elv eller bekk.
- Eiendommer kan ikke bebygges ytterligere, Eiendommer kan ikke fradeles eller bortfestes til bebyggelse. Utvidelse, ombygging, tilbygg og påbygg av bolig og fritidsbolig/hytte i hensynssonen er forbudt.

Jordbruk/skogbruk/dyrehold

- Stall og fjøs med tilhørende anlegg/binger for oppsamling av avføring fra husdyr må plasseres og utformes slik at det ikke utgjør fare for forurensning gjennom tilsig til bekk, elv og vann. Dette gjelder fremtidige så vel som eksisterende bygninger. Ved fare for forurensning kan bygninger med anlegg kreves flyttet
- Transport og lagring av oljeprodukter, andre kjemikalier og andre innskuddsfaktorer til jord- og skogbruk skal foregå på en slik måte at det ikke utgjør noen fare for forurensning av vann, elv og bekker i nedbørsfeltet. Forbudet omfatter også håndtering av maskiner eller andre kjøretøy ved vask, reparasjoner, oljeskift og lignende aktiviteter som medfører fare for forurensning. Drivstoff, oljeprodukter og andre kjemikalier som utgjør fare for forurensning av drikkevannskilden kan ikke lagres/hensettes nærmere enn 50 meter fra vassdraget eller bekk som leder inn i vassdraget
- Bruk av plantevernmidler i nedslagsfeltet må utføres på slik at det ikke medfører forurensning av drikkevannskilden. Bruk er forbudt innenfor minsteavstand på 50 meter jf Forskrift om plantevernmidler §20 m.fl.
- Gjødsling av skog i nedbørsfeltet er forbudt nærmere enn 50 meter fra vann elv og bekk i vassdraget. For øvrig må gjødsling gjennomføres på en slik måte at drikkevannskilden ikke forurenses. Eier/bruker av områder hvor jord dyrkes må overholde de gjødningsbestemmelser og andre bestemmelser som fastsettes av helsemyndighetene i kommunen. Det er forbudt å bruke dyregjødsel fra fremmede steder utenfor hensynssonen.
- Avvirking av skog i nedbørsfeltet skal gjennomføres på en måte som ikke medfører forurensning eller på annen måte reduserer kvaliteten på råvannet i Trehørningsvassdraget (vann elv og bekker) Slik aktivitet skal koordineres med vannverkseier og skogeier plikter å gjennomføre nødvendige tiltak for å forebygge avrenning til vassdraget.
- Drift og vedlikehold av veier og broer nært vann, elv og bekk i vassdraget skal gjennomføres slik at det ikke medfører risiko for forurensning eller på annen måte reduserer vannkvaliteten i Trehørningsvassdraget. Slikt arbeide skal varsles og koordineres med Vannverkseier

Drikkevannskildene og tilgrensende nedbørsfelt forvaltes av Vann og avløp, dette gjelder alle tiltak og aktiviteter i området.

Byggegrense offentlige vann- og avløpsledninger

Det er et behov for å sikre det offentlige vann- og avløpsnett både av hensyn til å hindre skade på ledninger som kan føre til manglende forsyning av drikkevann, men også for å tilrettelegge for vedlikehold og utskiftning av eksisterende ledninger. Innføring av byggegrenser fra offentlige VA-ledninger innebærer at private grunneiere som har slike ledninger over sin tomt vil få en inngripende restriksjon i sine muligheter til å utnytte eiendom. Det eksisterer i dag tilsvarende restriksjoner på alle offentlige VA ledninger jf. Bærum kommunes standard abonnementsvilkår administrative bestemmelser⁴². Dette er ansett som nødvendig for å ivareta overordnede samfunnsbehov. Byggegrensene gjelder for nye bygg, anlegg og konstruksjoner. Byggegrensene er ikke til hinder for at det kan gjøres tiltak på eksisterende bygninger som er lovlig plassert innenfor byggegrensene, såfremt tiltakene ikke medfører risiko for skade på ledninger eller gjør det vanskeligere å utføre vedlikehold. Byggegrensene omfatter også annen virksomhet og arealbruk som kan føre til skade eller hindre vedlikehold, som for eksempel grunnboring eller planting av trær/vegetasjon.

Ved planarbeid vil man måtte løse hensynet til offentlige vann- og avløpsledninger, med handlingsrommet til å fastsette andre byggegrenser eller tilpassede løsninger som fastsettes i reguleringsplan og evt. i utbyggingsavtale.

Høyspenningslinjer og elektromagnetisk felt

Regionale høyspenningslinjer er vist i aktsomhetskart for høyspenningsanlegg. For disse anleggene og for øvrige anlegg hvor som avgir elektromagnetisk stråling (basestasjoner) er det gitt ulike grenseverdier. For befolkningen er grenseverdien for magnetfelt fra strømnettet 200 mikrottesla (μT). Befolkningen vil stort sett aldri bli eksponert for så høye verdier. Typiske verdier i boliger som ikke er i nærheten av høyspentanlegg er 0,01–0,1 μT . Den som planlegger nye høyspentanlegg eller nye bygg der barn har langvarig opphold må utrede dersom magnetfeltnivåene kan bli høyere enn 0,4 μT i snitt over året.⁴³ Det understrekes at utredningsgrensen ikke er det samme som byggeforbudsgrense, da det er forsvarlig å bygge også i områder med høyere eksponering enn 0,4 μT , men da først etter en faglig utredning.

⁴² Bærum kommunes Standard abonnementsvilkår – administrative bestemmelser – vedtatt i kommunestyret sak 035/22

⁴³ <https://dsa.no/straum-og-hogspenning/magnetfelt-og-helseeffekter>
<https://www.statnett.no/om-statnett/vare-anlegg-i-drift/for-deg-som-bor-ved-eller-gar-tur-ved-vare-anlegg/>

Konsekvensutredning og ROS-analyse – oppsummert

Asplan Viak har bistått kommunen med konsekvensutredninger (KU) av enkeltinnspill og planforslaget i sin helhet, samt utarbeidet en ROS- analyse. Når det gjelder KU er dette kun gjort for områder som foreslås til nytt utbyggingsformål eller der utnyttelsen er vesentlig endret. KU og ROS er vedlagt saken i sin helhet.

Det er gjort Konsekvensutredning og ROS-analyse av alle innspill med krav til utredning. Disse er ikke gjengitt her, men er å finne i de helhetlige konsekvensutredningene.

Formålet med konsekvensutredning og avgrensning av utredningskravet

Konsekvensutredningen utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget for kommuneplanens arealdel, og kommuneplanens arealdel omfattes alltid av kravet til konsekvensutredning, jf. Plan- og bygningsloven § 4-2, og Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften). Konsekvensutredningen ligger til grunn for videre arealbruk. Konsekvensutredninger (KU) skal beskrive virkninger for miljø og samfunn for:

- alle nye områder til utbyggingsformål
- eksisterende utbyggingsformål med vesentlig endret arealbruk
- områder med båndlegging dersom hensikten er senere utbygging
- endringer i bestemmelsene som gir vesentlig endrede utbyggingsbetingelser

Områder som tilbakeføres til LNFR, og oppdatering av kommuneplankartet i henhold til regulering som er konsekvensutredet og vedtatt mellom to rullinger av arealdelen, omfattes ikke av kravet til konsekvensutredning. Formålet med konsekvensutredningen er å utrede planens virkninger for miljø og samfunn. Utredningen skal omhandle:

- Viktige miljø og samfunnsverdier i de foreslåtte utbyggingsområdene
- En beskrivelse av virkningene arealinnspillet kan få for disse verdiene.
- Eventuelle avbøtende tiltak.

Kort om risiko- og sårbarhetsanalysen

Ved utarbeidelse av ny arealdel skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold ved planlagt arealbruk. Dette gjøres i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3. Det overordnede formålet med denne risiko- og sårbarhetsanalysen er å avdekke og dermed kunne forebygge risiko for samfunnsverdiene liv og helse, trygghet (stabilitet) og eiendom (materielle verdier).

ROS-analysen er gjennomført i tråd med DSB-veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging- Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen» (DSB, 2017). Temaer som er vurdert er risiko for flom, overvann og stormflo, skred og områdestabilitet, ulykker, høyspentledninger og forurensset grunn. Alle arealinnspill er gjennomgått med tanke på ulike risikoer og farer. Data er innhentet fra nasjonale kartdatabaser fra NVE, NGU. Statens vegvesen og Miljødirektoratet, Bærum kommunes fagrapporter og kartdatabase. Det er også innhentet informasjon og grunnlag fra Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) 2020 for Asker og Bærum kommune.

Samlet konsekvensutredning

Oversikt over ikke-konsekvensvurderte endringer

En del arealmessige endringer er ikke utredet i konsekvensutredningen. Det gjelder arealendringer som ikke er konsekvenspliktig fordi:

- De legger ikke til rette for nytt utbyggingsformål
- Endringen skjer som følge av godkjente reguleringsplaner, som er konsekvensutredet
- Endringen har som mål å sikre eller tilbakeføre et område til LNFR

Arealer til etablerte trafikkformål (mindre utstrekning)

Ruter har fremmet fem forslag om mindre formålsendringer fra ulike formål til trafikkareal. Dette gjelder små areal, der det allerede er etablert veg, snurundeller eller lignende. Tiltakene anses ikke å være KU-pliktige.

Arealer for etablerte trafo-stasjoner endres til generelt bygge- og anleggsformål.

Det er endret arealformål for flere store trafo-stasjoner til generelt bygge- og anleggsformål. Alle disse stasjonene er etablert, og de fleste er regulert til kommunalteknisk formål. Arealendringene vil gjenspeile dagens bruk.

Tilbakeføring av arealer til grønnstruktur eller LNFR

Tilbakeføring av arealer til grønnstruktur eller LNFR er ikke utredningspliktig etter KU-forskriften. I planprogrammet for arbeidet med kommuneplanens arealdel er følgende oppgave definert: «Vurdere tilbakeføring/omdisponering av urealiserte boligområder som ikke er i tråd med kommunens arealstrategi ...»

Hensikten med arbeidet er blant annet å unngå nedbygging av natur og landbruksjord, ivareta leveområder for Bærums rike naturmangfold, sikre eksisterende CO2-lagre og derved bevare vårt ressursgrunnlag.

Bærum kommune har gått gjennom en rekke arealer for å vurdere omgjøring fra byggeformål til grønnstruktur, natur eller LNFR. Gjennomgangen har vært basert på eksterne innspill, og kartanalyser der en har sett etter arealer med kartlagte naturverdier avsatt til byggeformål, arealer sikret i regulering, planavklarte arealer utenfor vekstområdene som ikke er realisert, områder med utvalgte naturtyper eller prioriterte arter, samt større fulldyrka arealer avsatt til utbyggingsformål.

Konsekvensutredning av endringer i kommuneplanbestemmelser

Det er kun der endringene i kommuneplanbestemmelsene fører til vesentlige endringer for miljø og samfunn at disse skal konsekvensutredes, f.eks. der det åpnes opp for vesentlige endringer i utnyttelse. Endringene i kommuneplanen er i hovedsak kvalitative krav som presiseres, men som i liten grad endrer utbyggingsmulighetene i Bærum kommune. Disse anses ikke å gi vesentlige endringer for miljø og samfunn.

Samlet konsekvensvurdering av arealendringer og formål

- Det er beregnet at Bærum kommunes samlede boligreserve er i overkant av 21000, der ca. 18000 ligger innenfor de områdene som er prioritert i kommunens arealstrategi. Kommunen har dermed tilstrekkelige boligreserver for planperioden, og de nye områdene kommer i tillegg til disse. Boligene er i hovedsak planlagt lokalisert slik at de er i tråd med føringene i regional plan for areal og transport, og kommunens arealstrategi. Hovedunntakene er Brynsveien 88 og Sonia Hennies vei/ Helmerveien. Avtjerna er ikke medregnet.
- Enkelte arealinnspill og føringer som i tidligere versjon av KU/ ROS var å anse som uheldige/ hadde negative konsekvenser for miljø og samfunn, er tatt ut av planforslaget med bakgrunn i innsigelser. Dette gjelder eksempelvis Rykkinn, Dønskiveien 55, boligutbygging på Avtjerna og midlertidig massehåndtering på Avtjerna utover det som ligger inne av føringer i statlig reguleringsplan for området.

Konsekvenser på planområdenivå

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategien har ligget til grunn for planprogrammet som har listet opp hvilke temaer som skal konsekvensutredes. De fleste av disse temaene har blitt vurdert for hvert enkelt arealinnspill. Unntak er de tema som er for overordnet til å se på for mindre arealer.

Den samlede vurderingen av konsekvenser på planområdenivå er gjort på grunnlag av vurderingen av arealinnspillene, endring i kommuneplanbestemmelsene og ikke konsekvensutredede endringer. Planprogrammets liste er lagt til grunn også for den samlede vurderingen av kommuneplanen, og de samlede konsekvensene av kommuneplanens arealdel for det enkelte tema er gitt farge etter «trafikklysmetoden». Rødt betyr at planforslaget har store negative konsekvenser for temaet, gult betyr at det er negative konsekvenser, men at de i noen grad kan avbøtes, grønt betyr at planforslaget har små negative konsekvenser for dette temaet. Den helhetlige konsekvensutredningen og ROS-analysen er vedlagt planen.

Vurdering etter natumangfoldloven

I henhold til natumangfoldloven (nml) § 7 skal prinsippene i §§ 8-12 legges til grunn ved alle offentlige beslutninger. I henhold til nml § 8 skal alle beslutninger som berører naturmangfold så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.

Denne konsekvensutredningen er basert på eksisterende kunnskap, og det er ikke foretatt kartlegging i felt. I følge BioFokus rapport 2020-18 er Bærum kommune delvis godt kartlagt for naturmangfold, men det er behov for oppdatering av nordøstre del av Bærumsmarka og supplerende kartlegging av kalkrike områder på øyene og i byggesonen. Det kan også være behov for oppdatering av dammer og eksisterende kartlegginger i kulturlandskapet.

I denne kommuneplanrevisjonen har kommunen også tilbakeført en rekke arealer til grønne formål. Sammenhengende grønnstrukturer og bevaring av grøntområder i byggesonen er viktig for å opprettholde en rekke økologiske funksjoner. Særlig viktig er det at flere områder med kalkrike naturtyper som åpen grunnlendt kalkmark og kalklindeskog er tilbakeført til grønnstruktur natur.

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og den teknikk og lokalisering som gir de beste samfunnsmessige resultater (nml § 12). Det er tiltakshaver som skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade (nml § 11). For å kunne oppfylle disse to paragrafene er det nødvendig at naturmangfold kartlegges ved regulering, og at avbøtende tiltak vurderes på detaljnivå.