

## Endring av Kommuneplanens arealdel 2022-42 Ny/Endret tekst i planbeskrivelsen

Som følge av at man foreslår å ta ut parkeringsnormen av planens bestemmelser, medfører dette også endringsbehov i planbeskrivelsen til planen. Under vises de kapitler og avsnitt som foreslås endres/slettes som følge av endringen.

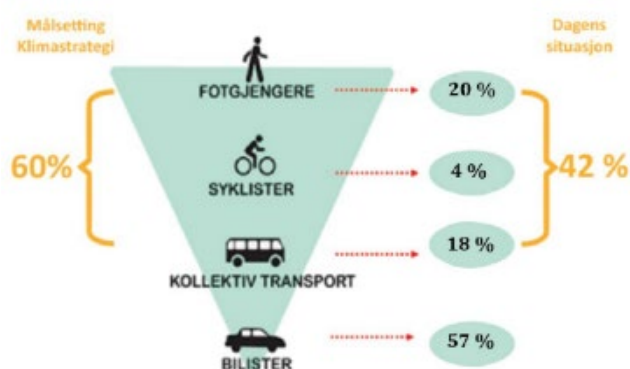
**En mindre endring av delkapittel *Mobilitet i gater og byrom* side 38-39** hvor delsetning strykes:

«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.~~»

**Forenkling av kapittel *Grønn mobilitet* under *Planens Innhold* - side 49-57:**

### Grønn mobilitet

Kommunen har gjennom Regional plan for areal og transport og Byvekstavtalen for Oslo og Akershus, forpliktet seg til nullvekstmålet. Målet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. I kommunens klimastrategi er målsettingen skjerpet ved mål om at andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange skal være 60 % innen 2030. Ved siste reisevaneundersøkelse før pandemien var andelen som går, sykler og reiser kollektivt i kommunen på 42%. For å nå klimastrategiens mål må andelen turer som tas med gange, sykkel og kollektiv øke med på 18 prosentpoeng fra dagens 42 %, og bilandelen må reduseres fra dagens 57 % til 40 % i 2030. Kommunen har også vedtatt at i områder med bymessig karakter, skal sykkelandelen være 20 % i henhold til *Sykelstrategi med plan for hovedsykkelveinettet*.



Figur 1 Dagens reisemiddefordeling (2019) i sammenheng med målsettingene i kommunens klimastrategi

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

### Hvordan nå målene?

Det ligger ikke like godt til rette for å kunne velge å gå, sykle eller reise kollektivt over alt. Dette går også frem av dataene om hvordan folk reiser i ulike deler av kommunen. Bland de som bor i nærheten av de tilbud som de bruker daglig/ofte, og bor i nærheten av et godt kollektivtilbud, er andelen som velger å gå, sykle og reise kollektivt større enn andre steder i kommunen. Det er også i disse områdene veksten i kommunen skal komme. Samfunnsøkonomisk vil det være mest optimalt å søke å legge til rette for at disse områdene kan ta en høyere andel av prosentpoengene med å nå målet om 60% som går, sykler og reiser kollektivt. Dette for at de som ikke har gode kollektivtilbud kan kjøre bil. I vekstområdene vil det også være nødvendig å begrense biltrafikken for å holde støy og

luftforurensning innenfor et nivå som gir de som skal være der, et godt og helsefremmende miljø. 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.

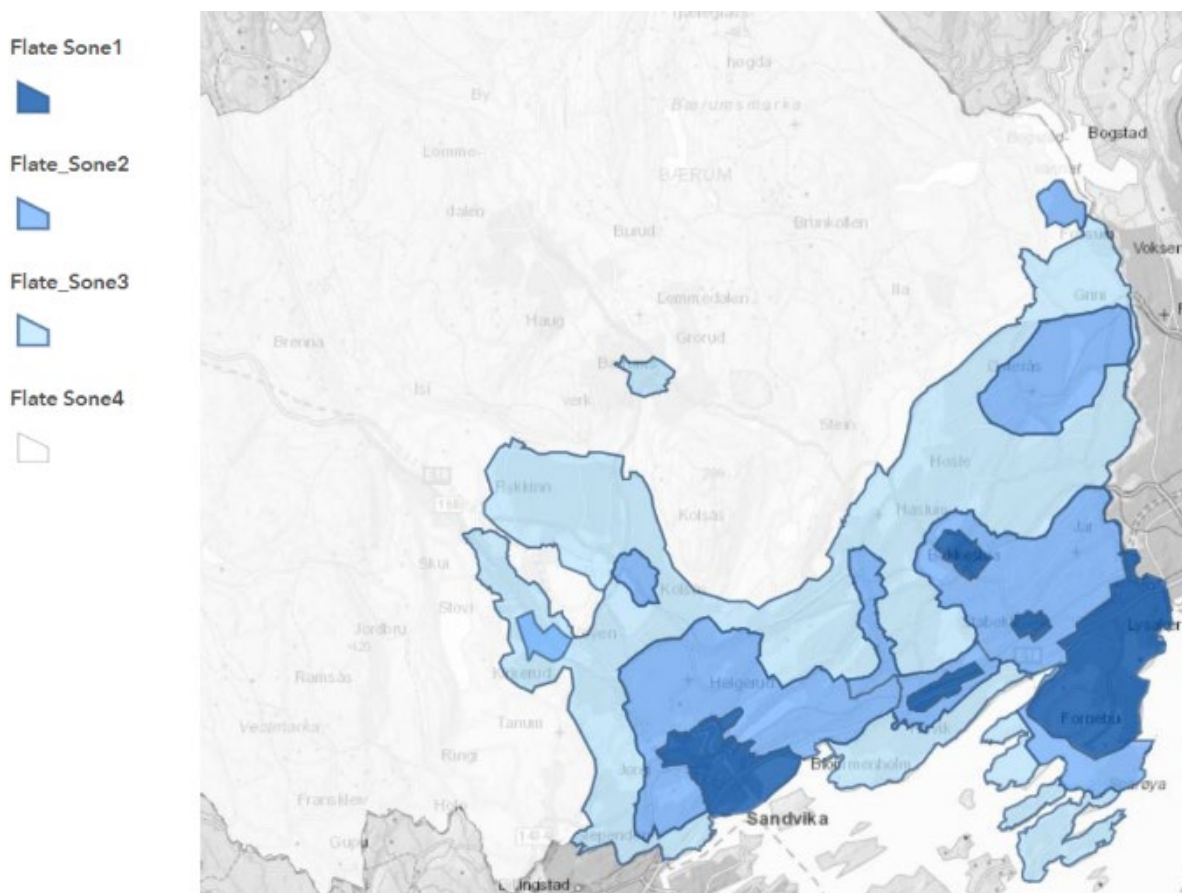
For å ha et mer konkret grunnlag for å vurdere hvordan man kan nå målene, er kommunen delt inn i fire mobilitetssoner. Dette er gjort med bakgrunn i areal- og transportmessige faktorer som har betydning for i hvilken grad det vil ligge til rette for å velge ulike transportformer. Soneinndelingen er derfor gjort med bakgrunn i en vurdering av tilgjengelighet til kollektivtransport, mulighetene for å gå eller sykle, om området er prioritert som vekstområde og/eller har 10-minutters gangavstand fra prioriterte stasjoner. Hensikten med soneinndelingen er å ta hensyn til folks transportbehov og hvilke transportmuligheter som finnes i de ulike sonene, slik at det ikke skal gjøre hverdagen til beboerne unødvendig vanskelig. For beboere i området med dårlig kollektivtilbud, vil strenge bilrestriksjoner kunne gjøre hverdagen svært vanskelig og bør ikke brukes der. De samme restriksjonene vil i mindre grad påvirke beboere på eksempelvis Fornebu der tetthet av funksjoner er/vil bli høy, og gang- og sykkelnettet godt utviklet med effektiv buss- og banebetjening (på sikt).

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.

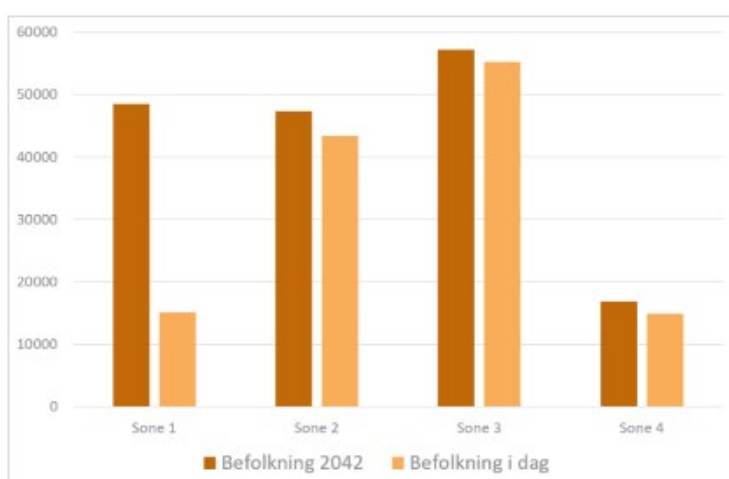
Sonene har følgende inndeling:

- Sone 1:
  - De prioriterte vekstområdene Lysaker, Sandvika, Fornebu, Høvik, Bekkestua og Stabekk
- Sone 2
  - Øvrige prioriterte stasjoner; Vøyenenga, Kolsås, Fossum, Østerås, Eiksmarka, Haslum, Slependen
  - 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 kollektivtilbud; Tanum, Skuidalen, Sollihøgda, Lommedalen

Metodikken «Stedstilpasset målstyring for mobilitet» bygger på de reisevanedata som var tilgjengelige på det tidspunkt metodikken ble utviklet. Metodikken må oppdateres jevnlig når det kommer nye oppdaterte data om innbyggernes reisemiddelfordeling, reisevaner mm. Effektvurderinger som gjøres av tiltak/utbygginger bør også oppdateres når det kommer ny kunnskap om reisevaner mm. Slik at kommunen har en oppdatert oversikt og kunnskap om hvordan man ligger an ift. å nå målene for mobilitet/transport.



Figur 3 kart som viser inndeling i soner



Figur 2 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.

I analysen [Stedstilpasset målstyring \(Multiconsult 2022\)](#) som ligger til grunn for soneinndelingen, er det forutsatt at 90 % av den framtidige veksten skal skje innenfor sonene 1 og 2 til sammen. I stolpediagrammet, er framtidig befolkning vist i brun, og dagens befolkning i lysere oransje. Endringene innenfor sone 1 er klart størst med over en tredobling av antall innbyggere.

# Tekst som erstattes/tas ut av planbeskrivelsen – Kapittel Grønn mobilitet

## 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.

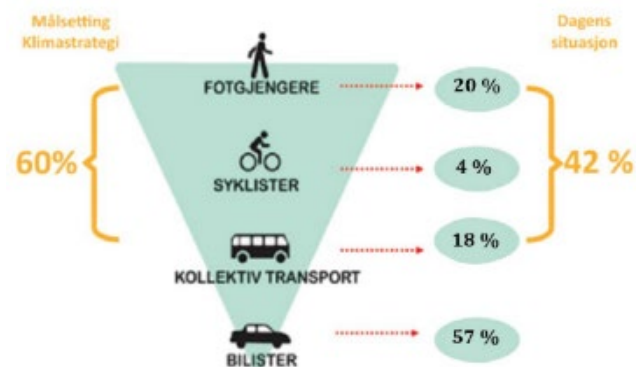
### Hvordan nå målene?

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:

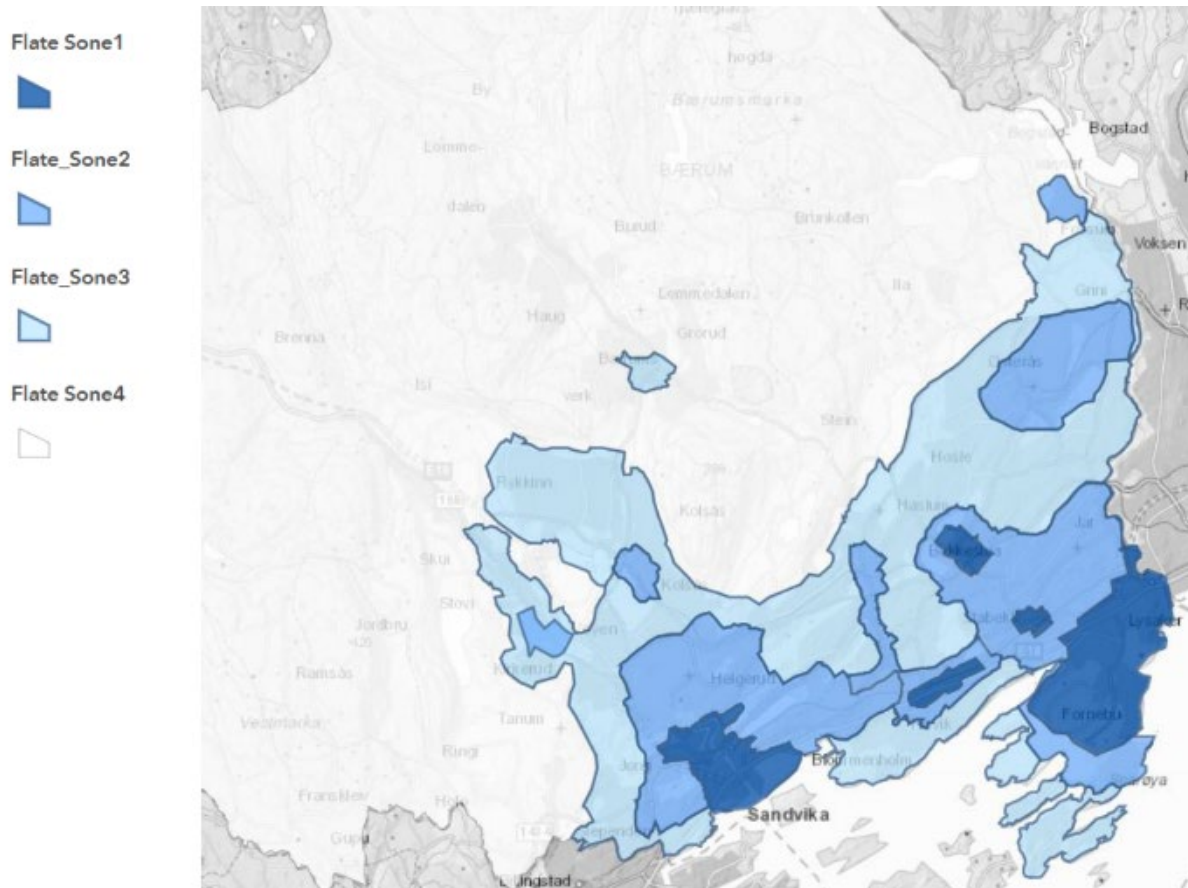
- Sone 1:
  - De prioriterte vekstområdene Lysaker, Sandvika, Fornebu og Bekkestua **pluss Stabekk (ikke avklart – avventer mekling av innsigelser)**
- Sone 2
  - Øvrige prioriterte stasjoner; Vøyenenga, Kolsås, Fossum, Østerås, Eiksmarka, Haslum, Slepden
  - Omlandet rundt sone 1



Figur 4 Dagens reisemiddelfordeling (2019) i sammenheng med målsettingene i kommunens klimastrategi

- Enkelte av aksene som betjenes av høyfrekvente busslinjer ligger også innenfor sone 2. Eksempelvis langs Kirkeveien mellom Haslum og Høvik, aksen 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

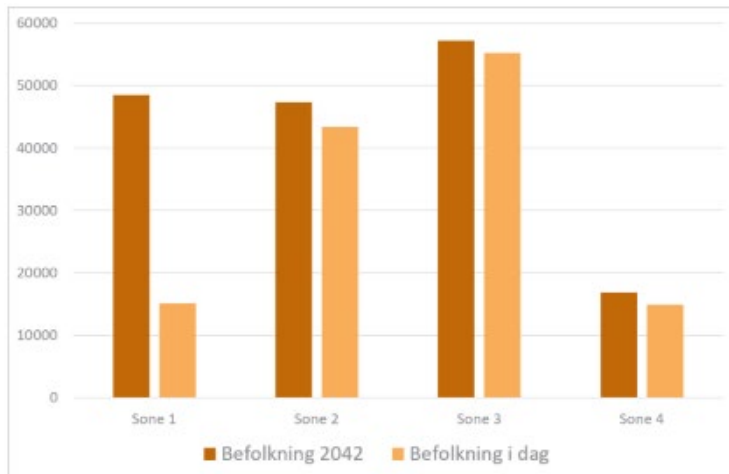
Kartet er foreløpig ikke gjort gyldig da dette er del av den helhetlige parkeringsnormen og vil være gjenstand for mekling av innsigelser.



Figur 5 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 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.

Analysene<sup>1</sup> 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



Figur 6 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.

som må endres. Det er satt mål om en stor endring i framtidig 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.

---

<sup>1</sup> [Stedstilpasset målstyring \(Multiconsult 2022\)](#)



Figur 7 Dagens reisemidelfordeling, differensierte mål og hva det krever av endring %- poeng innenfor de enkelte sonene.

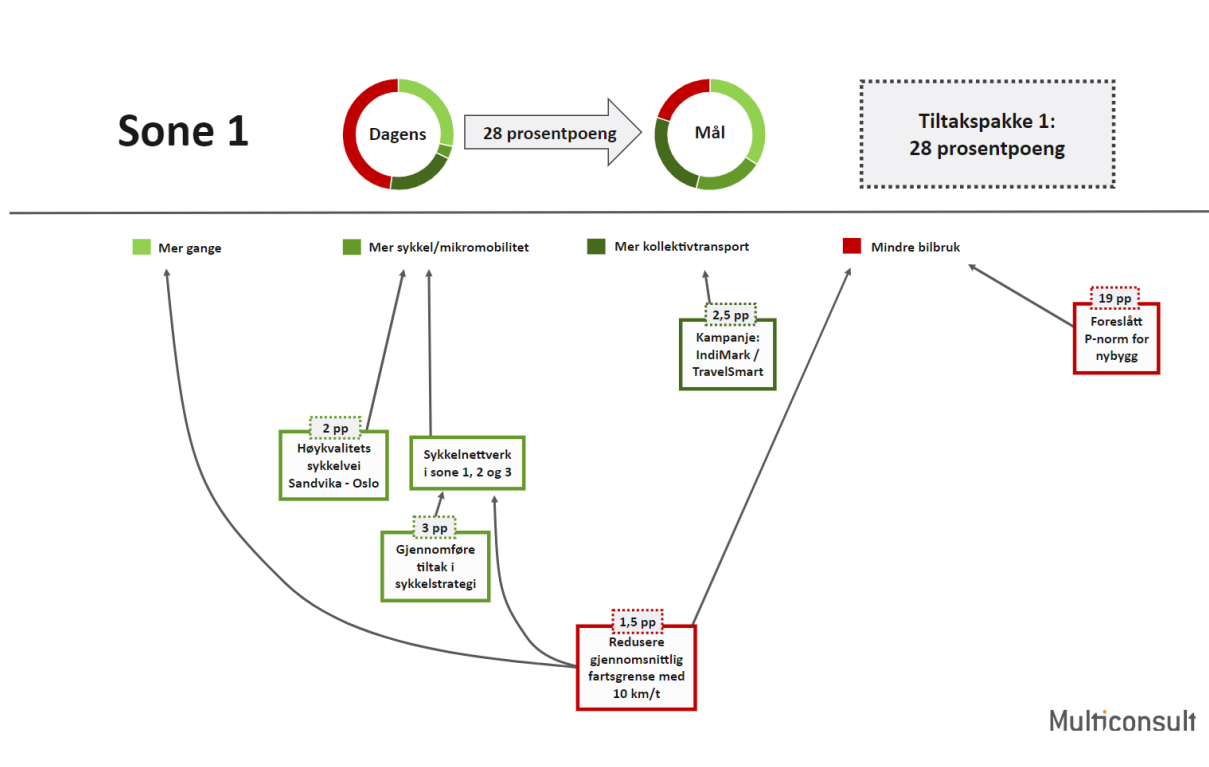
Hva skal til for å nå målene?

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.

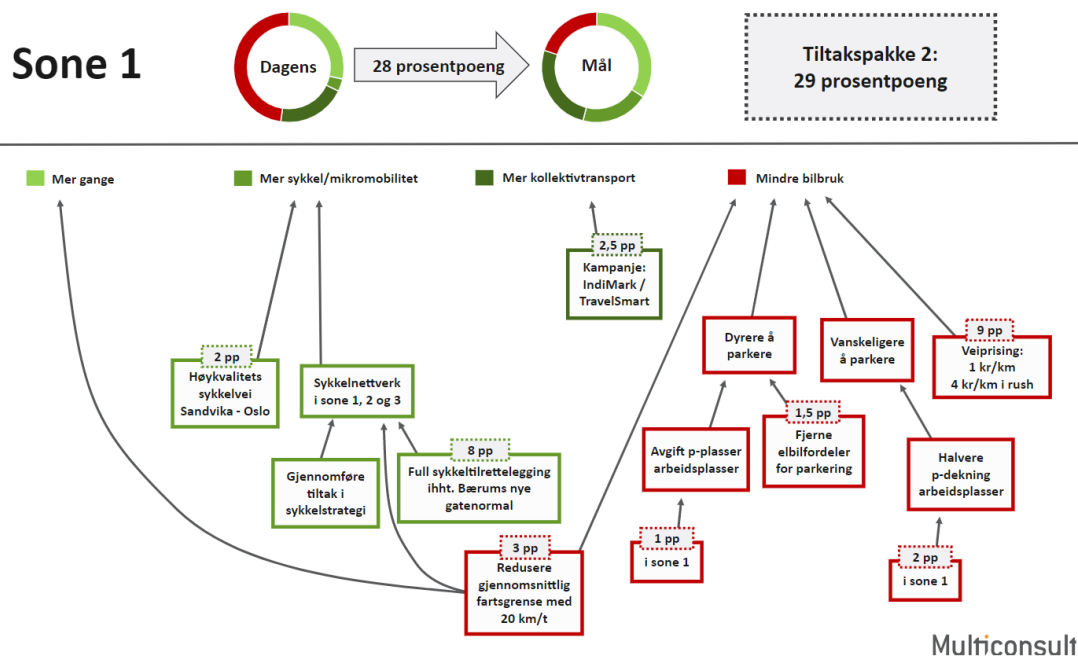
Tiltakspakkene er ment som eksempler for de ulike sonene. Ny parkeringsnorm er det tiltaket som monner mest. Foreslått parkeringsnorm for nybygg er et særlig effektivt tiltak i sone 1 fordi mengden planlagte nybygg er så stor at tiltaket vil påvirke mange. For sone 1 er det som et eksempel vist tiltakspakker 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 8 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 9 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/ rapporten<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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

<sup>2</sup> [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 mekling av innsigelser)

Parkering og justering av parkeringsnormene er et av de mest effektfulle og minst kostnadskrevene 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.