

Bærum Kommune
Postboks 700
1304 SANDVIKA

Dato: 02.12.2022
Saksref: 202012243-10
Deres ref.:
22/18376/22/189235/KRUT
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Marit Louise Lindholm
Telefon:
Mobil:
E-post: marit.louise.lindholm@banenor.no

Bærum kommune - Høring/ offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel 2022- 2042 - Bane NORs uttalelse

Sammendrag:

- *Bane NOR ber kommunen synliggjøre jernbanetunneler med hensynsone og tilhørende bestemmelser i arealdelen*
- *Bane NOR forutsetter at kravet om felles planlegging ikke gjelder for jernbanen. Statlig infrastruktur finansieres av bevilgning over statsbudsjettet og kan ikke være avhengig av gjennomføringstakt hos private utbyggere. Vi ber dette tydeliggjøres i planbeskrivelse og bestemmelse*
- *Bane NOR ber kommunen ta ut boligformål i strid med nasjonal og regional arealpolitikk og at man prioriterer fortetting i eksisterende knutepunkt*

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader til planforslaget:

Bærum kommune er en viktig jernbanekommune. Asker- og Drammenbanen går gjennom kommunen og er blant landets tettest trafikkerte strekninger. Lokaltogstrekningen Lysaker – Sandvika ble ferdig oppgradert i 2015. Samtidig åpnet nye Høvik og Stabekk stasjoner. Det er behov for bedre kapasiteten i kollektivtrafikken gjennom Oslo. Det er derfor viktig for Bane NOR at handlingsrommet for å utvikle jernbanen ivaretas.

Jernbanens infrastruktur

Nåværende og fremtidig jernbane er lagt inn i plankartet som juridisk linjesymbol og som formål bane. For alle tiltak innenfor 30 meter til nærmeste spormidte gjelder § 10 i jernbaneloven, tiltak her er søknadspliktige. Vi ber om at jernbane i tunnel vises med hensynsone og at det legges inn bestemmelser til denne samsvarende med bestemmelsene i § 43. Dette er viktig blant annet grunnet økt interesse for energibrønner. Kommuneplanen er et viktig verktøy for å synliggjøre hvilke hensyn som må tas over våre tunneler.

Jernbanens arealbehov:*Lysaker stasjon*

For å kunne møte fremtidig kapasitetsbehov på jernbanen er det nødvendig å legge til grunn muligheten for en utvidelse av sporkapasiteten ved Lysaker stasjon. Det foreligger krav om felles planlegging over jernbanen her. Vi forutsetter at dette kravet ikke gjelder for jernbanens infrastruktur. Vi savner en tydeliggjøring av dette i planbeskrivelse og bestemmelser. Planlegging av statlig jernbaneinfrastruktur er avhengig av prioritering og bevilgning i NTP, samtidig som det er krav om fremdrift i tråd med bevilgningene. Bane NOR må derfor ha handlingsrom til å planlegge denne infrastrukturen på det tidspunkt det er forventet av Jernbanedirektoratet, og kan ikke fremskynde eller forskyve dette i påvente av andre aktører.

Sandvika stasjon

For å møte fremtidig kapasitetsbehov, samt Ringeriksbanen til Sandvika vil det også her legges til grunn en mulig utvidelse av sporkapasiteten. En utvidelse her vil kunne medføre et arealbehov utover dagens jernbaneareal. Det er usikkert når et planarbeid her vil starte opp.

Retningslinje til bestemmelse § 16.1 sier at det bør vurderes mindre avstand til bane/jernbane av hensyn til arealeffektive løsninger i sentrumsområder. Dette vil måtte vurderes i den enkelte sak og må ses opp mot jernbanens behov for videre utvikling.

Nasjonal og regional arealpolitikk

Staten har gjort store investeringer i videreutvikling og utbedring av jernbaneinfrastrukturen i Bærum kommune, det ligger også an til nye investeringer både på Lysaker og Sandvika stasjoner. Vi har en klar forventning om at kommunen bruker kommuneplanens arealdel som et styringsverktøy og at man fremmer en arealpolitikk som bidrar til å styrke jernbanens kunded grunnlag. Muligheten til å ta toget er et viktig ledd for å oppnå nullvekstmålet. For å få dette til må fortetting rundt knutepunktene prioriteres og man må begrense utbyggingsmuligheter andre steder. Bane NOR mener at overordnede føringer tilsier at Bærum kommune skal gjøre en større satsning på bærekraftig areal- og transportutvikling. I planens hovedmål for Klima- og miljømessig bærekraft i planens bestemmelser heter det i kulepunkt 2 at:

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

Vi mener forslaget om «moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner» ikke bidrar til arealeffektiv utvikling av sentrale knutepunkt. Det bør legges til rette for høy og tett utnyttelse på knutepunkt og stasjonsområdene. Dette vil gi et bedre og mer tilgjengelig kollektivtilbud, samt gjøre det attraktivt å etablere næring- og bolig. Det vil si at høy og tett utnyttelse på kollektivknutepunktene vil bidra til at flere kan ta kollektivtransport og la privatbilen stå. Jernbanen har vesentlig kortere reisetid til eksempelvis Oslo og Drammen sammenlignet med høykapasitet buss og t-bane. Fornebubanen vil, med forbindelser i Lysaker og Skøyen, bidra til at sentrumsområdene langs jernbanen i Bærum vil øke i sin betydning på et regionalt plan. Samtlige sentrumsområder i tilknytning til jernbanen i Bærum bør derfor betegnes som prioriterte vekstområder kjennetegnet av urbane kvaliteter og høy utnyttelse.

Avtjerna

Det er svært uheldig at man har valgt å legge inn Avtjerna på nytt etter at denne ble tatt ut som et resultat av innsigelsesbehandling hos departementet i 2020. Boligformål på Avtjerna er i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Kravene departementet satt for at man kunne vurdere Avtjerna på nytt er ikke innfridd. Den statlige planen for Ringeriksbanen er vedtatt uten stoppested på Avtjerna og det er ikke tilfredsstillende kollektivdekning til området som forvarer boligformål her.

Bane NOR anbefaler på det sterkeste at boligformålet på Avtjerna igjen tas ut av kommuneplanens arealdel. Det er lagt inn hensynssone over arealet for den statlige planen slik at denne vil gjelde foran kommuneplanen. Vi ber kommunen være bevisst på at dette ikke endres ved ny behandling av kommuneplanen for Avtjerna når boligområdet tas ut.

Mobilitetssoner og stedstilpasset målstyring

Det er lagt inn et stort arbeid hos kommunen for å se på mobilitetssoner og stedstilpasset målstyring. Denne bygger imidlertid på at arealstrategien som er vedtatt av kommunen følges og med en restriktiv parkeringsnorm. Kommunen har valgt å legge inn områder i strid med arealstrategien og det er også fremmet forslag om endring av parkeringsnormen. Kommunen burde i større grad belyse hva dette har å si for måloppnåelsen som er definert for de ulike sonene.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader

Bane NOR Eiendom (BNE) ønsker å være en pådriver for bærekraftig og helhetlig utvikling på og rundt knutepunktene i Bærum kommune. Videre er vi opptatt av at kvaliteter skal sikres gjennom robuste og langsiktige planer uten at det går på bekostning av innovasjon og gode løsninger. Det er derfor viktig at kommuneplanens arealdel nettopp ivaretar denne fleksibiliteten og ikke blir for detaljert, noe som kan gi begrensninger med tanke på utvikling av gode løsninger.

Vi har noen kommentarer og innspill til enkelte av de foreslåtte bestemmelsene i KPA som nå er på høring:

5. Forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler (pbl § 11-9 nr.2 jf. §§ 17-2 og 17-3)

5.2. Avgrensning etter type tiltak

Utbyggingsavtale forutsettes inngått før rammetillatelse gis, der utbygging i henhold til vedtatt arealplan (kommunedelplan, områderegulering, detaljregulering) med tilhørende bestemmelser også forutsetter bygging/oppgradering av offentlig anlegg og/eller tilpasning til slike anlegg. Med offentlige anlegg menes tekniske infrastruktur, offentlig gategrunn og blågrønnstruktur som er vist som offentlig regulerte formål i reguleringsplan og som følger av bestemmelser til planen (jf. pbl § 17-3).

Retningslinjer: Ved utbygging legges det til grunn at utbygger dekker kostnader som er forbundet med utbyggingen.

Vi vil gjøre oppmerksom på at når det gjelder rekkefølgekrav skal disse være behovsvurdert ut ifra hva en konkret eiendom vil utløse av nødvendige tiltak. Økonomiske hensyn eller hvem som skal finansiere rekkefølgekravet kan ikke begrunnes eller reguleres i reguleringsplaner eller kommuneplanens arealdel slik som foreslått i punkt 5, viser her til Selvaag- og Entra-dommene.

7.4.2. Opprinnelig terreng og stedstypisk vegetasjon skal legge premisser for nye tiltak. Ved regulering kan kommunen kreve illustrasjonsplan som gjøres førende for bygge/delesaken.

Bane NOR Eiendom forstår overnevnte utklipp fra bestemmelsene at kommunen foreslår at illustrasjonsplaner skal være juridisk bindende. Fra vårt ståsted er hensikten med illustrasjonsplaner å vise muligheter og prinsipper for hva som kan utvikles og bygges innenfor en foreslått reguleringsplan. En konsekvens ved å sette som krav at illustrasjonsplan skal være juridisk bindende før detaljprosjektering, vil høyst sannsynlig skape en situasjon for både utbyggere og kommunen behov for en rekke dispensasjonssaker. Dette gir også en lite forutsigbar regulerings

og byggesaksprosess, og et for rigid handlingsrom for å foreta endringen innenfor en vedtatt reguleringsplan.

7.5.9. I planer skal det fastsettes krav til minste uteoppholdsareal (MUA) på egen grunn etter følgende krav: a. For boligbebyggelse innenfor sentrumsområder skal det opparbeides minimum 35 m² MUA per 100 m² BRA boligareal, hvorav minimum 80% skal være felles. - Herav skal 10 m² per boenhet avsettes til lek. - Minimum 30 % av felles uteoppholdsareal på bakken skal være solbelyst minst 5 timer ved jevndøgn. b. For blokkbebyggelse utenfor sentrumsområder skal det opparbeides minimum 50 m² MUA per 100 m² BRA boligareal. - Minimum 80 % av MUA skal være felles og ligge på bakkeplan. Herav skal 25m² per boenhet avsettes til lek.

Vi stiller spørsmål til om forslaget til minste uteoppholdsareal (MUA) er kvalitetssjekket. Slik BNE ser det er ikke de foreslåtte kravene gjennomførbare mht kommunens overordnede ambisjon om vekst i de prioriterte områdene. Situasjonen for sentrumstomter og knutepunkt er handlingsrommet allerede begrenset i forhold til eksisterende kompakte struktur. Vår vurdering er at en høy og tett utnyttelse i sentrale områder ikke vil være gjennomførbare med det foreslåtte kravet til minste uteoppholdsareal.

9.3. Ved tiltak på tomter på høydedrag/koller med gjenværende vegetasjon og rester av kollelandskap skal tiltak plasseres slik at hensyn til disse verdiene ivaretas. Ved regulering kreves det en landskapsanalyse som del av stedsanalyse for området. Før tiltak tillates skal det dokumenteres at fjernvirkning og landskapstilpasning ivaretas.

Det er fra vår side et ønske om at denne bestemmelsen klargjøres ytterligere. Dersom det er ment at det er et forbud mot at det gjøres tiltak på/ved høydedrag/koller, vil dette i flere tilfeller medføre at man ikke får en god og helhetlig utvikling. Tiltak på tomter med høydedrag/koller bør vurderes og reguleres i den enkelte plansak og ikke av kommuneplanens arealdel.

15.4. Der hvor reguleringsplaner ligger inntil offentlig vei- og gatenett skal også tilgrensende veiarealer reguleres. Sykkelforbindelser skal ivaretas og sikres, jf. Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet og kommunens vei- og gatenormal. Ved planlegging og opparbeiding av sykkelanlegg skal anleggene for syklende som hovedregel være separert fra andre kjørende og gående iht. til plan for sykkelveinettet. Der hvor det ikke legges til rette for separate anlegg, skal dette omtales i plansaken. Møtepunkter mellom sykkelforbindelser og bilvei skal sikres særskilt, spesielt der barn og unge sykler til skole og fritidsaktiviteter.

17.3. I områder med blokkbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse skal det avsettes minst 10 % av parkeringsplassene til besøksparkering og parkering for omsorgstjenester. Parkeringsplasser for omsorgstjenesten skal være på gateplan.

Vi mener krav om besøks-/gjesteparkering bør tas ut som bestemmelse for sentrum og knutepunktssområdene, da et slikt krav gir en lite gunstig arealdisponering i disse områdene. Gjester til sentrum og knutepunkt bør belage seg på parkering enten på offentlig tilgjengelig parkering eller kommersielle parkeringstilbud.

44. Krav om felles planlegging H810 (pbl § 11-8 e)

Innenfor området kan kommunen kreve arkitektkonkurranse, parallelloppdrag eller tilsvarende for å belyse alternative løsninger for utbygging av området. Arkitektkonkurransen eller tilsvarende skal sikre et godt hovedgrep, god miljøkvalitet, miljøtekniske løsninger i utomhusarealer og bebyggelse og arkitektonisk utforming.

Det er positivt at kommunen stiller krav til felles planlegging for å sikre gode og helhetlige grep ved utviklingen i vekstområdene.

Høvik

Området rundt Høvik stasjon har et stort utviklingspotensial som bør utnyttes til bymessig utvikling med sentrumsfunksjoner, arbeidsplasser og boligutvikling som bedre svarer ut de overordnede nasjonale og regionale føringene. Føringene for utviklingen av Høvik som ligger i høringsutkastet til KPA gjenspeiler ikke disse målsettingene i tilstrekkelig grad.

Sentrumsområder i Vestkorridoren som er identifisert til byutvikling når ny E18 er på plass bør prioriteres. E18 legges i tunnel forbi Høvik og dette endrer forutsetningene for sentrumsutvikling rundt stasjonen på bl.a. Høvik. Det overordnede samfunns målet for E18 Lysaker – Ramstadsletta er beskrevet som følger: *Utviklingen av arealbruk og transportsystem på veg skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.*

I sentrumsområder bør hovedsykkelveier vurderes inkorporert i lokalt sykkelvegnett og bygulvet etter gående sine premisser. Syklister bør anses som deltakere i bylivet som tilfører verdi og bidrar til sosial kontroll. Separering av hovedsykkelveier fra offentlig rom ved bruk av kulvert/bro medfører betydelige og unødvendige infrastrukturkostnader i sentrumsområder.

Det presiseres i høringsutkastet at områdesenteret Høvik skal være underordnet Bekkestua, selv om de begge er plassert i samme nivå i senterhierarkiet. Denne formuleringen er ikke nærmere begrunnet og fremstår som en kunstig begrensning i et langsiktig utviklingsperspektiv.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
ass.sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Marit Louise Lindholm
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Bærum Kommune

Kopi:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN