

Bærum kommune

Postboks 700
1304 Sandvika

Nordr Norge AS
Storby Oslo
Postboks 1110 Forneburingen
1307 Fornebu
+4745409000

Deres ref.: Kommuneplanen Vår ref.: Bjørn Lind

2. desember 2022

Høringsuttalelse – Sak 22/18376 Kommuneplanenes arealdel 2022-42

Det vises til kommuneplanens arealdel for Bærum som er ute til høring frem til 5 desember 2022.

Fra Planbeskrivelsen

Nordr mener det er svært positivt at Bærum kommune legger FNs bærekraftsmål til grunn for arealplanleggingen i kommunen. Et eksempel på dette er avsnittet om Grønn mobilitet (fra side 50) hvor det er beskrevet 4 mobilitetssoner vist i eget kart.

For få år siden ble det gjort svært store investeringer i Kolsåsbanen, som nå fremstår som et meget viktig og effektivt kollektivtilbud for store deler av kommunen.

Nordr savner en tydeligere vekststrategi for boliger ved alle banes stasjoner. Av 16800 nye boliger frem til 2042, er det avsatt svært få nye boliger ved disse stasjonene. Her mener vi det vil være spesielt viktig å prioritere områdene som ligger i mobilitetsonene 1 og 2. Det vil øke Bærum kommunes muligheter til å nå målene for grønn mobilitet.

Bestemmelser og retningslinjer17. Parkering

Nordr støtter parkeringsbestemmelser Alternativ 1.

For boliger i sone 1 og 2 gir dette alternativet god fleksibilitet til å dimensjonere antall parkeringsplasser i forhold til behov, samt ulike grønne mobilitetsløsninger, som deleordninger for el-sykkel, laste- og familiesykler og bil.

Alternativ 2 gir ikke denne fleksibiliteten. Det åpnes for en viss reduksjon av antall parkeringsplasser dersom det etableres en bilpoolordning.

Vår og bransjens erfaring med å få til bærekraftige bilpoolordninger er at parkeringsnormen må være lav, og at delebilene må plasseres lett tilgjengelig i et område med flere bolig og næringsbygg. Dersom parkeringsdekningen for private biler er for høy, forsvinner mye av kundegrunnlaget for en bilpoolordning.

17.7 Laste- og familiesykler.

Det stilles det krav om at min. 30% av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler. Dette er et meget strengt og urealistisk krav, konsekvensene er meget store.

Det mangler dokumentasjon på at det er behov for dette kravet. Ingen prosjekter, selv med krav til et fåtall slike plasser er ennå ferdigstilt i Stor-Oslo området.

Vi har i dag kommet langt når det gjelder å legge til rette for deløsninger og smarte og brukervennlige styringssystemer. Vi mener det er avgjørende for å nå målene om reduksjon av klimagasser i prosjekter at man både har fokus på redusert arealbehov og dermed mulighetene for å bygge mindre kjellere i kombinasjon med brukervennlige og fremtidsrettede løsninger som sikrer tilstrekkelig kapasitet. Vi ser i våre prosjekter at det ikke er noen sammenheng mellom det å ikke ha bil og behovet for økt plass til egne sykler. Dette behovet kan med fordel dekkes gjennom delingsløsninger. Slik sett er helheten i sykkelnormen ikke tilpasset verken teknologien eller brukeradferd.

Eksempel fra et større boligprosjekt med 400 boliger.

I Oslo vil kravet til antall transportsykkelplasser normalt settes til ca 10-20 plasser. Kravet i 17.7 vil tilsi et krav om **ca. 300** plasser. Det vil tilsvare 0,75 slike plasser pr. leilighet. Dette vil kreve et areal på ca. 1200 m². (4 m² pr plass inkl. noe manøvreringsareal) Denne type sykler koster ca. 50-80.000 kroner, derfor må disse syklene plasseres innendørs.

Vi har beregnet merkostnaden i et typisk byggeprosjekt for dette til i underkant av kr. 1000,- pr BRAs. En kostnad som vil øke de allerede høye boligprisene ytterligere.

I alle prosjekter vi gjennomfører i sentrale strøk søkes det å minimere kjellerarealene. Dette for at utearealene skal ha mest mulig naturlig terreng, samt å tilfredsstille krav om blå-grønn faktor. Vi er derfor sikre på at den meget kraftige økningen av areal til transport-sykler vil øke totalarealet av kjeller under terreng vesentlig.

Miljøkonsekvens og grønn mobilitet.

Nordr mener arealøkningen som følge av forslaget til bestemmelsen i 17.7 for laste- og familiesykler er reel. Selv om vi ser at det kan være en langsiktig positiv klima- og miljøeffekt av økt bruk av denne type sykler fremfor bilbruk, så vil det kraftig økte arealbehovet for å huse disse syklene i forslaget totalt sett bidra negativt i klimaregnskapet for nye prosjekter. Dette fordi det blir økt behov for utgraving, betongkonstruksjoner og transport. Dette

forsterkes ytterligere av at de aller fleste plassene for disse syklene i praksis vil bli stående tomme i svært lang tid.

Andre forhold som i lang tid vil begrense en kraftig økning i bruk av laste- og familiesykler, er at gang- og sykkelveinettet i Bærum ikke er godt tilrettelagt for bruk av denne type sykler, særlig om vinteren. I tillegg vet vi at det særlig i sentrumsområder er lav tilgjengelighet for å få parkert denne type sykler, dersom alle husstander skulle begynne å bruke slike sykler.

Dekningsgraden for laste- og familie transportsykler nevnt ovenfor vil gjelde alle boliger og størrelser. Vår erfaring og vurdering av framtidig behov for denne type sykler vil i første rekke gjelde større leiligheter som kan romme større husholdninger og barnefamilier. Øvrige leiligheter vil i større grad bruke ordinære sykler og sparkesykler, med og uten hjelpedrift med elektrisitet. Dette underbygger en lavere andel parkering for laste- og familiesykler, og heller økt tilrettelegging for lading av ordinære el-sykler og el-sparkesykler.

I store deler av Bærum vil ca 40% av boligene være 80 m2 BRA eller større. Dersom halvparten av disse leilighetene har parkeringsmulighet for transportsykel, vil dette dekke behovet i lang tid fremover. Dette vil utgjøre ca. 5% av det totale antall sykkelplasser.

Nordr foreslår følgende endring i punkt 17.7:

Minimum 5% av alle sykkelplasser skal være store nok for laste- og familiesykler. Dersom utbygger forplikter seg til å etablere en grønn mobilitetsløsning hvor det etableres en deleordning for et antall el-sykler og el- transportsykler i en felles pool ordning for alle, kan antall plasser for laste- og familiesykler reduseres.

Dette vil i større grad stimulere til økt bruk av transportsykler, og gi en reel miljøgevinst med redusert bilbruk. Effekten av en slik ordning kan ytterligere forsterkes der det er mulig å samarbeide med nærliggende næringsbygg om en slik felles ordning.

Ny parkeringsnorm i Oslo kommune

Oslo reviderer nå sin parkeringsnorm. I høringsforslaget i januar 2021 ble det foreslått en 30% andel laste- og familiesykler. Etter høringsrunden valgte PBE og Byrådet å halvere denne andelen. Ny parkeringsnorm skal sluttbehandles i bystyret om kort tid.

Med vennlig hilsen

Nordr Norge AS



Pål Aglen

Administrerende Direktør