

Bærum kommune
Postboks 700
1304 SANDVIKA

Saksbehandler:
Halvor Jutulstad
Deres ref.: 22/18376/22/189235
Vår ref.: 21/00558-6
Dato: 05.12.2022

Høring - forslag til kommuneplanens arealdel 2022-2042 - offentlig ettersyn - Bærum kommune

Innledning

Bærum kommune har lagt frem en godt gjennomarbeidet plan med fremtidsrettede mål som blant annet er konkretisert i mål for ulike mobilitetssoner.

Vi registrerer også at planen inneholder gode tiltak som bygger opp om de mål som er satt, samtidig som vi ikke kan se at planen er ambisiøs nok til at vi tror at målene blir nådd.

Til å være en av Norges største byer, mener vi at areal og transportløsningene som presenteres ikke går langt nok i arbeidet med å fortette ved banebaserte stasjoner, slik at man i større grad unngår byspredning. Det er videre vanskelig å nå mål for gange, sykkel og kollektivtrafikk med primært å satse på positive virkemidler. Det er også behov for sterkere bilrestriktive tiltak enn det planen legger opp til.

Under følger innspill til noen sentrale tema som er behandlet i planbeskrivelsen som er på høring.

Fremkommelighet for kollektivtrafikken

Ett kollektivsystem med rask fremføring og god punktlighet er viktig for å utvikle et effektivt, konkurransedyktig og bærekraftig kollektivtilbud i tråd med nullvekstmålet og regionale planer for areal og transport. God fremkommelighet har derfor stor betydning for hvordan kundene opplever Ruters tilbud og for hvor mange som velger å reise kollektivt.

Ved å forbedre fremkommeligheten effektiviseres også kollektivtransporten gjennom bedre utnyttelse av bussene, noe som gir mulighet for å gi samme tilbud med et lavere antall busser. Busser som ikke står i kø kan kjøre flere turer i løpet av en time enn en buss i kø kan, og et færre antall busser og sjåfører vil kunne tilby samme frekvens til lavere kostnad. På denne måten gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken både nytte for trafikantene og bedriftsøkonomiske fordeler for transportøren.

Punktlighet og rask reisetid er blant de viktigste faktorene for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft, og god fremkommelighet er derfor helt avgjørende. Forsinkelser oppleves som en stor ulempe for de reisende. Dette gjelder både den usikkerheten som de reisende opplever fordi de er usikre på om de vil komme fram i tide, og den faktiske forsinkelsen som oppstår.

Fremkommelighet for busstrafikken trekkes frem i kommuneplanen som viktig, og det nevnes flere strekninger hvor det må prioriteres å arbeide med å forbedre fremkommeligheten for buss. Ønsker



man å nå de mål som er fastsatt for gange, sykkel og kollektiv i de ulike mobilitetssonene som er foreslått, er det et viktig virkemiddel å sikre god fremkommelighet på disse strekningene.

Ønsker man å sikre fremkommeligheten til bussen ved å etablere kollektivfelt eller andre tiltak som krever areal, bør dette vises i kommuneplanens arealdel. Slik vi forstår kommuneplanen ser man primært for seg å bedre fremkommeligheten innenfor allerede eksisterende veinett. Hvis fremkommelighetsarbeidet i Bærum skal føre til resultater må løsningene konkretiseres bedre enn hva som kommer frem i kommuneplanen. Det er dog fint at det i vedtakspunkter foreslås å jobbe videre med fremkommelighet som en oppfølging av kommuneplanen. Ruter bidrar gjerne i arbeidet med å utarbeide forslag til å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Bærum, med sikte på at det blir gjennomført effektive tiltak.

Ruter støtter også at det i alle plansaker skal god framkommelighet for kollektivtransporten dokumenteres (hovedruter nær planområdet). Ruter samarbeider gjerne om hvordan dette konkret skal gjøres.

Kommunen legger også opp til fortetting langs høyfrekvente busstraseer og dette er konkretisert med Vøyenenga. Skal en høyfrekvent busstrase være like attraktive som banetraseer må busstraseen sikres god fremkommelighet. Først da har man et høystandard busstilbud som både kan forsvare fortetting og bidra til å nå mobilitetsmål.

Parkeringsnormer

En årsak til den relativt høye bilbruken i Bærum er at det er godt tilrettelagt for bilparkering. En innstramming av parkeringsmulighetene trekkes frem som et effektivt tiltak for å nå planens mobilitetsmål.

Det fremgår at uten det strengeste forslaget til parkeringsnormer vil det bli krevende å nå målene. Tiltak som bidrar til å redusere bilbruken vil som oftest bidra til bedre fremkommelighet for andre trafikanter, noe som igjen gjør det mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt.

Vi støtter kommunens differensiering av krav i ulike mobilitetssoner. I områder hvor det er godt tilrettelagt for at daglige gjøremål kan gjennomføres uten bil, er det mindre behov for bilparkering og desto større behov for å tilrettelegge for sykkelparkering, varelevering og bildeleordninger.

Slik vi forstår planbeskrivelsen er den basert på en restriktiv parkeringsnorm for bil (alternativ 1), mens konsekvensene av alternativ 2 som kom inn sent i prosessen, ikke er utredet.

Som det fremgår av planen er restriktive parkeringsnormer i tråd med alternativ 1, viktig for å nå de målene som er satt i planen. Ruter er av den oppfatning at det kan etableres god bevegelsesfrihet for alle selv om man ikke har tilgang til egen privatbil nær arbeidsplass og bolig. Ved å tenke nytt og helhetlig bør det være mulig å etablere både attraktive arbeidsplasser og boligområder med en restriktiv parkeringspolitikk.

Arealutvikling

Strategisk arealkart vedtatt 23.06.21, har plassert strategiske vekstområder ved banestasjoner. I tillegg er det lagt opp til fortetting ved prioriterte stasjoner for bane/buss.

Vi registrerer at Fossum og Avtjerna er prioriterte vekstområder på lang sikt. Dette er områder som det vil bli krevende å betjene med et godt kollektivtilbud. Samtidig er det banestasjoner i planen som ikke er prioritert for vekst.

Ruter vil oppfordre Bærum kommune til å vurdere fortetting/transformasjon ved banestasjoner for å kunne håndtere langsiktig vekst fremfor områder som det vil være krevende å kollektivbetjene. Dette kan være en mer fornuftig strategi for å kunne nå kommunens mål om bærekraft.



Det foreslås fortetting på Vøyenenga og dette begrunnes delvis med at området har et høyfrekvent busstilbud. Kommuneplanen definerer hva Bærum kommune mener med et høyfrekvent busstilbud. Ut fra denne definisjonen har ikke Vøyenenga et høyfrekvent busstilbud i dag. Før Vøyenenga kan bygges ut videre må man både se på hvordan man skal sikre god fremkommelighet for bussen og etablere et høyfrekvent busstilbud. Man kan med fordel utarbeide en mobilitetsplan for området i tråd med kommuneplanens anbefalinger.

Det nevnes også at planlagt boligbygging i Dønskiveien 55, Brynsveien 88, Rykkinn og Sonia Hennies vei/Helmerveien ikke er i tråd med regional plan for areal og transport. Slik vi leser planen er dette områder som ligger rimelig nær et godt busstilbud, og således klart å foretrekke fremfor helt nye områder.

Det pekes også på i planen at det vanskelig kan fortettes i E18 korridoren nå som bussveien ikke er en del av planen. Det arbeides for at det skal etableres kollektivfelt langs lokalveien på overflaten. Får vi dette til, mener Ruter at vi skal få et høyfrekvent og godt busstilbud som kan betjene E18 korridoren i samspill med toget.

Mobilitetsplan

I kommuneplanen stilles det krav om mobilitetsplan når nye områder planlegges. Det kan være fornuftig med et krav om mobilitetsplaner, men vi tror at effekten av dette blir større hvis man har utarbeidet en mobilitetsplan for kommunen som helhet.

Eksempelvis vil man for en videre utbygging av Vøyenenga være avhengig av en god bussløsning, og for å få til dette vil det, etter Ruters vurdering, kreve tiltak som ligger utenfor området. Eksempelvis må fremkommeligheten for busstilbudet forbedres. Det må også vurderes nærmere hva som skal til for å kunne tilby et høyfrekvent busstilbud.

Vår anbefaling er derfor at man lager en helhetlig mobilitetsplan for kommunen som er mer konkret enn kommuneplanen. Da vil mobilitetsplaner for mindre områder kunne bygge opp under den overordnede planen, og det vil kunne være lettere for kommunen å stille krav til utbyggere om å inkludere tiltak som utbedring eller utbygging av gang/sykkelveier og holdeplass i området, samtidig som man i overordnet plan har konkrete planer som sikrer mobilitetstiltak utenfor området

Holdeplasser, reguleringsplasser, bussanlegg

Vi har i dag en rekke mindre utfordringer knyttet til buss i Bærum. Slik vi har forstått kommunen er dette for detaljerte spørsmål til å kunne bli håndtert i kommuneplanen. Ruter vil imidlertid oppfordre kommunen til et tettere og mer systematisk samarbeid for å løse disse utfordringene. Dette er viktige elementer i arbeidet med å kunne tilby befolkningen i Bærum et attraktivt kollektivtilbud. Når det lages nye reguleringsplaner bør man alltid vurdere om nærmeste holdeplass bør inngå i reguleringsplanen.

For å kunne gi et busstilbud til alle er vi blant annet avhengige av at holdeplassene er universelt utformet. De færreste av holdeplassene i Bærum tilfredsstiller dagens krav. Gode holdeplassløsninger vil mange steder kreve mer areal enn dagens løsninger.

Ved endeholdeplasser er det også behov for å tilrettelegge slik at bussene kan regulere noen minutter, samtidig som det kan tilbys sjåførfasiliteter. Flere steder er det også behov for å opparbeide eller utbedre snuplasser. Andre steder har vi snuplasser, men disse er ikke opparbeidet i tråd med gjeldende reguleringsplan.

For de største kollektivknutepunktene i kommunen er det pågående reguleringsplaner: Lysaker, Fornebu, Sandvika og Bekkestua. Det er viktig at det innarbeides kapasitetssterke og universelt utformede løsninger for bussen, slik at vi unngår løsninger hvor bussene til dels må bryte regelverket for å kunne opprettholde kollektivtilbudet.



Det kan også nevnes at Ruter har tre bussanlegg i Bærum. På anleggene blir bussene vasket, reparert og ladet med strøm, slik at de er klare til neste dag i kollektivtrafikkens tjeneste. Anleggene fungerer tilfredsstillende, men det er til dels uoverensstemmelse mellom dagens bruk og gjeldende arealbestemmelser.

Samleterminal

Ruter støtter initiativ til samleterminal som kan redusere transportbehov og bedre trafiksikkerhet. Per i dag har Ruter ingen innspill til hvilket alternativ som er mest hensiktsmessig, men vi deltar gjerne i en videre dialog om temaet.

Med hilsen
Ruter As

Bjørn Oscar Unander
Leder plan og infrastruktur

Halvor Jutulstad
Senior prosjektleder

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Liste over mottakere:

Bærum kommune

Liste over kopimottakere:

Viken fylkeskommune