

Fremtidens handel i Bærum

Rapport utarbeidet av handelen i Bærum (ABHSF), 2022



Fremtidens handel bygger på menneskers behov for å møte andre mennesker.

Sentrumsområdene i Bærum må samle butikker på områder med gåavstand mellom aktivitetene. Det må tilrettelegges for variert handel, god tilgjengelighet og gode møteplasser.

Fremtidens handel vil få sterk konkurranse i møte med fremtidens bilbaserte, tilgjengelige netthandel.

Sammendrag

Asker og Bærum handels- og service-bedrivers forening

Fremtidens handel i Bærum

Sammendrag "Fremtidens handel i Bærum", utarbeidet ABHSF, 2022

Handel i sentrum: Sandvika, Lysaker, Fornebu, Bekkestua, Høvik, Eiksmarka, Østerås, Stabekk, Haslum, Rykkinn, Kolsås, Vøyenenga, Bærums Verk

- Sentrumsområdene i Bærum må samle handelen på et begrenset område slik at det er naturlig gåavstand mellom butikkene/serveringsstedene.
- Kompakt handel i sentrum bidrar til mindre utslipp av klimagasser.
- De mindre sentrumsområdene må være store nok til å få plass til både parkering, dagligvare og noen småbutikker, og handels-sentrum må ikke være større enn at det er marked for å ha butikker i alle første-etasje i området definert som handels-sentrum. Hvis sentrum blir for stort, kjører kundene bil mellom sentrumsområdene, eksempel øvre og nedre Stabekk.
- Sandvika og Lysaker må ha tilstrekkelig tilgjengelighet for tilreisende. Da blir kundegrunnlaget stort nok til å håndtere et geografisk større handelsområde. Disse byene vil dermed kunne tiltrekke seg mindre nisjebutikker og skape spennende handleopplevelser.
- I ytterkant av sentrumsområdene bør det tilrettelegges for tilstrekkelig korttidsparkering. Hvis ikke vil klimagassene øke fordi internetthandel er bilbasert og fordi tilgjengelighet er avgjørende for valg av butikk/nettbutikk.
- Sentrum bør ha god kollektivdekning og tilrettelagt for sykkelende/gående samt møteplasser.

Sentrumsområder



Bilbasert internetthandel truer butikkene



Bekkestua, et kompakt godt sentrum med parkering i ytterkant, kollektivdekning og møteplasser



Hyggelig handleopplevelse Bærums Verk



Handel i Næringsparkene, Rud, Grini, Vøyenenga

- Handelskonsept som i hovedsak har fysisk store varer defineres som "plasskrevende varer" og gjelder konsept for salg av biler, motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg av hagesenter- og landbruksskolevarer. Disse kan etableres i Næringsparker i definerte områder. Handelen støtter dette.
- Det er press fra handelsaktører og grunneiere for etablering av handel i Næringsparkene, og politikerne har gitt dispensasjoner, noe som bidrar til uforutsigbare rammebetingelser. Handelen ønsker klare definisjoner.
- Bransjeglidning utfordrer definisjonene av plasskrevende varer. Byggevarer kombineres med maling og hagesenter selger dyremat. Handelen mener at definisjoner knyttet til bransjer slik det er i dag allikevel er mest hensiktsmessig, og at hoveddelen av varene som tilbys må være innenfor de definerte bransjene.
- Dersom politikerne ønsker at Vøyenenga skal ta en større rolle som handelssentrum, må utvidelsen komme i umiddelbar nærhet til dagens sentrum. Øvrige næringsareal på Vøyenenga ligger ikke i gangavstand til dagens sentrum.
- Rapport "Fremtidens handel i Bærum" beskriver hvordan handelen mener at hvert av de ulike sentrumsområdene i Bærum kan løses på en kortreist god måte.

Mandat

1. Målsetting for prosjektet:

Prosjektet skal ende opp i en rapport som et innspill til Kommuneplanens arealdel som viser sentrumsstruktur. Rapporten skal bygge på Bærum Kommune sine mål, men løsningene skal vise Handelens mål bilde for hvordan vi sammen kan tilrettelegge for konkurransedyktig sentrumshandel i; Sandvika, Lysaker, Fornebu, Bekkestua, Høvik, Stabekk, Eiksmarka, Østerås, Haslum, Kolsås, Vøyenenga, Rykkinn, Bærums Verk.

Prosjektet skal belyse områder som trenger prinsipielle avklaringer. Det er i hovedsak 2 områder:

- Næringsparkene hvor målet er å unngå dispensasjoner.
- Parkering i sentrum hvor målet er å vise hvorfor Handelen mener at for restriktiv parkeringsnorm i sentrum bidrar til økt bilbruk på grunn av økt internetthandel.

Handelen vil bruke dokumentet som sin strategiske plan i fremtidige høringsuttalelser, og håper at Bærum Kommune og Bærum Næringsråd kan bidra til å gjøre rapporten kjent slik at utbyggere tidlig får vite hvilke innsigelser de kan forvente fra Handelen.

2. Organisering av prosjektet:

Styringsgruppe: Styret i ABHSF

Prosjektgruppe: Wenche Løvland (PL), Ole Kristian Seth, Kathrine Ingerø

Innhold

1. Mål for handelen i Bærum	4
2. Konkurransesituasjonen for handelen i Bærum	5
3. Næringsparkene i Bærum	7
4. Sentrum som møteplass i Bærum.....	8
5. Målbilde for handelen i Sandvika	9
6. Målbilde for handelen på Lysaker.....	11
7. Målbilde for handelen på Fornebu	12
8. Målbilde for handelen på Høvik.....	14
9. Målbilde for handelen på Bekkestua	15
10. Målbilde for handelen på Stabekk	16
11. Målbilde for handelen på Haslum	17
12. Målbilde for handelen på Rykkinn	18
13. Målbilde for handelen på Vøyenenga	19
14. Målbilde for handelen på Kolsås	20
15. Målbilde for handelen på Østerås, Eiksmarka, Grini	21
16. Målbilde for handelen på Bærums Verk	22
17. Definisjoner	23

1. Mål for handelen i Bærum

- Den tradisjonelle handelsstrukturen er under press fra endrede forbrukermønstre, spesielt internetthandel. Internetthandel en trussel både for dagens handel i Bærum, sentrumsutviklingen i Bærum og lokale arbeidsplasser. Ifølge SSB sysselsetter detaljhandelen i Bærum (varegruppe 47) 4583 ansatte, engroshandel (varegruppe 46) 4110 ansatte, reparasjon motorvogn (varegruppe 45) 1101 ansatte, og tendensen er nedadgående. Internetthandel er økende og den er mindre arbeidsintensiv enn butikker, spesielt de internasjonale aktører.
- Det er bred politisk enighet om at vi skal sikre sterke, levedyktige og bærekraftige sentrumsråder (kollektivknutepunkt), kortreist handel og gode møteplasser.
- Handelen mener at en god hensikt om å fjerne biler fra sentrum har en uønsket effekt knyttet til økt bilbasert internetthandel, og handelen mener derfor at det grønne skiftet best oppnås gjennom å samle handel, kultur, servering og opplevelsesbasert næring til sentrum og at sentrum blir tilgjengelig både med kollektivtransport, sykkel og bil. Butikker må være samlet på geografisk små områder slik at kundene velger å parkere ett sted og gå mellom butikkene. Sambruk på parkeringsplasser er derfor viktig.
- Det er et mål å utvikle Sandvika by til et godt alternativ til Oslo. Når innbyggerne i Bærum sier de «skal til byen», mener de gjerne Sandvika, ikke Oslo.

Mål hentet fra Kommuneplanen:

- Prioritere gående, syklede og kollektiv på eksisterende veier, fremfor å bygge nytt
- Utvikle Bærum for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektiv
- Tilrettelegge for høy utnyttelse i prioriterte vekstområder, og tilrettelegge for moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner langs buss og banenett tilpasset strøkets karakter, jf. Arealplanstrategisk kart. Boligbyggingen utenfor disse områdene begrenses
- Gjøre gange sykkel og kollektiv til det foretrukne transportmiddelet og samtidig ta høyde for framtidens mobilitetsløsninger i arealutviklingen
- Ivareta og styrke etablerte næringsarealer. 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.
- Utvikle Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua som nullutslippsområder og arena for innovative og bærekraftige klimaløsninger



Revidert arealstrategikart

Hentet fra Kommuneplanens arealdel 2022-2042

2. Konkurransesituasjonen for handelen i Bærum



Den tradisjonelle handelsstrukturen er under press fra endrede forbrukermønstre, spesielt internetthandel.

Av internasjonale aktører er Amazon største trussel. Amazon startet som en online butikk og er i dag et av verdens mest verdifulle selskaper, et IT-selskap som selger egne og andres varer på internett og kjører varene hjem til folk. Virksomheten etablerte seg i Sverige i 2020. Amazon prime er verdens mest vellykkede abonnements-konsept. Kunden betaler her en sum pr måned og får varer gratis kjørt hjem samt en rekke andre medlemsfordeler. I Tyskland var 45 % av alle husstander prime-abonnenter i 2020.

Det har vist seg vanskelig for lokale konkurrenter å konkurrere mot Amazon og deres prime-konsept.

Amazon tilbyr derfor også lokale produsenter å selge på deres plattform. Det gir Amazon god kunnskap om hvordan de kan konkurrere ut lokale aktører med egne merker samtidig som lokale produsenter får et bredere publikum. Kundene får billige varer kjørt hjem. Arbeidsplasser (utover transport) havner utenfor Norge. ABHSF ser på Amazon som en stor trussel for tradisjonelle butikker. Amazon kan ikke levere gode møteplasser, og det sosiale aspektet ved handelen i kombinasjon med konkurransedyktig tilgjengelighet er vårt beste kort.

For norske butikker med stort vareutvalg pågår det en utvikling i retning av fleksible salgsløsninger hvor hele sortimentet presenteres på nettsider. Konsepter som Ikea, Bohus, Elkjøp, Sprell har utviklet mindre fysisk krevende butikkonsept som kan etableres på kjøpesenter/sentrumsområder og kombinerer dette med rene lager eller butikker som lager andre steder. Dette gir mulighet for å samle større del av handelen i sentrumsområder, og vil kunne bidra til å relokalisere noe av handelen som i dag foregår i næringsparkene. Det vil bidra til økt grad av grønn mobilitet.

Dagligvarebutikkene er viktig for sentrumsutvikling fordi de har frekvent handel og derfor sikrer kunder til andre butikker. Det er derfor viktig for sentrumshandelen av fysiske dagligvarebutikker er konkurransedyktig mot internetthandel. For å få til dette må det tilrettelegges for kostnadseffektiv logistikk, god tilgjengelighet med bil fra hovedvei og tilgjengelig parkering. Dagligvarebutikkene må ligge med gåavstand fra andre butikker/serveringssteder og møteplasser.

Sentrumshandelen ønsker å være en pådriver og aktiv part for å legge til rette for og forsterke grønn mobilitet i Bærum. Tilrettelegging for syklist og gående er konkrete ting sentrumshandelen kan gjøre i så måte. Et godt kollektivtilbud er samtidig av betydning for mennesker som ønsker å reise til og fra sitt sentrum/kjøpesenter uten å benytte bil eller sykkel.

Det er viktig å skille mellom korttidsparkering og langtidsparkering. Sistnevnte er i hovedsak aktuelt for jobbspennere som parkerer nært kollektivtilbudene, og er av noe mindre betydning i denne sammenheng. Korttidsparkeringen derimot er særdeles viktig for en levende sentrumshandel. I Bærum er denne stort sett gratis i 2 til 4 timer hvilket dekker de fleste kunders behov. Der hvor det er god tilgjengelighet for alle kunder, uansett fremkomstmiddel, er det også handel. Det vil stride mot kommunen- og varehandelens målsettinger om forsterket sentrumshandel å redusere dette tilbudet. Det er forøvrig ikke gjensidig utelukkende å tilrettelegge for tilstrekkelig korttidsparkering, og samtidig

styrke grønn mobilitet, som også er av stor betydning for både kommunen og sentrumshandelen. Sentrumshandelen er helt avhengig av begge deler nå, og i overskuelig fremtid.

Det er stort sett tett bebyggelse i sentrumshandelsområdene, og da særlig nært lokalsenter. Disse kundegruppene utgjør en stor andel av de som bruker senteret daglig, og da primært for å handle dagligvarer og sosialisere med andre. Andelen kunder som ankommer lokalsentre kollektivt, eller på sykkel er klart lavest, og knapt målbar på et kjøpesenter som f. eks. Rykkinn Senter. Det er et mål å tilrettelegge for å øke denne andelen grønn mobilitet. For sentrumshandel i urbans områder, områdesenter, og bysenter er situasjonen mer nyansert. Der hvor det finnes parkering i tilknytning til dagligvarehandel m.m. vil det være mange som bruker egen bil f. eks på Sandvika Storsenter. I tillegg vil det et ikke ubetydelig volum av besøkende som benytter kollektivtilbud og sykkel fordi formålene med besøkene er svært varierte. Det kan være kulturopplevelser, shopping, sosialisering, eller andre ting, ut over hverdagshandel.

På et lokalsenter som Rykkinn Senter kommer ca. 85% av de besøkende med bil dersom de har mer enn 5 min. gangavstand. Dette er trolig relativt likt på andre lokalsentre. Tilrettelegging for korttidsparkering for å styrke sentrumshandelen er derfor svært viktig. Realiteten er engang slik den er, når det gjelder kundenes valg- og behov for persontransport til og fra kjøpesentre og øvrig sentrumshandel. Dette må vi forholde oss til, også i overgangen til mer miljøtilpasset handel.

Et meget viktig tilleggsperspektiv er netthandelen. Denne økte mer enn noen annen handel i Bærum under covid-19 pandemien. Det har skapt nye handlevaner hos mange, som setter fysisk sentrumshandel under press. Ved å redusere parkeringstilbudene i sentrum og senter, vil handel forskyves over på nett i ytterligere forsterket omfang, fordi man reduserer bekvemmeligheten og tilgjengeligheten for svært mange. Det vil igjen flytte trafikk over på budbiler for netthandelsaktører som igjen vil bryte med kommunen og sentrumshandelens målsettinger om forsterket sentrumshandel, levende bysentrum, og sentrenes rolle som viktig handels- og sosial møteplass.

Norges største matbutikk på nett er oda.no (tidligere navn Kolonial.no). De har senket prisene og er dermed konkurransedyktig mot lavprisaktørene. Salg av dagligvarer på nett og salg av matkasser har økt kraftig under pandemien.

Internetthandel er i hovedsak bilbasert ved at varer kjøres i forbrukerforpakninger fra lager og hjem til forbrukere eller til pakkeutleveringssteder. For å redusere fotavtrykket for internetthandel må det avsettes areal med god tilgjengelighet til hovedvei mellom ulike sentrum. Samtidig må tomtekostnadene være konkurransedyktig med alternativ plassering av disse logistikksentrene. Næringsparker kan ha en slik rolle. Konklusjoner fra Norconsult sin utredning ang dette er derfor gjengitt nedenfor.

3. Næringsparkene i Bærum

Næringsparkene i Bærum er ansett som næringsområder, uten noen lokalsenterfunksjon, og er tiltenkt næring som ikke henvender seg til sluttbruker. De ligger utenfor sentrumsområdene, og sentralt i forhold til det overordnede veinettet. De er ikke tilrettelagt for fotgjengere, men for bilbasert adkomst og forflytning.

Tradisjonelt har næringsparkene vært tiltenkt lager, logistikk, små- og håndverksindustri, samt verksteder. Til en viss grad har de også vært tilrettelagt for proff-handel, men dette har endret seg til salg av plasskrevende varer. Det er et uttalt ønske i kommunale planer om å ikke utvikle handel i næringsparkene, selv om det i flere næringsparker i andre kommuner har vært tilrettelagt for «big-box» konsepter. Erfaringen fra disse stedene har vist at de drenerer store handelsvolumer bort fra detaljhandelen i sentrumsområder og svekker de viktige sentrale møteplassene.

Redusert behov for tradisjonelt handelsareal og økt behov for arealer tilknyttet lager og logistikk kan være næringsparkenes nye marked, med sine fortrinn for tilrettelegging for netthandelens logistikk.

I økende grad bygger Oslo ned sine arealer med tilgang for gods- og logistikkbedrifter. Bedrifter blir skjøvet lengre og lengre fra sentrum i konkurranse med boligutbygging. Bærum ligger svært nær denne transformasjonen i vest, og bør kunne dra nytte av dette ved å tilby moderne arealer og løsninger. Det er stort antall og store bedrifter på flyttefot, og behovet for regionale terminaler med grensesnitt mellom langtransport og urban transport (i ytre deler av byregionen) vil øke.

For å møte det behovet trengs det langt mer enn å skaffe arealer for nye logistikkbedrifter. Det kreves samarbeid om utvikling og etablering av nye fellesløsninger. I dagens parker kan det synes som at det ligger et potensiale med større samarbeid mellom eiendommene, for å skape fellesskapsløsninger som arealutnytter bedre, eks. parkering, varemottak, lagerlogistikk, kantineløsninger, garderober mm. Samtidig burde næringsparkene tillates høyere arealutnyttelse enn de har, slik at det blir mer attraktivt å utnytte grunnarealet bedre med høyere bebyggelse.

Samorganisering av virksomheter er også et åpenbart potensiale for revitalisering og forbedring. Med et mer helhetlig og «ryddig» uttrykk kan parkene også være attraktive for større kontorbedrifter, som tradisjonelt ville henvendt seg mot kontorområder.

Beskrivelsene er hentet fra Bærum Kommunes rapport utarbeidet av Norconsult.



Områder avsatt til næring i kommuneplanen (bilde hentet fra strategisk næringsplan)

4. Sentrum som møteplass i Bærum

Handelens lokalisering har «til alle tider» vært en pådriver for at folk skal få gode møteplasser som har betydning for folks sosiale liv (Sit., Merkurprogrammet). Møteplass dreier seg om det interne livet i hver enkelt forretning, og det dreier seg om livet som utspiller seg i rommet utenfor forretningene «gatelangs» både ute i sentrum og inne i sentrene. Her tenker vi gjerne på det siste, møteplassene i sentrum og sentrene.

Noen møteplasser kommer av seg selv, og noen bygges spesielt som lommer i et sentrums eller senters gatestruktur. De er alle viktige i vårt perspektiv, både sett som gode møteplasser i seg selv for brukerne og fordi møteplassene samspiller med forretningene og de andre tilbudene vi finner i sentrum eller et senter. De er med på å danne forretningsgrunnlaget for den enkelte butikk og for sentrene som sådan. - En veldig nyttig vekselvirkning. - For oss som driver handel og driver sentre har det stor betydning at kommunen som planlegger og gjennomfører, ser betydningen av gode møteplasser og forutsetningene for at vi skal få de til i Bærum.

De nye planutkastene for Sandvika sentrum øst gir et godt eksempel på det. Og nesten alle sentrene i Bærum har gode møteplasser. Uten møteplasser blir det trist og dødt. På møteplassene foregår de gode samtalene som i bred forstand tar vare på folks behov for kontakt med andre. Stikkord kan her være: Møteplassene bygger opp psykisk helse og utvikler identitet og tilhørighet, eksempel: «Jeg er fra Bærums Verk».

I dette perspektivet ser vi lett rollen til kjøpesenter, spisesteder og treningssenter for utvikling av det enkelte sentrum og koble til kulturelle aktiviteter som bruker disse møteplassene spontant og iscenesatt.



Yrende liv på Bærums Verk både sommer og vinter. Det bygger lokal identitet «Jeg er fra Bærums Verk»

5. Målbilde for handelen i Sandvika

Omsetning Bærum 12,5 mrd kroner, herav Sandvika 3,8 mrd kroner.

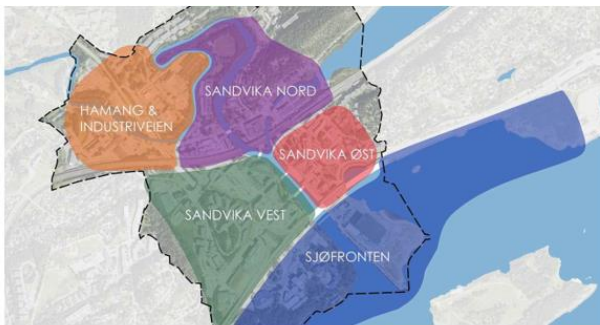
Politiske føringer for Sandvika

I årene framover vil Sandvika stå overfor store forandringer, som følge av utvidelse og fortetting i sentrale byområder og store samferdselsprosjekter. Samlet utgjør disse planene og prosjektene at Sandvika transformeres.

Bærum kommunes arealstrategi bygger videre på Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RPAT 2015), og legger til grunn at 90 prosent av nærings- og boligbygging skal skje i kollektivknutepunkter og prioriterte vekstområder med god kollektivbetjening. Fortetting i resten av kommunen skal begrenses. De prioriterte vekstområdene i arealstrategien er Sandvika, Fornebu/Lysaker og Bekkestua/ Høvik.

Sandvika er definert som en region by, og fram mot 2035 er det forutsatt at Sandvika skal ta 30% av veksten i Bærum innenfor bolig og næring. Det planlegges for utvidelse av «bygrensen», høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Ønsket er at Sandvika skal videreutvikles som attraktiv, mangfoldig og folkerik region by i Vestre Viken, som kommunesenter og som fjordby. Den fremtidige byen vil bestå av bydelene Sandvika øst, Sandvika vest, Sandvika nord-Løkketangen, Hamang-Industriveien og sjøfronten¹.

I tillegg står den gamle bykjernen i Sandvika øst foran en betydelig forvandling. Her skal en rekke gamle forretningsgårder erstattes med ny sentrumsbebyggelse med flerfunksjonell bruk (utadrettet 1.etg. regulert til handel/servering, kontorer og vel 800 boliger) som betyr at på sikt vil langt flere bo og arbeide i Sandvika.



Planavgrensning – med angitte bilder (Kilde: Stedsanalyse Sandvika, Bærum kommune, 2020)

Dette krever en aktiv bypolitikk hvor ønsket er at Sandvika skal kunne bli en enda mer attraktiv by for bosetting, handel, næring og rekreasjon. Som en attraktiv kultur- og region by skal Sandvika ha god tilgang på tjenester og tilbud, et bredt kulturliv og varierte bomiljøer. Kombinasjonen av urbane kvaliteter og nærhet til natur og rekreasjonsområder er en særegenhet som skal prege stedsutviklingen. Fortetting og transformasjon gir mulighet til å utvikle bymiljøet og tilrettelegge for et attraktivt

og variert byliv.

Målbilde for fremtidens handel i Sandvika – «Handelen bygger staden»

Sandvika by er i støpeskjeen og målet er at Sandvika skal utvikles til en attraktiv kultur- og region by. Når innbyggerne i Bærum sier at de skal reise «til byen» så bør ambisjonen være at de mener Sandvika, ikke Oslo. Handelen er en sentral drivkraft i utviklingen av levende byer og gode møteplasser, og må derfor ta en aktiv del i byutviklingen.

For at Sandvika skal spille rollen som en attraktiv region by og være et reelt alternativ til Oslo så krever dette et mangfoldig og attraktivt handels- og serveringstilbud. Dette krever investeringer fra både konsepteiere og gårdeiere. Kundetraffikk utover kun byens egne innbyggere må derfor sikres slik at det er økonomisk bærekraftig å investere og drive virksomhet i Sandvika.

Når Sandvika utvides og fortettes så gir dette mulighet til å styrke byens posisjon som en region by gjennom å legge til rette for etablering av mer arealkrevende handelskonsepter i byens randsone. Med en slik sentrumsnær beliggenhet vil denne type konsepter bidra med kundetraffikk og dermed til utviklingen av de øvrige bydelene.

De ulike bydelene bør ikke være like i sitt handelstilbud, men snarere komplettere hverandre for på den måten å styrke byen samlet sett som en destinasjon for handel.

¹ KDP Sandvika (2010), Stedsanalyse for Sandvika (Bærum kommune, 2020)

Handelens målbilde for de ulike bydelene i Sandvika

Handelen ønsker at det tilrettelegges for yrende kulturliv tilpasset en bred målgruppe i Sandvika by. Dette for å bidra til Sandvika som møteplass både på dagtid og kveldstid.

Bydel	Handel / Parkering
Sandvika Øst	- I støpeskjeen. Det skal etableres 12.000 m2 med servering på gateplan, 36.000 m2 med næring (kontorarbeidsplasser), og ca. 800 boliger. - Målbilde: Attraktiv sentrumshandel i kombinasjon med frekvenshandel som dekker daglige behov for de som bor og arbeider i byen. - Parkering i underjordisk parkeringskjeller vil gi redusert biltrafikk og frigjøre arealer. - Det arbeides med å finne løsninger for varelogistikk som gir færre varebiler i sentrumsområdene, frigjør arealer og øker trafikksikkerheten.
Sandvika Vest	- Dagens handelstilbud er drevet av Sandvika Storsenter. I tillegg finnes det gateplanhandel i Claude Monets allè. - Områderegulering for Sandvika Vest er ikke påbegynt. - I randsonen kan det legges til rette for etablering av mer arealkrevende handelskonsepter (som f.eks. Jula, Biltema etc.). Olav Thon Gruppen har egnede arealer i Jongsåsveien og Sandviksveien. Tilgang fra gateplan og parkering i parkeringskjeller.
Sandvika Nord - Løkketangen	- I dag: Blanding av forretninger som dekker daglige behov og spesialforretninger (særsilt innenfor mat & drikke). - Målbilde: Et handelstilbud som kompletterer Sandvika Øst og Vest. - Opprinnelig var nytt HK for Viken planlagt i området. Gitt oppløsning av Viken samt at Galleri Oslo skal rives må det arbeides for å få et nytt HK for et nytt fylke til Sandvika. - Parkering i parkeringshus og noe gateplanparkering. Må ivaretas.
Industriveien - Hamang	- Arealkrevende konsepter som Jula og Jysk (som selger småvarer) er allerede etablert på Hamang. - Områderegulering pågår. Det er planlagt transformering av næringsområde til bolig. I Industriveien er det mulig å legge til rette for etablering av mer arealkrevende konsepter. Olav Thon Gruppen har egnede arealer for dette i Industriveien. Tilgang fra gateplan, parkering i parkeringskjeller.

Tilgjengelighet for handelsvirksomhetene i Sandvika by

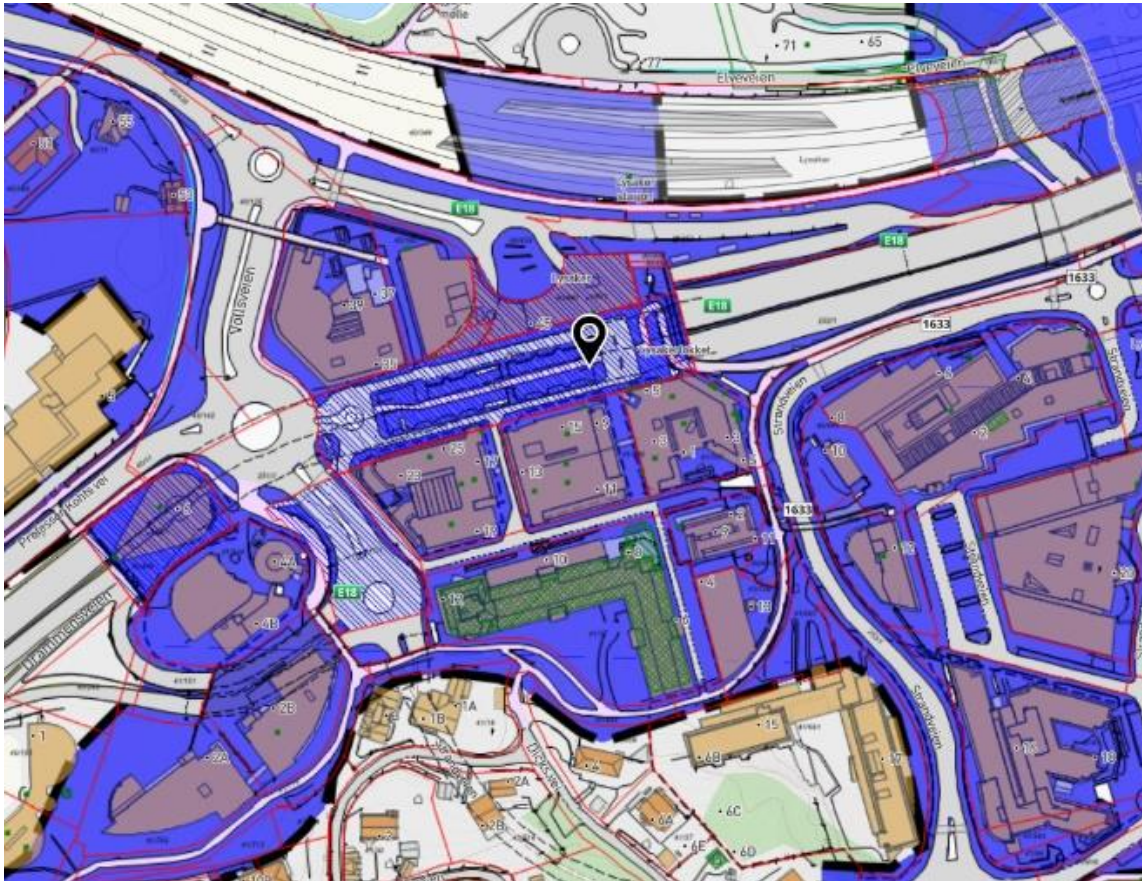
Historisk sett har Sandvika alltid vært et samferdselsknutepunkt. Byen har unik beliggenhet med god adkomst med bil og med kollektivtransport. De siste årene er tilgjengeligheten styrket gjennom kommunens satsing på mikromobilitet og grønn mobilitet. Det er god parkeringsdekning i parkeringshus og tilrettelagt gateparkering. *Handelen mener det er positivt med sambruk parkering, men Handelen mener også at kortidsparkering er avgjørende for handelens overlevelsessevne i fremtiden.* I det at Sandvika skal videreutvikles til en region by i Vestre Viken ligger en ambisjon om at byen skal tiltrekke seg besøkende, ikke bare fra Bærum kommune, men også fra et større geografisk område. Som by enn mer for sitt nærområde er det viktig å legge til rette for at folk kan og vil komme til byen. Tilgjengelighet og god parkeringsdekning må derfor dimensjoneres for mer enn akkurat byens innbyggere.

6. Målbilde for handelen på Lysaker

Reguleringsplan for Lysaker

Kartet vist på bilde viser dagens regulering og er hentet fra Bærum Kommune sin nettside. Lysaker er definert som by i kommuneplanen og Lysaker sentrum strekker seg fra og med det skraverte området i nord, over E18 og frem til Magnus Poulssons vei. Øvrige blå områder er avsatt til bolig, næring og anlegg, men ikke forretning.

Oslo Kommune har i tillegg reguleringsplaner for den delen av Lysaker som ligger på Oslo-siden.



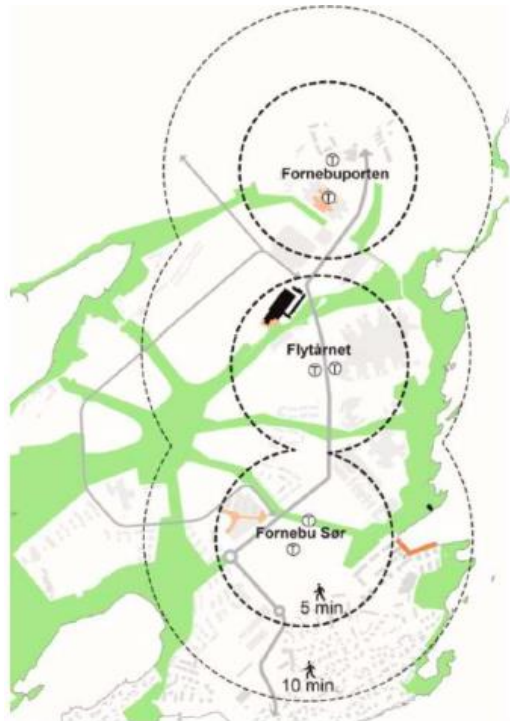
Målbilde for fremtidens handel på Lysaker sentrum

Bærum og Oslo kommune ønsker at Lysaker skal utvikles bymessig. Utviklingen av Fornebu må ses i sammenheng med dette. Det er viktig for handelen at Bærum Kommune og Oslo Kommune samkjører sine planer og lager et felles kompakt sentrum som kan konkurrere med fremtidig internetthandel.

Kjøpesenteret på CC Vest er dagens handelssentrum og møteplass på Lysaker. Handelen tror ikke det er mulig å få til et optimalt levende bysentrum med gode møteplasser uten at dagens CC Vest blir en del av planen med gåavstander mellom handelsaktørene.

7. Målbilde for handelen på Fornebu

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Fornebu 1,3 mrd kroner.



Sirklene viser områder som ligger i 5 og 10 minutters gangavstand til de tre t-banestasjonene. Akseptabel avstand til holdeplass regnes å være 400 meter, eller fem minutters gange.

Handel og sentrumsstruktur

§ 23 Lokalisering av handelsareal (pbl § 11-9 nr. 5)

§ 23.1 Handel og bevertning skal konsentreres ved t-banestasjonene og sentrale hovedgater og byrom jf. områder definerte med «aktive fasader» i Overordnet prinsippplan for gate-, park – og byromsstruktur.

I samme område skal det også være stor variasjon av funksjoner.

Detaljhandel og bevertning, kan i tillegg etableres mot lokale plasser og i hjørnelokaler mot offentlige gater og byrom, jf. § 9.2.

Side 24 av 38

Avgrensingen av området for konsentrasjon av publikumsrettede funksjoner skal bestemmes i felles plan. I disse områdene skal det være utadrettede førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner.

Det skal tilrettelegges for mindre virksomheter som, småskala produksjon, verksted og gründervirksomhet som en del av funksjonsblandingen.

Etablering av forretninger for plasskrevende varegrupper, dvs. biler og motorikjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra planteskoler og hagesentre, tillates ikke.

§ 23.2 Detaljhandel for dagligvarer med inntil 800 m² BRA salgsareal kan etableres i områder for boligbebyggelse, der området ikke har et dagligvaretilbud, jf. §§ 9.2 og 30.1. Med salgsareal menes gulvflaten i den delen av et utsalgsstedets lokale hvor varer beregnet for salg til publikum er synlig utstilt.

§ 23.3 Ved planlegging av nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal over 800 m², kan det stilles krav om utarbeidelse av en handelsanalyse i senere planfase. Kommunedelplanens byplangrep med 3 steder for sentrumsfunksjoner skal legges til grunn for handelsanalysen.

Føringer fra Kommunens planbeskrivelse (KDP3)

Snarøyveien skal ikke være en handlegate, men ha arealer som henvender seg mot gaten og har innganger til veien. Handel konsentreres i lokalsentrene rundt T-banestasjonene, samt i eksisterende kjøpesenter, Fornebu S. Sirklene definerer prioriterte vekstområder. (Se nye kart)

Arealstrategien har definert dagens Fornebu senter som et områdesenter som eneste sentrum. Arealstrategien har definert dagens Fornebu Senter som eneste områdesenter og kjøpesenteret skal ivaretas som tyngdepunkt for handel på Fornebu. Senteret bør imidlertid se på muligheter for å bli mer utadrettet mot Snarøyveien. KDP3 har også bestemmelser (§ 23) om etablering av handel og krav om handelsanalyse ved etablering av forretningsareal over 800 m² på Fornebu.

Fornebubanen er vedtatt og planlagt ferdigstilt i 2028. Det er rekkefølgekrav for boligutbygging avhengig av Fornebubanen.

Målbilde for fremtidens handel på Fornebu

Fornebu er i vekst, og det er kommet flere initiativ for etablering av handel på Fornebu, og det er derfor viktig at politikerne er tydelige hvordan de ønsker utviklingen og er restriktive med dispensasjoner.

Fornebu S er allerede etablert som områdesenter med et bredt tilbud og senteret er en attraktiv møteplass for lokalbefolkningen. Fornebu S er en del av utviklingsområdet Fornebu Sør, jfr. KDP3.

Prosjekt fremtidens handel i Bærum, utarbeidet av ABHSF, 2022

Fornebu Sør er på størrelse med kvadraturen i Oslo (ca. 220 daa) og skal bli et nytt by-/sentrumsområde med om lag 4 500 beboere og 7-9 000 arbeidsplasser/besøkende. Det skal også etableres bussterminal for lokale- og regionale ruter og endestasjon for Fornebubanen. Det er naturlig at Fornebu S kan videreutvikles som tyngdepunkt for variert lokal- og regional handel - og på en måte som understøtter øvrig byutvikling innen Fornebu Sør.

Nærhet til Sandvika, Oslo og andre handelssteder med et regionalt nedslagsfelt gjør at det ikke er grunnlag for å etablere flere områdesentere på Fornebu, men at det heller kan etableres nye lokalsenter som dimensjoneres etter det lokale kundegrunnlaget. Den foreslåtte senterstrukturen med tre sentrumsområder knyttet opp mot metrostasjonene vil både være attraktiv for handelsnæringen og samtidig bygge opp om en klimavennlig utvikling der gående, syklende og kollektivtransporten prioriteres foran bilen.

På T-banestasjon 1 er det allerede etablert et lokalsenter på Fornebuporten.

Handelen mener at det på T-banestasjon 2 (den midterste røde sirkelen) kan etableres et lokalsenter, og at det her bør tilrettelegges for gode møteplasser. Dersom det er flere oppganger fra T-banestasjonen, bør lokalsenteret etableres der hovedstrømmen av passasjer går på vei hjem fra jobb og butikkene/tilbudene bør samles og ha felles parkering.

Handelen mener at det er tilstrekkelig å ha lokalsenter på T-banestasjonene, men mener det er enda viktigere at Kommunen følger definerte planer og ikke gir dispensasjoner. Kommuneplanen åpner for etablering av dagligvarebutikker på under 800 kvm der det er langt til nærmeste dagligvare. Handelen støtter dette som et bidrag til kortreist handel, men vektlegger behovet for handelsanalyser for å unngå overetablering.



Bilde hentet fra Google maps

8. Målbilde for handelen på Høvik

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Høvik 0,9 mrd kroner.

Politiske føringer for Høvik

Kommuneplanens Arealdel anviser at kommunen skal styre boligbyggingen mot fortetting i utvalgte områder, som Høvik. Kommuneplanen viser klar avgrensning mellom senterområder med høyere utnyttelse og omkringliggende bebyggelse, noe som legger klare føringer for ambisjonen man har til Høvik når E18 kommer i tunnel. Videre henvises det til at det ønskes å videreutvikle og utnytte eksisterende større næringsområder og utvalgte arealer langs ny E18 til næringsformål. Man kan se for seg at områdene langs Ramstads letta fornyes med det for øye. Senterområdet skal gis en variert funksjonssammensetning og bruke senterstrukturen bevisst ved lokalisering av kommunale tjenester.

Høvik sentrum skal transformeres til å bli et attraktivt og naturlig møtested for beboere innenfor de tilhørende velforeningene, gjennom omfattende medvirkningsprosesser med private husholdninger, offentlige virksomheter, næringslivet og grunneierne.

Målbilde for fremtidens handel på Høvik

Det er fremdeles mange år til Høvik sin kapasitet og potensial vil bli forløst, men handelen ønsker et levende senter med gode møteplasser med høy boligfortetting på Høvik. Vi mener at Høvik sentrum er tilrettelagt for boligbygging uten alt for store infrastrukturelle grep. Boligbygging er viktig for å få et levende sentrum.

Høvik vil kunne utvikles til en kompakt 5-minutters by, enn en forstad til Sandvika og Bekkestua, med den beste tilrettelegging for moderne og grønn mobilitet. Høvik vil på denne måten først og fremst dekke handelsbehovet for de som bor i nærheten.

Handelen mener det er viktig å samle butikker og andre møteplasser til et kompakt sentrum med gåavstand mellom aktørene samt gode parkeringsforhold i direkte tilknytning til sentrum.



Bilde hentet fra Google maps

9. Målbilde for handelen på Bekkestua

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Bekkestua 1,3 mrd kroner.

Politiske føringer for Bekkestua

Bekkestua er et prioritert vekstområde. Omfattende boligutbygging pågår, og det er fortsatt stort utbyggingspotensial for boliger. Det er planlagt gode møteplasser i gjeldene planer. Sentrumsområdet (der det er tillatt med handel) strekker seg over et forholdsvis stort område fra Bekkestua senter til Signaturgården/Meglergården, men det er ikke større enn at det er greit å parkere ett sted og gå gjennom hele Bekkestua sentrum for å gjøre unna all handel til fots.

Tilgjengelighet for handelsvirksomhetene på Bekkestua

Det er stor parkeringskapasitet på Bekkestua senter med adkomst fra syd. I tillegg er det parkeringsdekning på Rema, Coop og Kiwi med adkomst fra nord/øst og tilrettelagt gateparkering. Planlagte veisystemer er også godt tilrettelagt for gode møteplasser og god tilgjengelighet for handel. Handelen ønsker at dagens parkeringsløsninger videreføres i fremtidige planer. Det er imidlertid potensial til bedre trafikkavvikling i Bekkestua sentrum ved å avsette plasser til varetransport slik at disse ikke blir stående på fortau eller midt i veibanen.

Målbilde for fremtidens handel på Bekkestua

Bekkestua har i dag lokaler med varierende husleie tilpasset ulike konsept. I tillegg er Bekkestua attraktivt som handelssted både med bil og kollektivtransport. Det er god plass innenfor dagens sentrumsområde på Bekkestua til å ta imot fremtidsrettede konsepter som ønsker å etablere seg. Noe av dagens fysiske handel vil flytte seg til internett og frigjøre plass til disse. Pakkeutlevering vil skje på flere plasser på Bekkestua.



Bilde hentet fra wikipedia.org

Handelen tror ikke det er rett eller nødvendig å utvide sentrumsområdet på Bekkestua selv om det etableres flere boliger der. Vi anser grensen på Presterud gård som god. Eventuell handelsvirksomhet på Nadderud stadion vil være i sterk konkurranse med Bekkestua siden de har bedre tilgjengelighet med bil enn Bekkestua sentrum. Det er ikke naturlig å gå mellom Bekkestua sentrum og Nadderud for å handle. Butikkvirksomhet på Nadderud vil derfor lett kunne utarme Bekkestua som handelssentrum og møteplass i fremtiden. Det er derfor viktig for handelen at det ikke tillates handel og publikumsrettet virksomhet i konkurranse med Bekkestua sentrum.

10. Målbilde for handelen på Stabekk

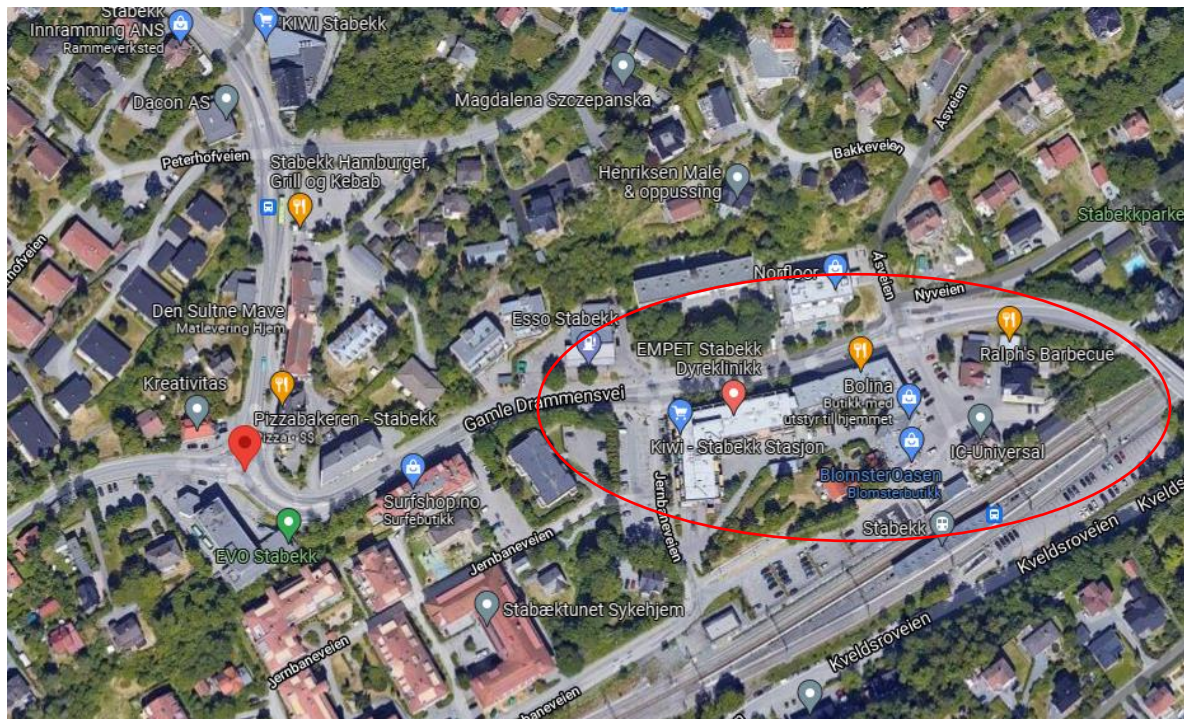
Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Stabekk 0,4 mrd kroner.

Det er viktig for handelen at også Stabekk sentrum blir så kompakt som mulig med gåavstander. Stabekk sentrum ved togstasjonen må ha tilgjengelighet både med bil og tog med god korttidsparkering. For å få et så kompakt sentrum som mulig, må sentrum ikke utvides verken mot Bekkestua, Jar, Høvik eller Lysaker.

Stabekk har delt sentrumsområde mellom øvre og nedre Stabekk. Det er såpass langt å gå mellom butikkene at det oppfattes som to sentrumsområder. Nedre Stabekk er fremtidens sentrumsområde på Stabekk med togstasjon. I dag er det mye rushtrafikk gjennom Stabekk ut på E18. Noe av biltrafikken vil trolig flytte seg til Gjønnediagonalen i fremtiden slik at Stabekk kan utvikles i retning av mer lokalsentrum.

Handelen mener at Stabekk sentrum defineres som handelssentrum som i hovedsak strekker seg fra togstasjonen til bensinstasjonen vist med rød ring på bildet. For området ovenfor bensinstasjonen og opp til Kiwi v/Ringsveien mener handelen det ikke skal utvides med handelsaktører, men på grunn av gatens historie støtter handelen at området har utadrettet virksomhet.

Når Gjønnediagonalen er klar, mener handelen det bør etableres korttidsparkering mellom Storengveien langs Gml. Ringeriksvei. Målet kan være å videreutvikle Stabekk fra «to sentrum du kjører forbi» til ett sentrum med lokaltrafikk, korttidsparkering langs vei, møteplasser og spennende opplevelser/butikker.



11. Målbilde for handelen på Haslum

Målbilde for fremtidens handel på Haslum

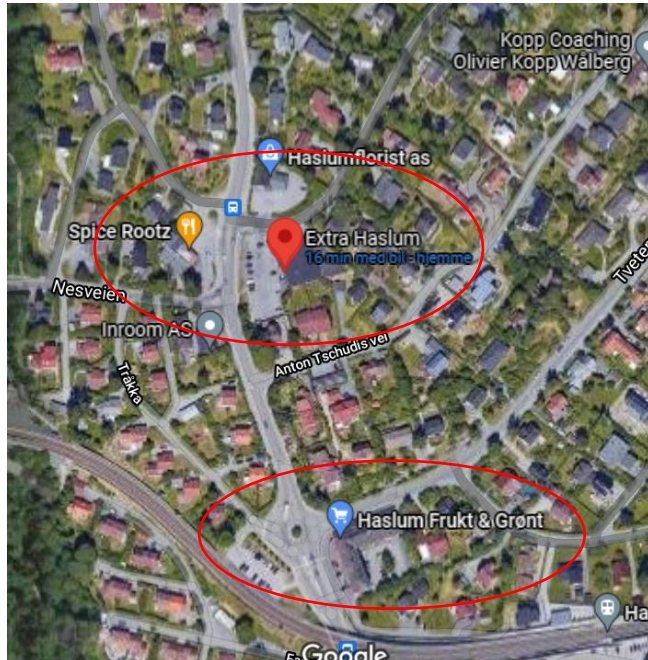
Haslum har T-banestasjon og pendlerparkering. Stasjonen ligger rett ovenfor Haslumhuset. Haslumhuset er imidlertid dårlig tilrettelagt som fremtidig handelssentrum på grunn av manglende parkering og muligheter for utvidelse med naturlige møteplasser. Haslumhuset har heller ikke fullsortiment dagligvarebutikk som kan trekke kunder til sentret og det er vanskelig å få det til i fremtiden.

Skal Haslumhuset utvikles til et konkurransedyktig lokalsenter må bygget utvides slik at det kan inkludere både parkering og dagligvarebutikk.

Det ligger en Extra dagligvarebutikk, blomsterbutikk, restaurant og helsehus nord for sentrum med god parkering og mulighet for utvidelse av møteplasser og grønne lunger. Det er ikke hensiktsmessig å gå mellom dagligvarebutikken og Haslumhuset for å handle, men det er kun 5 minutter å gå fra T-banestasjonen til Extra.

Dagens handel på Haslum er delt mellom Extra Haslum i Kirkeveien 93 og Haslumhuset i Kirkeveien 85 samt noen mindre aktører.

Handelen mener det totalt sett er bedre å definere handelssentrum rundt Kirkeveien 93 hvor det allerede er en dagligvare og et sentrum for å oppnå et konkurransedyktig sentrum i fremtiden. Dette selv om det innebærer at T-banestasjonen blir liggende 5 minutters gange unna.



Dagligvare,
blomsterbutikk,
helsehus og
restaurant

Haslumhuset
med T-banestasjon

12. Målbilde for handelen på Rykkinn

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Rykkinn 0,5 mrd kroner.

Politiske føringer for Rykkinn

Det planlegges utbygging av ca. 80 boliger i forlengelse av Rykkinn Senter på eksisterende tomt. Det er et mål å forsterke sentrumshandelen ved at flere bor der. En sentral del av planene inkluderer å bygge all parkering inn i parkeringshus under senteret, og utnytte eksisterende areal bedre enn i dag. Tilbakemeldingene på søknader og dialog med kommunen ultimo 2021 er foreløpig avventende.

Målbilde på fremtidens handel på Rykkinn

For lokalbefolkningen er et variert tilbud på Rykkinn Senter av stor betydning. Det foreligger konkrete etableringsplaner til behandling i kommunen som vil styrke sentrumshandelen på Rykkinn, og forsterke senterets attraktivitet. Det gjelder et serveringskonsept, hvilket har stor betydning for senteret som naturlig samlingssted for lokalbefolkningen i området. Det er kapasitet for å kunne etablere noe mer virksomhet på Rykkinn Senter i dag, men større etableringer er ikke realistiske med hensyn til eiendommens kapasitet, og fravær av planer for utbygginger for handel. Dagens ledige areal brukes til å utvide helseavdeling på senteret som et naturlig ledd i å forsterke kjøpesenterets funksjon og rolle som et behovsdekkende sentrum på Rykkinn. Det forventes også for Rykkinn Senter noe vridning av handel over til nettbaserte/lagerbaserte løsninger. Et forsterket totaltilbud lokalt er derfor av stor betydning for å begrense denne lekkasjen.

Handelen tror det er tilstrekkelig å styrke handelen innenfor eksisterende areal. Handelen mener ikke det er behov for utvidelser. Det vil imidlertid være positivt med fortetting av boliger i området.

Tilgjengelighet for handelsvirksomhet på Rykkinn

Rykkinn Senter ligger sentralt plassert i et boligområde som typisk kjennetegnes ved at folk kjører eller tar kollektivtransport til og fra skole og eller jobb. Det er få tilreisende til Rykkinn som har sitt daglige virke her. Det er ei heller nevneverdig mange tilreisende til Rykkinn Senter som kommer for å handle på senteret. Senteret har en viktig rolle som et naturlig sentrum for Rykkinn hvor lokalbefolkningen møtes til sosialt samvær, anvender senterets helsetjenester og handel. Mange kommer gående fra de mange nærliggende boligene. Noe lengre ut kommer besøkende oftest kjørende, og senterets parkeringskapasitet er god i forhold til behovet, med ca. 330 p-plasser både innendørs og utendørs. Det er også hurtigladestasjoner tilgjengelig for kundene. Det er viktig for handelen at disse parkeringsplassene beholdes i fremtiden.



Bilde hentet fra Google maps

13. Målbilde for handelen på Vøyenenga

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Vøyenenga 0,4 mrd kroner.

Politiske føringer for Vøyenenga

Vøyenenga har potensial for tilførsel til bolig mangfoldet i kommunen og vurderes derfor som prioritert stasjon langs høyfrekvent busstrasé.

Det vises til kommunens tilbakemelding på utbyggers anmodning om forhåndskonferanse mottatt

Planer

Kommuneplanens arealdel KPA 2017 – 2035 vedtatt 04.04.2018 :



26.01.2021. Anmodningen redegjør for rivning av eksisterende senterbygninger for å oppføre et nytt senter på Vøyenengtunet 2-11. Planlagt bebyggelse og trafikkmønster følger anmodning. Det redegjøres for behov for 3 dispensasjoner fra reguleringsplanen for å gjennomføre utbyggingen. Bygningssjefens vurderer at utbyggingsforslaget beskrevet i anmodning om forhåndskonferanse har vært drøftet med planavdelingene. Etter drøftinger har det blitt klart at en senterutvikling på Vøyenenga må avklares i plan før det kan sendes inn byggesøknader. Eksisterende eldre reguleringsplan er utdatert på flere

områder og gir ikke nødvendige rammer for utvikling av senterbebyggelsen på Vøyenenga. Dessuten kan det se ut som at felt BL3 ikke utgjør en del av sentrumsområdet i vedtatt kommuneplan.

Målbilde på fremtidens handel på Vøyenenga

Dersom Vøyenenga senter skal ta en større rolle som lokalsenter med et bredere tilbud for å sikre kortreist handel og demme opp for fremtidens svært tilgjengelige internetthandel, støtter handelen en utvidelse/fornyelse av dagens senter, men utvidelsen på være i umiddelbar nærhet til dagens sentrum.

Næringsparkene er nærliggende lokalsenteret, men praktisk sett ikke i gangavstand til hverandre. Industritomter langs Ringeriksveien nord for Vøyenenga bør ikke utvides til forretningsvirksomhet. På andre siden av E16 ligger Rudsletta med sin næringspark, men betraktes ikke som en forlengelse av sentrumshandelen på Vøyenenga. Utvikling til mer handel i disse områdene vil svekke kortreis handel og dermed ikke være i tråd med kommunens og handelens målsettinger.

Tilgjengelighet for handelsvirksomhet på Vøyenenga

Vøyenenga består hovedsakelig av boliger og næringsvirksomhet ved Isielva i Vestre Bærum. Vøyenenga senter ligger i ytterkant av Vøyen Hageby-området hvor det er aktivitet for å bygge opp et boligområde bestående av både rekkehus og leiligheter. Området ellers består for det meste av eneboliger og rekkehus, samt enkelte lavblokker. Vøyenenga senter er et mindre kjøpesenter, med et utvalg av butikker og serveringssteder, inkludert en Meny. Rema, og Kiwi er også etablert i samme område, og alle trekker kunder til lokalsenteret. Det er etablert ca. 350 parkeringsplasser i direkte tilknytning til lokalsenteret. Det er viktig for handelen at disse beholdes.

Det viktigste kriteriet for å opprettholde handel i fysiske butikker i sentrumsområdene er tilgjengelighet. Det betyr smidige, sentrumsnære parkeringsområder, der hvor kundegrunnlagets

gangavstand til butikkene er mer enn 5 minutter unna. Da anvendes bilen, og parkeringsløsningene er avgjørende for valg av handelssted. For å opprettholde tilgjengelighet må det derfor tilrettelegges for tilstrekkelig plass, slik at lekkasje til netthandel ikke forsterkes gjennom svekket tilgjengelighet. Over senteret, i den nyeste delen fra 2007, er det oppført 71 leiligheter, og i kort kjøreavstand til det er det etablert mindre næringsparker og noe industri. Det er positivt for fremtidens handel at området fortettes med boliger.

14. Målbilde for handelen på Kolsås

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Kolsås 0,5 mrd kroner.

Kolsås senter ligger sentralt vest i Bærum ved enden av linje 3 Kolsås – Mortensrud og rett under Kolsåstoppen, hele Bærums utsiktspunkt! Det bor ca. 10.000 personer i nærområdet som består av leiligheter, rekkehus, tomannsboliger og eneboliger. Området er fullt av barnefamilier og flere av de først innflyttede på 60 og 70 – tallet flytter nå ut, som gjør at snittalder i området går ned. Det er ellers flere skoler, idrettslag, veforeninger og andre aktiviteter i området, som gjør det til et flott sted å bo. Den gamle NATO leiren ligger på Kolsås og har mange hundre arbeidsplasser. Bærum helsestasjon avdeling vest ligger «vegg i vegg» med senteret.

Vi erfarer at de som bor og jobber på Kolsås i stor grad benytter Kolsås senter som sitt områdesenter. Her er det 17 butikker som tilbyr alt fra mat (Vinmonopol) og drikke, klær, blomster, bøker og frisør for å nevne noe. Vi ser at senteret blir sett på og benyttet som områdets naturlige møtepunkt og «kommunehus» av områdets beboere. Mange kommer gående/syklende fra nærliggende områder eller benytter seg av senterets p-plass. Det vil også bli etablert el-bil ladere på parkeringsplassen i løpet av våren 2022. På senterets nabotomt er det pendlerparkering for reisende med t-bane og buss og mange handler på Kolsås før de drar hjem.

Målbilde for fremtidens handel på Kolsås

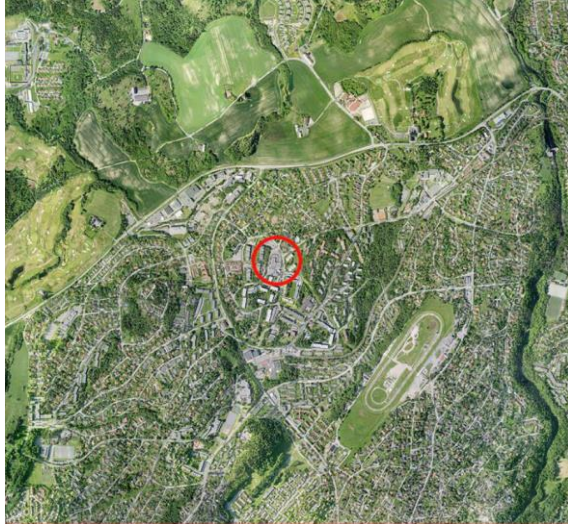
Området på Kolsås vil utvikle seg videre fra en litt «eldre» gjennomsnitts beboer til et yngre snitt. Mange av de første beboerne i de nye boligområdene på Kolsås flytter ut og barnefamilier flytter inn. Det er mange hundre arbeidsplasser i militærleiren og helsestasjonen er svært godt besøkt. Kolsås ligger ved endestasjonen for t-banen + mange bussruter og noen hundre pendlerparkeringer som nærmeste nabo.

Handelen mener at Kolsås senter er bra plassert rett ved t-banen med en parkering slik at handelen kan gjøres ett sted. Dersom handelen spres mot Rud Næringspark, vil Brynsveien bli en barriere og splitte sentrumshandelen. Det mener handelen ikke er bra for handelen på Kolsås. Kolsås senter har potensial til å utvikles til et mer utadrettet sentrum med møteplasser og handlegate i retning stasjonen i fremtiden. Dersom Kolsås sentrum skal utvides, må det skje i umiddelbar nærhet til senteret i retning T-banen. Det vil være en fordel for handelen og beboere om t-banen utvides videre til Bærums Verk, Rykkinn og kanskje også til Vøyenenga, Emma Hjort, Bærum sykehus med endestopp i Sandvika.



15. Målbilde for handelen på Østerås, Eiksmarka, Grini

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Østerås og Eiksmarka 0,9 mrd kroner.



Politiske føringer for Østerås

Bildet viser Østerås senter plassert midt i Bærum Øst. Dette er et godt utgangspunkt for god sentrumsutvikling. Østerås og Eiksmarka er videreført i kommuneplanens samfunnsdel (langsiktig arealstrategi 2021) som prioritert vekstområde eller stasjoner langs bane og høyfrekvent busstilbud.

I strategien for stedsutvikling ønsker Bærum kommune å utvikle for et kortreist dagligliv med gangavstand til hverdagstilbud som handel, skole, barnehage, fritids- og rekreasjonsområder og kollektivt, noe man kan gjenspeile på Østerås pr i dag med de fleste fasilitetene.

Grini næringspark sin rolle på Østerås/Eiksmarka

Grini næringspark er så langt unna Østerås senter at det ikke kan sees i sammenheng som ett sentrum, men handel på Grini er i sterk konkurranse med Østerås og Eiksmarka. Det er en underdekning i kommunedelen Eiksmarka/Østerås på mellom 30-40% og lekkasjen skjer til Grini Næringspark som retter seg mot betydelig større omland. Butikker som Europris, Kid, Baker Hansen og Jysk bør relokaliseres i definerte sentrumsområder. Baker Hansen flyttet fra Østerås sentrum til Grini fordi de ikke fant det lønnsomt med to lokasjoner.

Grini Næringspark representerer den største bærebjelken i handel i kommunedelen Østerås i dag, hvor da dagligvare og utvalgsvare ligger på Østerås/Eiksmarka i et småsenterstøtke hva angår omsetning av varesalg sammenliknet med øvrige kommunedeler i Bærum.

Med økende trafikkutvikling, og en relativ lang reise til Sandvika kommunesenter vil tilbudene lokalt være svært viktig for å opprettholde omsetning av varer i kommunen i sterk konkurranse med Røa og CC Vest.

Målbilde for fremtidens handel på Østerås/Eiksmarka

Dagens Østerås senter som ligger midt inn i et boligstrøk, mangler et klart definert møtepunkt for nærmiljøet, både for besøkende og beboere, og fremstår i dag litt innadvendt og tilbaketrukket. Stedet trenger et sosialt tyngdepunkt for planlagte og tilfeldige møter, og lett tilgjengelighet for daglig handelsbehov. Eiksmarka senter mangler leietakere og har stort potensiale for å bli møteplass for lokalbefolkningen. Østerås senter har planer om en omfattende oppgradering til dagens forventet nivå og med mer åpen karakter både innvendig og uvendig. Ambisjonen vil være å tilrettelegge et senter som er i tråd med kommunens føringer for å utvikle et attraktivt lokalsenter. Planen for Østerås nå (siden planen for den store kjøpesenterutbyggingen med boliger er stoppet) å beholde og bearbeide eksisterende senter, og gå for oppussing av senteret og endre litt på planløsningen. Planen er allerede på tegnebordet og vi håper dette prosjektet blir gjennomførbart snarest.

Det er et sterkt ønske fra handelen at det strammes inn på dispensasjoner og etableringer på Grini Næringspark slik at Østerås og Eiksmarka senter kan få nye aktører og bli mer attraktive møteplasser. Dette blir enda viktigere når internetthandelen gradvis tar over omsetning fra butikkene.

Rundt Østerås senter og Eiksmarka senter mener handelen det er fordel med boligfortetning for å sikre fremtidig kundegrunnlag i fremtiden.

16. Målbilde for handelen på Bærums Verk

Iflg. SSB var detaljvareomsetningen i Bærum 12,5 mrd kroner i 2020, hvorav Bærums Verk 0,4 mrd kroner.

Tilgjengelighet for handelsvirksomhet på Bærums Verk

Bærums Verk fungerer som kollektivknutepunkt i nærmiljøet og har god forbindelse mot Kolsås, Sandvika, Bekkestua og videre inn mot Oslo. Dette er viktig for Handelsstedet, både med tanke på lokal handel, men også for turistdestinasjonen Bærums Verk.

Handelsstedet Bærums Verk ligger i et område hvor mange passerer med bil hver dag. En stor andel av de handlende fra nærmiljøet ankommer med bil, på vei til/fra jobb eller andre aktiviteter og gjør dagens handel unna i forbindelse med at de passerer på vei hjem. Det er derfor av stor betydning for handelsutviklingen å kunne tilby god parkering til kundene. For daglig handel er stedets

parkeringskapasitet god. Men i høysesong, som eksempelvis jul og markedsdager, er parkeringskapasitet et stort problem, noe som tidvis skaper trafikale utfordringer på Lommedalsveien og oppover Gamle Ringeriksvei.



Målbilde for Bærums Verk

Handelsstedet Bærums Verk betyr mye for mange innbyggere i Bærum, og er en spennende destinasjon for handel, kunst, kultur og historie. Stedet er et solid stykke norgeshistorie og en sentral del av Bærums historie, med eget ovnsmuseum og program for historieformidling. Det er en spennende kunstdestinasjon hvor flere titalls kunstnere, håndverkere og designere har sitt virke, og hvor du finner en unik skulpturpark bestående av 30 skulpturer av norske billedhuggere. Det er også et rekreasjonssted for dem som bor i nærmiljøet, med turstier som forbinder Bærums Verk med marka og de nærliggende områder. Stedet er viden kjent for sine sterke juletradisjoner og har tilreisende besøkende fra hele østlandsområdet. I høysesong er stedet å anse som en turistdestinasjon.

For dem som bor i nærområdet er et godt og variert tilbud av butikker og serveringssteder på Bærums Verk av stor betydning. Handelsstedet lever hovedsakelig av de ordinære butikkene og de kundene som bor i Lommedalen og på Bærums Verk, og er derfor veldig sårbart for etablering av nye dagligvarebutikker eller andre forretninger langs hovedveien innover Lommedalen.

Handelen mener det derfor er viktig at det ikke tillates handel på flere områder enn dagens regulering tillater.

17. Definisjoner

Næring	Begrepet næring omfatter både handel, kontor, industri og annen økonomisk virksomhet.
Handel	Begrepet handel beskriver virksomhet som i arealplankartet er definert som forretning. Dette inkluderer både butikker, serveringsvirksomheter og annen detaljhandel.
Plasskrevende varer	Handelskonsepter som har fysisk store varer. Kommunen har definert plasskrevende varer i sine reguleringsbestemmelser til "biler, motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, salg fra hagesentre og landbruksskoler".
Storhandelskonsepter	Handelskonsepter som krever store butikkareal for å få plass til varesortimentet.
Handelen	Når vi i dokumentet referer til at «handelen mener», henvises det til en samlet vurdering fra styret i handelsforeningen (www.abhsf.no)
Næringsparker	Næringsparker av Bærum definert i reguleringskartet og omfatter Rud/Hauger, Vøyenenga, Grini og
Senterstruktur	Bærum Kommune har i sine planer definert ulike nivå på senterstruktur. De har også definert hva hver av disse nivåene på senter skal inneholde av ulike forretninger, se oversikt nedenfor

§ 16 Senterstruktur

§ 16.1 Ved planlegging i angitte sentrumsområder og knutepunkter skal følgende senterstruktur legges til grunn:

Bysenter	Områdesenter	Lokalsenter	Knutepunkt
Sandvika Lysaker	Bekkestua Fornebu Kolsås	Bærums Verk Rykkinn Stabekk Eiksmarka Høvik	Østerås Haslum Vøyenenga Fossum Gjettum Jar Slependen Østerås (T-bane)

Retningslinje

Utvikling og planlegging av sentrene skal skje etter kriteriene som går fram av planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel.

Ved planlegging nær kollektivknutepunkter skal behov for innfartsparkering vurderes.

§ 17 Langsiktig vekstgrense (pbl § 11-9 nr. 5)

Innenfor vekstgrensen skal det ved videre planlegging og regulering legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser. Planleggingen skal styrke sykkel og gange som fremkomstmiddel. Hensynet til gode grøntarealer, uteoppholdsarealer, lysforhold, overvannshåndtering osv. skal ivaretas.

9 Kriterier for senterstrukturen

Kriterier	Senterkategori			
	Bysenter*	Områdesenter	Lokalsenter	Knutepunkt
Transport	Minst to høyfrekvente kollektivtilbud med regional-dekningsgrad. God tilknytning til overordnet veinett (regional tilgjengelighet).	Minst to høyfrekvente kollektivtilbud. God tilknytning til overordnet veinett (semi- regional tilgjengelighet).	Minst ett høyfrekvent kollektivtilbud. God tilknytning til lokalt veinett.	Minst ett høyfrekvent kollektivtilbud. God tilknytning til lokalt veinett.
Handel	Bredt utvalg av varegrupper og flere forhandlere innen hver gruppe.	Mange varegrupper, enkelte grupper har flere forhandlere.	Senteret har dagligvare og enkelte andre supplerende varegrupper.	Stedet har hovedsakelig dagligvarer. (Handelsflate < 800m² BRA)
Statlige/regionale tjenester	Senteret har statlige regionale funksjoner som er lokalisert til kommunen eller regionen	Senteret kan ha statlige regionale funksjoner	Ingen statlige regionale funksjoner	Ingen statlige regionale funksjoner
Kommunale tjenester	Senteret har hovedtyngden av kommunal forvaltning og besøksintensiv tjenestetilbud som dekker hele kommunen	Senteret har besøksintensiv desentralisert administrasjon og tjenestetilbud	Senteret kan ha besøksintensiv desentralisert tjenestetilbud	Stedet har ingen offentlige tjenestetilbud
Kultur og fritid	Senteret har bredt kultur- og fritidstilbud som er rettet mot brukere og besøkende fra hele kommunen og regionen	Senteret har kultur- og fritidstilbud rettet mot lokalområdene	Senteret kan ha kultur- og fritidstilbud rettet mot lokalområdet	Stedet har få eller ingen kultur- eller fritidstilbud
Bymessighet	Høy	Middels	Lav	Ingen
Møteplasser	Senteret har flere møteplasser av ulik karakter tilrettelagt for opphold og aktiviteter	Senteret har flere møteplasser tilrettelagt for opphold og aktiviteter	Senteret har minst en møteplass tilrettelagt for opphold og aktiviteter.	Stedet bør ha minst en møteplass med enkel tilrettelegging for opphold og aktiviteter
Boliger	Boligområder skal ha høy tetthet. Boligtilbudet skal være variert.	Boligområder skal ha høy tetthet. Boligtilbudet skal være variert	Boligområder skal ha høy tetthet.	Boligområder skal ha høy tetthet.
Arbeidsplasser	Arbeidsplassintensiv utadrettet næringsvirksomhet er en hovedfunksjon i senteret. Senteret har også lokalt rettet næringsvirksomhet	Senteret har hovedsakelig lokalt rettet næringsvirksomhet, men også noe utadrettet næringsvirksomhet	Senteret har lokalt rettet næringsvirksomhet utover handel.	Stedet kan ha noe lokalt rettet næringsvirksomhet utover handel.

*For Lysaker medregnes virksomheter på begge sider av bygrensen