

Statsforvalteren i Østfold Buskerud Oslo og Akershus
Postboks 325
1502 MOSS

Deres ref

Vår ref
24/4380-10

Dato
4. juli 2025

Bærum kommune - Innsigelse til kommuneplanens arealdel 2022-2034

Kommunal- og distriktsdepartementet godkjenner kommuneplanen for Bærum kommune 2022–2034, men med endringer i bestemmelsene om utnyttingsgrad i områdesentrene og til parkeringsnormene. For å nå nasjonale og regionale mål om fortetting rundt kollektivknutepunkter og nullvekstmålet for personbiltrafikken, må kommuneplanen legge til rette for høyere utnyttelse i områdesentrene og mer restriktiv parkering. Departementet har derfor tatt ut formuleringen «moderat utnyttelse» fra bestemmelsene om utnyttelse i områdesentrene, og i tillegg gjort endringer i parkeringsnormene. Endringene er minst for boligformål.

Bakgrunn for saken

Kommunal- og distriktsdepartementet viser til oversendelse av saken fra Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus den 13. november 2024. Saken er sendt departementet for avgjørelse etter plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd, på grunn av uløste innsigelser fra Statsforvalteren i Oslo og Viken (nå Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus), Viken fylkeskommune (nå Akershus fylkeskommune) og Statens vegvesen. Innsigelsene gjelder parkeringsnormer samt utnyttelsesgrad i prioriterte vekstområder.

Ved høring og offentlig ettersyn forelå det to alternative forslag til parkeringsnormer, alternativ 1 og alternativ 2. Alternativ 1 var det mest restriktive. Innsigelsene var rettet mot alternativ 2. Ved kommunestyrets behandling av planen ble en mellomløsning (alternativ 3) vedtatt. Alternativ 3 lå nærmere alternativ 2 enn alternativ 1.

Statens vegvesen fremmet innsigelse til parkeringsnorm alternativ 2 i brev av 21. november 2022. Vegvesenet mener at alternativ 1 må legges til grunn for å nå målene om nullvekst i biltrafikken og reduserte klimagassutslipp, slik det er fastsatt i Regional plan for areal og

transport i Oslo og Akershus (RPAT) og byvekstavtalen for Osloområdet. Vegvesenet understreker at parkering er et av de viktigste virkemidlene for å redusere bilbruk. I knutepunktene må bymessig fortetting kombineres med svært lav parkeringsdekning, tilsvarende normene i indre Oslo. Dette er avgjørende for å nå både regionale klimamål og målene i byvekstavtalen.

I brev av 30. juni 2023 uttrykker Statens vegvesen at alternativ 3 er et skritt i riktig retning, men vurderer det likevel ikke som restriktivt nok. Vegvesenet mener at alternativ 1 ville hatt klart bedre effekt, og opprettholder derfor innsigelsen.

Viken fylkeskommune fremmet innsigelse til parkeringsnormens alternativ 2 og bestemmelsene 19.2.2 og 19.2.3 om utnyttelsesgrad i Fylkesrådets møte 16. desember 2022. Fylkeskommunen mener at Bærum kommune må ta en større andel av befolkningsveksten i regionen, gitt det godt utbygde skinnegående kollektivtilbudet. De viser til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og inngått byvekstavnale, som begge understreker at bybåndet skal ta en høy andel av veksten, med særlig høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter. Fylkeskommunen mener planen legger opp til lavere utnyttelse i områder nær kollektivtransport enn det som følger av regionale føringer. Formuleringen i planbestemmelsene om «moderat utnyttelse» i områdesentrene anses å være i strid med både den regionale planen og byvekstavtalen, som begge er tydelige på at utnyttelsen i stasjonsområdene langs det banebaserte kollektivsystemet skal være høy.

Fylkeskommunen mener at parkeringsnormene i alternativ 2 er i strid med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, da de ikke i tilstrekkelig grad bidrar til å redusere biltrafikken. For å nå målet i klimastrategien om å redusere bilandelen fra 57 % til 40 % innen 2030, må det innføres strengere normer. Fylkeskommunen vurderer alternativ 1 som det mest effektive, med nær 50 % bedre effekt enn alternativ 2 ifølge kommunens egne analyser. Alternativ 2 viderefører i praksis dagens situasjon og gir ikke ønsket virkning.

Når det gjelder alternativ 3 anerkjenner fylkeskommunen at det er et lite skritt i riktig retning, men mener det har en vesentlig svakhet ved at det ikke skjerper kravene for næringsformål. Under meklingen 5. januar 2024 ble det understreket at forskning viser særlig sterke effekter ved å redusere parkeringsdekning for kontor og kjøpesenter, og at det derfor er avgjørende å skjerpe normene for disse formålene.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmet i brev av 16. desember 2022 innsigelse til planbestemmelsene § 19.2.2 og § 19.2.3, hvor det legges opp til «moderat utnyttelse» i områdesentre, og at lokalsentre kun skal dekke lokale behov. Statsforvalteren mener at dette er i strid med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som i punkt R6 krever høy arealutnyttelse i prioriterte vekstområder, inkludert bybåndet.

Planbeskrivelsen legger opp til 70–150 % BRA for område- og lokalsentre, mens regional plan tilsier 150–250 % BRA (tilsvarende 80–100 % områdeutnyttelse) langs bybåndet i gangavstand til skinnegående kollektivtransport eller områder med høye kollektivandeler.

Bærum kommune foreslår dermed en betydelig lavere utnyttelse enn det som anbefales i retningslinje R6 i den regionale planen, til tross for at kommunen har flere områder med svært god kollektivtilgang. Statsforvalteren mener Bærum kommune må tilpasse planbestemmelsene og planbeskrivelsen til føringene i regional plan.

Bærum kommunestyre vedtok kommuneplanen i møte 21. juni 2023. I etterkant av vedtaket tok kommunen initiativ til en prosess hvor parkeringsnormen skulle tas helt ut av kommuneplanen. Innsigelsesmyndighetene opprettholdt sine innsigelser også til denne løsningen, og prosessen ble vedtatt avsluttet i Bærum kommunestyre den 19. juni 2024.

Utnyttelsesgrad

Kommunen ønsker å differensiere utnyttelsen i tråd med senterstrukturen (byområder, områdesentre og lokalsentre). Hensikten er å sikre lokale tilpasninger, slik at ikke alle stasjonsområder utvikles likt. Differensieringen skjer innenfor rammen av den regionale planens retningslinje R6 om 80–100 % områdeutnyttelse i prioriterte vekstområder. Samtidig vektlegger kommunen at fortetting må kombineres med gode by- og bomiljøer.

Kommunen viser til at det i byområdene Sandvika, Fornebu og Lysaker bygges med langt høyere tetthet enn det regional plan legger til grunn. For eksempel har Sandvika øst en utnyttelse på ca. 300 % BRA, og Fornebu sør 150–180 %. Kommunen mener dette gir rom for lavere utnyttelse i mindre sentre, samtidig som helheten er i tråd med regional plan. Bærum mener kommuneplanen legger til rette for høy vekst, og at kommunen tar en betydelig andel av veksten i Osloregionen. Variasjon i utnyttelse, med høy tetthet i byområder og noe lavere i lokalsentre, gir etter kommunens vurdering en balansert utvikling som både tar hensyn til regionale føringer og ivaretar det lokalpolitiske handlingsrommet.

Parkeringsnorm

I oversendelsesbrevet av 24. september 2024 viser Bærum kommune til at de har forpliktet seg til nullvekstmålet, og at de har et mål om at 60 % av reisene skal skje med kollektiv, sykkel eller gange innen 2030. Kommunen mener at parkeringsnorm alternativ 3 er en viktig innstramming, og påpeker at normen kan strammes ytterligere inn i fremtidige kommuneplanrevisjoner, i takt med økt satsing på kollektiv, sykkel og gange.

Kommunen viser til at normen er en maksimumsnorm, og at flere reguleringsplaner allerede har strengere parkeringsnormer. Kommunen mener at Statens vegvesen og fylkeskommunen legger for stor vekt på parkeringsrestriksjoner alene, og at dette begrenser kommunens handlingsrom. For å nå nullvekstmålet må flere virkemidler tas i bruk. Kommunen stiller derfor også krav til helhetlig områdeplanlegging, kvalitetsbygging og fortetting i prioriterte vekstområder, med mål om kortreist hverdagsliv og grønn mobilitet. For å nå ønsket effekt og mål mener kommunen det er nødvendig at hele virkemiddelapparatet tas i bruk, ikke bare parkeringsnormer.

Mekling ble avholdt den 5. januar 2024, uten at det ble oppnådd enighet mellom partene.

Statsforvalteren tilrår i sin oversendelse av saken å ta innsigelsene til følge. Statsforvalteren støtter kravet om en restriktiv parkeringsnorm for å nå overordnede nasjonale og regionale mål om nullvekst i biltrafikk og klimagassutslipp. I sin tilrådning har statsforvalteren også vektlagt nasjonale føringer for utnyttelsesgrad tett på kollektivknutepunkt og skinnegående transport for å nå mål om et arealeffektivt utbyggingsmønster, og at trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektive transportmidler.

Møte og befaring ble gjennomført 25. februar 2025. På møtet deltok representanter fra Bærum kommune, statsforvalteren, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Miljødirektoratet, Klima- og miljødepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet.

Samferdselsdepartementet tilrår i sin uttalelse 28. mars 2025 at innsigelsene til parkeringsnormen tas til følge. Departementet mener det er nødvendig med en kombinasjon av fortetting i knutepunktene kombinert med betydelig redusert parkeringsdekning for å nå målene i byvekstavtalen for Osloområdet. Staten bidrar med store midler i byvekstavtalen til tiltak som skal bidra til å nå nullvekstmålet i avtaleområdet, ikke minst til etablering av Fornebubanen. Det brukes også store midler fra bompengeneinnkrevingen i Oslopakke 3 til slike tiltak. Det er derfor avgjørende at de lokale partene følger opp innenfor sine ansvarsområder. I den sammenheng er det nødvendig at Bærum kommune legger til grunn en restriktiv parkeringsnorm for å bidra til at målet om nullvekst i persontrafikken kan nås.

Selv om Statens vegvesen ikke har fremmet innsigelse til bestemmelse 19.2.2 og 19.2.3 om utnyttelsesgrad, deler Samferdselsdepartementet fullt ut statsforvalterens og fylkeskommunens vurdering av at en for lav fortetting i disse knutepunktene kan svekke mulighetene for å nå målene i byvekstavtalen.

Klima- og miljødepartementet tilrår i sin uttalelse 2. april 2025 at innsigelsene til parkeringsnormen tas delvis til følge. Departementet mener innsigelsen kan løses ved at alternativ 3 vedtas for bolig, mens alternativ 1 vedtas for kontor, forretning og service.

Departementet tilrår at innsigelsen til bestemmelse 19.2.2 og 19.2.3 tas til følge, og at «moderat utnyttelse» ikke bør brukes som norm for å differensiere utnyttingen i vekstområdene, verken i områdesentrene eller lokalsentrene. Departementet mener at 19.2.2 og 19.2.3 kan godkjennes dersom føringen om moderat utnyttelse fjernes i begge bestemmelsene, og at føringene i planbeskrivelsen oppdateres i henhold til en slik utnyttelse.

Kommunal- og distriktsdepartementet vurdering

Etter plan- og bygningsloven § 5-4 andre ledd kan statlig og regionalt organ fremme innsigelse i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Etter § 11-16 andre ledd avgjør Kommunal- og distriktsdepartementet om innsigelsene skal tas til følge.

I denne saken skal departementet avgjøre om Bærum kommunes vedtak av kommuneplanens arealdel 2022-2040 skal godkjennes, eller om innsigelsene skal tas til følge. Departementet kan gjøre nødvendige endringer i planen.

Kommunal- og distriktsdepartementet har vurdert innsigelsene ut fra nasjonale og regionale føringer for areal- og transportplanleggingen. Nye statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet trådte i kraft 24. januar 2025. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, og fortetting rundt knutepunkter. I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet.

Utnyttelsesgrad

Departementet har forståelse for at Bærum kommune ønsker å sikre kvalitet i utviklingene av sentrene sine. Kommunene står ofte overfor utfordrende avveininger mellom behovet for økt arealutnyttelse på den ene siden, og hensynet til steds karakter og bomiljø på den andre. Disse utfordringene er også omtalt i de statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet. Her fremgår det at det i fortetnings- og transformasjonsområder også må tas hensyn til kulturmiljø, steds kvaliteter, gode uteområder, bokvalitet og tilgang til grøntområder og natur. Samtidig er det, som det også fremkommer av planbeskrivelsen til kommuneplanen, ikke nødvendigvis en motsetning mellom høy utnyttelse i boligområder og kvalitetsoppnåelse.

Departementet mener det er avgjørende at det legges opp til høy arealutnyttelse i knutepunktene knyttet til den skinnegående kollektivtrafikken i Bærum kommune. En bestemmelse om å legge til rette for «moderat utnyttelse» i områdesentrene, slik kommunen har vedtatt, er derfor ikke i tråd med nasjonale og regionale mål. Bærum kommune har inngått byvekstavtale, og departementet er opptatt av at hovedtyngden av veksten må komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet. Kommuneplanen inneholder flere bestemmelser som skal sikre at man vurderer stedstilpasning i reguleringsplaner, og ivareta fortetting med kvalitet (jf. §§7.1, 7.2.2, 7.2.3, 7.4.1, 7.5 og 9). Departementet mener derfor at kommunen har flere verktøy for å sikre god stedstilpasning i fortettingsprosesser uten å måtte fravike målet om høy arealutnyttelse.

Under møte og befarings med departementene og innsigelsesmyndighetene 25. februar 2025 foreslo Bærum kommune at ordlyden «moderat utnyttelse» likevel ikke skulle gjelde områdesentrene, men isteden gjelde for lokalsentrene. Kommunal- og distriktsdepartementet anser med det at Bærum kommune er innstilt på å imøtekomme innsigelsen som gjelder utnyttelsesgraden i områdesentrene, og at denne kan anses som løst. Departementet vil imidlertid ikke legge inn tilsvarende bestemmelse om «moderat utnyttelse» for lokalsentrene (19.2.3). Lokalsentrene i Bærum (Østerås, Haslum, Eiksmarka, Slepender og Gjettem) ligger i tilknytning til kollektivknutepunkter og har en reisevei til Nasjonalteateret stasjon på mellom 16-25 minutter. Dette gjør beliggenheten til disse lokalsentrene svært sentral. I henhold til

nasjonale og regionale føringer skal det legges vekt på høy arealutnyttelse også i slike områder.

Kommunal- og distriktsdepartementet tar etter dette ordlyden «moderat utnyttelse» ut av bestemmelse 19.2.2. Bestemmelsen endres til: «Områdesenter skal ha variert funksjons-sammensetning, herunder boliger, forretninger, kontor, kulturtilbud og tjenesteyting.» Innsigelsene fra statsforvalteren og fylkeskommunen om utnyttelsesgrad i områdesentrene er med dette tatt til følge.

Parkeringsnorm

Departementet legger vekt på at staten gjennom byvekstavtalen bidrar med store infrastrukturinvesteringer som vil være sentrale elementer i framtidige transportløsninger for Bærum. Det er nødvendig med en restriktiv parkeringsdekning for å sikre endringer i reisemiddelvalg fra arbeidsreiser med bil og over til kollektivtransport, sykkel og gange. Parkeringsbestemmelsene for nye byggetiltak i Bærum vil være et nødvendig virkemiddel for å bidra til denne omleggingen, for å nå nullvekstmålet og samtidig dra nytte av de offentlige investeringene i byvekstavtalen.

Under befaringen foreslo kommunen å skjerpe parkeringsnormene for næringsformål (kontor, forretning og service). Departementet mener dette er et betydelig og nødvendig skritt i riktig retning. Parkeringsnormene endres ut fra dette slik at de samsvarer med kommunens alternativ 1 for andre formål enn boliger.

Departementet deler Samferdselsdepartementets vurdering av at med den store bolig-utbyggingen som Bærum kommune planlegger, er det også viktig med en restriktiv parkeringsdekning for boligformål for å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen og kommunens egne mål om reduksjon i bilandelen. Departementet har på denne bakgrunnen foretatt noen endringer i parkeringsnormene for bolig, selv om disse fortsatt vil ligge nært opp til kommunens vedtatte alternativ (alternativ 3). Endringene innebærer blant annet at det settes maksimumsnormer og at minimumsnormen tas ut. Endringene for boligformål er vist i vedlegg til vedtaket.

Samlet sett mener departementet at parkeringsnormene med disse endringene vil bidra til å nå de nasjonale og regionale målene for utviklingen av persontransporten. Departementet vil peke på at for de tilfeller hvor minimumsnormen er tatt ut, kan det åpne for at kommunen i flere tilfeller kan fastsette enda lavere parkeringsdekning der dette vurderes å være hensiktsmessig.

Innsigelsene fra Viken fylkeskommune og Statens vegvesen til parkeringsnormene er etter dette tatt delvis til følge.

Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i loven §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøvelse av offentlig myndighet som gjelder naturmangfold. Vurderingene

skal fremgå av vedtaket. Denne saken berører ikke naturmangfold, og departementet har derfor ikke gått nærmere inn i disse spørsmålene.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd godkjenner Kommunal- og distriktsdepartementet kommuneplanen for Bærum 2022–2034, vedtatt av Bærum kommunestyre 21. juni 2023, med følgende endringer:

I bestemmelse § 19.2.2 tas ordlyden «moderat utnyttelse» ut, og bestemmelsen endres til følgende: «Områdesenter skal ha variert funksjonssammensetning, herunder boliger, forretninger, kontor, kulturtilbud og tjenesteyting.»

Parkeringsnorm (§17.1) endres slik at den samsvarer med alternativ 1 for andre formål enn bolig. For boligformål endres parkeringsnormen i tråd med vedlagt tabell.

Departementet ber om at kommunen gjør de nødvendige endringene i planen. For kunngjøring av planen gjelder plan- og bygningsloven § 11-15 andre ledd. Kommunen er orientert om vedtaket gjennom kopi av dette brevet.

Departementets vedtak er endelig og kan ikke påklages, jf. plan- og bygningsloven § 11-16, siste ledd.

Med hilsen



Kjersti Stenseng

Kopi

Akershus fylkeskommune
Bærum kommune
Klima- og miljødepartementet
Miljødirektoratet
Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet

Parkeringsnormer for bolig: Kommunal- og distriktsdepartementets vedtak i venstre kolonne. Alternativ 3 er kommunestyrets vedtak som innsigelsene var knyttet til, mens alternativ 1 er minimumsalternativet som var på høring.

		Parkeringsnorm vedtatt av KDD	Alternativ 3 (Kommunens vedtatte parkeringsnorm m. innsigelse)	Alternativ 1
		<i>pr 100m2 BRA dersom ikke annet er oppgitt</i>		
Bolig	Sone 1	<u>Leilighet:</u> maks 0,7 <u>Rekkehus:</u> maks. 1 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> maks 2 pr boenhet	<u>Leilighet:</u> maks 0,8 <u>Rekkehus:</u> 1 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> maks 2 pr boenhet	0,1 - 0,7
	Sone 2	<u>Leilighet:</u> maks 1,1 <u>Rekkehus:</u> maks. 1,2 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> maks 2 pr boenhet	<u>Leilighet:</u> maks 1,1 <u>Rekkehus:</u> 1,2 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> maks 2 pr boenhet	0,3 - 0,9
	Sone 3	<u>Leilighet:</u> maks. 1,2 <u>Rekkehus:</u> maks. 1,2 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> maks. 2 pr boenhet	<u>Leilighet:</u> 1,0-1,2 <u>Rekkehus:</u> min 1,2 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> 2 pr boenhet	0,7 - 1,1
	Sone 4	<u>Leilighet:</u> maks. 1,2 <u>Rekkehus og ene- /tomannsbolig:</u> maks 2, 0 pr boenhet	<u>Leilighet:</u> 1,0-1,2 <u>Rekkehus:</u> min 1,2 <u>Ene-/tomannsbolig:</u> 2, 0 pr boenhet	<u>Ene-/tomannsbolig og rekkehus:</u> 1-2 pr boenhet <u>Leilighet:</u> 0,8 - 1,2