

Dokument type

Notat om tilleggshøring av optimaliserte løsninger for busstilrettelegging i Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei

Dato

Desember, 2023

TILLEGGSHØRINGSNOTAT OPTIMALISERTE LØSNINGER FOR BUSSTILRETTELEGGING I EVA NANSENS VEI OG DAGNY BERGERS VEI

TILLEGGSHØRINGSNOTAT OPTIMALISERTE LØSNINGER FOR BUSSTILRETTELEGGING I EVA NANSENS VEI OG DAGNY BERGERS VEI

Oppdragsnavn **Utvidelse av Forneburingen**
Prosjekt nr. **1350047681_Conv-002**
Mottaker **Bærum kommune**
Dokument type **Notat**
Versjon **02**
Dato **18.12.2023**
Utført av **Grethe Myrberg, Linn Holthe, Karl Erik Pedersen**
Kontrollert av **Marit Engseth**
Godkjent av **Marit Engseth**
Beskrivelse **Høringsnotat for optimaliserte løsninger for busstilrettelegging i Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei – del av reguleringsplan for Forneburingen vestre del m.fl., planID: 2020014**

Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarbeid. av	Kontr. Av	Godkj. av
01	Første utgave	12.09.2023			
02	Revisjon	09.11.2023			
03	Revisjon	29.11.2023			
04	Revisjon	18.12.2023			

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Sammendrag	3
2.	Bakgrunn	4
2.1	Sakens historie	4
2.2	Forholdet til planprogram med byplangrep for Fornebu sør	6
2.2.1	Overordnet byplangrep	11
2.3	Hensikten med planen	6
2.4	Saksgang hittil	6
3.	Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet	13
3.1	Merknader til varsel om oppstart og utvidelse av planområdet	13
3.2	Merknader til offentlig ettersyn av planforslaget	13
3.3	Videre prosess etter høring	22
4.	Alternativ 1: Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei	24
4.1	Trafikale løsninger og trafiksikkerhet – endringer og konsekvenser	26
4.2	Landskap og grønt – endringer og konsekvenser	26
4.3	Støy	31
4.3.1	Forskjell i støynivå mellom elektriske og dieseldrevne busser	32
4.3.2	Støy fra busser ved holdeplass	36
4.3.3	Tiltak	37
4.4	Midlertidig situasjon	37
4.5	Konsekvenser for byplangrepet i Fornebu sør	43
5.	Alternativ 2: Dagny Bergers vei	44
5.1	Ulike alternativer for busstilrettelegging i Dagny Bergers vei	45
5.1.1	Busstilrettelegging etter dagens kjøremønster – 2a	47
5.1.2	Busstilrettelegging med venstresvingefelt i Snarøyveien – 2b	48
5.1.3	Anbefalt løsning i Dagny Bergers vei	48
5.2	Trafikale løsninger og trafiksikkerhet – endringer og konsekvenser	50
5.3	Landskap og grønt – endringer og konsekvenser	52
5.4	Støy	52
5.5	Midlertidig situasjon	53
5.6	Konsekvenser for byplangrepet i Fornebu sør	54
6.	Endringer i reguleringsplankart og planbestemmelser	56
6.1	Forslag til endringer i plankart	56
6.1.1	Alternativ 1 - tilrettelegging for buss i Eva Nansens vei i tråd med KDP3	56
6.1.2	Alternativ 2 - tilrettelegging for buss i Dagny Bergers vei, og tilrettelegging for sykkel i Eva Nansens vei	57
6.2	Forslag i endring i reguleringsbestemmelser	57
7.	Faglig anbefaling	59
8.	Vedlegg	Error! Bookmark not defined.

1. SAMMENDRAG

Kommunedelplan 3 Fornebu (KDP3), vedtatt i 2019, gir føring om at Forneburingens vestre del skal utvikles som en bymessig hovedgate med tilrettelegging for buss for å sikre god kollektivbetjening av de nye utbyggingsområdene lengst unna Fornebubanen. Som en oppfølging av KDP3 igangsatte Bærum kommune detaljregulering av Forneburingens vestre del inkl. Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei i 2020.

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 07.02. – 27.03.2023. Planforslaget ble lagt ut på høring med to ulike alternativer for forbindelse for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien; alternativ 1 i Eva Nansens vei og alternativ 2 i Dagny Bergers vei.

Etter høringsperioden er alle høringsinnspill til de to alternativene til reguleringsplan vurdert. I forbindelse med høringen varslet Viken fylkeskommunes samferdselsavdeling innsigelse til alternativ 2 med busskobling i Dagny Bergers vei.

Som følge av innkomne merknader og innsigelsen til planforslagene har begge alternativene for bussforbindelse i hhv. Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei blitt vesentlig bearbeidet og optimalisert. Det er derfor behov for en tilleggshøring av disse endringene.

Merknadene til de alternativene for busstilrettelegging i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skaars vei og Dagny Bergers vei omhandler i hovedsak trafikksikkerhet for myke trafikanter, støy og luftplager og at andre trafikale problemstillinger ikke har vært utredet og belyst godt nok.

I den bearbejdede løsningen for alternativ 1 Eva Nansens vei er bussgaten trukket lengre unna boligene i sør og det er lagt en grøntrabatt inntil kjørefeltet på samme side som boligene. Videre er det etablert et krysningspunkt for myke trafikanter der bussfeltene er snevret inn og grøntrabatt utvidet.

Alternativ 2 Dagny Bergers vei er bearbeidet og utredet mer detaljert med bakgrunn i innkomne merknader i høringsperioden, og dialog med Viken fylkeskommune og Ruter. Det er undersøkt to alternativer for busstilrettelegging, ett alternativ der bussen kjører etter dagens kjøremønster (2a) og ett alternativ der det etableres venstresvingefelt i Snarøyveien (2b). Alternativ 2a er anbefalt lagt til grunn for reguleringsplanalternativet.

Det er permanent situasjon som legges til grunn for regulering av begge alternativene i plankart og bestemmelser. Midlertidighet med busstopp i Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei vest er regulert ved et bestemmelsesområde.

Trafikalt anses alternativ 1 Eva Nansens vei som det foretrukne alternativet for bussforbindelse mellom Forneburingen og Snarøyveien. Dette er basert på vurderinger av trafikale konsekvenser (forsinkelser), fysiske konsekvenser (arealbehov), konsekvenser for busspassasjerene (gåavstand og tid), konsekvenser for trafikksikkerhet og konsekvenser for bussoperatørene (kjørelengde).

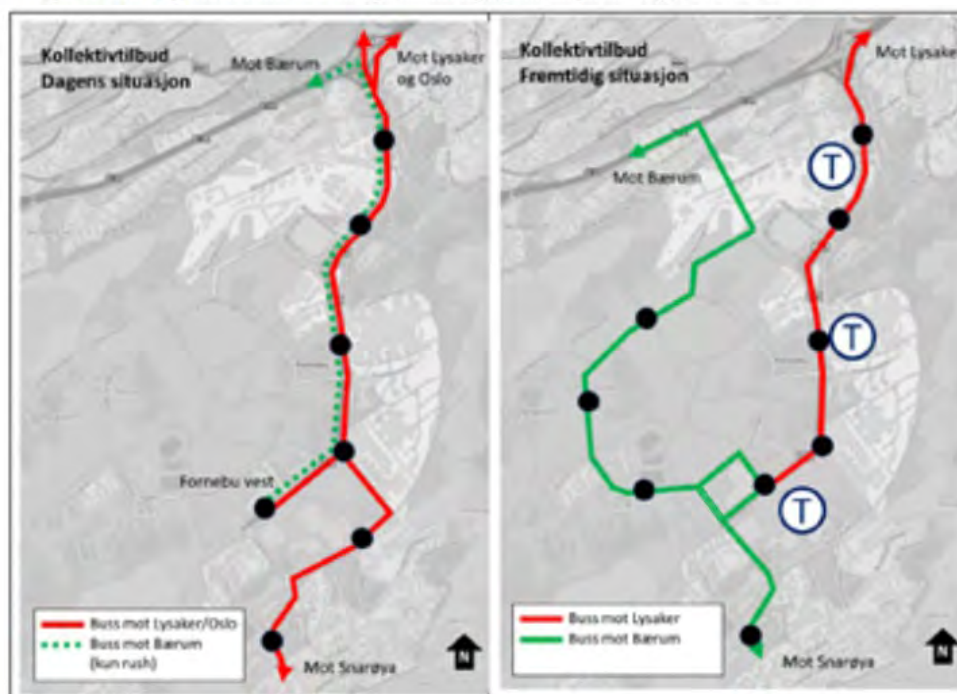
2. BAKGRUNN

2.1 Plansakens historie

Kommunedelplan 3 Fornebu (KDP3), vedtatt i 2019, gir føring om at Forneburingens vestre del skal utvikles som en bymessig hovedgate med tilrettelegging for buss for å sikre god kollektivbetjening av de nye utbyggingsområdene lengst unna Fornebubanen. Se Figur 1. Som en oppfølging av KDP3 igangsatte Bærum kommune detaljregulering av Forneburingens vestre del inkl. Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei i 2020.



Figur 18: Hvor langt man kommer med fem og ti minutters gange fra stasjonene langs Fornebubanen.



Figur 19: Dagens og mulig fremtidig kollektivtilbud på Fornebu. Den illustrerte holdeplassplasseringen i fremtidig situasjon er kun et eksempel. (Kart: finn.no).

Figur 1. Overordnet kollektivkonsept i KDP3

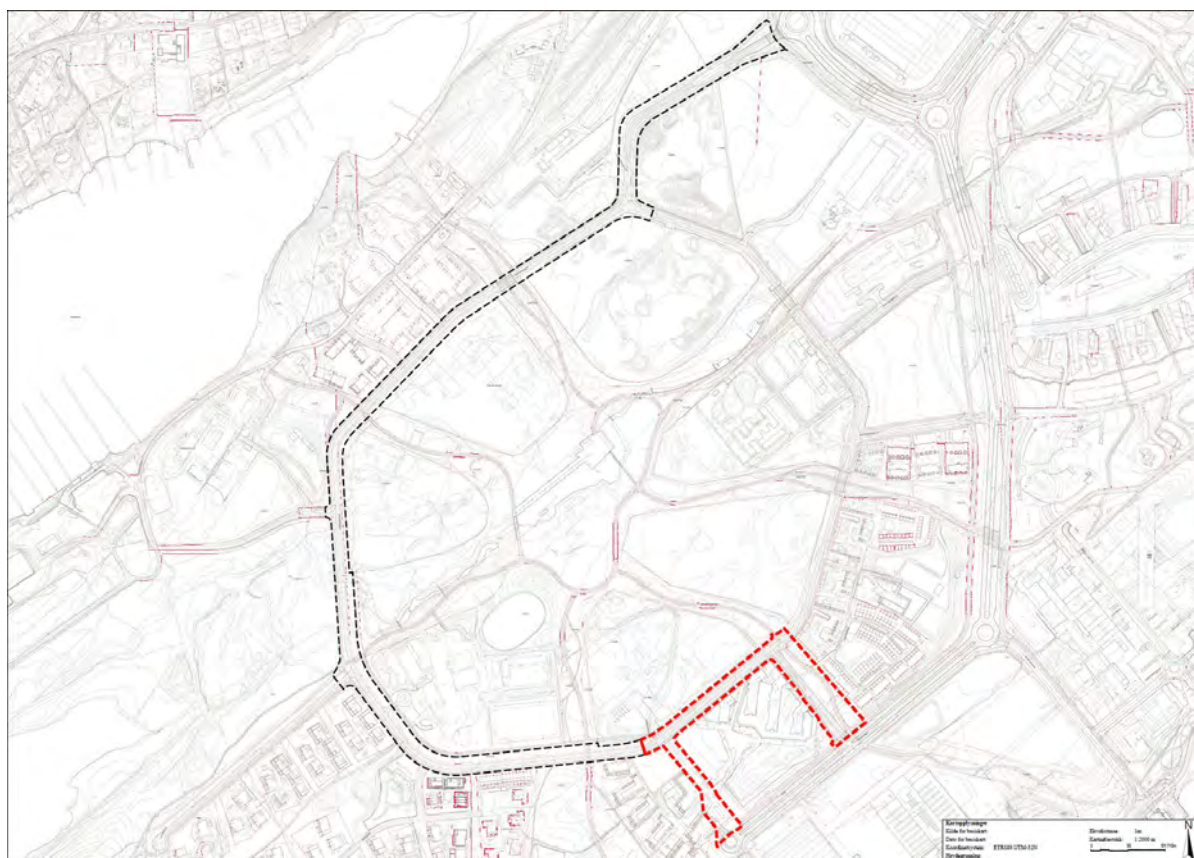
Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 07.02. – 27.03.2023. Planforslaget ble lagt ut på høring med to ulike alternativer for forbindelse for buss mellom Forneburingen og

Snarøyveien; alternativ 1 i Eva Nansens vei og alternativ 2 i Dagny Bergers vei. Alternativ 1 er iht. KDP3 og innebærer at bussen får en egen trasé i Eva Nansens vei, mens bil følger Dagny Bergers vei. Alternativ 2 ble utarbeidet iht. politisk ønske i vedtak i møte 13.10.2022 og innebærer at bussen må dele kjørefelt med bil i Dagny Bergers vei.

Etter høringsperioden er alle høringsinnspill til de to alternativene til reguleringsplan vurdert. I forbindelse med høringen varslet Viken fylkeskommunes samferdselsavdeling innsigelse til alternativ 2 busskobling i Dagny Bergers vei grunnet belastning av Snarøyveien og lengre kjøretider og kjørevei for bussen om den skal videre til Snarøya.

Som følge av innkomne merknader og innsigelsen til planforslagene har begge alternativene for bussforbindelse blitt vesentlig bearbeidet og optimalisert, og det er behov for en tilleggshøring og offentlig ettersyn av disse endringene. De delene av reguleringsplanen som omfattes av disse endringene, legges derfor ut på nytt offentlig ettersyn. Se Figur 2. Øvrige deler av reguleringsplanen for Forneburingens vestre del og John Strandruds vei er ikke på nytt offentlig ettersyn nå.

Etter denne tilleggshøringen vil nye høringsinnspill tas med i videre bearbeiding av de komplette planforslagene før disse ferdigstilles og sendes til politisk 2.gangsbehandling. Planutvalget i Bærum kommune har bedt om at planforslaget skal legges frem til andre gangs behandling i 2 alternativer, et alternativ med buss i Eva Nansens vei og et alternativ med buss i Dagny Bergers vei.



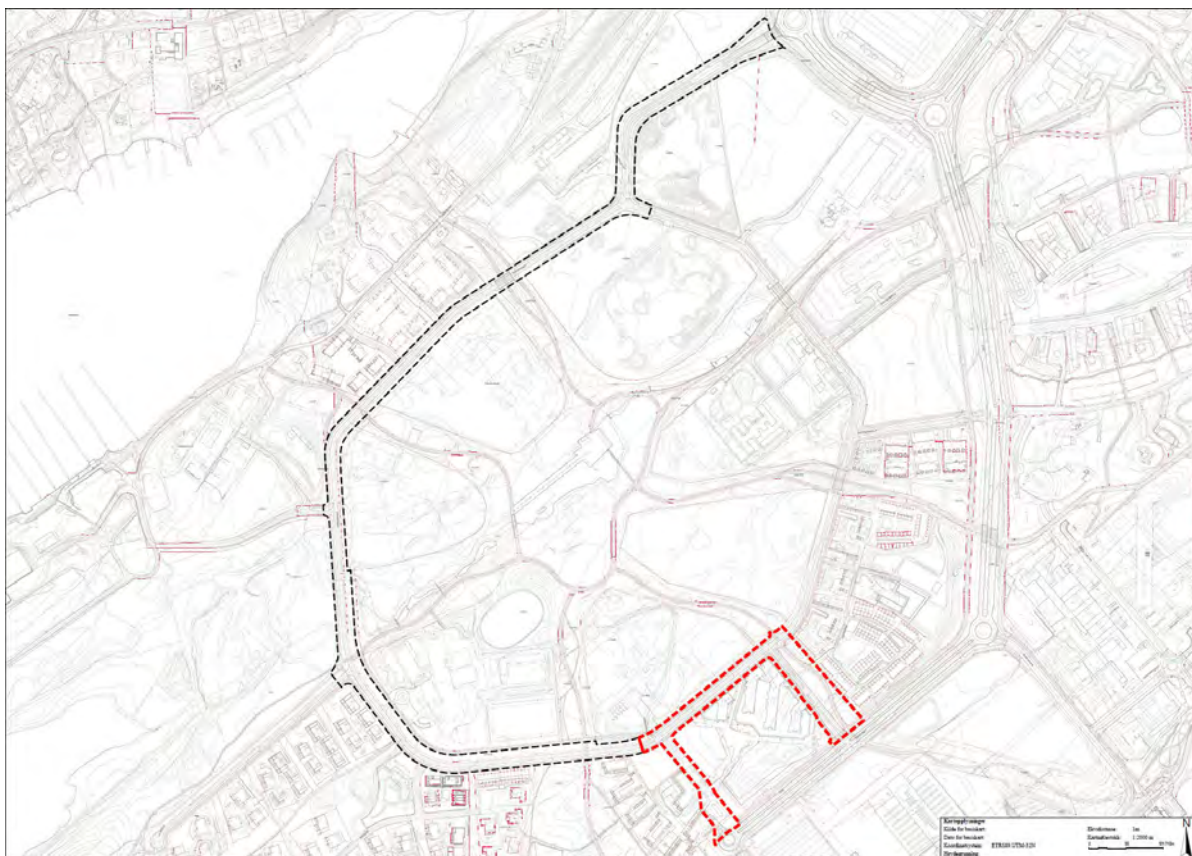
Figur 2. Planområdet for reguleringsplan for Fornebuingen avgrenset på kart. Den delen av planen som nå er på ny høring er markert med rød, stiplet strek

2.2 Hensikten med detaljregulering for Forneburingen vestre del

Hensikten med detaljreguleringen for Forneburingen er å avklare og regulere ny løsning for toveis buss, gående og syklende i vestre del av Forneburingen, samt Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei eller Dagny Bergers vei og del av John Strandruds vei. Se Figur 3.

Hensikten med planen er også å avklare koblingen for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien. Denne koblingen må gå i enten Eva Nansens vei eller Dagny Bergers vei. Reguleringsplanen må derfor avklare hvilke av disse koblingene som er mest hensiktsmessig, og hvordan tverrsnittet for kollektiv, gående og syklende skal se ut for å gi minst mulig ulemper for nærmiljøet sammenliknet med dagens situasjon.

Målet med reguleringsplanen og prosjektet er å øke kollektivandelen blant de som skal bo i dette området på Fornebu, og å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og ta kollektivtransport. Busstilrettelegging i Forneburingen skal også være en del av det totale kollektivtilbudet på Fornebu, og styrke flatedekningen for buss på Fornebu vest og mot vestre deler av Bærum når Forneubanen har åpnet.



Figur 3. Planområdet for reguleringsplan for Forneburingen vist med sort, stiplet strek. Den delen av planen som nå er på ny høring er markert med rød, stiplet strek

2.3 Saksgang hittil

- Varsel om planoppstart ble kunngjort 14. oktober 2020, frist for innspill var 11. november 2020. Det ble varslet utvidet plangrense (Eva Nansens vei) 23. november 2020, frist for uttalelse var 7. desember. Planoppstart ble varslet med brev til direkte berørte parter, annonsering på kommunens nettsider.

- Det ble varslet utvidelse av planområdet i Eva Nansens vei, mot Snarøyveien og Fornebu S, i en begrenset høring til berørte parter 24. mai 2022, for å sikre kobling for kollektivtrafikk mellom Forneburingen og Snarøyveien, samt for å få plass til holdeplasser i nordre/østre del av Eva Nansens vei. Frist for uttalelse var 10. juni.
- Planutvalget i Bærum kommune behandlet 13. oktober 2022 forslag til detaljregulering for Forneburingen vestre del – Eva Nansens vei og deler av John Strandruds vei. Gjennom behandling av plansaken fattet planutvalget følgende vedtak om at det skal utredes en alternativ løsning hvor busstraseen legges i Dagny Bergers vei – i tillegg til forslaget om å etablere ny busstrase i Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei:

Forslag til offentlig detaljregulering for Forneburingen – vestre del inkludert del av John Strandruds vei og Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei – tilrettelegging for buss, gående og syklende, planID 2020014, som vist i plankart dokument 6028937, bestemmelser, dokument 6028940, Illustrasjonsplan dokument 6029251 og miljøprogram, dokument 6032656 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10 med følgende tillegg og endringer:

[Det henstilles til utbygger om at det skal benyttes fossilfrie eller utslippsfrie maskiner og kjøretøy ved opparbeidelse og drift av den reviderte veiløsningen som omfattes av reguleringsplanen.

Det er behov for at hele den traseen i Forneburingen oppføres med samme profil slik at både gang og sykkelvei blir ivaretatt. Det omfatter også bru AA i Forneburingen. Den må derfor breiddeutvidelse slik at veilegema får tilsvarende profil som den øvrige traseen.

Påbygg eller tillegg til eksisterende bru foretrekkes fremfor å erstatte eksisterende bru.]

Vi ber kommunedirektøren til 2. gangs behandling fremlegge: - En alternativ løsning hvor busstraseen videreføres i Dagny Bergers vei – i stedet for forslaget om å etablere ny busstrase i Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei. - Forslag til avbøtende lokale tiltak som kan bidra til å skjerme beboerne i Eva Nansens vei/Åsa Gruda Skars vei for støv og støy fra busstrafikken i ny trase.

- Reguleringsplanforslaget (i to alternativer) lå ute på offentlig ettersyn vinteren 2023, i perioden 07.02. – 27.03.2023.
- Etter høringsperioden har det blitt gjort endringer i tverrsnitt og løsninger i Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei. Endringene er gjort med bakgrunn i innkomne merknader til reguleringsplanen, og for å optimalisere løsningene for kollektiv, gående og syklende i de nevnte gatene. Det er også gjort supplerende vurderinger av bruk av Dagny Bergers vei som bussgate. Endringene anses å være så store at det er besluttet at de delene av reguleringsplanen som omfattes av endringene må ut på en ny høring i 6 uker.

3. FORHOLDET TIL DET FRAMTIDIGE BYUTVIKLINGSOMRÅDET FORNEBU SØR OG PLANPROGRAM MED BYPLANGREP FOR FORNEBU SØR

KDP3 gir føring om at området Fornebu sør (iht. avgrensning definert i KDP3) skal utvikles til et bymessig sentrumsområde omkring Fornebubanens endestasjon og driftsbasis. Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei ligger innenfor det definerte sentrumsområdet. Det pågår nå arbeid med et planprogram med byplangrep for dette området, se Figur 4, som sammen med KDP3 skal gi føringer for etterfølgende detaljreguleringer for byutviklingen.

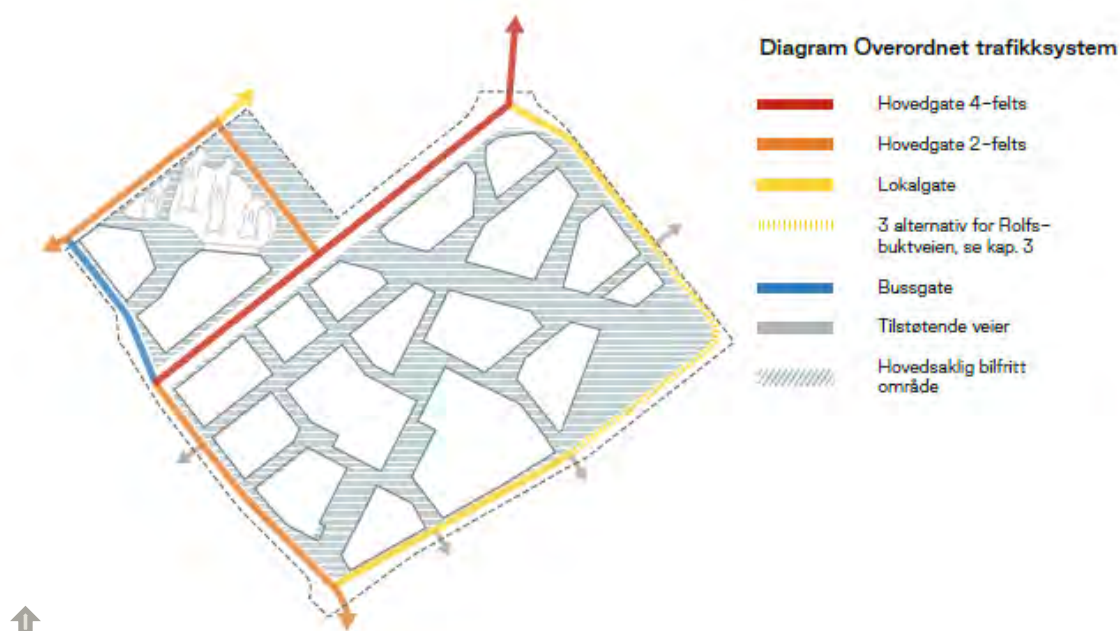


Figur 4. Viser overlapp mellom de to planområdene for Forneburingen (svart stiplet strek) og planprogram med byplangrep for Fornebu sør (rød stiplet strek)

Utviklingen av Fornebu sør er organisert som et offentlig/privat samarbeid mellom Bærum kommune og grunneierne, med planfaglige rådgivere. Planprogrammet var på høring våren 2023. Planprogram med byplangrep handler om å skape en helhetlig bystruktur med gode byrom, kvartaler og deling av høyder på området mellom kjøpesenteret Fornebu S, Rolfsbukta og Hundsvund.

3.1 Overordnet system for trafikk- og kollektivsystem

Overordnet trafikksystem i Fornebu sør bygger på prinsippene i KDP3, se Figur 5 nedenfor som viser trafikksystemet i byplangrepet.



Figur 5. Overordnet trafikksystem for Fornebu sør

Iht. KDP3 skal planprogram med byplangrep Fornebu sør avklare omfang, lokalisering og utforming av bussterminal innenfor planområdet, og bussterminalen skal integreres i bystrukturen på en bymessig måte og tilrettelegges for god omstigning mellom t-bane og buss.

I byplangrepet tilrettelegges det for et sentralt busstopp i Snarøyveien nær hovedinngangen til Fornebu S og hovedatkomsten til Fornebubanen. Busstoppet i Snarøyveien blir her integrert som del av tyngdepunktet i bystrukturen og gir god omstigning mellom T-bane og buss. Byplangrepet tilrettelegger videre for at det skal avsettes areal til seks reguleringsplasser for buss i Snarøyveien mellom Spydkasteren og Propellen rundkjøringene. Løsningen benytter eksisterende rundkjøringer på en effektiv måte. Det er lagt til grunn at Fornebu sør vil bli endestasjon for flere bussruter, både ruter som kommer fra Forneburingen vest og fra Snarøyveien. Se prinsippene for dette vist i Figur 6. Som en del av planprogrammet foreslås det en inndeling i etterfølgende detaljreguleringer, derav en egen plan for videreutvikling av Snarøyveien som bygate med busstilrettelegging, og det stilles egne krav til utredning og dokumentasjon iht. krav fra Viken for det kommende planarbeidet.

Planprogram med byplangrep, sammen med KDP3, gir føringer for etterfølgende reguleringsplaner. Det forutsettes at detaljert avklaring av bussregulering i Snarøyveien må gjøres i egen, etterfølgende detaljregulering. I detaljreguleringen må Viken fylkeskommune og Ruter sine krav til utredning, dokumentasjon og detaljeringsnivå følges.

I planprogrammet legges det til grunn at forbindelse for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien avklares gjennom detaljregulering Forneburingen ettersom dette planarbeidet allerede er igangsatt. Til høringen våren 2023 ble det derfor lagt inn to ulike alternativer for

busstrase i hhv. Dagny Bergers vei og i Eva Nansens vei, begge med kobling til sentral bussholdeplass og terminal (bussregulering i Snarøyveien).

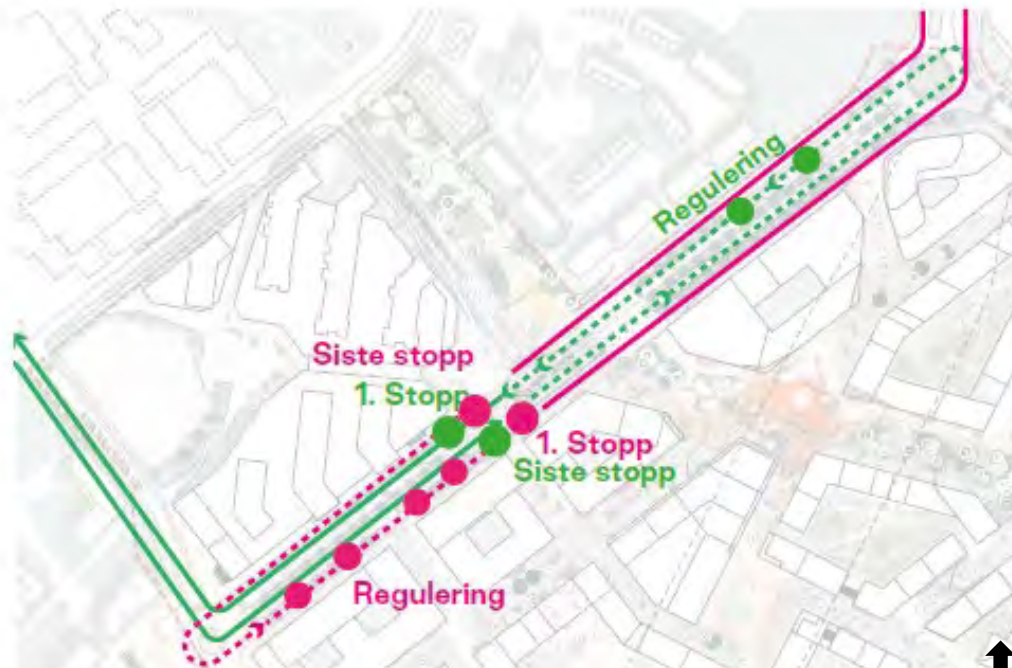


Diagram Bussholdeplass og reguleringsplasser for buss. Rosa linje er buss mot Lysaker og Oslo (antall vil reduseres som følge av t-banen) Grønn linje er Forneburingen mot Sandvika (ny rute) i Eva Nansens vei (i tråd med KDP3)

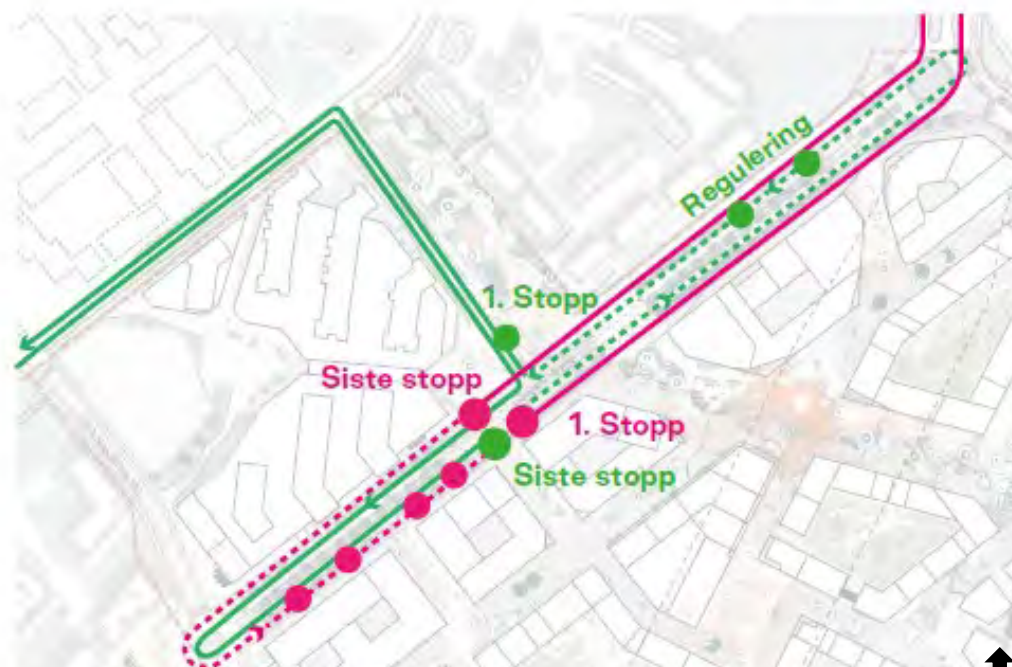


Diagram Bussholdeplass og reguleringsplasser for buss. Rosa linje er buss mot Lysaker og Oslo (antall vil reduseres som følge av t-banen) Grønn linje er Forneburingen mot Sandvika (ny rute) i Dagny Bergers vei

Figur 6. Overordnet system for kollektivsystem i Snarøyveien, Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei, lagt til grunn i felles plan for Fornebu sør

3.2 Overordnet byplangrep

Planprogram med byplangrep for Fornebu sør tilrettelegger for en byutvikling i tråd med føringene i KDP3 og Bærum kommunes samfunns mål. Fornebu sør skal utvikles til et regionalt målpunkt, tyngdepunkt for handel på Fornebu og et lokalsentrum med boliger og byfunksjoner som skal oppleves som en nærhetsby (ref. «Framtidens byer», 2013).

Byområdet er gitt en høy utnyttelse i KDP3 med gjennomsnittlig 7 etasjer, og skal romme ca. 2000 nye boliger, over 100.000 m² næring, nye barnehager, transformering av Snarøyveien og Rolfsbukta til bygater mm. Området skal utformes med en sammenhengende gate-, park- og byromsstruktur med en konsentrert sone for publikumsrettet aktivitet som bygger opp under de sentrale byrommene.

Målsettinger og plangrep for byutviklingen er oppsummert i et overordnet byplangrep, se Figur 7 nedenfor. Her framkommer forslag til utforming av en helhetlig bystruktur og et byromshierarki, inndeling i byggefelt, lokalisering av viktige funksjoner og definering av viktige byvegger og prioriterte førsteetasjer for utadrettet program. Den største delen av byutviklingsområdet skal tilrettelegges som et fotgjengerprioritert område der myke trafikanter og byliv er høyest prioritert på bygulvet. Her skal kjøring i byrom reguleres og reduseres til minimum.



Temakart 1: Byplangrep

Bystruktur og byromshierarki:

- Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet
- Nye byggfelt
- Bykjerner – sentralt bygulv med tyngdepunkt for urban handel, næring, kultur og kollektivtransport
- Overordnet byromsakse Nansenparken – Rolfsbukta "Allmenningen".
- Viktige lokale byrom/forbindelser
- Nabolagsplasser
- Bytrapper
- Kias n' ride
- Rolfsbuktsveiens kryssing av Allmenningen – 3 alternativ, se kap. 3
- Forbindelser gjennom byggfelt
- Siktlinje
- Eksisterende trær (3.10.21)
- Fremtidig beplantning langs veier

Bebyggelse og funksjoner:

- Boligbebyggelse i kvartalsstruktur med noe næring/annet
- Boligbebyggelse i kombinert struktur med noe næring/annet
- Offentlig formål / flerbrukshus med kirkerom
- Sentrumsformål
- Barnehage

Viktige byvegger og prioriterte førsteetasjer for utadrettet program:

- Byvegger – fasader mot det helhetlige bygulvet/ offentlige rom i bystrukturen
- Bykanter/overganger mellom privat og offentlig rom. Mot kollen må utforming underbygge parken
- Aktive førsteetasjer (del av byvegg) – førsteetasjer der utadrettet program som bygger oppunder byliv i viktige offentlige rom skal prioriteres (handel, servering, tjenesteyting, kultur)
- Prioriterte hjemner (se Arkitekturveileder for Fornebu Sør)

Figur 7. Overordnet byplangrep for Fornebu sør

4. MEDVIRKNING OG INNSPILL TIL PLANARBEIDET

4.1 Merknader til varsel om oppstart og utvidelse av planområdet

Varsel om oppstart av planarbeid ble annonsert på kommunens nettside samt i Asker og Bærums Budstikke, 14.10.2023. Det ble sendt ut varsel til berørte grunneiere og regionale myndigheter etter adresse-lister fra Bærum kommune. Frist for uttalelser var 11.11.2020.

I etterkant av oppstartsvarselet har det blitt varslet mindre utvidelser av planområdet 2 ganger, til direkte berørte grunneiere og regionale myndigheter.

4.2 Merknader til offentlig ettersyn av planforslaget

Reguleringsplan for Forneburingen – vestre del inkludert Eva Nansens vei, Dagny Bergers vei og del av John Strandruds vei, var ute på høring i perioden 7. februar til 27. mars 2023. Kommunen har i løpet av denne perioden hatt offentlig orienteringsmøte den 14. februar og gjennomført to åpne kontordager den 2. mars fra kl 12-18 og 6. mars fra kl 12-18. Det ble også gjennomført medvirkning på åpen kontordag, der representanter fra kommunen og faglige rådgivere var tilstede for dialog, innspill og spørsmål.

I det følgende kapittelet er det gitt en tematisk oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planforslaget. I oppsummeringen er det primært fokusert på merknader som omhandler busskoblingen mellom Forneburingen og Snarøyveien direkte, dvs. busstilrettelegging i Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei, da det er disse endringene og delene av planen som er på en tillegghøring nå. Det er også tatt med innspill til alternativer/løsninger for busstilrettelegging på Forneburingen generelt fordi dette har en avhengighet mot løsninger for busskobling mellom Forneburingen og Snarøyveien. En komplett oppsummering og utsvar til *alle* innkomne merknader fra høringsperioden vil følge planforslaget til endelig vedtak i planutvalg og kommunestyre.

I løpet av høringsperioden har det kommet 59 innspill. Disse er fordelt på:

Beboere/Naboer: Det er kommet 40 innspill

Private og sameier/borettslag: Det er kommet 6 innspill

Offentlige etater: Det er kommet 5 innspill

Interesseorganisasjoner og andre utbyggere: Det er kommet 3 innspill

Merknadene vedr. de ulike alternativene for busstilrettelegging i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skaars vei og Dagny Bergers vei omhandler i hovedsak trafikksikkerhet for myke trafikanter, støy og luftplager og andre trafikale problemstillinger.

Merknader vedr. generelle innspill til alternativer/løsninger for busstilrettelegging på Forneburingen omhandler forslag til andre måter å løse bussbetjening for bebyggelsen langs Forneburingen, uten å måtte utvide Forneburingen.

Merknader fra private, beboere og naboer:

Merknadene omhandler i hovedsak trafikale forhold, trafikksikkerhet og støy og luftplager.

Merknader til alternativ 1 buss i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skaars vei:

- Bekymring for at en bussgate i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skaars vei vil kunne gi dårligere trafikksikkerhet i dette området.

- Etablering av bussgate vil medføre at området vil miste en sikker og bilfri forbindelse til Fornebu senter, som er en populær møteplass med gode uterom og torg.
- Negative til at parkeringsplasser i Eva Nansens vei fjernes. Disse benyttes av kommunens hjemmetjeneste.
- Påpeker at det er mye trafikk til og fra garasje med innkjøring fra Eva Nansens vei. Adkomsten til parkeringskjeller i Eva Nansens vei er i dag uoversiktlig, og ved anleggelse av en bussgate vil dette bidra til forverring av situasjonen i området.
- Mener det vil være bedre å samle all trafikk, herunder også buss, i Dagny Bergers vei i stedet for å åpne Eva Nansens vei for gjennomkjøring.
- Bekymret for økt støy- og støvplager og dårligere bokvalitet for naboer.

Kommentar:

Det er forståelig at beboere i Eva Nansens vei er bekymret for trafikksikkerhet og miljøulemper ved en løsning for gjennomgående buss, i en gate som i dag er stengt for gjennomkjøring. I revidert forslag til løsning for alternativ 1 Eva Nansens vei, er det forsøkt å skjerme nabobebyggelsen bedre ved å øke avstanden mellom bebyggelsen og kjørebanelen/ kollektivholdeplassene, både i avstand og ved visuell skjerming med trær, busker og stauder.

Revidert forslag har en 1,6 m bred grøntrabatt mellom gang/sykkelarealet og kjørebanelen, i tillegg til et bredere sykkelfelt, som gir en økning av avstanden mellom boligene og kjørearealet for bussen med 0,5 m sammenliknet med opprinnelig forslag ved første høring. Totalt blir avstanden mellom boligene og kjørebanelen ca 9,5 meter i revidert forslag, sammenliknet med ca 8 meter i opprinnelig forslag. Grøntrabatten vil også være et forskjønnende element i gaten, og gi visuell skjerming mellom boliger og kjørearealet.

Krysningspunktet for gående over gaten er bearbeidet med vekt på trafikksikkerhet, fremkommelighet og god lesbarhet for myke trafikanter. Her er bussgaten nå foreslått innsnevret, noe som vil medføre at busser må holde lav fart og fotgjengere trenger kun å krysse ett kjørefelt. Det er også foreslått en materialbruk kombinert med eventuell oppheving av krysningspunktet som vil signalisere at her er det en viktig fotgjengerkryssing. Dette vil gi myke trafikanter prioritet fremfor bussene. Se nærmere beskrivelser under kapittel 5.

Alternativ 1 Eva Nansens vei legger til rette for 3 korttidsparkeringsplasser, hvorav 1 HC, ved Eva Nansens vei 5. Innkjøring til p-kjeller under nr 5 og 7 samt innkjøring til gjesteparkering ved Eva Nansens vei 27 opprettholdes. Løsningen for Eva Nansens vei krever en omlegging av veien inn mot rundkjøringen i Snarøyveien (Spydkasteren), som vil medføre at selve kjørebanelen vil flyttes lenger vekk fra innkjøringen til p-anlegget. Det blir dermed mer areal til manøvrering/inn- og utkjøring til p-anlegget enn i dagens situasjon. Justert løsning er kontrollert for frsiktskrav mot kjøreareal og gang/sykkelareal.

Støyutredningen konkluderer med at det må vurderes tiltak for støyskjerming av Eva Nansens vei 27. Dette er basert på beregninger hvor elbuss er vurdert som tungt kjøretøy. Ved beregninger av elbuss som lett kjøretøy, er det ingen boliger som får økt støynivå på mer enn 3 dB, som er grenseverdien for skjermingstiltak jf. T-1442/2021. Det er gjort en nærmere vurdering av hvorvidt elbuss kan regnes som tungt eller lett kjøretøy. Denne vurderingen konkluderer med at støynivå fra elbusser vil være ca. 3 dB lavere enn for ordinære dieselbusser ved hastighet 30-40 km/t. Det kan derfor antas at støynivået fra elbusser i Eva Nansens vei vil ligge nærmere beregningene for lette kjøretøy, enn tunge kjøretøy. Se nærmere beskrivelser under kapittel 5.3 og i vedlagt støyutredning.

Beregninger av lokal luftforurensning konkluderer med at innføring av sammenhengende bussgate i Eva Nansens vei ikke vil økt luftforurensning i området.

Merknader til alternativ 2 - buss i Dagny Bergers vei – Snarøyveien

- Dagny Bergers vei bør være permanent bussforbindelse mellom Forneburingen og Snarøyveien. Dette er et bedre alternativ enn buss i Eva Nansens vei.
- Argumentasjonen for at bussen *ikke* skal gå i Dagny Bergers vei er for svake og det savnes en helhet i argumentasjonen. Foreslåtte tiltak for å øke fremkommeligheten for buss i Dagny Bergers vei:
 - dirigere bilene til nedre parkeringskjeller for Fornebu S
 - utvide krysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien og tillate busstrafikk i alle retninger
 - etablere rundkjøring i lyskrysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien
 - etablere et eget felt for bussen i Dagny Bergers vei, ved å ta areal fra grøntområdet/ friområdet på østsiden av veien
- Bekymring for at det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner når fotgjengere krysser veien utenom gangfeltet (villkryssing) i Dagny Bergers vei.
- Fotgjengerkryssinger utenom/i lyskrysset i Dagny Bergers vei er ikke noe problem. Det ikke vil være mer utfordrende å krysse Dagny Bergers vei enn Snarøyveien med mer trafikk.
- Flere beboere protester mot å tilrettelegge for permanent bussvei i Dagny Bergers vei, da det vil gi økte støy- og støvulemper for dem.

Kommentar:

Det er utarbeidet et eget fagnotat som vurderer konsekvensene av busstilrettelegging i Dagny Bergers vei opp mot konsekvensene av busstilrettelegging i Eva Nansens vei. Dette notatet er utarbeidet for at beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ skal være bedre enn ved forrige høring. I notatet er de to alternativene vurdert opp mot trafikale konsekvenser, fysiske konsekvenser, konsekvenser for busspassasjerene, konsekvenser for trafiksikkerhet og konsekvenser for bussoperatørene.

Opprinnelig var parkeringsanlegget under Fornebu S kjøpesenter kun planlagt med adkomst fra Dagny Bergers vei. Senere ble det behov for å skille korttidsparkeringen til senteret med boligparkering til leilighetene. Derfor ble adkomsten med høyre inn/høyre ut fra Snarøyveien etablert. På et tidspunkt oppsto det også behov for to-delning av vareleveringen til senteret (både fra Snarøyveien og fra Dagny Bergers vei), noe som også er en del av bakgrunnen for at det i dag er to adkomster til parkeringsanlegget. Trafikalt er det fornuftig å ha to adkomster til anlegget; for å løse parkering til kjøpesenteret, parkering til boliger og tilstrekkelig plass og kapasitet til varelevering, samt den nødvendige fleksibiliteten for alle løsningene. 2 adkomster til parkeringsanlegget til Fornebu S kjøpesenter er derfor vurdert å være kapasitetsmessig nødvendig både med hensyn til trafikkavviklingen og hvis det skulle skjer noe i forbindelse med inn/utkjøring til p-anlegget. Hvis eneste adkomst til p-anlegget blir fra Snarøyveien, kan man risikere tilbakeblokkering av trafikk i Snarøyveien. To adkomster avlaster også krysset Snarøyveien x Dagny Bergers vei noe. Det vil derfor gi trafikalt uheldige konsekvenser hvis adkomsten til p-anlegget i Dagny Bergers vei stenges.

I KDP2 er det forutsatt x-kryss (signalanlegg) mellom Dagny Bergers vei og Snarøyveien. Dette har derfor ligget som et premiss for utvikling av samferdselsinfrastrukturen i området. Hvis det skal anlegges rundkjøring med antatt samme dimensjon som i Spydkasteren og Propellen (ca 36 m i diameter) vil dette spise av lengden på Dagny Bergers vei, og vanskeliggjøre inn/utkjøring til p-anlegg og varelevering til Fornebu S kjøpesenter. De arealmessige konsekvensene vil være

svært uheldige da området i stor grad er ferdig utbygd nord for krysset. Det vil ikke være plass til en rundkjøring her uten å ta areal fra allerede utbygde områder ved Fornebu senter, grøntdraget i nordøst og areal i/sør for Snarøyveien (områder avsatt til byutvikling i Fornebu sør). Dette vil også gi konsekvenser for den bymessige tilpasningen av byaksen som går fra Fornebu Sør og videre oppover Dagny Bergers vei.

Utvidelse av krysset Dagny Bergers vei/Snarøyveien med venstresvingefelt i Snarøyveien inn mot Dagny Bergers vei har vært vurdert i forbindelse med bearbeiding av alternativ 2 Dagny Bergers vei. Kapasitetsberegninger viser at innføring av venstresvingefelt vil gi en høy belastningsgrad i kryss Dagny Bergers vei x Snarøyveien som vil gi både forsinkelser og manglende regularitet i krysset. Alternativet medfører også at en reguleringsplass for buss i Snarøyveien blir borte og at regulering må skje på samme område som øvrige busser skal regulere. Dette gir risiko for økt kø på Snarøyveien. Alternativet har også uheldige fysiske konsekvenser da det innebærer en breddeutvidelse av Snarøyveien. Breddeutvidelsen er ikke i tråd med forutsetningene i KDP3, der tverrsnittet på Snarøyveien er gitt. Utvidelsen av kjørearealet vil gå på bekostning av arealer til fortau, sykkel, ventareal og grøntareal.

Permanent busstilrettelegging og holdeplass i Dagny Bergers vei vil også skape et behov for kryssing av Dagny Bergers vei på et sted med flere kjørefelt og en trafikkmengde på drøye 4000 ÅDT. Det er vanskelig å få tilrettelagt en god kryssing på stedet, da det i tillegg til kjørefeltene er behov for svingefelt til P-hus og varelevering. Ved etablering av eget kollektivfelt i Dagny Bergers vei vil lengden på fotgjengerkryssingen øke. Kryssing av mange kjørefelt er ingen god og trafikksikker løsning.

Et alternativ med permanent buss i Dagny Bergers vei vil innebære at alle omstigende passasjerer må krysse Snarøyveien (både til og fra T-banen). Passasjerene får lengre vei mellom busstopp og T-banestasjon. Hele hensikten med utvikling i tråd med overordnet byplangrep/system for trafikk- og kollektivsystem er å sikre et nettverk av nye forbindelser for gående og syklende på sør-området og god overgang mellom buss og t-bane. Busstilrettelegging i Snarøyveien, i tråd med prinsippene i KDP3 og i felles planprogram for Fornebu sør, vil generelt legge til rette for god overgang mellom buss og t-bane via allmenningen i Fornebu sør.

Se også trafikale beskrivelser og vurderinger under kapittel 6 og i vedlagte transportnotat «Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien».

Støyutredningen viser at buss i gaten ikke vil medføre en vesentlig/merkbar økning i støy på fasader eller for boligene. Se omtale under kapittel 6.4.

Forslag til alternativer/løsninger for busstilrettelegging på Forneburingen:

Følgende innspill med forslag til alternative løsninger for buss har kommet inn:

- Det er kommet forslag om å opprettholde dagens foreløpige ordning i Forneburingen, hvor en bytter ut med mindre busser som kjører i ring mellom Lysaker og tilbake.
- Det bør gå en pendlerbuss/matebuss i Forneburingen som ikke vil kreve utvidelse av veien. Bussene frakter passasjerer til Fornebu Vest som har bussavganger i rushtiden til Oslo, Bekkestua og Asker. Pendlerruten kan forlenges ned Lomviveien i sommersesongen for å gjøre stranden på Storøya lettere tilgjengelig.
- Et alternativt forslag for å unngå buss i begge retninger er å kjøre bussene i Forneburingen, John Strandruds vei bort til Telenor Arena til Fornebu Vest.

- Enveis busstrafikk i hele Forneburingen med innkjøring fra Telenor Arena og utkjøring samme vei. Dette vil fange opp beboere langs hele ringen og trenger ingen utkjøring i Snarøyveien.
- Behovet i Forneburingen kan erstattes med to minibusser som kjører i ring og mates til Fornebusser (nr 31) ved Fornebusenter. Bussene kan kjøre ned Dagny Bergers vei og snu i krysset Snarøyveien som bygges om til rundkjøring. Dermed unngår en trafikk, støy og forurensningsproblemer i Eva Nansens vei.
- Bussene fra andre deler av Asker og Bærum kan bruke Vestre Lenke og komme inn på Snarøyveien via John Strandruds vei (forbi Telenor Arena). Passasjerer til Storøya eller Oksenøya kan bytte til minibusser ved Fornebusenter.

Kommentar:

Reguleringsplanen legger til grunn overordnet konsept for kollektivbetjening av Fornebu i KDP3, men tar utover dette ikke stilling til fremtidig busstilbud på Fornebu. Reguleringsplanen vurderer to prinsipielt ulike løsninger for koblingen for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien: enten i Eva Nansens vei eller i Dagny Bergers vei. Det drøftes også hva konsekvensene av de to alternativene blir for fremtidig kollektivnett, hva gjelder kobling/overgang til t-banen, betjening videre ut til Snarøya, innover mot vestre deler av Bærum og langs Snarøyveien for øvrig. Hensikten med planen er å legge til rette for fremtidig infrastruktur og fremkommelighet for buss på Fornebu. Det er Ruter som bestemmer hvor og hvordan de ulike bussene skal gå.

Enveis buss/ringrute for buss i Forneburingen ble vurdert i forbindelse med planprosessen for KDP3¹. Denne vurderingen landet på at ringløsning/enveis buss vil gi et dårligere og mindre lesbart kollektivsystem for de reisende, basert på følgende argumenter:

- *Det er utfordrende å lage et ruteopplegg for buss tilpasset med enveis bussbetjening på Forneburingen vest uten å oppnå et komplisert system som er lite lesbart for de reisende.*
- *At én holdeplass må betjene både busser til og fra Lysaker vurderes å være lite lesbart for trafikantene.*
- *Det vurderes som lite hensiktsmessig generelt å etablere ringlinjer. Faglige grunner til at dette ikke anbefales (Nielsen og Lange 2015):*
 - o *Få har nytte av å reise på deler av en ring. Det blir fort en omvei som gir lite effektiv transport.*
 - o *Ringlinjer må likevel ha et reguleringspunkt der bussen står stille for å komme i takt med tidtabellen.*
 - o *Dersom markedsgrunnlaget er lite vil det ikke være grunnlag for at bussen kjører hele tiden. På en ringlinje vil noen reisende kunne få lange stopp (driftspauser) før bussen kjører videre til reisemålet*
- *Løsningen gir lite fleksibilitet i ruteplanleggingen, ettersom busser på Forneburingen vest hverken kan fortsette via Vestre lenke mot Bærum, eller mot Snarøya.*
- *Bussene kan ikke regulere på Fornebu Sør, dvs skape en god og effektiv overgang mellom buss og tbane.*

Dagens løsning gir et dårlig rutetilbud for dem som skal i motsatt retning, for eksempel til Fornebusenter eller en fremtidig t-banestasjon på Fornebu sør. For å komme i denne retningen må en med dagens løsning bytte buss og gå langt. Dette er ikke en holdbar løsning for boligene som ligger mer usentralt til og vil kunne føre til at boligene i ytre del av "landet" vil bruke bilen fremfor buss. Dette vil føre til flere biler på Forneburingen. Langs Forneburingen ligger det flere skoler, barnehager og eldre hjem som vil betjenes av bussen. Besøkende, elever og barn med foreldre vil kunne ta bussen en vei og for andre vil det ikke eksistere busstilbud eller en vil måtte kjøre. Evt. ta en lang omvei for å komme til skole, barnehage eller eldre hjem.

¹ Norconsult *Enveis buss på Forneburingen*, notat datert 10.04.2018

Merk også at Ruter i sin høringsuttalelse til KDP3 uttalte følgende:

«En del av planlagt bebyggelse på Fornebu har lang gangavstand til fremtidige T-banestasjoner. Avstanden er for lang til at T-banen fremstår som et naturlig reisemiddelvalg. Det må suppleres med et busstilbud på Forneburingen. Norconsult har vurdert hvordan dette best kan gjøres, og anbefaler at det etableres et busstilbud i begge retninger på Forneburingen vest. Et alternativ med enveis busstilbud i form av en ringlinje er vurdert, men frarådes av Norconsult da dette vil gi lengre reisetider for mange av brukerne. Til tross for Norconsults klare anbefaling om toveis bussforbindelse heter det i vedtaket om offentlig ettersyn at politikerne anbefaler en enveis ringlinje. Ruter støtter Norconsult og fraråder på det sterkeste en ringbuss i en retning. En slik ringlinje kan vanskelig integreres med andre busslinjer som betjener Fornebu, men må bli et eget tilbud med sin egen driftskostnad. Erfaring fra mange år med ringlinje på Rykkinn er at en ringlinje kun i en retning er en driftsmessig lite gunstig løsning, med til dels høye kostnader og dårlig punktlighet, nettopp fordi en ringlinje ikke har noe naturlig endepunkt hvor sjåføren kan ha pause og bussen kan ta inn forsinkelser. Som Norconsult helt riktig påpeker vil en enveis ringlinje gi lengre reisetider for mange av kundene, enten i den ene eller den andre retningen, når bussens kjøreretning blir motsatt av den retning kundene ønsker å reise.»

Merknader fra organisasjoner

Følgende organisasjoner og sameier har kommet med innspill: Svaletunet Boligsameie, Koksabukta Sameie, Boligsameiet Hagebyen 1, Boligsameiet, Hagebyen, Fornebu Panorama Sameie 1, Fornebu Panorama Sameie 2, Fornebulandet Vel og FAU Storøya skole.

Tematisk oppsummering av innspillene er gjengitt nedenfor.

Buss i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skards vei

- Det uttrykkes bekymring for at bussgate i Eva Nansens vei/Åse Gruda Skards vei vil kunne gi dårligere trafiksikkerhet i området, økt støy- og støvplager, og redusere livskvalitet. Det påpekes at det bør finnes løsninger som tar hensyn til trafikk, sikkerhet og bokvalitet.
- De aller fleste i området Forneburingen/Eva Nansens vei vil ha gangavstand til t-banen, og et omfattende bussnett vil være overflødig. Buss traséen har følgelig en temmelig midlertidig karakter.
- Det påpekes også at trafiksikkerheten i Eva Nansens vei vil bli vanskelig som følge av konflikt mellom buss versus gående/torg, og mener det er dårlig begrunnet at dette kan gi en trafiksikker løsning.

Kommentar:

Revidert forslag har en 1,6 m bred grøntrabatt mellom gang/sykkelarealet og kjørebanelen, i tillegg til et bredere sykkelfelt, som gir en økning av avstanden mellom boligene og kjørearealet for bussen med 0,5 m sammenliknet med opprinnelig forslag ved første høring. Totalt blir avstanden mellom boligene og kjørebanelen ca 9,5 meter i revidert forslag, sammenliknet med ca 8 meter i opprinnelig forslag. Grøntrabatten vil også være et forskjønnende element i gaten, og gi visuell skjerming mellom boliger og kjørearealet.

Krysningspunktet for gående over gaten er bearbeidet med vekt på trafiksikkerhet, fremkommelighet og god lesbarhet for myke trafikanter. Her er bussgaten nå foreslått innsnevret,

noe som vil medføre at busser må holde lav fart og fotgjengere trenger kun å krysse ett kjørefelt. Det er også foreslått en materialbruk kombinert med eventuell oppheving av krysningspunktet som vil signalisere at her er det en viktig fotgjengerkryssing. Dette vil gi myke trafikanter prioritet fremfor bussene. Se nærmere beskrivelser under kapittel 5.

Alternativ 1 Eva Nansens vei legger til rette for 3 korttidsparkeringsplasser, hvorav 1 HC, ved Eva Nansens vei 5. Innkjøring til p-kjeller under nr 5 og 7 samt innkjøring til gjesteparkering ved Eva Nansens vei 27 opprettholdes. Løsningen for Eva Nansens vei krever en omlegging av veien inn mot rundkjøringen i Snarøyveien (Spydkasteren), som vil medføre at selve kjørebanelen vil flyttes lenger vedd fra innkjøringen til p-anlegget. Det blir dermed mer areal til manøvrering/inn- og utkjøring til p-anlegget enn i dagens situasjon. Justert løsning er kontrollert for frisiktkrav mot kjøreareal og gang/sykkelareal.

Støyutredningen konkluderer med at det må vurderes tiltak for støyskjerming av Eva Nansens vei 27. Dette er basert på beregninger hvor elbuss er vurdert som tungt kjøretøy. Ved beregninger av elbuss som lett kjøretøy, er det ingen boliger som får økt støynivå på mer enn 3 dB, som er grenseverdien for skjermingstiltak jf. T-1442/2021. Det er gjort en nærmere vurdering av hvorvidt elbuss kan regnes som tungt eller lett kjøretøy. Denne vurderingen konkluderer med at støynivå fra elbusser vil være ca. 3 dB lavere enn for ordinære dieselbusser ved hastighet 30-40 km/t. Det kan derfor antas at støynivået fra elbusser i Eva Nansens vei vil ligge nærmere beregningene for lette kjøretøy, enn tunge kjøretøy. Se nærmere beskrivelser under kapittel 5.3 og i vedlagt støyutredning.

Beregninger av lokal luftforurensning konkluderer med at innføring av sammenhengende bussgate i Eva Nansens vei ikke vil økt luftforurensning i området.

En viktig forutsetning for utviklingen på Fornebu, jf. KDP3, er at det skal etableres et godt og høyfrekvent kollektivtilbud for hele Fornebu. Kollektivtilbudet på Fornebu blir betydelig forbedret når Fornebubanen åpner, det vil likevel være viktig å opprettholde et godt busstilbud for å betjene markeder som t-banen ikke kommer til å dekke. Dette gjelder vestre del av Forneburingen, Snarøya og reiser mellom Fornebu og det øvrige Bærum. Her kommer tilrettelegging for toveis buss langs Forneburingen inn som et tiltak. Busslinjene som går her skal dermed ha en funksjon utover det å kun betjene Forneburingen lokalt, og blir en del av et større sammenhengende kollektivsystem på Fornebu og i Bærum.

Buss i Dagny Bergers vei

- Mener at alternativet med Dagny Bergers vei er dårlig utredet.
- Mange har erfart meget trafikkfarlige situasjoner knyttet til busstoppet i Dagny Bergers vei på grunn av nedkjøringen til parkeringshuset og mye gangtrafikk og fotgjengere som går over veien til og fra busstoppet.
- Busstoppet bør plasseres i Snarøyveien før lyskrysset i en ny busslomme.
- Trafikksikkerhet i Dagny Bergers vei er heller ikke akseptabel, og det mangler analyser eller vurderingen på trafikksikkerheten i planen.

Kommentar:

Alternativ 2 Dagny Bergers vei er supplert med nærmere trafikale vurderinger, se kapittel 6 og fagnotat «Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien». Her er blant annet trafikksikkerhet og fremkommelighet nærmere vurdert. Sammenliknet med buss i Eva Nansens vei hvor bussen kjører i egen trasé som munner ut i rundkjøring med Snarøyveien vurderes alternativet i Dagny Bergers vei å være dårligere mht. mulige forsinkelser (inn/utkjøring til p-hus og varelevering til Fornebu sør og ventetid i signalanlegget) og trafikksikkerhet for gående da

alternativet vil skape et behov for kryssing av Dagny Bergers vei på et sted med flere kjørefelt og en trafikkmengde på drøye 4000. Det er vanskelig å få tilrettelagt en god kryssing på stedet, da det i tillegg til kjørefeltene er behov for svingefelt til P-hus og varelevering. Kryssing av mange kjørefelt er ingen god og trafiksikker løsning.

Merknader fra regionale myndigheter

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap henviser til at Statsforvalteren skal følge opp hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker.

Statsforvalteren i Oslo og Viken har ingen konkrete merknader til planforslaget.

Bane NOR har ingen merknader til planforslaget, og viser til tidligere innspill.

Kommentar:

Merknadene tas til orientering.

Viken fylkeskommune ved Viken Samferdsel fremmer innsigelse mot reguleringsplanens alternativ 2 (Dagny Bergers vei som busstrase).

Viken fylkeskommune avd. samferdsel mener at alternativet forutsetter at bussene må kjøre over 1 km lang strekning langs Snarøyveien der det også er forutsatt at det benyttes bussholdeplasser på Snarøyveien.

Fylkeskommunen påpeker at fremtidige løsninger for Snarøyveien ikke er fastsatt enda og inntil det blir det ikke godkjent planer som planlegger å belaste den aktuelle strekningen med enda flere busser. Før gjennomføring av arbeider med tilkobling til fylkesveinettet (rundkjøringen i Snarøyveien) må detaljerte veitegninger knyttet til tilkobling mot fylkesvei godkjennes av Viken fylkeskommune.

Kommentar:

Etter ønske fra politikerne i Bærum kommune ble det lagt ut to ulike alternativer på høring etter 1.gangsbehandling. Alternativ 1 buss i egen trasé i Eva Nansens vei / Åsa Gruda Skars vei var i tråd med trafikk faglige anbefalinger både i KDP3, høringsforslaget til Planprogram med byplangrep Fornebu sør og vedlagte trafikknotat der det tydelige framkommer at dette gir best framkommelighet og funksjonalitet for buss.

Alternativ 2 samler buss og bil i Dagny Bergers vei.

Detaljregulering for Forneburingen avklarer utforming av selve bussforbindelsen mellom Forneburingen og Snarøyveien, mens detaljregulering av selve Snarøyveien og framtidig busstilrettelegging forutsettes avklart i egen detaljregulering. Planprogrammet med byplangrep for Fornebu sør definerer avgrensning av detaljregulering for Snarøyveien og gir rammer for denne. I planprogrammet legges det til grunn at utredninger og dokumentasjon i reguleringsplaner må være iht. Vikens krav, og at planen må utarbeides i samarbeid med Viken.

Detaljregulering Forneburingen har iht. KDP3 hovedfokus på sikre framtidig bussbetjening av områdene langs vestre del av Forneburingen som ligger lengst unna de framtidige T-banestasjonene, og gi et robust grunnlag for framtidig kollektivsystem på Fornebu.

Det vises til dialogmøte med Viken 24.04.23 der det ble enighet om at Bærum kommune skulle utrede trafikale konsekvenser ved alternativ 2 nærmere. Denne utredningen ville da omfatte

utredningsområde utenfor planavgrensningen for detaljregulering Forneburingen, og omfatte større deler av Snarøyveien og framtidig busstilrettelegging der. Det henvises til vedlagte trafikknotat «Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien» og tegningsvedlegg som belyser dette nærmere. Notatet vurderer 4 alternativer for framtidig bussbetjening mellom Forneburingen og Snarøyveien, samt aktuelle alternativer for midlertidig situasjon (før t-banen åpner og Snarøyveien er bygd om). Det er gjort kapasitetsvurdering av krysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien både med og uten venstresvingefelt for buss. De fysiske konsekvensene av alternativene er tegnet opp og vedlagt notatet. Notatet med vedlegg ligger til grunn for trafikkfaglige vurderinger i planen og foreslått regulering av de to alternativene i detaljregulering for Forneburingen.

I denne tilleggshøringen legges det fram optimaliserte løsninger for både alternativ 1 og 2, der det er forsøkt å hensynta merknadsinnspill fra høringen etter 1.gangsbehandlingen. Merk spesielt at det i begge løsninger er forutsatt og illustrert en løsning for en eventuell midlertidig fase før framtidig bussanlegg i Snarøyveien er reguleringsmessig avklart og etablert. De midlertidige løsningene er ikke å anse som fullgode permanente løsninger, og det vil være avgjørende at permanent bussholdeplass legges i Snarøyveien og ses i sammenheng med god tilkomst til framtidig T-banestasjon og rolle i det framtidige sentrale byrommet «Reisetorget» og Snarøyveien som bymessig gate i Fornebu sør.

I både detaljregulering Forneburingen og i KDP3 forutsettes det for permanent løsning at den sentrale holdeplassen for buss må være sentralt plassert i den nye sentrumskjernen så tett på t-banestasjonen som mulig.

Ruter har i ettertid sett på muligheter for å koble busslinjer til Snarøya og busslinjer langs Forneburingen sammen. Denne spesielle busslinjen vil føre til lange omveier i permanent situasjon, både i alternativ 1 og 2. For øvrige varianter av busslinjer som kommer enten t/r Forneburingen eller t/r Snarøyveien vil konsekvensene derimot være:

- Alternativ 1 Eva Nansens vei vil gi kortest total kjøredistanse, kortere gangavstander mellom buss og bane og kun én kryssing av Snarøyveien for T-banereisende.
- Alternativ 2 Dagny Bergers vei vil gi noe lengre kjøredistanse enn alternativ 1, og vil ha vesentlige utfordringer mht framkommelighet pga. mer belastning av krysset mellom Dagny Bergers vei og Snarøyveien når buss og bil skal dele plass i Dagny Bergers vei. Alternativet vil også gi omveier for fotgjengere som skal krysse Snarøyveien og Dagny Bergers vei.
- Ruters forslag til direkte kobling mellom busslinjen til Snarøya og busslinjen i Forneburingen, vil gi en holdeplasslokalisering i Snarøyveien som gir en dårlig, lang og uoversiktlig gangforbindelse til t-banen.

Ruter AS

Dagens tilbud dekker ikke målsetningen om bærekraftig bevegelsesfrihet. Ruter anbefaler 7 m veibredde for toveis busstrafikk, men kan akseptere 6,5 på rett strekning.

Eva Nansens vei (støy og trafiksikkerhet) versus Dagny Bergers vei:

Om noen få år vil bussparken til Ruter være hel elektrisk og elektriske busser har et lavt støynivå sammenlignet med dieselbusser – særlig ved lave hastigheter er forskjellen stor. De gir lite lokal luftforurensning. Et godt kollektivtilbud vil føre til at flere tar kollektivtransport. Det vil påvirke andelen biler som kjører på Fornebu og i Forneburingen går ned, noe som skaper bedre trafiksikkerhet og et lavere støynivå.

De viktigste argumentene for at busstilbudet skal bli mer attraktivt er:

- Busslinjen som går fra Snarøya via Forneburingen får en uakseptabel omvei om den skal gå via Dagny Bergers vei.
- Bussvei i Dagny Bergers vei gir en omvei på ca. 1 km fra Snarøya og ca. 450 for reisende til Snarøya. Dette gir flere minutters ekstra reisevei som rammer ca. 1000 personer til /fra Snarøya.
- Lengre kjørevei gir et dårligere busstilbud for kundene, noe som kan føre til at flere kjører bil. Noe som igjen påvirker støy/luftkvalitet og dårligere trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- Krysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien er presset på kapasitet til visse tider, men med forventet vekst kan en forvente ytterligere forsinkelser i krysset. Viktig at bussen går og kommer når den skal.
- Holdeplassen i Dagny Bergers vei vil skape et behov for kryssing av Dagny Bergers vei på et sted med flere kjørefelt og høy trafikkmengde. Dette er ingen god og trafiksikker løsning. Dette gir en uheldig situasjon med et uoversiktlig trafikkbilde. Vanskelig å tilrettelegge for god kryssing på stedet, grunnet behov for svingefelt til P-hus og varelevering.

Kommentar:

Det er gjort en trafikal utredning av de 2 alternativene for kobling mellom Forneburingen og Snarøyveien. Utredningen viser at alternativ 1 Eva Nansens vei gir kortest total kjøredistanse, kortere gangavstander til banen og kun én kryssing av Snarøyveien for T-banereisende. Se vedlagte fagnotat «Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien» med tilhørende tegningsvedlegg.

I utredningen er det også gjort en vurdering av Ruters innspill om å koble sammen bussen langs Forneburingen og bussen til/fra Snarøya, som skal mate til T-banen.

- *Dette er ikke i tråd med forutsetninger lagt tidlig i prosessen med planprogram for Fornebu Sør eller føringene som gis i KDP 3 Fornebu. Forutsetningen var holdeplass tett på Allmenningen og hovedadkomst til T-banen. Ruter har i prosessen med planprogram for Fornebu Sør akseptert denne forutsetningen. Forslaget om kobling mellom Forneburing bussen og Snarøya bussen er kommet inn sent i prosessen.*
- *En kobling av disse to busslinjene forutsetter holdeplass begge veier i Snarøyveien vest. Dette gir en dårlig, lang og uoversiktlig gangforbindelse mellom (mate)bussen fra/til Snarøya og T-banen.*
- *Gangforbindelsen vil gå igjennom den delen av Fornebu Sør som er planlagt utbygget i siste del av perioden. Dvs. at den vil gå igjennom et brakkland/arbeidsområde i lang tid.*

Det kan være driftsmessige besparelser i å koble de to busslinjene, men trafikkfaglig vil man sterkt advare mot den løsningen siden begge busslinjene har som hovedfunksjon (på Fornebu) å mate til T-banen.

4.3 Videre prosess etter høring

I forbindelse med denne tillegghøringen er det mulig å uttale seg til de to justerte alternativene for Eva Nansens vei (Alternativ 1) og Dagny Bergers vei (Alternativ 2). Innholdet og konsekvensene av endringene er beskrevet i kapittel 5, og i tilhørende vedlegg (fagrapporter, tegningsgrunnlag).

Det vil bli lagt til rette for medvirkning med berørte parter underveis i høringsperioden, med et åpent informasjonsmøte og åpen kontordag.

Det vil også bli lagt ut informasjon på kommunens nettside for prosjektet;

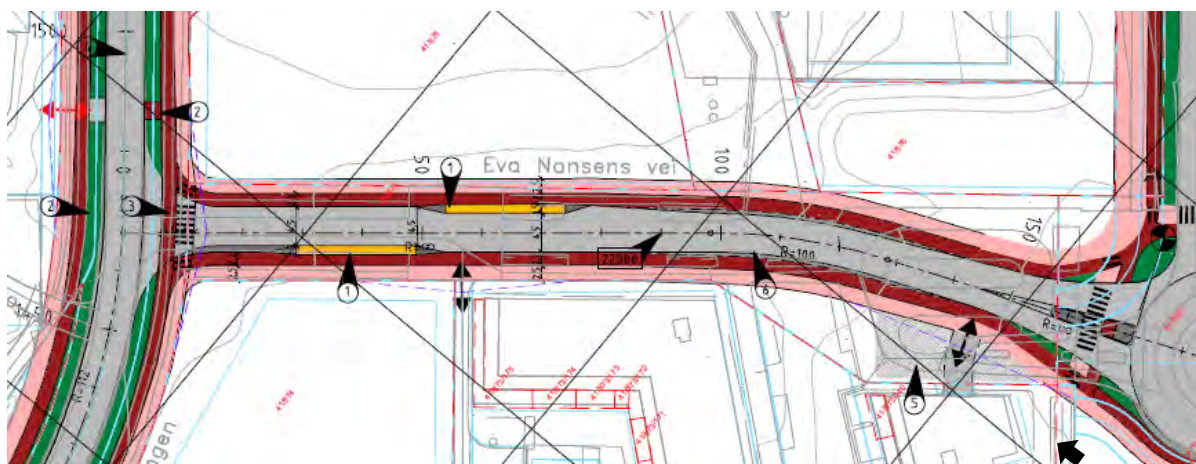
<https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/samfunnsutvikling/stedsutvikling-i-baerum/nye-fornebu/forneburingen---tilrettelegging-for-buss2/>

Etter høringsfristens utløp vil alle innkomne merknader, både fra høringen etter 1.gangsbehandling og etter denne tilleggshøringen bli gjennomgått, vurdert og kommentert, og tatt med i endelige bearbeiding av de komplette planforslagene. Alle innkomne merknader og oppsummeringer fra medvirkningsaktiviteter vil følge planen til 2.gangs politisk behandling. Planforslaget vil legges frem for politikerne i to alternativer, ett alternativ for buss i Eva Nansens vei, og ett alternativ for Dagny Bergers vei.

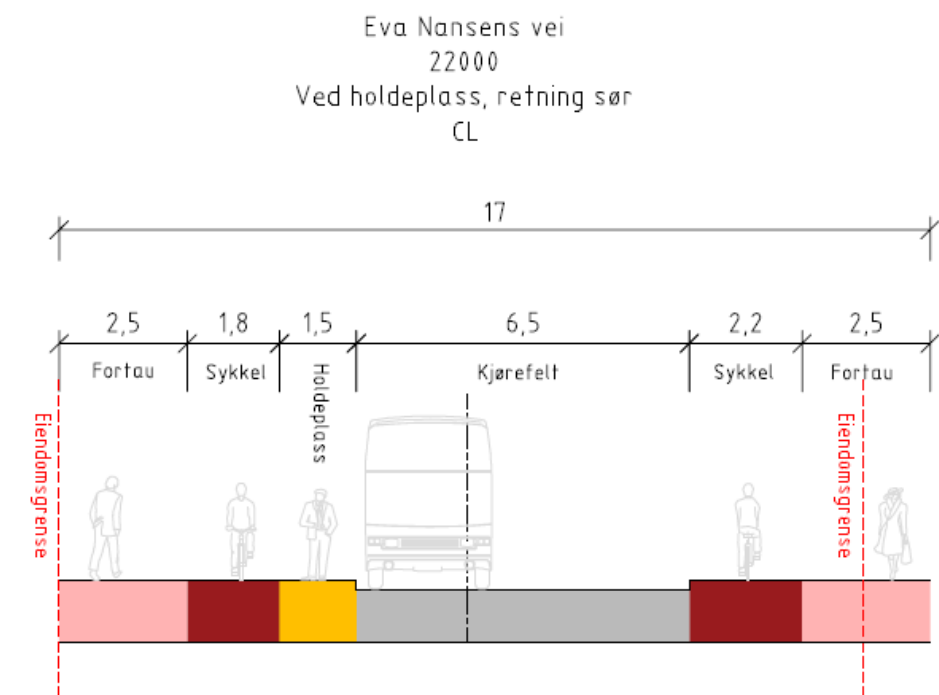
5. ALTERNATIV 1: EVA NANSENS VEI / ÅSA GRUDA SKARS VEI

Alternativ 1 omfatter en gjennomgående bussgate med tosidig fortau og sykkelanlegg i Eva Nansens vei/ Åse Gruda Skars vei og er i tråd med KDP3. Iht. KDP3 legges det i reguleringsplan for Forneburingen til grunn at framtidig holdeplass for buss i Fornebu sør sentrumsområde skal være plassert i Snarøyveien.

I det opprinnelige forslaget til reguleringsplan for Forneburingen som lå ute på høring våren 2023 ble strekningen foreslått med følgende tverrsnitt og utforming i plan:



Figur 8. Opprinnelig forslag til løsning i Eva Nansens vei

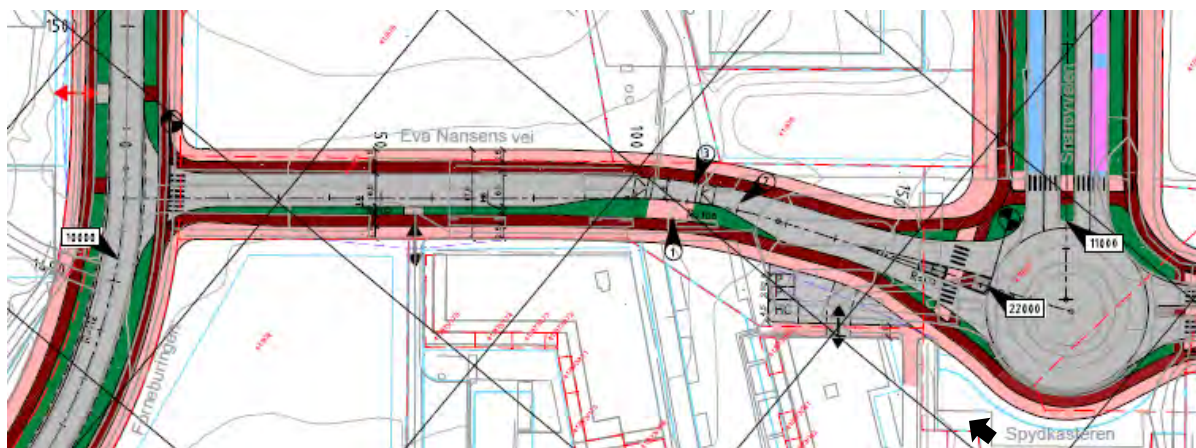


Figur 9. Opprinnelig tverrsnitt ved holdeplass i Eva Nansens vei (sett mot nord)

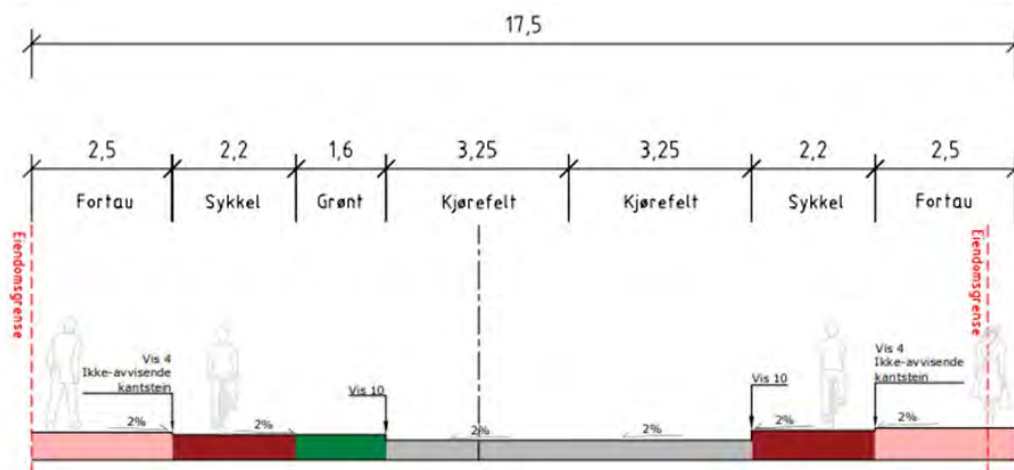
Planforslaget for Eva Nansens vei er nå bearbeidet med bakgrunn i innkomne merknader i høringsperioden og politisk vedtak i planutvalget: «*avbøtende lokale tiltak som kan bidra til å skjerme beboere i Eva Nansens vei for støv og støy fra busstrafikken i ny trasé*». Det er utredet hvordan man kan utforme et tryggere krysningspunkt for myke trafikanter over Eva Nansens vei, og hvordan boligene kan skjermes bedre mot bussgaten.

Løsningen som ligger til grunn for nytt reguleringsforslag for Eva Nansens vei, er basert på den permanente situasjonen i gaten, uten holdeplasser for buss, men med gjennomkjøringsmulighet for kollektivtrafikken.

I den bearbejdede løsningen er gaten trukket lengre unna boligene i sør og det er lagt en grøntrabatt inntil bussfeltene på samme side som boligene. Videre er det etablert et krysningspunkt for myke trafikanter der bussfeltene er snevret inn og grøntrabatt utvidet. Figur 10 og Figur 11 viser forslag til ny utforming i plan og snitt i permanent situasjon:



Figur 10. Permanent situasjon for buss i Eva Nansens vei – justert løsning

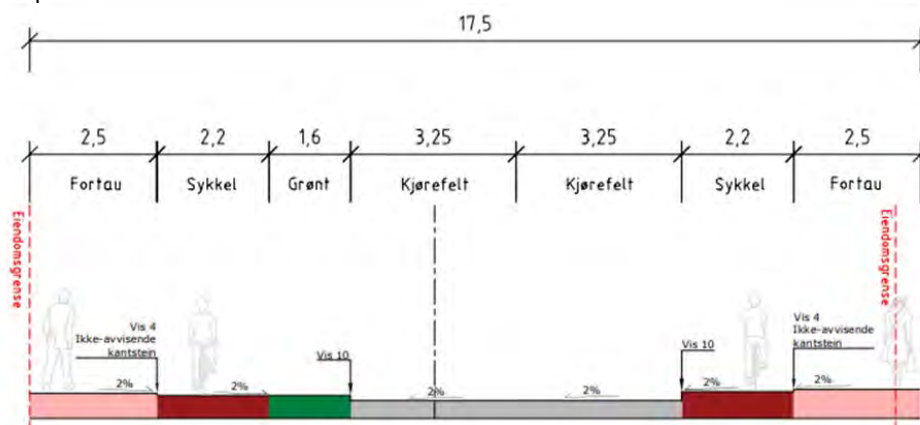


Figur 11. Tverrsnitt for justert løsning i Eva Nansens vei (sett mot nord)

5.1 Trafikale løsninger og trafiksikkerhet – endringer og konsekvenser

Det bearbejdede forslaget viser et tverrsnitt av gata som skal ivareta toveis busstrafikk, sykkel og gange. Tverrprofilen på gata er utvidet noe siden forrige planforslag (se tverrprofil, Figur 12). Utvidelsen skyldes i hovedsak at det er lagt inn et grøntareal på sydvestsiden mot boligbebyggelsen mellom gate og sykkelvei – se mer om dette i kapittel 5.2.

For å tydeliggjøre og sikre bedre det viktige krysningsspunktet som går over Eva Nansens vei til Fornebu S, viser planforslaget en innsnevring av kjørebanelen på dette stedet. Bussene må, dersom de skulle møtes her, vente på hverandre ved passering. Krysningsspunktet foreslås også opphøyet og anlagt i en god bredde. Både smal kjørebane (ett felt) og opphøyd areal vil begge deler framheve og sikre dette krysningsspunktet på en god måte. Se mer rundt detaljer for utformingen i kapittel 5.2.



Figur 12. Tverrsnitt for Eva Nansens vei (sett mot nord)

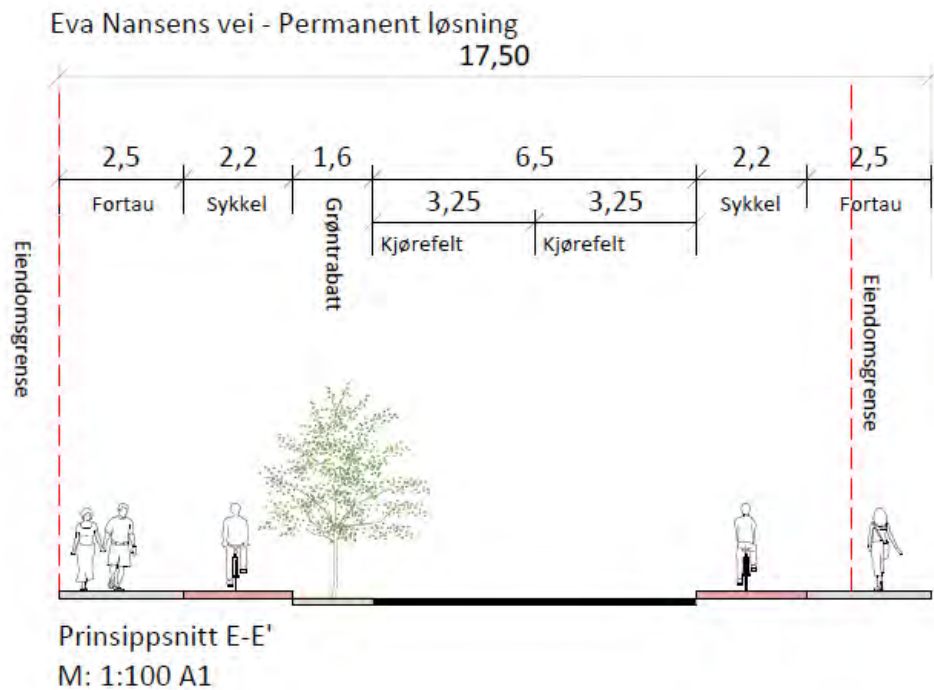
Permanent løsning for buss i Eva Nansens vei ihht KDP3 er etablering av hoved holdeplass for alle bussruter (inkl. Fornebubussen) i Snarøyveien ved T-banen. Buss fra Forneburingen via Eva Nansens vei vil stoppe i Snarøyveien rett ved T-banen. Dette er i tråd med prinsippene om overordnet system for trafikk- og kollektivsystem fra KDP3 (beskrevet i kapittel 3.1) Dette vil gi en kort og god overgang mellom buss og t-bane.

5.2 Landskap og grønt – endringer og konsekvenser

Det justerte tverrsnittet i Eva Nansens vei gir plass til en ensidig grøntrabatt, mot boligene. Den ensidige grøntrabatten vil ha en bredde på 1,6 meter. Plan og tverrsnitt som viser disponeringen av gatetverrsnittet er vist i Figur 13 og Figur 14.



Figur 13. Utsnitt fra landskapsplan for Eva Nansens vei. Grøntrabatt mot boligene, innsnevring av kjørefelt ved krysningspunktet samt opphevet krysningspunkt med annet belegg



Figur 14. Nytt prinsippssnitt for Eva Nansens vei (sett mot nord)

I grøntrabatten vil det være mulig å etablere trær av mindre størrelse, samt busker. Dette vil kunne gi god skjerming mellom boliger og trafikkarealer. Dersom det ikke er ønskelig med trær, vil grøntrabattene også kunne etableres som staudefelt. Kombinasjon av de nevnte elementene vil også være en mulighet slik at skjermingen kan skje i ulike høyder. Dersom det er ønskelig med tettere skjerming hele sesongen, kan det vurderes bartrær som gran og furu eller eviggrønne busker som barlind og einer. Utstrakt bruk av barlind og einer kan gi et litt mørkt inntrykk. Beplantningen i grøntrabatten bør legge opp til at arealet også kan brukes i forbindelse med lokal overvannsdiskonering.



Figur 15. Illustrasjon av permanent situasjon i Eva Nansens vei, sett fra Forneburingen og sørover. Eva Nansens vei 27 ligger i bakkant av trekke og grøntrabatt.

I krysningpunktet sør i Eva Nansens vei, er det foreslått å heve terrenget noe i forhold til resten av kjørebanelen. Det er også foreslått innsnevring av kjørearealet, som vil gi plass til bredere grøntrabatt med beplantning. Ved krysningpunktet er det viktig at det velges trær med god oppstamning eller noe lavere beplantning som ikke vil virke hindrende for sikt. Det foreslås at krysningpunktet får et annet belegg enn asfalt. Ved å bruke en type kjøresterk belegningsstein

vil det varsle om at i dette området skjer det noe. Gangkryssingen vil være gjennomgående og på den måten "overstyre" kjørefeltet.



Figur 16. Illustrasjon av utforming av krysningspunktet for gående over Eva Nansens vei. Kjørebaneareal er innsnevret til fordel for grøntrabatt. Eva Nansens vei 27 ligger i bakkant av trerekken.



Figur 17. Illustrasjon av Eva Nansens vei, sett fra Snarøyveien og nordover. Gjesteparkering og innkjøring til parkjeller for Eva Nansens vei 5-7 til venstre i bildet.

5.3 Støy

Det er Eva Nansens vei 25 og 27 som vil få størst økning i støynivå som følge av busstilretteleggingen mellom Forneburingen og Snarøyveien. Dette skyldes at det skal kjøres buss på en strekning som tidligere ikke har vært åpen for gjennomkjøring. Eva Nansens vei 27 må vurderes videre med tanke på tiltak.

Beregnete støynivåer for Eva Nansens vei er oppsummert i Tabell 1. I Nordisk beregningsmetode er støykilden som ligger inne som tunge kjøretøy ikke direkte sammenlignbar med dagens elektriske busser. Det er derfor gjort to separate beregninger der el-bussene vurderes som henholdsvis lette og tunge kjøretøy, og videre sammenlignes med situasjonen uten busser på Forneburingen. Lette kjøretøy er kjøretøy som veier mindre enn 3,5 tonn eller er kortere enn 5,6 meter.

Beregningene med el-buss som henholdsvis lette og tunge kjøretøy, er sammenliknet med beregninger uten buss i Eva Nansens vei (dagens situasjon). Differansen mellom disse beregningene blir endringen i støynivå som følge av innføring av buss i gaten.

Som Tabell 1 viser, er endringen i støynivå for Eva Nansens vei 27 på +8,9 dB, når beregningen er gjort med el-buss som tungt kjøretøy. Beregning med el-buss som lett kjøretøy, gir en endring i beregnet støynivå for Eva Nansens vei 27 på +2,2 dB. Krav til avbøtende tiltak/støyskjerming slår inn ved en endring i dB-nivå på mer enn 3 dB, som følge av tiltaket. Dette betyr at hvis man legger til grunn at el-buss defineres som tungt kjøretøy, vil det være krav om avbøtende tiltak/skjerming for Eva Nansens vei 27. Hvis beregningen for lett kjøretøy legges til grunn, vil det ikke (etter T-1442/2021) være krav om støyskjermede tiltak. Reguleringsplanen inneholder likevel bestemmelser om at skjermingstiltak for Eva Nansens vei 27 skal vurderes.

Tabell 1 Endringer i støynivå som følge av buss i Eva Nansens vei, Alternativ 1.

Adresse	L _{den} med buss som tungt kjøretøy [dB]	L _{den} med buss som lett kjøretøy [dB]	L _{den} uten buss [dB]	Endring i støynivå ved buss som tungt kjøretøy [dB]	Endring i støynivå ved buss som lett kjøretøy [dB]
Dagny Bergers vei 2	60,9	60,9	60,9	0,0	0,0
Eva Nansens vei 5	59,1	57,3	57,2	1,9	0,2
Eva Nansens vei 25	59,5	57,1	56,7	2,4	0,4
Eva Nansens vei 27	57,5	50,7	48,5	8,9	2,2
Forneburingen 203	58,7	58,7	58,7	0,0	0,0
Forneburingen 205	56,1	56,1	56,0	0,0	0,0
Forneburingen 207	56,0	55,9	55,9	0,1	0,0
Regattaveien 3-5	55,6	55,6	55,6	0,0	0,0
Regattaveien 47-67	60,9	60,9	60,9	0,0	0,0
Regattaveien 69-89	64,3	64,3	64,3	0,0	0,0

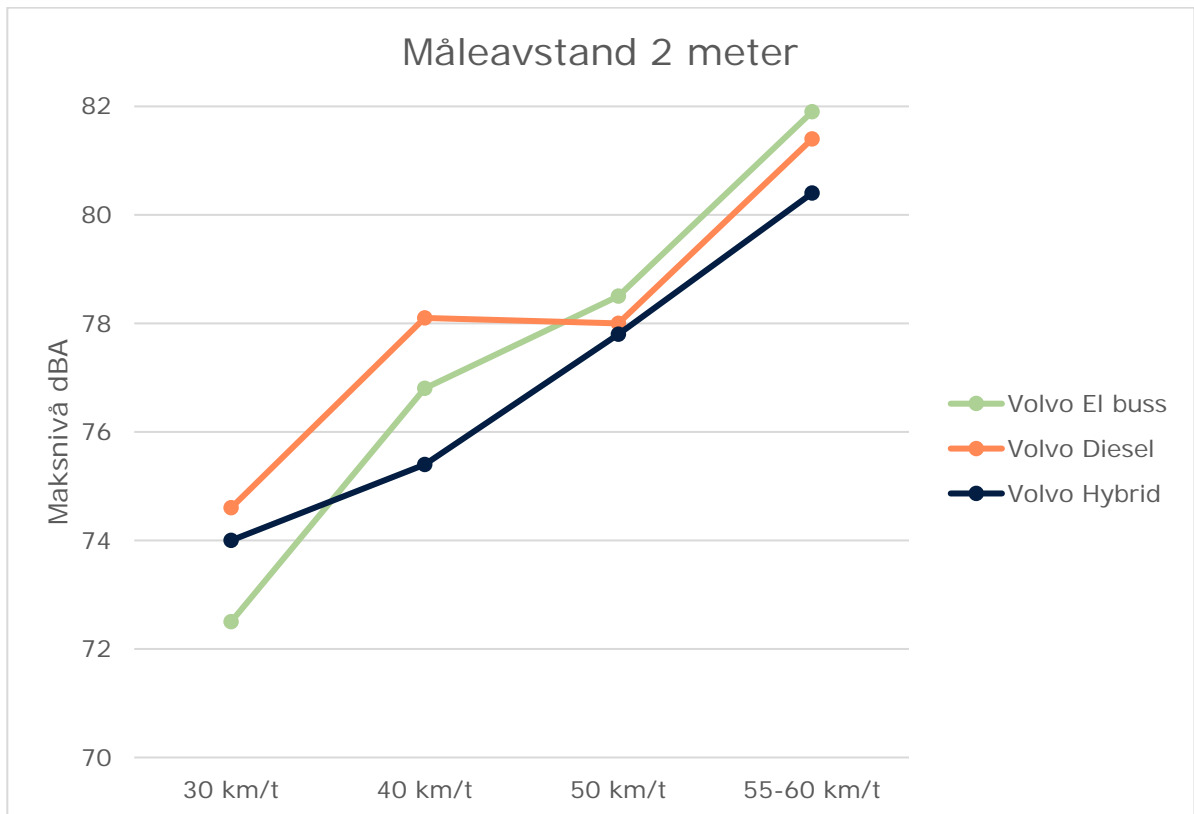
For å ta høyde for noe av usikkerheten tilknyttet beregning av støynivået for elektriske busser og om de kan regnes som tunge eller lette kjøretøy, er støyrapporten oppdatert med nærmere vurderinger av støy fra elbusser, kontra dieseldrevne busser. Oppdatert støyrapport er vedlagt, vedlagt. Hovedpunktene fra vurderingen er kort oppsummert under.

Forskjell i støynivå mellom elektriske og dieseldrevne busser

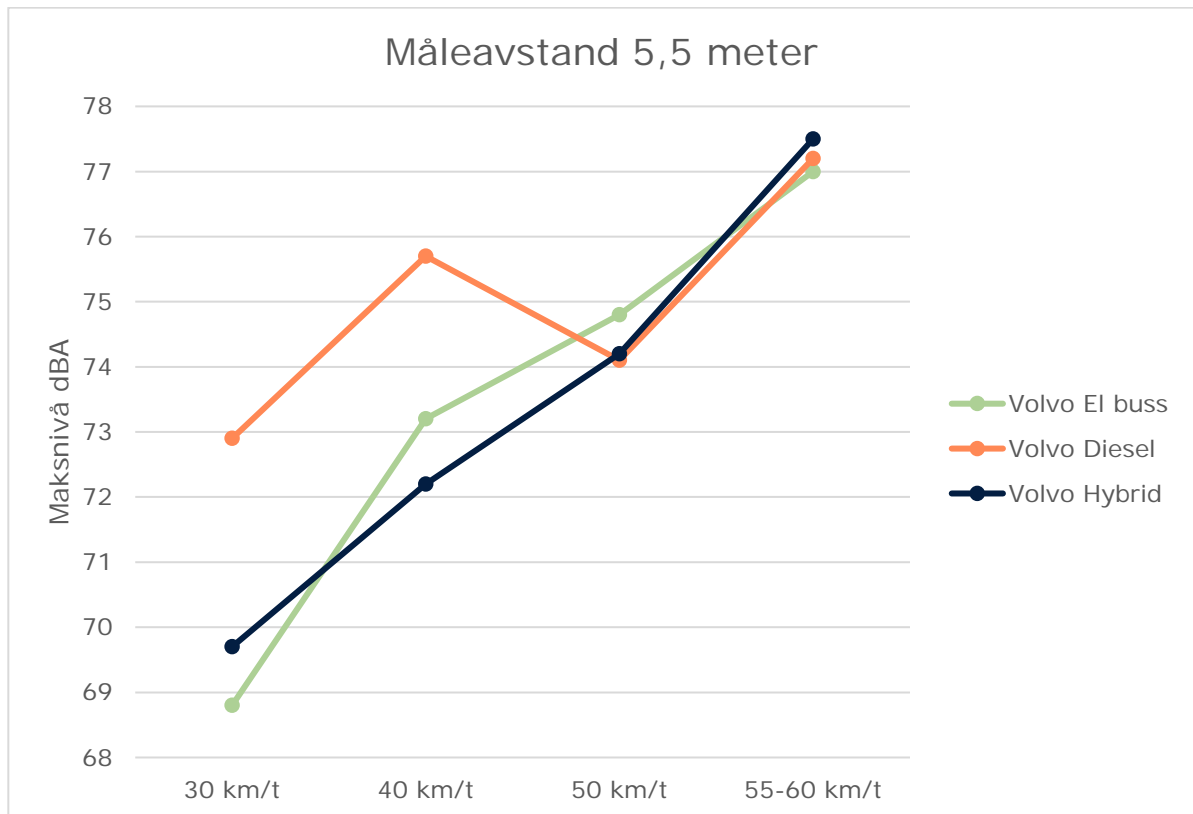
Resultater fra målinger av støynivåer fra elbusser, som Rambøll har gjennomført på oppdrag fra Brakar², viser at forskjellen i støynivå er størst ved 30 km/t, med ca. 2-4 dB lavere støynivå fra elbuss. Allerede ved 40 km/t er forskjellen i støynivå i ferd med å reduseres, og støynivået fra elbuss ble målt til 1-2 dB lavere enn fra dieselbuss, før det jevnes ut ved 50 km/t. Det er noe usikkerhet ved målingene, da det ikke er nevnt noe om dekktype eller andre støykilder fra bussene, som f.eks. ventilasjon.

² Rambøll, C-not-001 Måling av støy fra buss, 27.08.2019

Tabell 2 Støynivå fra el-, diesel- og hybridbuss ved måleavstand 2 meter.



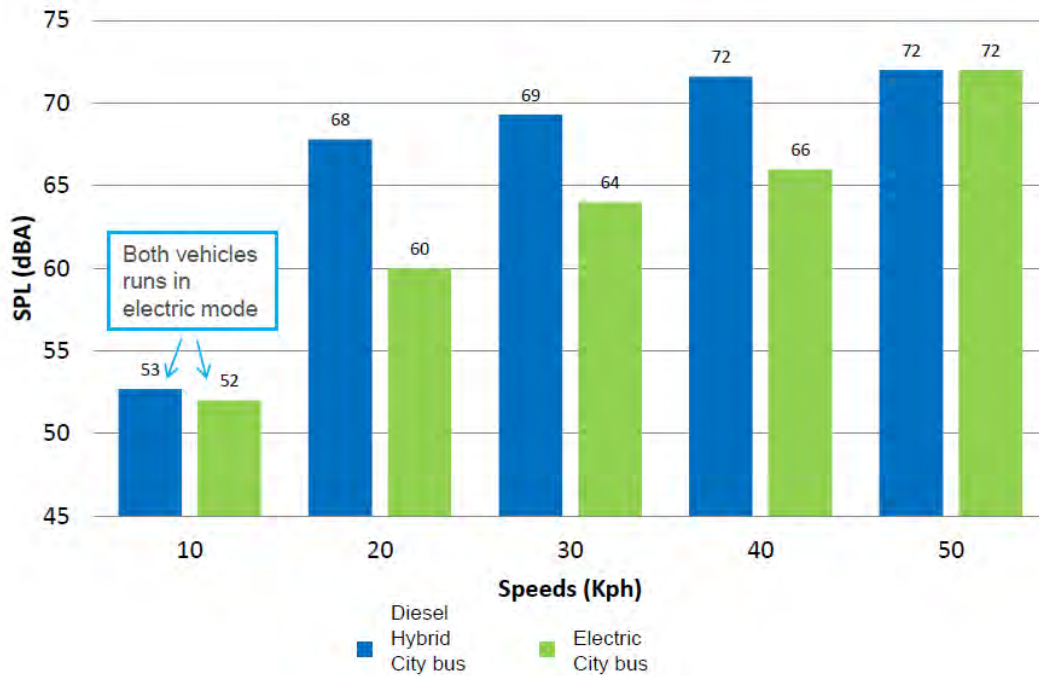
Tabell 3 Støynivå fra el-, diesel- og hybridbuss ved måleavstand 5,5 meter.



En publikasjon fra Volvo³ har oppgitt forskjellen i støynivå mellom elektrisk buss og dieseldrevet hybridbuss til å være 5-6 dB ved 30-40 km/t, vist i Figur 18.

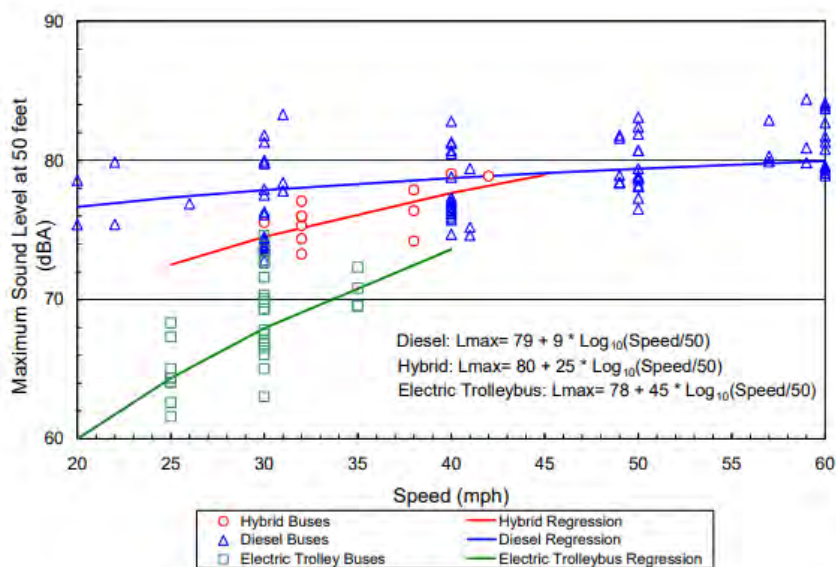
³ Turcsany, Janos, Features&NVH, CD74110 *Electric buses and noise*, Volvo, 01.02.2016

Exterior Cruise-By Noise



Figur 18 Sammenligning av støynivå mellom elbuss og dieseldrevet hybridbuss ved ulike hastigheter.

Figur 19 viser en sammenligning av støynivå fra dieselbuss, hybridbuss og elektriske trolleybusser ved ulike hastigheter. 40 km/t tilsvare ca. 25 mph. Ved denne hastigheten er det ca. 4 dB forskjell mellom diesel- og hybridbuss, og over 10 dB forskjell mellom diesel- og elektrisk trolleybuss.



Figur 19 Sammenligning av støynivå mellom dieselbuss, hybridbuss og elektriske trolleybusser ved ulike hastigheter.⁴

I en litteraturstudie utgitt av Vejdirektoratet i Danmark⁵ konkluderes det med at elektriske kjøretøy støyer mindre enn diesel/bensindrevet kjøretøy ved lave hastigheter, men at det er store sprik i hvor stor forskjellen er. Det kan derfor konkluderes med at støynivå fra elbusser vil være ca. 3 dB lavere enn for ordinære dieselbusser ved hastighet 30-40 km/t. Det kan derfor antas at støynivået fra elbusser i Eva Nansens vei vil ligge nærmere beregningene for lette kjøretøy, enn tunge kjøretøy, vist i Tabell 1.

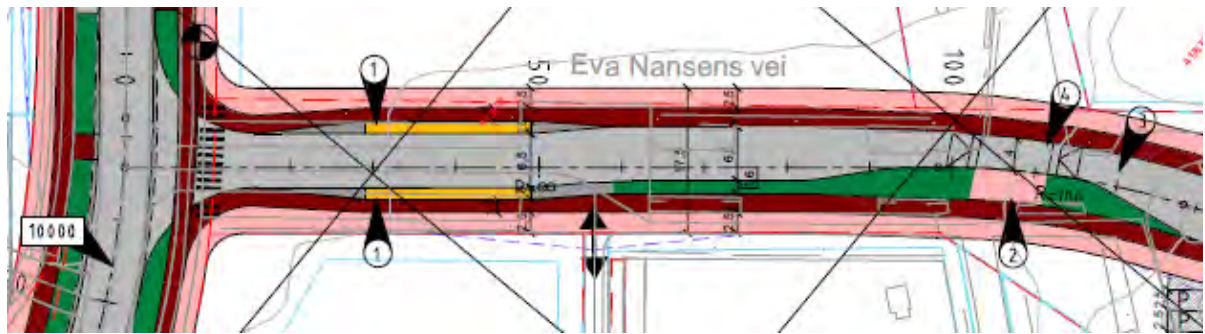
Støy fra busser ved holdeplass

I alternativ 1 med buss i Eva Nansens vei er det plassert kollektivholdeplass i begge kjøreretninger tett på Eva Nansens vei 27, vist i Figur 20. Avstand fra holdeplass til nærmeste bebyggelse i Eva Nansens vei 27 er ca 13 meter. Avstand fra fasade Eva Nansens vei 27 og kjørebanen er ca 9,5 meter.

Støy fra buss på tomgang, i en akselerasjonsfase eller ved nedbremsing tas ikke med i støyberegningene i henhold til nordisk beregningsmetode for veitrafikkstøy. Det er spesielt i disse fasene og ved lave hastigheter at elektriske busser vil generere mindre støy enn vanlige diesel- eller hybridbusser.

⁴ Ross, J.C., and Staiano, M. A., *A comparison of green and conventional diesel bus noise levels*, NOISE-CON 2007-October.

⁵ Vejdirektoratet, *Noise from electric vehicles – A literature study*, Nr. 537, 16.04.2013

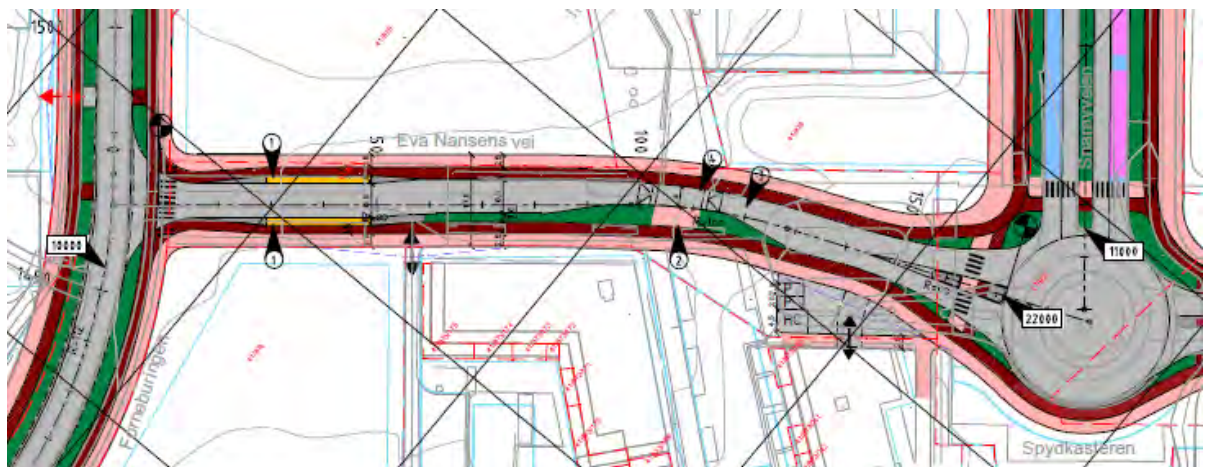


Figur 20. Utsnitt fra veigeometri som viser plassering av midlertidige holdeplasser for buss i Eva Nansens vei (oransje felt)

Tiltak

Ved Eva Nansens vei 27 må det vurderes behov for støytiltak for å sikre at støy ved fasade til og innendørs i støyfølsomme rom er ivaretatt. Ved behov for tiltak kan det f.eks. være bytte av ventiler eller vinduer i fasaden og/eller skjerming i form av tett rekkverk i en gitt høyde langs svalgang, absorberer i underkant av svalgang/balkonger eller skjermingstiltak på balkonger.

5.4 Midlertidig situasjon



Figur 21. Midlertidig situasjon for Eva Nansens vei, med bussholdeplasser (vist med oransje farge)

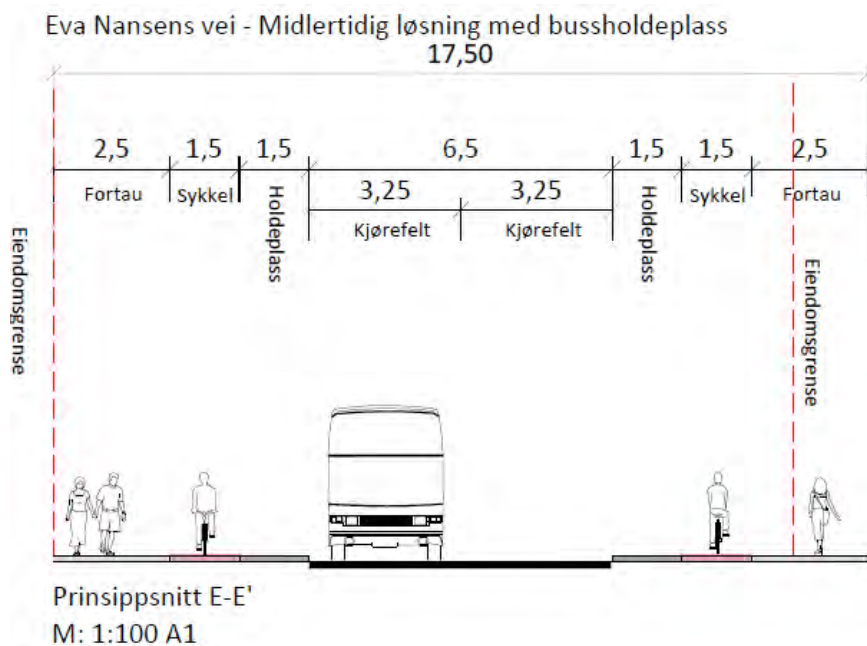
I en midlertidig fase anlegges det kantstopp for buss i nordlige del av gata. Sammenliknet med opprinnelig forslag for Eva Nansens vei (jf. Figur 8 og Figur 9) er holdeplassene forskjøvet slik at de ligger overfor hverandre, og dermed tar opp mindre areal i gaten i lengderetning.

Holdeplassene i Eva Nansens vei vil ha en midlertidig varighet, inntil oppgradering av Snarøyveien med hoved holdeplass for buss er etablert. Holdeplass i Eva Nansens vei egner seg ikke som permanent løsning da den ligger langt fra framtidig T-banestasjon. Tidsperspektivet på midlertidigheten er usikkert, men antas på 7-8 år. Holdeplass i Eva Nansen vei vil fungere som midlertidig løsning i den perioden. Den foreslåtte utformingen av holdeplass i Eva Nansens vei vil kreve minimalt med ombygging i en framtidig situasjon uten behov for holdeplass her. Viser til kap.5.1, der at deler av grøntrabatten benyttes til holdeplass i midlertidig situasjon. Sammenliknet med tidligere forslag for Eva Nansens vei gjør den justerte løsningen det mulig å

etablere en grøntrabatt mot boligene i Eva Nansens vei 27 også i midlertidig situasjon, med bussholdeplass.

En slik utforming, kombinert med skilting som markerer at veien er stengt for biltrafikk, vil gi en god og effektiv løsning for bussen.

For å få til den viste planløsningen har det vært behov for å øke totalbredde på strekningen der holdeplassene er lokalisert. Totalbredden er økt fra ca 17 meter til 17,5 meter ved å gå noe inn på eiendom nordøst for veien (41/875 og 41/982).



Figur 22. Midlertidig tverrsnitt for Eva Nansens vei, med holdeplasser for buss (sett mot nord).

I midlertidig situasjon vil det fortsatt være rom for etablering av grøntrabatt på strekningen forbi boligene i Eva Nansens vei. Grøntrabatten vil fungere som skjerming mellom kjørebaneareal og boligene. Se utsnitt fra landskapsplan i Figur 23. Grøntrabatten vil ha bredder tilsvarende grøntrabatten i permanent situasjon (1,6 meter), og kan derfor ha tilsvarende utforming som beskrevet i kapittel 5.2.



Figur 24. Utsnitt fra landskapsplan som viser midlertidig situasjon for Eva Nansens vei, med holdeplasser for buss opp mot Fornebuingen.



Figur 25. Illustrasjon av Eva Nansens vei i midlertidig situasjon, med kantstopp for buss i arealet opp mot Forneburingen. På strekningen med holdeplasser bortfaller grøntrabatt midlertidig. Utsnitt er sett fra Forneburingen og sørover.



Figur 26. Illustrasjon av krysningspunktet for gående i midlertidig situasjon. I bakgrunnen synes grøntrabatt langs boligene i Eva Nansens vei 27, og kjørebaneareal er innsnevret ved krysningspunktet.



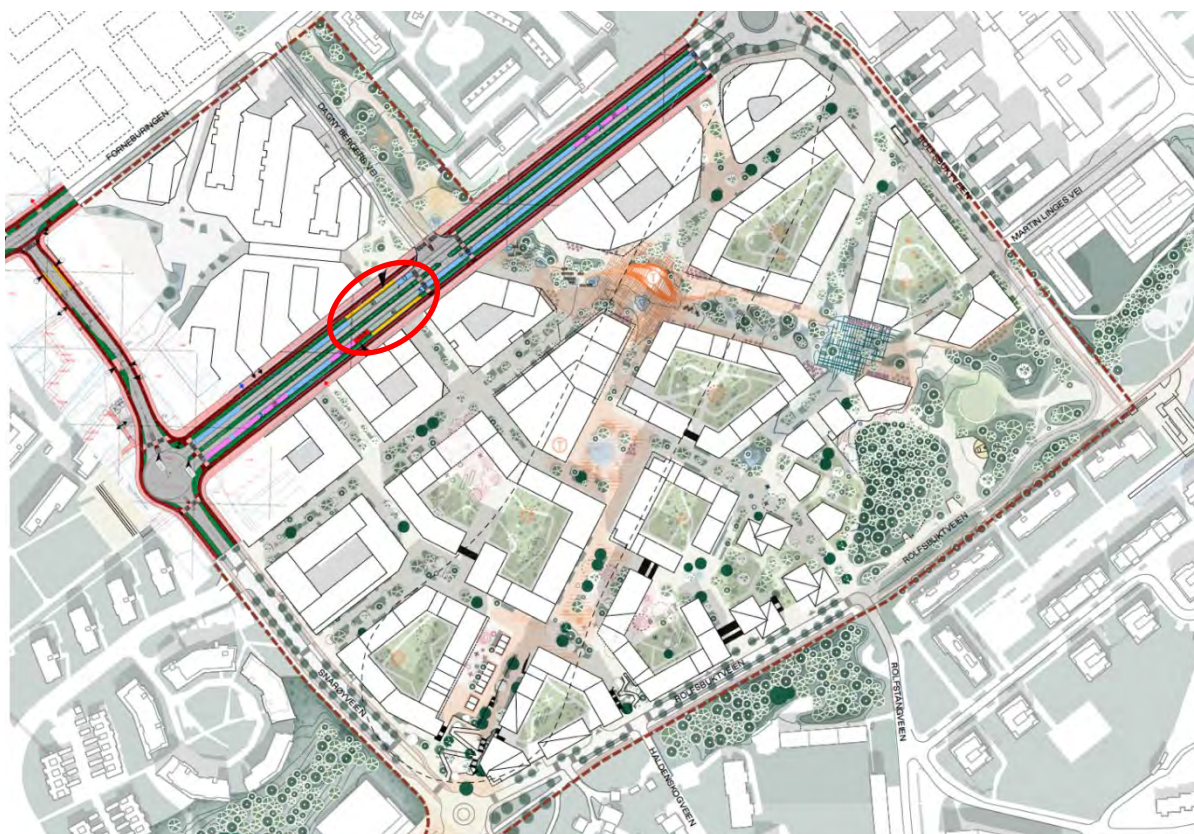
Figur 27. Eva Nansens vei i midlertidig situasjon, sett fra Snarøyveien og nordover. Gjesteparkering og innkjøring til p-kjeller for Eva Nansens vei 5-7 vises til venstre i bildet. Løsningen i søndre del av Eva Nansens vei er den samme som i permanent situasjon.

5.5 Konsekvenser for byplangrepet i Fornebu sør

Alternativ 1 med buss i Eva Nansens vei er i henhold til KDP3 og byplangrepet som forutsetter at det skal være et sentralt busstopp i Snarøyveien nær hovedinngangen til Fornebu S og hovedatkomsten til Fornebubanen. Busstoppet i Snarøyveien blir her integrert som del av tyngdepunktet i bystrukturen og gir god omstigning mellom T-bane og buss. Se Figur 28.

Dette alternativet er det som svarer best på føringene fra KDP3 om en by integrert terminal for buss (reguleringsplasser) som sikrer god omstigning mellom t-bane og buss. Bussforbindelsen i egen trasé i Eva Nansens vei gir en effektiv forbindelse for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien med en funksjonell kobling til en by integrert terminal via rundkjøringen Spydkasteren.

Området omkring framtidig bussknutepunkt i Snarøyveien er planlagt som det mest intensive og viktigste byrommet i planen. Aktiviteten rundt kollektivknutepunktet bidrar til flere mennesker i gata og byliv. Det vil bidra til sosial trygghet, spesielt på kveldstid.

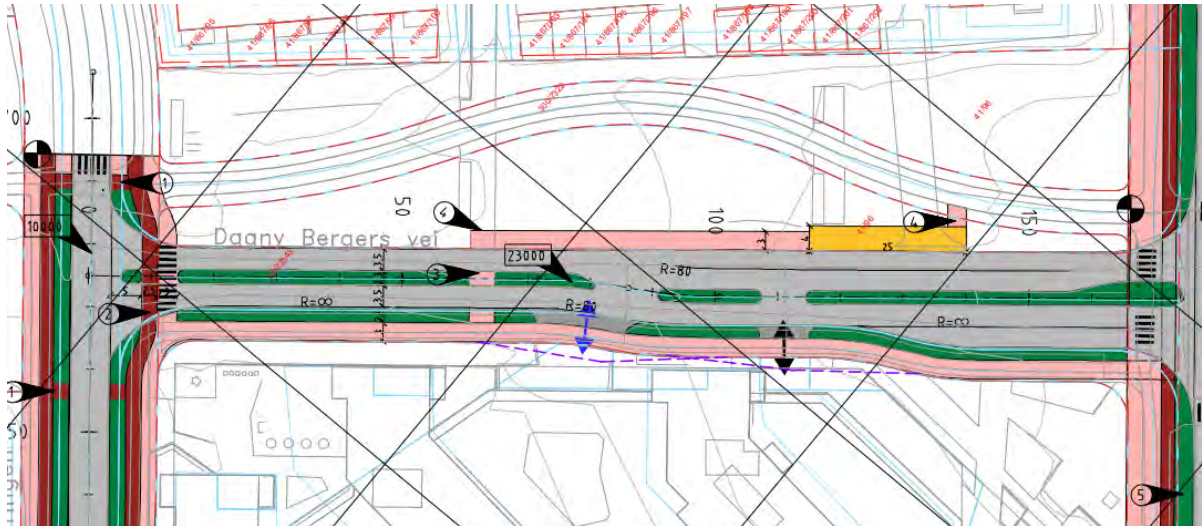


Figur 28. Sammenstilling av alternativ 1 og byplangrepet for Fornebu sør. Holdeplasser for buss i Snarøyveien er markert med rød sirkel.

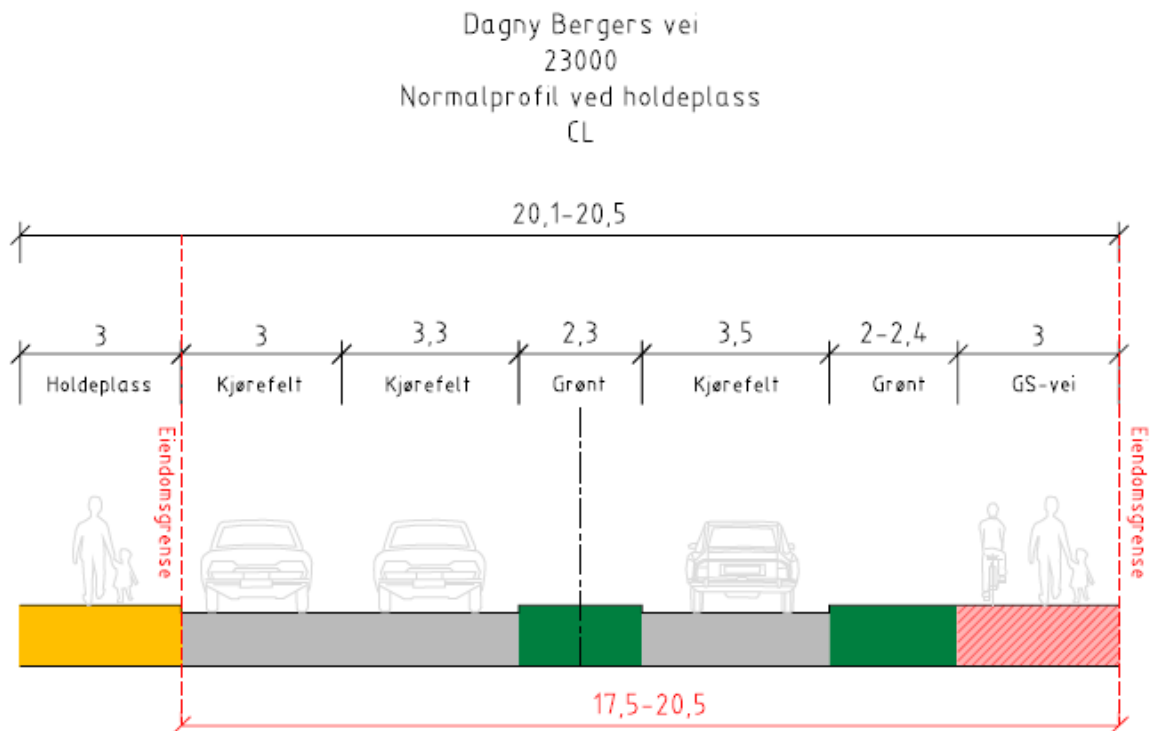
6. ALTERNATIV 2: DAGNY BERGERS VEI

Alternativet omfatter en løsning der buss og bil deler kjørefelt i Dagny Bergers vei. Innkjøring til parkeringshus og varelevering for Fornebu S er videreført likt som i dagens situasjon.

I det opprinnelige forslaget til reguleringsplan for Forneburingen som lå ute på høring våren 2023 ble strekningen foreslått med følgende tverrsnitt og utforming i plan:



Figur 29. Opprinnelig forslag til løsning i Dagny Bergers vei



Figur 30. Opprinnelig tverrsnitt ved holdeplass i Dagny Bergers vei (sett mot sør)

Planforslaget for denne strekningen er nå bearbeidet og utredet noe mer detaljert med bakgrunn i innkomne merknader i høringsperioden, og dialog med Viken fylkeskommune og Ruter. Det er undersøkt to ulike alternativer for busstilrettelegging, 2a og 2b, disse beskrives nærmere i avsnittene nedenfor.

6.1 Ulike alternativer for busstilrettelegging i Dagny Bergers vei

Det er vurdert to ulike alternativer for busstilrettelegging i Dagny Bergers vei: ett alternativ der bussen kjører etter dagens kjøremønster (2a - Figur 31), og ett alternativ der det etableres venstresvingefelt i Snarøyveien (2b - Figur 32). Se også vedlagte transportnotat «Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien», vedlagt.



Figur 31. Alternativ 2a - busstilrettelegging etter dagens kjøremønster i Dagny Bergers vei



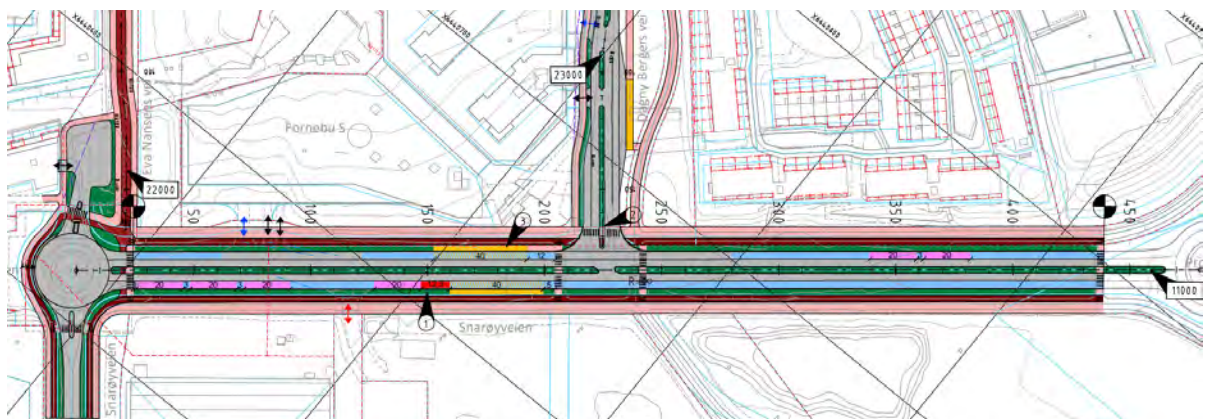
Figur 32. Alternativ 2b - busstilrettelegging med venstresvingefelt i Snarøyveien

Busstilrettelegging etter dagens kjøremønster – 2a



Figur 33. Prinsippskisse som viser kjøremønster for buss i alternativ 2a

Dette alternativet legger til grunn dagens kjøremønster i kryss Snarøyveien x Dagny Bergers vei, som vist i Figur 33. I dette alternativet vil buss fra Forneburingen i retning Snarøyveien få holdeplass i Snarøyveien nord, mot Fornebu S. Buss fra Snarøyveien i retning Forneburingen vil få holdeplass i Dagny Bergers vei vest, vis á vis Fornebu S. Se Figur 34.



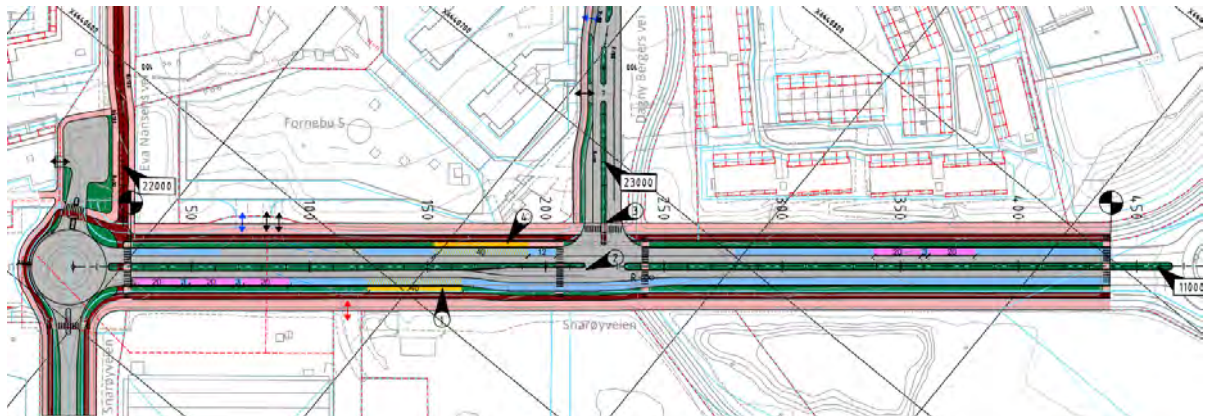
Figur 34. Utsnitt for veigeometri for alternativ 2a. Holdeplass for buss vises med oransje farge

Busstilrettelegging med venstresvingefelt i Snarøyveien – 2b



Figur 35. Prinsippskisse som viser kjøremønster for buss i alternativ 2b

Dette alternativet legger til grunn etablering av et venstresvingefelt i krysset Snarøyveien x Dagny Bergers vei, som vist i Figur 35. Busser som kommer fra Snarøyveien og skal videre mot Forneburingen kan dermed svinge inn Dagny Bergers vei, uten å måtte kjøre via Propellen rundkjøring. I dette alternativet vil buss fra Forneburingen i retning Snarøyveien få holdeplass i Snarøyveien nord, mot Fornebu S, likt som i alternativ 2a. Buss fra Snarøyveien i retning Forneburingen vil få holdeplass på sørsiden av Snarøyveien. Se Figur 36.



Figur 36. Utsnitt for veigeometri for alternativ 2b. Holdeplass for buss vises med oransje farge

Anbefalt løsning i Dagny Bergers vei

De ulike løsningene for busstilrettelegging og hvilke trafikale konsekvenser de har, sett opp mot alternativet med buss i Eva Nansens vei (alternativ 1), er beskrevet og vurdert hver for seg i vedlagte trafikknnotat for buss i Dagny Bergers vei.

De to alternativene i Dagny Bergers vei (2a og 2b) er sammenliknet med alternativet med buss i Eva Nansens vei (1). Alternativene er vurdert etter kriteriene trafikale konsekvenser, fysiske

konsekvenser, konsekvenser for busspassasjerene og konsekvenser for bussoperatørene (kjørelengde/tid). Forskjellene mellom alternativene er oppsummert i tabell:

	1 Buss i Eva Nansens vei (opprinnelig forslag)	2a) Buss i Dagny Bergers vei, dagens kryss med Snarøyveien	2b) Buss i Dagny Bergers vei, venstresvingefelt i kryss med Snarøyveien
Trafikale konsekvenser (forsinkelser)	Det vurderes at krysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien får stabil trafikkavvikling. Rundkjøring Eva Nansens vei x Snarøyveien har god kapasitet.	Det vurderes at krysset Dagny Bergers vei x Snarøyveien får stabil trafikkavvikling. Sammenliknet med buss i Eva Nansens vei hvor bussen kjører i egen trasé som munner ut i rundkjøring med Snarøyveien vurderes alternativet i Dagny Bergers vei å være dårligere mht. mulige forsinkelser (inn/utkjøring til p-hus og varelevering til Fornebu sør og ventetid i signalanlegget).	Alternativet vil gi en høy belastningsgrad i kryss Dagny Bergers vei x Snarøyveien som vil gi både forsinkelser og manglende regularitet. Alternativet medfører at en reguleringsplass i Snarøyveien blir borte og at regulering må skje på samme område som øvrige busser skal regulere. Dette gir risiko for kø på Snarøyveien.
Fysiske konsekvenser	Utforming av Snarøyveien mellom Propellen og Spydkasteren som i KDP3	Utforming av Snarøyveien mellom Propellen og Spydkasteren som i KDP3. Det må bygges bussholdeplass i Dagny Bergers vei	Alternativet har uheldige fysiske konsekvenser da det innebærer en breddeutvidelse av Snarøyveien. Breddeutvidelsen er ikke i tråd med forutsetningene i KDP3, der tverrsnittet på Snarøyveien er gitt. Utvidelsen av kjørearealet vil gå på bekostning av arealer til fortau, sykkel, venteareal og grøntareal.
Konsekvenser for busspassasjerene (gåavstand/tid)	Holdeplass tett på T-banen gir kort gangforbindelse	Holdeplass tett på T-banen gir kort gangforbindelse	Holdeplass tett på T-banen gir kort gangforbindelse
Konsekvenser trafiksikkerhet (gangkryssinger Snarøyveien og Dagny Bergers vei)	Omstigende passasjerer må krysse Snarøyveien når de skal <u>fra</u> T-banen. Ingen kryssing av Dagny Bergers vei.	Innebærer at alle omstigende passasjerer må krysse Snarøyveien (<u>både til og fra</u> T-banen). Holdeplass i Dagny Bergers vei vil skape et behov for kryssing av Dagny Bergers vei på et sted med flere kjørefelt og en trafikkmengde på drøye 4000.	Omstigende passasjerer må krysse Snarøyveien når de skal <u>til</u> T-banen. Uheldig konsekvens at fotgjengerkryssingen blir lang (5 kjørefelt), med en smal venteøy (2m) og at lang kryssing vil gi lang vente- og kryssingstid. Kan medføre gåing på rødt og svekket trafiksikkerhet
Konsekvenser for bussoperatørene (kjørelengde)	Nullalternativ (ihht. KDP3), som 2 a og b sammenliknes med. Kjørelengde i Snarøyveien.	Negativ konsekvens for bussoperatørene da alternativet gir ca. 400 m lenger kjørelengde (enn alt.1).	Positiv konsekvens at alternativet gir ca. 150 m kortere kjørelengde (enn alt.1).
Konsekvenser i midlertidig fase	Belaster ikke Snarøyveien med ekstra busstrafikk. Trafikksikker kryssing. Kort kjørevei.	Belaster Snarøyveien med ekstra busstrafikk på strekningen Dagny Bergers vei - Propellen. Mindre trafikksikker kryssing for busspassasjerene. Lenger kjørevei.	Belaster Snarøyveien med ekstra busstrafikk på strekningen Dagny Bergers vei - Propellen. Mindre trafikksikker kryssing for busspassasjerene. Lenger kjørevei.

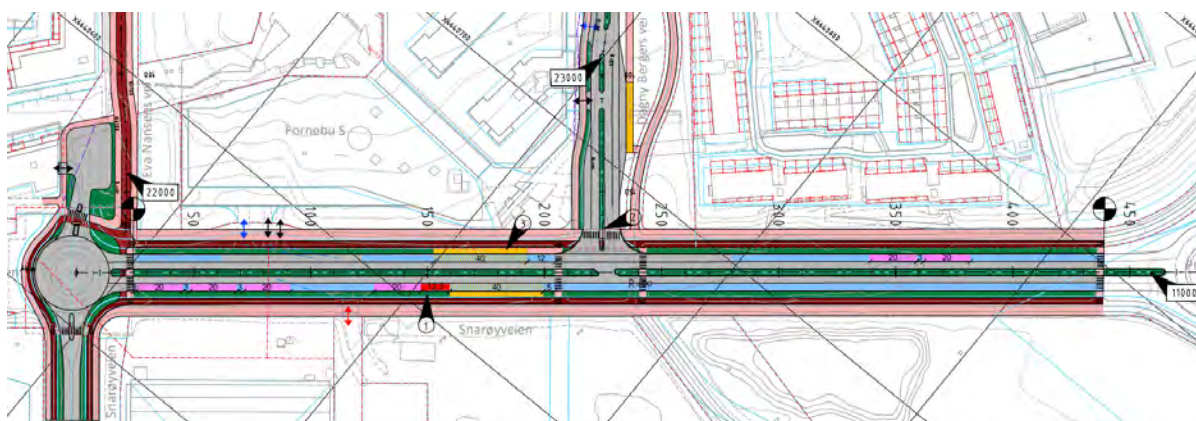
Oppsummert vurderes begge alternativene med buss i Dagny Bergers vei å være trafikalt dårligere enn å ha bussforbindelsen i Eva Nansens vei.

Av de to alternativene med å kjøre buss i Dagny Bergers vei ansees alternativ 2b som det dårligste. Dette alternativet har mange negative trafikale konsekvenser sammenliknet med å ha busslinjen i Eva Nansens vei. At alternativet vil gi en høy belastningsgrad i kryss Dagny Bergers vei x Snarøyveien som vil gi både forsinkelser og manglende regularitet er den viktigste trafikale

negative konsekvensen av alternativet etterfulgt av økt ventetid og lange kryssingslengder for passasjerene.

Også alternativ 2a ansees som trafikalt dårligere enn å ha busslinjen i Eva Nansens vei. Alternativet gir negativ konsekvens for bussoperatørene da alternativet gir ca. 400 m lenger reisevei og behov for kryssing av Dagny Bergers vei er negativt for trafiksikkerheten.

I planarbeidet er derfor alternativ 2b foreslått silt bort, slik at planforslaget for alternativ 2 Dagny Bergers vei regulerer en situasjon som legger til grunn dagens kjøremønster i kryss Snarøyveien x Dagny Bergers vei (alternativ 2a):

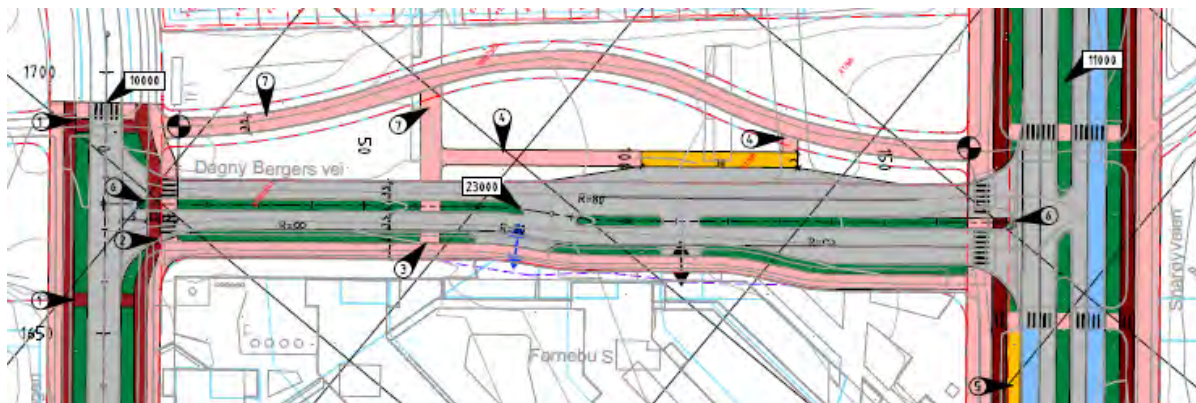


Figur 37. Alternativ 2a - grunnlag for regulering av alternativ 2 Dagny Bergers vei

6.2 Trafikale løsninger og trafiksikkerhet – endringer og konsekvenser

Trafiksikkerhet – konsekvenser for gangtrafikken

Alternativet i Dagny Bergers vei innebærer at det må bygges holdeplass for påstigning av buss i Dagny Bergers vei, mens avstigning vil skje på holdeplass i Snarøyveien rett syd for kryss med Dagny Bergers vei. Se Figur 38. Begge holdeplassene ligger på motsatt side av Snarøyveien ift. lokaliseringen av T-banen. Dette alternativet innebærer derfor at alle omstigende passasjerer må krysse Snarøyveien (både til og fra T-banen) i det signalregulerte krysset. Dette innebærer lenger avstand/tid for passasjerene mellom buss og T-bane.



Figur 38. Utsnitt fra veigeometri for Dagny Bergers vei, tilrettelagt for buss.

Holdeplass i Dagny Bergers vei ligger slik at det med stor sannsynlighet vil skje kryssing på strekningen mellom de to kryssingspunktene som det tilrettelegges for. For mange vil korteste vei til bussholdeplassen innebære en kryssing av Dagny Bergers vei på et sted med flere kjørefelt og en trafikkmengde på drøye 4000. Kryssing av flere kjørefelt er ingen god og trafikksikker løsning og kommunen har fått innspill og observert, med dagens midlertidige holdeplass, at dette ikke er en trafikksikker løsning. Det er vanskelig å få tilrettelagt en god kryssing på stedet, da svingefelt til P-hus og varelevering er nødvendig for avvikling av trafikken på strekningen.

Konsekvenser for kjørelengde/forsinkelser

Når det gjelder kjørelengde/tidsbruk for buss vil dette alternativet medføre ca. 400 m lengre kjørevei enn ved bruk av Eva Nansens vei som kollektivtrasé.

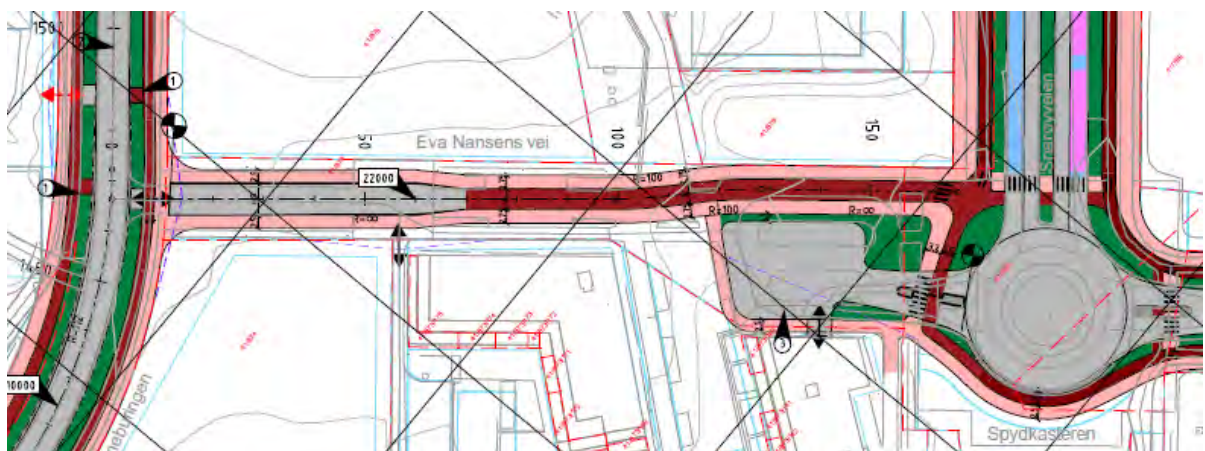
Buss i Dagny Bergers vei vil også kunne få en viss hindring/venting langs traséen pga. inn/utkjøring til p-hus og varelevering til Fornebu sør samt ventetid i signalanlegget ut i Snarøyveien. Sammenliknet med buss i Eva Nansens vei hvor bussen kjører i egen trasé som munner ut i rundkjøring med Snarøyveien vurderes alternativet i Dagny Bergers vei å være dårligere mht. mulige forsinkelser.

Holdeplassen i Dagny Bergers vei er nå vist som busslomme og ikke kantstopp. Dette gir noe bedre framkommelighet for biltrafikken når buss står på holdeplass og gir mindre forsinkelser i krysset Dagny Bergers vei/Snarøyveien. Når det gjelder bussens tidsbruk ved holdeplass er kantstopp å foretrekke.

Løsning i Eva Nansens vei ved buss i Dagny Bergers vei

Med buss i Dagny Bergers vei vil det kunne etableres sykkelvei med fortau i store deler av Eva Nansens vei, som vist i Figur 39. Kjøring til eiendommene vil skje som i dag. Fra Forneburingen i nordre del anlegges en sykkelprioritert gate hvor det vil være svært lite trafikk. I søndre del vil adkomst til p-hus skje i en egen avkjørsel og sykkelvei med fortau etableres separat ved siden av.

Løsningen vil bli veldig bra for gående og syklende og den vurderes som noe bedre sammenliknet med alternativet der bussen går i Eva Nansens vei. Her er det små forskjeller da gang- og sykkelløsningen som er planlagt når bussen legges i Eva Nansens vei, også vurderes som svært god både for framkommelighet og sikkerhet for de myke trafikantene.



Figur 39. Utsnitt fra veigeometri for Eva Nansens vei. Dagens kjøremønster opprettholdes, kun gjennomgang for gående og syklende

6.3 Landskap og grønt – endringer og konsekvenser

Foreslått busslomme vil medføre beslaglegging av noe opparbeidet grøntareal. Tiltaket innebærer fjerning av gressareal samt felling av 2-4 eksisterende trær langs veien på østsiden.



Figur 40. Utsnitt fra landskapsplan som viser Dagny Bergers vei tilrettelagt med busslomme

6.4 Støy

I alternativ 2 legges bussen i Dagny Bergers vei. Det er ingen bebyggelse som får en økning i støynivå over 3 dB som følge av denne løsningen, verken ved beregning av el-buss som lett eller tungt kjøretøy. Det vil derfor ikke være behov for vurdering av tiltak for bebyggelsen i dette alternativet. Resultatet av støyberegninger med buss i Dagny Bergers vei er oppsummert i Tabell 4.

Tabell 4 Endringer i støynivå som følge av buss i Dagny Bergers vei, Alternativ 2.

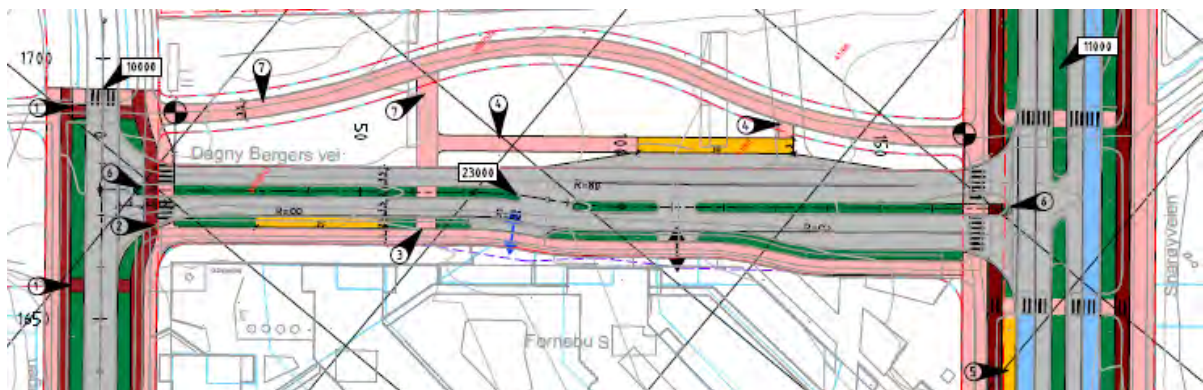
Adresse	L _{den} med buss som tungt kjøretøy [dB]	L _{den} med buss som lett kjøretøy [dB]	L _{den} uten buss [dB]	Endring i støynivå ved buss som tungt kjøretøy [dB]	Endring i støynivå ved buss som lett kjøretøy [dB]
Dagny Bergers vei 2	62,2	61,0	60,8	1,4	0,2

Eva Nansens vei 5	62,3	62,3	62,3	0,0	0,0
Eva Nansens vei 25	59,5	57,1	56,7	2,9	0,4
Eva Nansens vei 27	57,8	57,8	57,8	0,0	0,0
Forneburingen 203	60,4	58,8	58,6	1,8	0,3
Forneburingen 205	58,7	56,4	56,0	2,8	0,4
Forneburingen 207	58,7	56,2	55,9	2,8	0,4
Regattaveien 3-5	57,6	56,4	56,2	1,4	0,2
Regattaveien 47-67	58,6	57,7	57,6	1,0	0,1
Regattaveien 69-89	64,5	64,3	64,2	0,2	0,0

6.5 Midlertidig situasjon

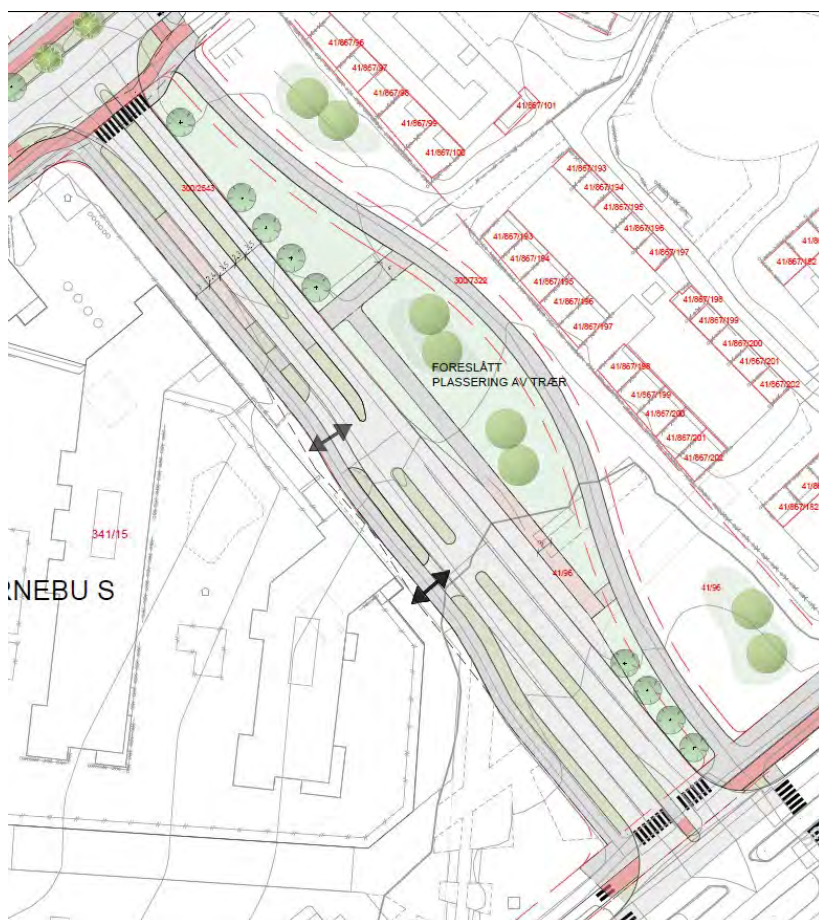
Det er tegnet en løsning som viser mulighet for en midlertidig situasjon også i Dagny Bergers vei. Avhengig av når ombygging av Snarøyveien med hoved holdeplass for buss vil være på plass, er løsningen supplert med en mulig midlertidig holdeplass nordvest i Dagny Bergers vei. Se Figur 41. Dette gir en løsning med holdeplasser i begge retninger i Dagny Bergers vei for Fornebu-bussen.

På sikt, med T-banen på plass, er dette en ugunstig lokalisering pga. lang gangavstand/lite attraktiv omstigning til T-bane.



Figur 41. Utsnitt fra veigeometri som viser mulig midlertidig situasjon i Dagny Bergers vei, med mulighet for kantstopp i nordvest

Etablering av busslomme i nordvestre del av gaten, vil kun gå på bekostning av en gresskledd grøntribatt.



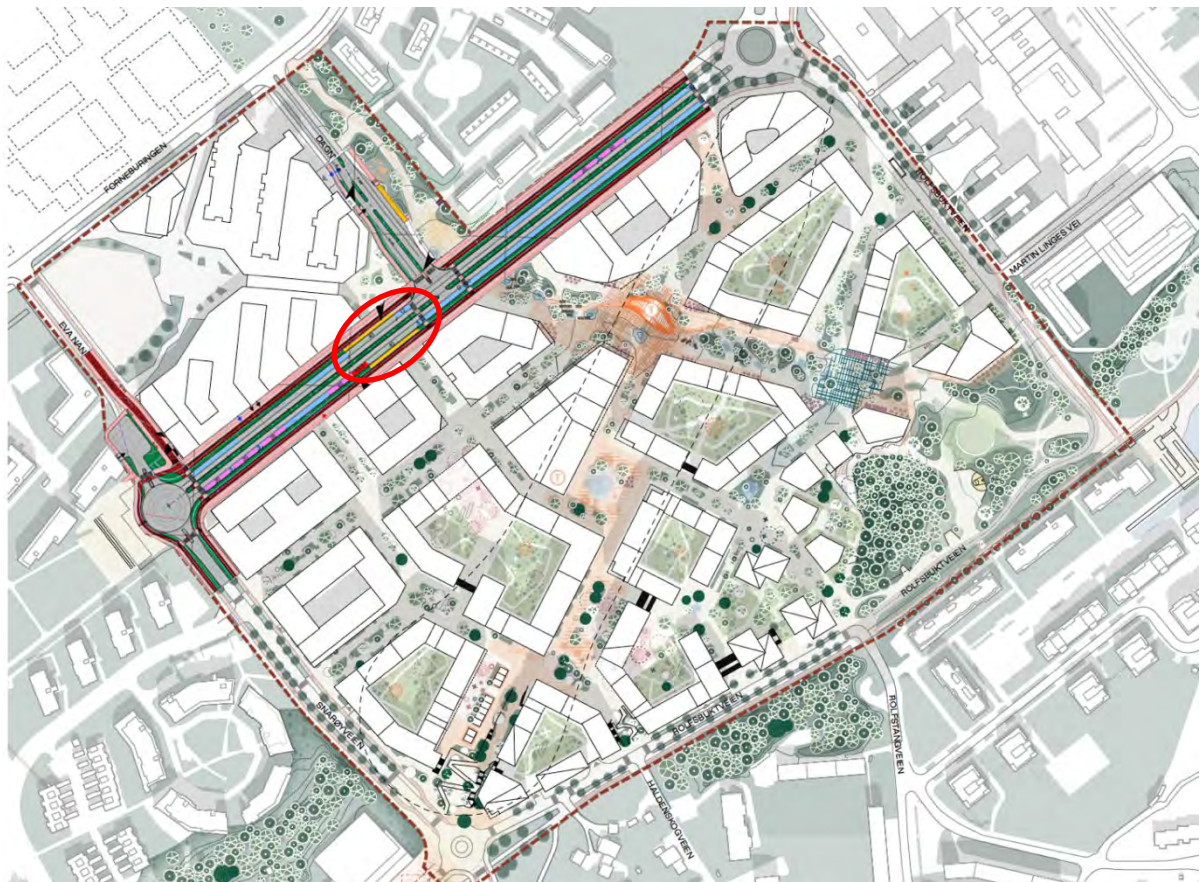
Figur 42. Utsnitt fra landskapsplan som viser omdisponering av grøntrabatt til fordel for kantstopp for buss, i nordvestre del av Dagny Bergers vei

6.6 Konsekvenser for byplangrepet i Fornebu sør

Krysset Snarøyveien/Dagny Bergers vei vil være det stedet hvor flest fremtidige beboere krysser Snarøyveien i sin hverdag på vei til busser, T-banen, barnehagen/skolen, eller som en del av en tur i parken fra Nansenparken ned til Rolfsbukta. I motsetning til andre steder på Fornebu krysser Snarøyveien her Parken i plan. Ambisjonene i byplangrepet for Fornebu sør er å bygge ned Snarøyveiens barriere-virkning, knytte sammen eksisterende og ny bystruktur på Fornebu og skape et aktivt møtepunkt med butikker og kafeer på gateplan.

I medvirkningen til Planprogram med byplangrep for Fornebu Sør har Dagny Bergers vei blitt trukket frem som et uoversiktlig og trafikkfarlig veistrekke både for kjørende og mange trafikanter. Dette er som følge av senterets varelevering og inn- og utkjøring til parkeringskjeller. Det antas at om det legges til en betydelig busstrafikkbelastning vil dette forsterke den dårlige oppfattelsen av veistrekket. Med bussholdeplass lokalisert på motsatt side av senteret vil det skje kryssing av veien også utenom de tilrettelagte kryssingsstedene. At veien har flere kjørefelt og får økt trafikk i form av buss vil svekke trafiksikkerheten ved kryssing av veien.

Alternativet med utvidet veisnitt og mer trafikk i krysset Dagny Bergers vei/Snarøyveien vil derfor ha negative konsekvenser for ambisjonene om et aktivt sentrum Fornebu Sør på bekostning av fremtidige beboere på Fornebu.



Figur 43. Sammenstilling av alternativ 2a og byplangrepet for Fornebu sør. Holdeplasser for buss i Snarøyveien og Dagny Bergers vei er markert med rød sirkel.

7. ENDRINGER I REGULERINGSPLANKART OG PLANBESTEMMELSER

Til denne tilleggshøringen er det kun gjort endringer i reguleringsplankart og bestemmelser til de delene av planen som omfatter Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei. Det er derfor disse endringene som omtales under. En komplett revisjon av plankart og bestemmelser vil foreligge til politisk andregangs behandling av reguleringsplanen.

7.1 Forslag til endringer i plankart

Alternativ 1 - tilrettelegging for buss i Eva Nansens vei i tråd med KDP3

Det som er endret i reguleringsforslaget for alternativ 1 Eva Nansens vei er at det reguleres permanent situasjon istedenfor midlertidig situasjon. Det innebærer at busstoppene ikke synliggjøres i reguleringsplanen, men at det er lagt inn et bestemmelsesområde som sier at her kan det tilrettelegges for midlertidig busstopp i siste del av grøntrabatten mot Forneburingen.

Nedenfor vises tidligere plankart for Eva Nansens vei, som ble behandlet i Planutvalget i Bærum kommune 13. oktober 2022 (til venstre), og endret plankart i tråd med justeringene som er gjort etter høringsperioden (til høyre). Justert plankart for alternativ 1 er vedlagt.



Figur 44. Plankart til første offentlig ettersyn til venstre, justert plankart i tråd med endringer etter offentlig ettersyn til høyre

Det er i endret plankart valgt å regulere fremtidig, permanent situasjon for busstilrettelegging i Eva Nansens vei, med sammenhengende grøntrabatt mot boligene, som illustrert i veitegning D02-7. Et bestemmelsesområde #2 tillater etablering av midlertidig situasjon med

bussholdeplasser som illustrert i veitegning D02-6. Geometrien er også oppdatert i tråd med nye veitegninger.

Alternativ 2 - tilrettelegging for buss i Dagny Bergers vei, og tilrettelegging for sykkel i Eva Nansens vei

Det som er endret i alternativet for Dagny Bergers vei, er at det er foreslått regulert inn en busslomme i stedet for kantstopp på nordøstsiden av gaten. På sørvestsiden av gaten er det regulert inn mulighet for midlertidig situasjon med kantstopp for buss, etter samme prinsipp som midlertidigheten i Eva Nansens vei.

Nedenfor vises tidligere plankart for Dagny Bergers vei som ble behandlet i Planutvalget i Bærum kommune 13. oktober 2022 (til venstre), og endret plankart i tråd med justeringene som er gjort etter høringsperioden (til høyre). Justert plankart for alternativ 2 er vedlagt.



Figur 45. Plankart til første offentlig ettersyn til venstre, justert plankart i tråd med endringer etter offentlig ettersyn til høyre

Det er i endret plankart valgt å regulere fremtidig, permanent situasjon for busstilrettelegging i Dagny Bergers vei, med busslomme i stedet for kantstopp ved dagens holdeplass, som illustrert i veitegning D03-4. Et bestemmelsesområde #2 tillater etablering av midlertidig situasjon med kantstopp for sørgående trafikk som illustrert i veitegning D03-3. Geometrien er også oppdatert i tråd med nye veitegninger.

7.2 Forslag i endring i reguleringsbestemmelser

Endringene som foreslås endret/tillagt i reguleringsbestemmelsene etter offentlig ettersyn er vist under, hvor endringer er vist i rødt. Bestemmelsene med endringer ligger vedlagt. Det er til denne tilleggshøringen kun gjort endringer i de delene av bestemmelsene som omhandler Eva Nansens vei og Dagny Bergers vei.

Felles for alternativene

§ 1.1 Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for syklende, gående og toveis buss langs Forneburingen, John Strandruds vei og Dagny Bergers vei, samt syklende og gående i Eva Nansens (Åsa Gruda Skars vei).

Planen skal legge til rette for utvikling av Forneburingen som en byggate med gode forhold for byliv, kollektiv, gående og syklende, **og sikre kobling for buss mellom Forneburingen og Snarøyveien.**

§ 2.10 Ved anleggsarbeid skal det vises aktsomhet for eksisterende tekniske infrastrukturanlegg som ligger innenfor planområdet. Netteiere skal kontaktes i god tid før byggestart.

§ 3.1 Arealet skal opprettholdes som en viktig gangforbindelse til Fornebu S. **Opparbeidelse av arealet skal ses i sammenheng med utforming av krysningspunkt for gående over Eva Nansens vei (jf. PBL § 12-7, nr. 1).**

Alternativ 1 – Eva Nansens vei/Åse Grudas vei

~~§ 6.5 Krysningspunkt for gående/syklende over o_KV4 ved o_UTE skal etableres som en tilrettelagt kryssing med nedsenket kantstein. Detaljutforming skal avklares i byggeplan (jf. PBL § 12-7, nr. 1 og 4).~~

§ 6.5 Over o_KV4 skal det etableres et tilrettelagt krysningspunkt for fotgjengere, i tråd med prinsipper vist på landskapsplan O07-1. Krysningspunktet skal gis en utforming som markerer at fotgjengere har prioritet. Detaljutforming skal avklares i byggeplan. Trafikksikkerhet og lesbarhet skal tillegges spesielt vekt i detaljering av løsningen (jf. PBL § 12-7, nr. 1 og 4).

§ 12.7 O_AVG25 og o_AVG27 skal ha funksjon som buffer mot eksisterende bebyggelse i Eva Nansens vei. Arealet skal opparbeides med beplantning og i tråd med prinsipper vist på landskapsplan O07-1.

§ 17. Bestemmelsesområde #2 – utforming

§ 17.1 Innenfor bestemmelsesområde #2 er det tillatt med midlertidig opparbeidelse av kantstopp for buss, jf. prinsipper i landskapsplan O07-2. Når bussholdeplassen flyttes til Snarøyveien, skal arealet tilbakeføres til prinsipper vist på landskapsplan O07-1.

Alternativ 2 – Dagny Bergers vei

§ 17. Bestemmelsesområde #2 – utforming

§ 17.1 Innenfor bestemmelsesområdet #2 er det tillatt med midlertidig opparbeidelse av kantstopp for buss.

8. OPPSUMMERING OG FAGLIG ANBEFALING

Bearbeidede varianter av alternativ 1 Eva Nansens vei og alternativ 2 Dagny Bergers vei er utarbeidet siden forrige høring, og legges nå ut på en tilleggshøring. Alternativene er bearbeidet for å imøtekomme merknader og innspill fra høringsperioden, og de er basert på nye faglige vurderinger av trafikale konsekvenser, landskap og støy. De 2 alternativene gir to prinsipielt ulike løsninger for busstilrettelegging mellom Forneburingen og Snarøyveien.

Trafikalt fagnotat «*Bussbetjening av Forneburingen og kobling til Snarøyveien*» (vedlagt) anbefaler alternativ 1 Eva Nansens vei som det trafikalt foretrukne alternativet for bussforbindelse mellom Forneburingen og Snarøyveien. Dette er basert på vurderinger av trafikale konsekvenser (forsinkelser), fysiske konsekvenser (arealbehov), konsekvenser for busspassasjerene (gåavstand og tid), konsekvenser for trafikkikkerhet og konsekvenser for bussoperatørene (kjørelengde). Alternativet for buss i Eva Nansens vei er bearbeidet og optimalisert for å imøtekomme innspill på trafikkikkerhet og støv og støy fra høringsperioden. Det alternativet som nå foreligger er optimalisert for å gi fotgjengere og syklistene en høyere prioritert i gatebildet, ved at kjørebanelen er snevret inn til ett felt der fotgjengere skal krysse over til Fornebu S. I det nye tverrsnittet er det også lagt inn en sammenhengende grøntrabatt med tilstrekkelig bredde slik at det kan etableres vegetasjon i ulike sjikt som vil skjerme visuelt mellom kjørebanelen og boligene. Det reviderte alternativet er derfor vurdert å gi en bedre situasjon for beboere og myke trafikanter i gaten, sammenliknet med alternativet som lå ute på høring vinteren 2023.

Alternativ 2 Dagny Bergers vei er supplert med nærmere trafikkfaglige vurderinger av hvordan det kan tilrettelegges for permanent bussforbindelse i gaten. I tillegg er det gjort en vurdering (kapasitetsberegning) av om etablering av venstresvingefelt i Snarøyveien kan være med på å avlaste Snarøyveien/rundkjøringene Spydkastraen og Propellen. Denne vurderingen konkluderer med at etablering av venstresvingefelt vil gi en høy belastningsgrad i krysset, som vil medføre både forsinkelser og manglende regularitet for både kjørende og fotgjengere. De arealmessige konsekvensene av innføring av venstresvingefelt vil også være uheldige, da det vil spise av areal avsatt til byutvikling for Fornebu Sør samt at fotgjengere vil få en svært lang kryssing av flere kjørefelt. Samlet sett er alternativet for Dagny Bergers vei vurdert dårligere trafikalt enn alternativet for Eva Nansens vei, særlig når det gjelder konsekvenser for trafikkikkerhet og trafikale konsekvenser(forsinkelser).

