

Merknader til fornyet høring Områderegulering Fossum

Høringsperiode 20.august til 8.oktober 2018

	OFFENTLIGE OG ORGANISASJONER	Kommentar:
1	<p>Fylkesmannen i Oslo og Akershus sier at planforslaget er i tråd med det forslaget de fikk tilsendt som førte til at de trakk innsigelse i brev av 28.6.17. I tillegg er planen endret som følge av deres faglige kommentarer, både i forhold til jordvern og andre forhold. Basert på oversendt informasjon har de ingen merknader til det nye planforslaget.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
2	<p>Statens vegvesen mener at Bærum kommune må legge til rette for utbygging langs banenettet og i knutepunkt før utbygging av Fossum. De er positive til at Fossumutbyggingen i kommuneplanen er forskjøvet til tidsrommet 2030 – 2036. Imidlertid er de bekymret for om dette kan styres når detaljreguleringsplan for området blir vedtatt.</p> <p>Den største utfordringen i utarbeidelsen av planen har vært knyttet til bussens fremkommelighet både innenfor og utenfor planområdet. Statens vegvesen er skeptiske til hvor godt omtalt kollektivtilbud vil bli, om det oppfyller Miljøverndepartementets betingelse om en tilfredsstillende samlet kollektivløsning da det er flere faktorer som er med på å bestemme dette. Spesielt vanskelig er det for de som skal til andre steder i Bærum enn til Røabanen. Hvordan bussens fremkommelighet er sikret på øvrig vegnett er avgjørende for om kollektivtrafikken er konkurransedyktig med bil. Når bussene ikke er sikret god framkommelighet langs Vollsveien, vil økningen av biltrafikk fra et stort område som Fossum bidra til at situasjonen forverres.</p> <p>Vi skrev derfor i vår uttalelse datert 16.10.2015 at «utbyggingen på Fossum vil kunne føre til redusert fremkommelighet på vegnettet, det bør av den grunn settes rekkefølgekrav til at de kollektivreisenes</p>	<p>Rådmannen viser til at utbygging på Fossum først vil skje om en god del år. Rådmannen er kjent med at det pågår arbeid med å bedre bussfremkommeligheten i Vollsveien. Bygging av ny E18 medfører at Gjønneestunnelen vil avlaste Vollsveien for trafikk og dermed bedre bussens fremkommelighet.</p> <p>Videre vil trolig nytt bomregime knyttet til finansiering av ny E18 medføre nye bomsnitt både på Griniveien, Bærumsveien og antagelig også på Vollsveien ved Lysaker. Rådmannen anser at trafikksituasjonen i området vil bli vesentlig påvirket av disse forhold til gunst for kollektivtrafikk, samt at E18 bominnkreving på Griniveien vil avise en god del trafikk inn mot Oslo fra denne siden.</p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil trolig utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som skal ivareta utvikling og endring fram mot realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og fremkommelighet for buss, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema. Kollektivtilbud og fremkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen. Lokalisering av bussholdeplasser vil bli fulgt</p>

	<p>framkommelighet til Sandvika, Oslo og Lysaker skal være god før utbyggingen tar til.» «Dersom vi opplever problemer med trafikkavviklingen på det overordnede vegnettet som følge av utbyggingen, og dersom trafikken blir større og kollektivandelen lav, kan det bli aktuelt å vurdere sterkere virkemidler for å prioritere det overordnede vegnettet.» Dette er ikke løst i pågående planarbeid. Bærum kommune må derfor være forberedt på at virkemidler som bussbom på Vollsveien kanskje må innføres for å sikre busen framkommelighet på Vollsveien. Statens vegvesen synes ikke at Bærum kommune har lagt tydelige nok føringer på avstandskrav, noe som kan undergrave forsøket på å begrense bilbruken. Vi foreslår derfor at krav om maksimal gangavstand på 250 meter til bussholdeplass skal gjelde alle boliger og minimumskravet om 200 meter fra hovedinngang til parkeringsanlegg økes til 250 meter.</p>	<p>opp i samarbeid med Ruter ved detaljregulering.</p> <p>Iht gjeldende bestemmelser skal minimum 75% av boligene ha mindre enn 250 meter gangavstand til holdeplasser. Dette er basert på Ruters foreløpige vurderinger ift plassering av og antall bussholdeplasser, samt veiføringen gjennom planområdet. Ved detaljregulering vil det være viktig å lage gode gangakser mot bussholdeplasser som korter ned gangavstand mot holdeplassene og dermed fremmer kollektivbruken.</p> <p>Lokalisering av parkering ift boligene vil være et tema ved detaljregulering og mobilitetsplan.</p>
3	<p>Norges Vassdrags- og Energidirektorat anbefaler at planens bestemmelse §6 som sier at bekkeløp, bruer og kulverter skal dimensjoneres til å ta unna en 200-årsflom bør suppleres med krav om en sikkerhetsmargin på minst 30 cm ved beregning av 200-års flomnivå i planbestemmelsen. I tillegg bør sikkerhetsmarginen inkludere et klimapåslag på minst 20% for beregning av vannføring som anbefalt i klimaprofil for Oslo og Akershus.</p> <p>Ifølge planbeskrivelsen punkt 1.4 er området ikke ansett å være utsatt for flom. ROS-analysen konkluderer derimot med at områder langs Bogstadvannet og Lysakerelva er utsatt for flomfare. Planbeskrivelsen bør rettes opp slik at den bedre reflekterer konklusjonene gitt i ROS-analysen. Faresone for 200-års flom (inkludert minimum 30 cm sikkerhetsmargin) i Bogstadvannet må avmerkes som hensynssoner i plankartet.</p>	<p>Anbefalingen om at planens bestemmelse §6 som sier at bekkeløp, bruer og kulverter skal dimensjoneres til å ta unna en 200-årsflom bør suppleres med krav om en sikkerhetsmargin på minst 30 cm ved beregning av 200-års flomnivå i planbestemmelsen tas til følge.</p> <p>Bestemmelse §6 siste setning endres slik, med understreket tillegg: «<i>Bekkeløpene og bruer og kulverter dimensjoneres til å ta unna en 200-års flom med en sikkerhetsmargin på 30 cm.</i>»</p> <p>§2.7.1 og §6 angir dessuten at ved detaljregulering skal det foreligge en redegjørelse for bla bekkeløp som skal gjenåpnes. Dette ivaretar NVEs merknader ift aktsomhetsområder langs bekkeløp. Klimapåslag vil være et naturlig tema i ovennevnte redegjørelse ved detaljregulering.</p> <p>Planbeskrivelsen punkt 1.4 oppdateres iht ROS-analysen og §2.1, hvor det er angitt at</p>

	<p>Faresoner for flom («indikasjon flom») langs Lysakerelva bør også markeres som hensynsområde. I tillegg er områder innenfor 20 meter fra bekker å regne som aktsomhetsområder med mindre flomfaren er kartlagt nærmere.</p> <p>For mindre bekker avmerket i plankartet bør det legges inn en slik hensynssone. Utover dette har NVE ingen vesentlige merknader til høringen.</p>	<p>«Ny bebyggelses gulvplan for oppholdsrom skal ikke ligge under cote 147,5 som er vannstanden for 200-årsflom med en sikkerhetsmargin på 0,5 meter».</p> <p>I planforslagets bestemmelser er det lagt inn en sikkerhetsmargin på 50 cm ift 200-årsflom langs Bogstadvannet. Faresone for flom markeres på plankartet langs Bogstadvannet og Lysakerelva i tråd med NVE's merknad.</p> <p>Det er lagt inn hensynsoner Flomfare i langs vassdragene i tråd med NVE's innspill.</p>
4.	<p>Fylkesutvalget i Akershus Fylkeskommune har gjort vedtak 15.10.18:</p> <p><i>1. Fylkesutvalget mener Bærum kommune har imøtekommet mange av innspillene som ble gitt ved forrige behandling av saken, og vil særlig fremheve at kommunen gjennom ny kommuneplan legger opp til først å bygge ut områder som ligger i nær tilknytning til etablerte, høyfrekvent kollektivtilbud. Fylkesutvalget forutsetter med dette at det ikke vil åpnes for bygging i Fossum før etter 2030.</i></p> <p><i>2. Det må gjennom rekkefølgekrav i planbestemmelsene stilles krav om fremkommelighet for kollektivtrafikken og høyfrekvent kollektivtilbud til Sandvika og Lysaker/Fornebu før en utbygging kan tillates.</i></p> <p><i>3. Fylkesutvalgets vedtak av 09.11.15 (pkt. 4 og 5) anses i det vesentlige ivaretatt.</i></p> <p><u>Kulturmiljøene</u> <i>Anmodningen om større buffer rundt kulturmiljøene innenfor planområdet er foreløpig ikke tatt til følge, og fylkesutvalget anmoder om at det arbeides videre med dette. Fylkesutvalget oppfordrer kommunen til videre dialog med Akershus fylkeskommune underveis i planarbeidet for forhold som angår kulturminneinteressene.</i></p>	<p>Til 1. og 2.: Rådmannen deler synspunkt omkring viktigheten av fremkommelighet for kollektivtrafikken til Sandvika og Lysaker/Fornebu og anser dette godt ivaretatt gjennom krav til mobilitetsplan.</p> <p>Rådmannen viser til at utbygging på Fossum først vil skje om en god del år. Rådmannen er kjent med at det pågår arbeid med å bedre bussfremkommeligheten i Vollsveien. Bygging av ny E18 medfører at Gjønneestunnellen vil avlaste Vollsveien for trafikk og dermed bedre bussens fremkommelighet. Videre vil trolig nytt bomregime knyttet til finansering av ny E18 medføre nye bomsnitt både på Griniveien, Bærumsveien og antagelig også på Vollsveien ved Lysaker. Rådmannen anser at trafikksituasjonen i området vil bli vesentlig påvirket av disse forhold til gunst for kollektivtrafikk, samt at E18 bominnkreving på Griniveien vil avvise en god del trafikk inn mot Oslo fra denne siden.</p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som nettopp skal ivareta utvikling og endring fram mot realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og fremkommelighet, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema.</p>

		<p>Kollektivtilbud og fremkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen.</p> <p><u>Til kulturmiljøene:</u> Rådmannen anser kulturmiljøene godt ivaretatt i planen; <i>Rundt kulturmiljøene er det angitt hensynssone H570 bevaring kulturmiljø. Arbeiderboligene med hensynssone ligger i tillegg i en større sone avsatt til hensynssone bevaring naturmiljø.</i></p> <p>Kulturmiljøene, i form av arbeiderboligene, vil bli en viktig og integrert del av Fossum utbyggingen. Gjennom blant annet felleskapsfunksjoner ønsker man å legge til rette for vern gjennom bruk. Foreliggende planforslag ivaretar nettopp dette. , sammen med en naturlig avgrensning mellom planlagt fremtidig bebyggelse og eksisterende bebyggelse i form av terrengsprang/skråning ivaretar etter kommunens syn kulturmiljøet på en god måte.</p> <p>I fremtidige detaljreguleringsprosesser vil det være naturlig å ha en dialog med fylkeskommunen ift kulturminneinteressene.</p>
5.	<p>Ruter sier i sin merknad at tilgjengeligheten til Fossum-området med kollektivtransport er dårligere enn mange andre steder i Bærum. Selv om det i fremtiden etableres et høyfrekvent busstilbud mot Røabanen, vil reiser til både Oslo og andre steder i Bærum kreve ett eller to bytter og kan derfor bare unntaksvis konkurrere med bil.</p> <p>Fossumområdet kan ikke sies å ligge med gangavstand til en banestasjon og heller ikke langs en høyfrekvent busstrase. Utbygging vil, med dagens transportsystem og reisevaner, bidra til økt bruk av bil og mer kø.</p> <p>Forslaget til områderegulering åpner for en stor boligutbygging, opptil 2000 nye boliger. Den største utfordringen i utarbeidelsen av planen har vært knyttet til bussens fremkommelighet både innenfor og utenfor</p>	<p>Ruter skriver at «Utbygging vil, med dagens transportsystem og reisevaner, bidra til økt bruk av bil og mer kø.»</p> <p>Det høyfrekvente busstilbudet som en utbygging utløser vil medføre at også eksisterende beboere (ca 1750) får et reelt kollektivtilbud. Sammen med andre tiltak for fremkommelighet og minst mulig bilbruk hos nye beboere på Fossum Bruk vil dette også øke kollektivandelen blant de eksisterende beboerne i Fossum terrasse og Fossumhavene.</p> <p>Det vises til Norconsults notat «Vurdering av dagens og fremtidig kollektivløsning for Fossum», datert 24.5.2018.</p> <p>I rapporten står det blant annet at «<i>Busstilbudet vil medføre en markant økning i kollektivandelen for motorisert trafikk. Kollektivandelen [på Fossum] er i</i></p>

<p>planområdet. Utbygging av området betyr at bussen får ytterligere fremkommelighetsproblemer. Når bussene ikke er sikret god framkommelighet langs bl.a. Vollsveien, vil økningen av biltrafikk fra et stort område som Fossum bidra til at situasjonen forverres. Mange velge å bruke bil på reiser til f.eks. Fornebu når alternativet er busser med forsinkede avganger og som står i de samme køene som biltrafikken. Ruter mener derfor at kommunen må arbeide videre med en løsning for å ivareta kollektivtrafikkens framkommelighet til Sandvika, Oslo og Lysaker. Det bør innarbeides et rekkefølgekrav i planbestemmelsene som sikrer at det ikke tillates utbygging på Fossum før framkommeligheten for buss på Vollsveien er sikret på en tilfredsstillende måte.</p> <p>Bestemmelse §2.6 fastsetter at det skal utarbeides en anleggsplan som <i>skal vise kjøremønstre for anleggstrafikk og hvordan trafikken forbi og gjennom området skal håndteres</i>. I forbindelse med anleggsplanen ber Ruter om at det tas hensyn til framkommelighet for busstrafikken i området.</p> <p>Bestemmelse §2.7.1 fastsetter at det ved detaljregulering skal foreligge <i>en trafikal vurdering av behovet for utvidet kollektivfelt i Fossumsveien. Bussene skal ikke stå i bilkø</i>. Bestemmelsen bør tydeliggjøres.</p> <p>Ruter mener fortsatt, som påpekt i varsel om oppstart av planarbeidet, at det må reguleres et kollektivfelt lenger opp i Fossumveien enn det som er vist i det foreliggende materialet, minst tilbake til Syd-Fossum holdeplass. Ruter anbefaler derfor at kollektivfeltet oKA2-3 forlenges frem til felt oKH1.</p> <p><u>Ankerveien</u> Ankerveien innenfor planområdet er regulert til gang- og sykkelvei. I bestemmelse §4.5 står det at <i>veien skal ha tillat kjøring for buss på strekningen vest for oK6</i>. Ruter mener at</p>	<p><i>utredningen anslått til 30-32 %. I Ruters Trafikkplan vest er målsettingen for 2025 en kollektivandel i Asker og Bærum på 30 %. Denne kollektivandelen er basert på oppfyllelse av nullvekstmålet (dvs. at kollektivtrafikken skal ta all vekst i motorisert trafikk). I 2016 var kollektivandelen i Bærum til sammenligning 19 %. Målsettingen i Ruters Trafikkplan vest innebærer at kollektivandelen for Fossum vil være på nivå med – eller høyere – enn kollektivandelen for Asker og Bærum samlet sett. Det betyr også at kollektivandelen vil være betydelig høyere enn andre sammenlignbare områder i Akershus.»</i></p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som nettopp skal ivareta utvikling og endring fram mot realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og framkommelighet, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema. Kollektivtilbud og framkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen.</p> <p>Rådmannen viser til at utbygging på Fossum først vil skje om en god del år. Rådmannen er kjent med at det pågår arbeid med å bedre bussframkommeligheten i Vollsveien. Bygging av ny E18 medfører at Gjønneestunnellen vil avlaste Vollsveien for trafikk og dermed bedre bussens framkommelighet. Videre vil trolig nytt bomregime knyttet til finansering av ny E18 medføre nye bomsnitt både på Griniveien, Bærumsveien og antagelig også på Vollsveien ved Lysaker. Rådmannen anser at trafikksituasjonen i området vil bli vesentlig påvirket av disse forhold til gunst for kollektivtrafikk, samt at E18 bominnkreving på Griniveien vil avvise en god del trafikk inn mot Oslo fra denne siden.</p>
--	---

<p>det bør være mulig for bussen å kjøre fra felt oK6 og ut på Ankerveien.</p> <p><u>Bussholdeplass</u> Bussholdeplasser og snuarealer for buss. Generelt bør bussholdeplasser opparbeides som kantstopp og ikke busslommer. Derfor bør man i fellesbestemmelse §4.1 bruke begrepet bussholdeplass. Bestemmelse §2.10 spesifiserer at det minimum skal etableres 4 bussholdeplasser innenfor planområdet. Holdeplass strukturen er viktig for å minimere tidsbruken for de reisende og, dermed styrke konkurransen mot bilbruk. Antall holdeplasser bør vurderes ut fra markedsgrunnlag, optimal avstand mellom holdeplasser og stedlige forhold.</p> <p><u>Matebuss:</u> Ved en utbygging av Fossum-området kan det i fremtiden være aktuelt å etablere matebuss til/fra T-banen. Ruter anbefaler derfor at det i felt B2 eller B3 settes av snu- og reguleringsarealer for buss ved skoletomten (arealet OS).</p> <p>Ruter tar gjerne et møte for å detaljere ut løsningen.</p>	<p>Ruters merknad om at det skal tas hensyn til fremkommelighet for busstrafikken i området i anleggsperioden tas til følge. Bestemmelse §2.6 får et tillegg slik at det står at «<i>det skal utarbeides en anleggsplan som skal vise kjøremønster for anleggstrafikk og hvordan trafikken forbi og gjennom området skal håndteres, herunder fremkommelighet for busstrafikken.</i>» Merknad vedrørende §2.7.1 tas ikke til følge da bestemmelsen er utarbeidet etter anvisning fra Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune ifm innsigelsesbehandlingen. Dette gjelder tilsvarende for lengde på kollektivfelt.</p> <p><u>Ankerveien</u> Hovedveisystemet, herunder bussens kjøremønster, er utarbeidet med bakgrunn i anvisninger fra Ruter før førstegangsbehandling av områdeplanen. Kommunen kan ikke se at det nå foreligger grunnlag for å endre dette.</p> <p><u>Bussholdeplass</u> Merknad vedrørende «busslomme» tas til følge. «Busslomme» erstattes med «bussholdeplass» i § 4.1. §2.10 ivaretar Ruters merknad om antall bussholdeplasser da det står at det «<i>minimum skal etableres 4 bussholdeplasser innenfor planområdet</i>». For å ivareta bestemmelsen om at minst 75% av boligene skal ha maks 250 meter gangavstand til bussholdeplass kan ikke antallet reduseres.</p> <p><u>Matebuss</u> Veisystemet, som ligger som en sløyfe gjennom planområdet, legger godt til rette for en eventuell matebuss slik Ruter nevner som en aktuell mulighet. Ved detaljregulering vil det dessuten være mulig å sette av snu- og reguleringsarealer for buss innenfor planområdet.</p>
---	--

<p>6. Oslo kommunes uttalelse /vedtak: Oslo kommune mener at foreliggende forslag til områderegulering åpner for utbygging og befolkningsvekst som ikke er i tråd med retningslinjene i RP-ATP.(Regional plan areal og transport) På denne bakgrunn vil Oslo kommune sterkt fraråde utbyggingsomfanget planforslaget legger til rette for på Fossum.</p> <p>Oslo kommune mener at den planlagte utbyggingen på Fossum uansett vil være bilbasert og dermed øke trafikk- og miljøbelastningen på omkringliggende veinett og vanskeliggjør oppnåelse av målet i RP-ATP om å ta veksten i persontransporten med kollektiv, sykkel og gange. Overordnet strategi 3 i RP-ATP innebærer at banebasert kollektivtilbud skal håndtere veksten i befolkning og arbeidsplasser, og at utviklingen i stor grad som mulig skal i gangavstand til et slikt tilbud. Strategi R7 anbefaler en avstand på maksimalt 1 km til sentralt kollektivknutepunkt. Den foreslåtte bebyggelsen på Fossum vil ha beliggenhet 1,5 ~ 2,5 km til Ekraeveien T-banestasjon. Utbyggingsområdet ligger dermed ikke innenfor gangavstand til banebasert kollektivtilbud.</p> <p>Oslo kommune mener at utbygging av gang- og sykkelvei i Griniveien fra bygrensen til Røa er et nødvendig tiltak dersom boligbygging på Fossum kan finne sted. På denne bakgrunn forutsetter Oslo kommune at slikt rekkefølgekrav inngår i reguleringsplanen som eventuelt blir vedtatt.</p> <p>I Norconsults notat datert 24.05.18 angir at en økning av busstilbudet trolig avhenger av et økt markedsgrunnlag, som skal komme fra den store utbyggingen som planforslaget legger til rette for.</p> <p>Oslo kommune mener det er en lite bærekraftig strategi å legge til rette for omfattende utbygging i områder som i utgangspunktet er bilbasert og hvor selv et</p>	<p>Det vises til forutsetningene i MDs godkjenning av kommuneplanen i 2011 hvor det bla ble forutsatt høy tetthet. Foreslått utbyggingsvolum vurderes til å være i tråd med dette.</p> <p>Det vises til Norconsults notat «Vurdering av dagens og fremtidig kollektivløsning for Fossum», datert 24.5.2018. Her konkluderes det med at <i>«Det ovenstående innebærer at et kollektivtilbud for det planlagte boligområdet på Fossum med åtte avganger i timen i rushtidene, kort gangavstand til holdeplasser og høyfrekvent mating til kapasitetssterke skinnegående transportmidler (primært T-bane), må kunne sies å overoppfylle Miljøverndepartementets betingelse om en tilfredsstillende samlet kollektivløsning.»</i></p> <p>Vi kan ikke se at det blir riktig å innta rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av gang- og sykkelvei til Røa, i Oslo kommune. Behov for tiltaket har eksistert i mange år . Bystyret i Oslo gjorde reguleringsplanvedtak i 2015. Planforslag for Fossum ivaretar kollektivfelt til Vollsveien/ Eiksmarka, samt gang- og sykkelvei til Griniveien. Langs Griniveien er nå gang- og sykkelvei under opparbeidelse mellom Oslo grense og Eiksveien i Bærum. Totalt sett vurderes situasjonen for gående, syklende og kollektivreisende til Eiksmarka og Ekraeveien som god når tiltakene som ligger i planforslaget blir opparbeidet.</p> <p>Rådmannen viser til innspill knyttet til krav til utbygging av gang/sykkelvei mot Røa. Rådmannen poengterer at evt utbygging på Fossum først vil skje om en god del år. Rådmannen er kjent med at det arbeides med å bedre trafiksikkerhet frem mot Røa.</p> <p>Bygging av ny E18 medfører at Gjønneestunnellen vil avlaste Vollsveien for trafikk og slik bedre bussen fremkommelighet. Videre vil antagelig nytt</p>
--	---

	<p>forsterket busstilbud neppe vil bli førstevalget for storparten av de reisende. Foreslått utbygging vil uansett binde opp ressurser i kollektivbetjening som ellers kunne vært brukt mer effektivt andre steder. Planområdet i foreliggende planforslag kommer ikke i konflikt med Oslos nye vannforsyning (Holsfjordprosjektet). Det ligger imidlertid en 600 mm overføringsledning helt sør i planområdet som betjener både østre deler av Bærum og vestre deler av Oslo. Oslo kommune finner for orden skyld grunn til å påpeke at det må tas hensyn til denne vannledningen.</p>	<p>bomregime knyttet til finansering av ny E18 medføre nye bomsnitt både på Griniveien, Bærumsveien og antagelig også på Vollsveien ved Lysaker. Rådmannen anser at trafikksituasjonen i området vil bli vesentlig påvirket av disse forhold til gunst for kollektivtrafikk, samt at E18 bominnkreving på Griniveien vil avvise en god del trafikk inn mot Oslo fra denne siden. Rådmannen er også kjent med at Oslo kommunes planer for ny Røtatunell.</p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som nettopp skal ivareta utvikling og endring fram mot realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og fremkommelighet, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema. Kollektivtilbud og fremkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen.</p> <p>Det er en viktig målsetting for kommunen at også beboere i eksisterende boligområder på Fossum og andre steder i Østre Bærum får et vesentlig bedret busstilbud slik at de i større grad enn i dag lar bilen stå og går over til gange, sykkel og kollektivtilbud. Utbyggingen av Fossum Bruk vil bidra til å oppnå denne målsettingen.</p> <p>Kommentar vedr overføringsledning tas til etterretning.</p>
7.	<p>Hafslund Nett viser til tidligere uttalelser. Nettselskapet er tilfreds med at forslagsstiller har imøtekommet innspill, og har ingen ytterligere bemerkninger til planen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
8.	<p>Naturvernforbundet i Bærum sier at alle partiene i Bærum (bortsett fra Høyre), interesseorganisasjoner, naboer, velforening og bydelsutvalg går imot den omfattende</p>	<p>Det vises til forutsetningene i MDs godkjenning av kommuneplanen i 2011 hvor det ble forutsatt høy tetthet. Foreslått utbyggingsvolum vurderes til å være i tråd</p>

<p>utbyggingen på Fossum. Planforslaget inneholder fortsatt alt for høy utnyttelsesgrad med 2000 boenheter pluss offentlige- og forretningstjenester, samt idrettsaktiviteter. Dette vil føre til enorme endringer for lokalsamfunnet og påvirke Fossum negativt som bosted ved at det vil ødelegge opplevelsene i det eksisterende kulturlandskapet, nærmarka og naturmangfoldet. Et mer tilpasset utbyggingsnivå for Fossum mener vi derfor må være maksimum 1000 boenheter, som vil balansere bedre med den eksisterende boligmassen på Fossum som utgjør totalt 750 boenheter. Planforslaget innebærer at Fossumutbyggingen blir 20 ganger større enn Eiksmarka senter og dobbelt så tett som på Rykkinn.</p> <p>Områdeplanen bør derfor avvises, subsidiært utsettes til siste del av kommuneplanperioden. Dette fordi, når den tid kommer, så kan behovet for nye boliger være betydelig redusert. Før eller senere må man regne med at boligmarkedet i Bærum og nabokommunene når metningspunktet. Omlag 48 av 92 dekar av Smiejordet er i områdeplanen spart for nedbygging gjennom planvedtak. Resten av Smiejordet på 52 dekar er avsatt til idrettsformål. Dette jordstykket er like verdifullt og må bevares til fortsatt jordbruk. Derfor må også de planlagte idrettsanleggene legges til industriområdet.</p> <p>Eget kollektivfelt i Fossumveien og del av Griniveien vil kun gi bedre trafikkavvikling for buss og syklende frem til Eiksmarka, men vil ikke redusere kødannelsen på Griniveien og Vollsveien. Dagens Fossumbeboere kjører hovedsakelig bil selv med et forbedret busstilbud og den omfattende bilbruken har bare fortsatt. Økningen i biltrafikken fra Fossum vil ramme alle dem som kommer i bil fra vest og nord i Bærum.</p> <p>De mener at Miljøverndepartementet tok feil da de hevdet at naturmangfoldet på Fossum i liten grad ville bli berørt av planforslaget. Det er registrert 26 rødlistede fuglearter i og</p>	<p>med dette.</p> <p>For å legge til rette for redusert transportbehov forutsetter planforslaget sosial infrastruktur og tjenestetilbud som reduserer det daglige reisebehovet for eksisterende og nye innbyggere på Fossum. I tillegg legger eksisterende og nye boliger til rette for en høyfrekvent kollektivbetjening.</p> <p>Planforslaget forholder seg til kommuneplanens bestemmelser om uteareal, og har en tetthet som kan sammenlignes med Hundsund og Storøya på Fornebu. Dette mener kommunen er en tetthet som er riktig og nødvendig for å svare på MDs forutsetninger.</p> <p>En utvidelse av idrettsanlegg på Smiejordet vil bli erstattet med nydyrking av nye jordbruksareal i Bærum, jf politisk vedtak av dette ved behandling av kommuneplanens arealdel 4. april 2018.</p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som nettopp skal ivareta utvikling og endring fram mot realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og fremkommelighet, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema. Kollektivtilbud og fremkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen.</p> <p>Naturmangfold er utredet av Biofokus, jf notat datert 15.11.2013 (vedlegg til planforslaget). Biofokus har iht metodebeskrivelsen gjennomført undersøkelser både basert på søk etter eksisterende informasjon om naturforhold og biologisk mangfold i naturdatabaser og litteratur samt ved befaring på stedet. Biofokus konkluderer med at «<i>Det aller</i></p>
--	--

	<p>ved Bogstadvannet. Bærum kommune støtter seg til en rapport fra BioFokus som innsamlet data kun én dag. For å bevare mest mulig naturverdier i området må utbyggingen holde seg innenfor næringsområdet og la skog og dyrket mark være urørt. Dette betyr at områdene B1 og B2 ikke må utbygges.</p> <p>Det må stilles krav til at det innlagte naturområdet langs Bogstadvannet må være på min. 30 meter og sammenhengende. Det betyr at eventuell badestrand og brygge må plasseres utenfor og nord for planområdet. Bekkene i området må være åpne .</p> <p>Arven fra Bogstad tilhører Fossum også og må videreføres som et unikt kultur- og naturlandskap.</p>	<p><i>meste av undersøkelsesområdet har små til ingen spesielle naturverdier. Vegetasjonstypene er vanlige og vidt utbredte, påvirkningsgraden er høy, utvalgte naturtyper forekommer ikke, rødlistede naturtyper forekommer ikke, og artsmangfoldet er relativt lite. For rødlisteartenes del er det særlig fuglefaunaen som bidrar til at antallet er stort, og de aller fleste av disse er bare løselig knyttet til det aktuelle undersøkelsesområdet.»</i></p> <p>I rapporten fremheves vannkanten langs Bogstadvannet som leveområde for rødlistearter samt et stort antall fugler som tidvis benytter området. Vannkanten langs Bogstadvannet er i områdeplanen ivaretatt i form av friområde og hensynssone naturmiljø.</p> <p>Utbyggingen forholder seg til det regulerte industriområdet. Det påpekes at område B1 tidligere er gravd ut ifm urealisert utbygging igangsatt av forsvaret på 1980-tallet.</p> <p>I område avsatt til hensynssone – naturmiljø langs Bogstadvannet skal eksisterende vegetasjonsbelte bevares. Eventuell lokalisering av brygge etc må hensynta eksisterende vegetasjonsbelte. Tilgang til Bogstadvannet er positivt mht utøvelse av friluftsliv.</p> <p>Bestemmelsene ivaretar at bekker skal være åpne. Det skal i tillegg benyttes åpne løsninger for overvannshåndtering.</p>
9.	<p>Eiksmarka Vel og Fossum Naboutvalg har utarbeidet felles høringsuttalelse. Eiksmarka Vel (ca. 1 625 medlemmer), representerer beboere i vellets område som Fossum er en del av. Fossum naboutvalg representerer ca. 750 boenheter. Utbyggingen på Fossum Bruk vil totalt sett bli ca. 20 ganger så stor som Eiksmarka senter. Utbyggingen blir ca. 2/3 av Rykkinnutbyggingen, men utnyttelsesgraden</p>	<p>Planforslaget forholder seg til kommuneplanens bestemmelser om uteareal, og har en tetthet som kan sammenlignes med Hundsund og Storøya på Fornebu. Dette mener Rådmannen er en tetthet som er riktig og nødvendig for å svare på MDs forutsetninger.</p> <p>Det forutsettes varierte byggehøyder innenfor planområdet, med en avtrapping</p>

<p>blir dobbelt så høy som på Rykkinn. Utbyggingen er for omfattende og ikke tilpasset omgivelsene. Disse vil bli kraftig forringet med 5 etasjers blokker som nærmeste naboer.</p> <p>De foreslår at maksimal høyde settes til 4 etasjer / 13 meter, varierende fra 2 til 4 etasjer avhengig av plassering i terrenget. Bruksareal (BRA) for boliger begrenses til 100.000 m², og antall boenheter til 1000. De ønsker at trafikkanalysen og støyutredningen fra 2014 oppdateres på grunnlag av oppdaterte tall for trafikk og kollektivdekningsgrad. Dette må skje før områdeplanen behandles i planutvalget. Det er liten grunn til å tro at bæringene vil redusere sin bilbruk i særlig grad på grunn av at det blir bedre bussforbindelse til Eiksmarka og Østerås T-banestasjoner. Fossum vil forbli en bilbasert satellitt. En utbygging med 2.000 boliger vil føre til økte kjøpplermer i Bærum øst / Oslo vest, spesielt på Griniveien og Vollsveien.</p> <p><u>Støskjermer</u></p> <p>Plankartet er ikke entydig, men slik vi tolker det er støyskjerm foreslått plassert i plangrensa øst for Fossumveien. Dette medfører inngrep og restriksjoner på eksisterende eiendommer øst for Fossumveien og er helt uakseptabelt. Alle støyskjermer må plasseres i dagens eiendomsgrense eller på veggrunn. Det er positivt at det skal nydyrkes et tilsvarende areal et annet sted i Bærum som erstatning for det dyrkede arealet som går tapt til idrettsanlegg. Likevel er det viktig at muligheten for å tilbakeføre også dette området til landbruksareal ikke går tapt for alltid. Derfor bør det ikke tillates oppført bygninger på dette området.</p> <p>Vi forutsetter at Planutvalget tar en befaring på stedet før det fattes vedtak i saken og at vi som eiere har anledning til å møte der. Der må forslagsstiller i detalj forklare hvilke foreslåtte tiltak som vil berøre de private</p>	<p>mot Bogstadvannet, jf §§ 3.1.3 og 3.1.5.</p> <p>Norconsult har utarbeidet et kompletterende notat datert 30.10.2018 til trafikkanalysen fra 2015. Her vurderes det hvorvidt det er grunnlag for eller hensiktsmessig å oppdatere trafikkanalysen nå. Norconsult skriver at <i>«Et fellestrekk ved den generelle samfunns- og mobilitetsutviklingen og sentrale forutsetninger for trafikkanalysen, er at de generelt vil føre til at det blir mindre attraktivt å bruke bil. Utviklingen vil i stedet bidra til at flere vil sykle, gå og/eller reise kollektivt»</i>. Med henvisning til bestemmelsen om mobilitetsnotat påpekes det at <i>«Disse bestemmelsene sikrer at detaljreguleringen vil bli basert på et enda bedre kunnskapsgrunnlag om reiseatferd og markedets behov på det tidspunktet hvor utbygging er nærmere forestående.»</i> Norconsults konkluderer med <i>«at en eventuell oppdatering av trafikkanalysen fra 2014 vil ha liten/ingen verdi nå.»</i></p> <p>Støyutredningen vurderes derfor som å være dekkende for den planlagte utbyggingen. Rådmannen er imidlertid enig i at det bør utarbeides en oppdatert trafikk- og støyutredning før tiltak i Fossumveien, herunder støytiltak, igangsettes. Det er derfor foreslått en ny bestemmelse i rekkefølgebestemmelser § 8.1 som forutsetter at det utarbeides en revidert trafikkanalyse og støyutredning i forkant av etablering av støyskjermingstiltak langs Fossumveien.</p> <p><u>Støskjermer</u></p> <p>Støyskjermer er hovedsakelig plassert i eiendomsgrenser/eksisterende støyskjerm langs Fossumveien. Unntak er 6 eiendommer (i tillegg til én eiet av Løvenskiold) som mangler støyskjerm i dag tross at eiendommene er støyutsatt. Mindre arealbeslag er her nødvendig for å ivareta gang- og sykkelvei, snøopplag og</p>
---	---

	<p>eiendommene. Vi oppfordrer kommunens politikere til å lytte mer på innbyggerne enn på utbyggerne i denne saken.</p>	<p>støyskjerming av den enkelte eiendom. Med etablering av støyskjerm vil støy på eiendommenes uteareal bli bedre enn det er i dag også etter at Fossum Bruk er bygd ut, jf støytredning datert 27.1.2014.</p> <p>Bærum kommune vil utarbeide en detaljreguleringsplan for arealer avsatt til idrettsformål. Eventuelle idrettsbygg, parkering, adkomst mv vil inngå i dette planarbeidet.</p>
10.	<p>Lysakervassdragets venner er glad for at reguleringen av Fossumområdet tas opp til ny behandling. Begrunnelsen for å ta opp regulering nå, tolv år før, er ikke gjort klart. Industriområdet oppgis å ikke ha vært regulert tidligere, noe eieren har levd med i flere tiår. Dersom begrunnelsen er snarlig utskillelse av arealer til idrett eller til kommunale formål, bør dette oppgis ettertrykkelig. Med den ekstremt lange tidshorizonten, må prinsippet <i>føre-var</i> gjelde for å beskytte miljøet. LvV er særlig opptatt av vannmiljøet.</p> <p>LvV har tidligere påpekt at fyllmassene som en gang ble brukt til å utvide sagbrukstomten med ca. 15 mål på bekostning av Bogstadvannet er uheldig og må snarlig rehabiliteres. Dagens strandsone kan ikke stå i enda tolv år slik den er med store steinblokker og bratte kanter ned i vannet. Reguleringsbestemmelsene må åpne for snarlig rehabilitering av hele den 300-meter lange strekningen.</p> <p>Det verdifulle naturområdet med bekkesystem, vannkulper og tjern innenfor felt B1 må beskyttes og medtas i reguleringsplanen ved at felt B1 avgrenses i øst og at naturområdet N1 utvides tilsvarende. Det LvV mener er en ansvarlig grense mellom felt B1 og naturområdet N1. De har også flere kommentarer til Smiejordet og bekkeåpninger.</p> <p>Fotgjengere trenger et separat fortau. Da blir det nødvendig å utvide traséen til Fossumveien i hele sin lengde.</p> <p>Det bemerkes at kartmaterialet som ligger</p>	<p>Industriområdet har vært regulert til industri, men planen ble satt til side som følge av at området er avsatt til bolig i kommuneplanens arealdel.</p> <p>Områdeplanen muliggjør oppgradering og utvidelse av friområder på den gamle tømmertomten langs Bogstadvannet.</p> <p>Bestemmelsene ivaretar at bekker skal være åpne, herunder bekk nord for B1. Det skal i tillegg benyttes åpne løsninger for overvannshåndtering. Byggegrenser i plankartet sikrer at markant svaberg i B1 beholdes ubebygget.</p> <p>Områdeplanen sikrer utvidelse av gang- og sykkelsti fra Fossum Bruk til Griniveien. Østre del av gs-veien vil bli avsatt for gående.</p> <p>Plankartet er etter første høring vesentlig endret mht skole, barnehage, idrett og dyrka mark. Det er også gjort endringer som i bestemmelsene med bakgrunn i mottatte høringsuttalelser.</p> <p>Det er lagt inn hensynsoner Flomfare i langs vassdragene i tråd med NVE's innspill.</p>

	<p>ved søknaden er knapt endret fra forrige 1.gangs behandling. Dette gjenspeiler LvVs poeng at medvirkningsprosessen har hatt veldig lite innvirkning på planprosessen. Dette anser LvV, som er opptatt av vassdrag og vannkvalitet hvor medvirkning skal være mer enn en skinnprosess som et tegn på en saksbehandling i kommunen tok for lite hensyn til miljøbeskyttelse. Det forventes forbedring ved fornyet behandling.</p>	
11.	<p>FAU Eiksmarka skole sier at barn som bor på Fossum er i dag elever ved Eiksmarka skole. Dette vil være situasjonen under hele utbyggingsperioden fram til ny skole er oppført og tatt i bruk på Fossum. Det er i denne fasen svært viktig å ivareta sikkerheten til elevene som bruker disse veiene som skolevei og vei til og fra fritidsaktiviteter. Vi ber derfor om at det stilles krav til tiltak som sørger for god og trygg ferdsel for elever ved Eiksmarka skole som bor på Fossum.</p> <p>Som en følge av Fossumutbyggingen planlegges det en betydelig økning i kollektivtilbudet til og fra Fossumområdet, trolig med mating via knutepunkt som Eiksmarka T-banestasjon. Eiksmarka skole ligger rett ved Eiksmarka T-banestasjon og trafikksituasjonen i krysset mellom Snaret og Niels Leuchs vei er allerede uoversiktlig og bekymringsverdig.</p> <p>FAU mener at for å sikre trygge skoleveier bør det legges til rette gode løsninger som fører til minst mulig økning av trafikk på veiene i tilknytning til Eiksmarka skole. Foreldrene ved Eiksmarka skole har diskutert noen tiltak som bør kunne vurderes; undergang under Niels Leuchs vei ved Eiksmarka stasjon, nedsatt fartsgrense, bredere gang og sykkelveier og gode forhold for innfartsparkering og busstopp ved T-banen.</p>	<p>I forbindelse med prosessen i 2013 knyttet til regulering av gang- og sykkelvei langs Griniveien ble det vedtatt å stenge Eiksveien for å redusere antall konfliktpunkt for syklende. Dette kan medføre at trafikken på andre veier i området øker. Statens vegvesen og Bærum kommune fikk den gang krav om å iverksette ulike trafikksikkerhetstiltak i området før stenging av Eiksveien. Disse er utført.</p> <p>En trafikal før- og etterundersøkelse i området er igangsatt.</p> <p>Det vises til bestemmelsenes § 2.6, hvor det bla står at «Ved videre planlegging og utbygging av Fossum området skal det legges vekt på å sikre en skånsom anleggsgjennomføring uten overskridelser av grensene for støy (T-1442), vibrasjoner og forurensning, og som ivaretar trafikkflyt, <i>god trafiksikkerhet</i> og tilgjengelighet for alle trafikanter.»</p>
12.	<p>Fossum IF er et av Norges største idrettslag med 3400 medlemmer og er i dag blant klubbene i Bærum med dårligst banedekning</p>	<p>Bærum kommune vil utarbeide en detaljreguleringsplan for arealer avsatt til idrettsformål. Eventuelle idrettsbygg,</p>

	<p>pr spiller.</p> <p>Det er i kommunens tidligere arealplaner satt av areal til idrett på Smiejordet uten at noe har blitt realisert. Fossum idrett har nå forhåpninger om at den akutte anleggssituasjonen nå skal bli løst gjennom Områdeplanen for Fossum.</p> <p>Det må sikres atkomst til nåværende klubbhus via Ankerveien. Det bør anlegges fortau eller sykkelsti langs denne.</p> <p>Det må settes av nødvendig parkeringsareal for idrettsaktiviteten og markautfart.</p>	<p>parkering, adkomst mv vil inngå i dette planarbeidet.</p>
13.	<p>Oslo og Omland Friluftsråd er av den oppfatning at det planlagte boligområdet på Fossum vil bli et flott sted og bo, nær Marka og Lysakervassdraget og at utbyggingen i liten grad vil gå ut over viktige natur- og friluftslivsverdier. De påpekte i høringsuttalelse fra 2015 flere forhold som de mente måtte forbedres/endres hva angår; kollektivtransporten, parkeringsplasser og Smiejordet. Den nye planen er en klar forbedring fra forrige plan, men de vil peke på to områder til fortsatt forbedring:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny bestemmelse om at det ikke skal være tillatt med idrettshaller/bygninger på det regulerte idrettsarealet av Smiejordet. • En bedre plan for utfartsparkering og kollektivdekning til Marka på Fossum. 	<p>Bærum kommune vil utarbeide en detaljreguleringsplan for arealer avsatt til idrettsformål. Eventuelle idrettsbygg, parkering, adkomst mv vil inngå i dette planarbeidet.</p>
14.	<p>Bærum idrettsråd tar utgangspunkt i at Fossum IF som Bærums største idrettslag også i fremtiden vil være dominerende med tilrettelegging for å sikre utendørsaktiviteter for befolkningen i nordøstre Bærum. De støtter Fossum IF innspill til arealdisponering.</p> <p>Nye brukere av idrettsanleggene på Fossum vil forhåpentlig fanges opp av de foreslåtte kollektivløsningene og planen vil også tilrettelegge for bedre utfartsparkering.</p> <p>Det er ønskelig at det tilrettelegges for tilfartsløype fra bussholdeplass/ utfartsparkering og ut i markaløypene.</p> <p>Det er viktig fra idrettens side at planen gir</p>	<p>Bærum kommune vil utarbeide en detaljreguleringsplan for arealer avsatt til idrettsformål. Eventuelle idrettsbygg, parkering, adkomst mv vil inngå i dette planarbeidet.</p>

	<p>mulighet for å etablere åpne utendørsanlegg på Smiejordets vestre del. I første rekke er det behov for areal til fotballanlegg, skistadion, rulleskiløype, og utfartsparkering. Bærum Idrettsråd ser fram til at den fremlagte områdeplanen blir realisert.</p>	
15.	<p>Bærum natur og friluftsråd omtaler at utbygger ønsker å skape en visjon om Fossum som miljølandsby. Med det aktuelle utbyggingsvolum og det fotavtrykk Fossumutbyggingen setter på miljøet, sammen med omfattende utbyggingskostnader i prosjektet og de utgifter det påfører kommunen i investeringer og drift - samt sterkt økende belastning på alle veiene utenfor selve Fossumbyen, er det svært langt unna det en vil oppfatte som kriterier for status som miljølandsby. De støtter kommunens ønske om å bygge og utvikle funksjonelle, klima- og miljøvennlige byer og tettsteder i Bærum. Utbyggingen på Fossum kan aldri fylle funksjonene til en by eller et tettsted med det mangfoldet av tjenester og tilbud som da hører med. Fossum vil bli en satellitt-utbygging med hovedvekt på å presse inn maksimalt med boliger – der beboerne i stor grad vil søke ut av området for eks. for arbeid, skole, helse og kultur. I tillegg vil slik utbygging i markagrensen utgjøre en barriere for friluftslivet og forstyrre dyre- og fuglelivet. I dette spesielle kulturlandskapet knyttet til Bogstad gård, står også historiske verdier på spill. Høringen i 2015 viste at den foreslåtte utbygging av Fossum bør skrinlegges. Den nye planen endrer ikke på at dette fortsatt er riktig. Planforsaget legger opp til et omfattende utbyggingsvolum med 1900 – 2000 boenheter og 5-6000 beboere pluss offentlige tjenester, service og forretninger samt utvidede idrettsaktiviteter. Utbyggingen er i strid med kommunens arealstrategi, retningslinjer for regionalt utbyggingsmønster og samordnet plan for</p>	<p>Fossum er avsatt til boligområde i kommuneplanens arealdel og er et område som inngår i kommunens arealstrategi.</p> <p>Teknisk infrastruktur i form av veiltak, VA mv er knyttet til rekkefølgebestemmelser. Dette er investeringer som normalt bæres av utbygger. Investeringer i sosial infrastruktur er redegjort for i kommunens langsiktige drifts- og investeringsplan, LDIP.</p> <p>Eksisterende virksomhet avvikles ikke, men relokaliseres. Nye arbeidsplasser skapes som følge av etablering av bla skole, barnehager, bo- og behandlingssenter og tjeneste- og servicetilbud på fossum.</p> <p>En utvidelse av idrettsanlegg på Smiejordet vil bli erstattet med nydyrking av nye jordbruksareal i Bærum, jf politisk vedtak av dette ved behandling av KPA 4.4.18.</p> <p>Idrettsarealet er i tråd med areal avsatt i kommuneplanens arealdel.</p> <p>Blant annet bestemmelsenes §2.3 omhandler overvannshåndtering. Her står det at <i>«Alt overvann skal håndteres lokalt. Det skal benyttes åpne løsninger for overvannshåndtering. Alternativ løsning kan tillates ved kryssing av veier og plasser. Overvannshåndteringen skal utformes på en slik måte at den bidrar positivt til nærmiljøet og gir muligheter for økt naturmangfold.»</i></p> <p>Kollektivtilbudet og behovet vil utvikle og endre seg fram mot 2030. Områdeplanen skal være et robust planverktøy som nettopp skal ivareta utvikling og endring fram mot</p>

<p>areal og transport. Mangel på infrastruktur vil gjøre Fossumbyen til en uforholdsmessig kostbar utbygging og vil påføre kommunen store investerings- og driftskostnader. Med avvikling av eksisterende virksomhet følger også tap av 100 arbeidsplasser. Det er positivt at deler av Smiejordet er tatt ut av planen og foreslås regulert til landbruk. Men det er uansett i strid med nasjonal jordvernpolitikk å omdisponere høgverdig jord til idrettsformål. Og det virker mest som symbolsk jordvernpolitikk når det stilles krav om at det i Bærum, skal være mulig å finne tilsvarende areal fullverdig erstatningsjord. Det må også forutsettes at arealene er arrondert for moderne jordbruk. Hele Smiejordet må reguleres til landbruk. Behov for areal til idrettsformål, parkering mv. må dekkes innenfor industritomta. Bogstadvannet er en del av det vernede Lysakervassdraget og skal sikres et bredt naturområde langs vannkanten og ingen avrenning til vassdraget. Fossumbyen vil forbli et innbrudd i kulturlandskap, miljøer og minner, og et sterkt forstyrrende fremmedelement i det store landskapsrommet mot Bogstad. For friluftslivet er konsekvensene barrierevirkninger og stor slitasje. Det nye planforslaget har ingen løsning og/eller virkemidler (rekkefølgebestemmelser) for å sikre løsninger knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forholdene for kollektivtrafikk i Vollsveien; inn til byen og ut til Fornebu. De er vanskelige i dag og vil bli nærmest uholdbare med Fossumutbyggingen. - Påbegynt Røa-kryss som betingelse for utbedret kryssløsning/rundkjøring Fossumveien – Griniveien og Fossumutbygging. - Griniveien vestover og ned til Sandvika. Gjønnestunnelen vil avlaste trafikken for Bekkestua og omegn. Tunnelen åpner ikke for avkjøring til vestre regioner, og den vil generere økende trafikk på det øvrige 	<p>realisering. I planbestemmelsene er det derfor satt krav om at det ved første detaljregulering skal utarbeides mobilitetsplan. Her vil kollektivtilbud og fremkommelighet, tiltak for økt sykkelbruk og redusert bilbruk være sentrale tema. Kollektivtilbud og fremkommelighet mot viktige målpunkt utenfor planområdet vil også inngå i mobilitetsplanen.</p> <p>Rådmannen viser til at utbygging på Fossum først vil skje om en god del år. Rådmannen er kjent med at det pågår arbeid med å bedre bussfremkommeligheten i Vollsveien. Bygging av ny E18 medfører at Gjønnestunnelen vil avlaste Vollsveien for trafikk og dermed bedre bussen fremkommelighet. Videre vil trolig nytt bomregime knyttet til finansering av ny E18 medføre nye bomsnitt både på Griniveien, Bærumsveien og antagelig også på Vollsveien ved Lysaker. Rådmannen anser at trafikksituasjonen i området vil bli vesentlig påvirket av disse forhold til gunst for kollektivtrafikk, samt at E18 bominnkreving på Griniveien vil avvise en god del trafikk inn mot Oslo fra denne siden.</p>
---	--

	veinettet i østre Bærum.	
	MERKNADER FRA PRIVATE	
16.	<p>Knut Bryn Ankerveien 228, mener plankart viser at eiendommen blir kraftig beskåret på bakgrunn av utvidelse av gang/sykkelveien. De opplever det som urimelig. I stor grad kjøres det ansvarsfullt i Ankerveien i dag. Beboerne kjenner forholdene og tilpasser farten. Vi mener det ikke er behov for ny siktlinje.</p> <p>To fredete askekaller står i deres hage. Forbedring av sikt ved eiendomsbeskjæring som indikert i plankartet vil være ganske begrenset pga nevnte trær. De ber om at eksisterende eiendomsgrense/siktlinje beholdes fordi en beskjæring som antydnet gir liten effekt.</p>	Planforslaget medfører ikke at eiendommen blir beskåret ved utvidelse av gangvei. Når det gjelder støyskjerm ved krysset Ankerveien/Fossumveien er denne vist plassert lenger inn på eiendommen enn dagens skjerm. Det vil bli gjort en nærmere vurdering av endelig plassering ved fremtidig prosjektering av tiltaket. Se merknad vedr oppdatert støyvurdering under kommentar til merknad nr 9.
17.	<p>Eirik Verås Larsen, håper Bærum Kommune ser verdien i at det reguleres for en kajakklubb på eiendommen som grenser til Bogstadvannet. En kajakklubb er ett perfekt nærmiljøtilbud for den nye befolkningen på Fossum, samt resten av østre Bærum. Anlegget blir svært rimelig sammenlignet med andre idrettsalternativer som er foreslått på Fossum, siden vannet allerede ligger klart fra naturens side. En kajakklubb stiller ingen krav til installasjoner eller baner i Bogstadvannet, kun bygningsmasse på land og landgang/flytebrygge. Jeg mener alt dette er mulig å få til uten å forringe planen om 50m vegetasjonsbelte ned mot Bogstadvannet.</p>	Områdeplanen legger bedre til rette for friluftsliv langs denne delen av Bogstadvannet, herunder kajakk, enn situasjonen er i dag. Forslaget om kajakklubb tas med videre og vurderes nærmere ifm den videre planleggingen.
18.	<p>Baard Nordby Ankerveien 276, forutsetter at reguleringsplanen for Ankerveien følges og at veien stenges med bom før en eventuell utvidelse av idrettsanlegget på Fossum, slik at dette blir en del av rekkefølgen for utbyggingen, også for idrettsanlegget.</p> <p>Han forutsetter at areal for flytting av matjord/nydyrking er fastlagt før etablering av idrettsanlegg og at dette blir en del av rekkefølge bestemmelsene for etableringen.</p>	<p>Bærum kommune vil utarbeide en detaljreguleringsplan for arealer avsatt til idrettsformål. Adkomst mv vil inngå i dette planarbeidet.</p> <p>En utvidelse av idrettsanlegg på Smiejordet vil bli erstattet med nydyrking av nye jordbruksareal i Bærum, jf politisk vedtak av dette ved behandling av KPA 4.4.18.</p>

