

## Høringsuttalelse

### Tur- og ridevei langs Vestmarkveien fra Sopelimkroken til Kattås, planID 2019002

Viser til planpapirene for nevnte plan. Jeg har følgende kommentarer til planene.

Innledningsvis vil jeg si det er uheldig at det kun er Tanum Rideskole AS som omtales som ridesenter i saksapirene. Det er to staller med ulike eiere som påvirkes av turstien. Det burde vært tydeliggjort.

Min bakgrunn for å uttale meg er at jeg bor i Vestmarkveien og kjører aktuell veistrekning daglig. Jeg opplever en stadig økende trafikk både av biler og myke trafikanter som ridende, gående og andre som benytter veien til å trene både på sykler og rulleski.

Jeg ser positivt på at det lages en turvei på dette veistrekket, men jeg forutsetter at kommunen lager en turvei som faktisk vil bli benyttet av de myke trafikantene som i dag ferdes i veibanen. Planen slik den foreligger pr nå, vil ikke avhjelpe dette pga bestemmelsen om grus som toppdekke. Mer om dette følger nedenfor.

#### Hoveddokument

Det omtales at toppdekket på turveien skal være grus, bl.a. for at den lettere skal gli inn i miljøet, samtidig påpekes det at det er viktig å flytte de myke trafikantene fra veibanen til turveien. Dersom dette er hensikten, kan ikke toppdekket være grus. Andel myke trafikanter som da kan og vil benytte turveien vil være minimal. En store andel av dagens myke trafikanter er syklistene og rulleskiløpere. Det er i stor grad disse grupperingene som forårsaker de trafikkfarlige situasjonene. Dersom toppdekket på turveien blir grus, vil/kan ikke disse gruppene benytte turveien. Det er grunn til å tro at syklistene ikke vil benytte turveien uavhengig av om det er grus eller asfalt, men de vil garantert ikke benytte den dersom det er grus.

En annen ulempe med grusdekke er fjerning av hestemøkk. Tanum rideskole AS/Vestre Bærum rideskole er pålagt å fjerne hestemøkk på asfaltert gangsti fra Sopelimkroken til Tanum skole. De fikk tilskudd fra Bærum kommune for å kjøpe nødvendig utstyr for å fjerne hestemøkk. Hvordan er fjerning av hestemøkk tenkt løst med et toppdekke av grus?

Jeg gjør også oppmerksom på at veistrekket mellom Sopelimkroken og Kattås i all hovedsak benyttes av oss som bor her og de som skal opp til Vestmarka for å trene/benytte marka. De benytter i all hovedsak bil. Det er ikke grunnlag for å si at en bedre turvei, vil medføre mindre biler og flere myke trafikanter.

## Plankart

Løsningen for turveien de siste 200-300 m synes ineffektiv. Jeg forstår ikke hvorfor den ikke følger veibanen også her. Det gir mindre inngripen på eiendommen på Kattås og området som p.t. benyttes som utfartsparkering.

## Bestemmelser

I § 3.1 under Turvei, felt T står det at bredden skal være inntil 4,5 m inkl skulder, noe som også gjentas i pkt 4.5. Andre steder i saken står det at bredden skal være 3-4 m. Jeg stiller spørsmål om hva som er riktig? En turvei på 4,5 m virker uforholdsmessig bred, sett i forhold til bredden på veibanen på dagens Vestmarkveien. Spesielt når en i tillegg setter av 1,5 m på hver side av veien til snøopplagring m.v.

I kap. 3.3 Trafikkforhold sies det at det er en antatt årsdøgntrafikk på 500. Dette er feil. Allerede i 2012 var anslått årsdøgntrafikk på 1200. Trafikken har økt siden da. Med årsdøgntrafikk på 500 ville det ikke vært behov for turvei. Dette fremstår selvmotsigende.

I pkt 4.10 Energiredegjørelse sier en «En sammenhengende turveiforbindelse til Vestmarka vil kunne føre til at flere velger å gå, sykle og ri fremfor å bruke bil.» Da skiskytteranlegget på Franskleiv/Vestmarksetra ble behandlet, argumenterte en med at biltrafikken ikke vil påvirkes vesentlig, fordi de som skulle på skitrening ville samkjøre i stor utstrekning. Det er feil. Det er i liten utstrekning samkjøring. Vi som bor langs veien unngår, hvis mulig, å kjøre på tidspunkt for start og slutt av skitreninger, da det i perioder nærmest er umulig å komme ut av egen innkjørsel. Deres antakelse om at en turvei vil medføre redusert biltrafikk på Vestmarkveien er like feilaktig.

Pkt 5.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Oppramsingen nevner ikke at flere boliger har egen brønn. Flere boliger er ikke tilknyttet vann- og avløpsnett til vannverket. Arbeid på grunn og overflate kan påvirke tilgang på vann i de private brønnene.

## Normalprofiler

Tegningene er dessverre av en teknisk karakter som ikke er tilfredsstillende forklart og derfor ikke tolkbar dersom en ikke er ingeniør el.l.

## Avsluttende kommentarer

Det fremgår ikke tydelig hvor lang turvei er tenkt å gå. Noen tegninger viser at turveien slutter på Kattås husmannsplass, andre at den slutter ved det nye busskuret på Kattås holdeplass. Jeg gjør oppmerksom på at mellom disse punktene er det en bekk som er lagt i rør under snuplassen for bussen, veien og tomten i Vestmarkveien 174. Fra nevnte tomt og nedover er bekken åpen. Denne bekken er ikke omtalt i papirene. Hva er tenkt gjort med denne dersom planen turveien gjelder helt frem til det nye busskuret?

Jeg støtter som sagt et forslag om turvei på nevnte strekning, men forslaget virker dessverre tidvis lite gjennomarbeidet, herunder toppdekke, bredde, trasé og evt konsekvenser for fastboende sin vannforsyning.

Med hilsen

Ingvild Vatsøy

Vestmarkveien 174

