Ballerud Beboerforening
v/Karl Erik Stavik
post@ballerudnabo.no

Bærum kommune
Kommunedirektøren
Postboks 700
1304 Sandvika

Fremsendes pr e-post: post@baerum.kommune.no

Ballerud, 31. mai 2022

Klage på områderegulering: Ballerud-Johs Faales vei 80-100 – Kleivveien 22 – områderegulering, plan ID 2015030. Deres ref 22/28896

Vi viser til vår innsendte klage ved Kco advokater datert 8. april 2022 og kommer nå med de utfyllende begrunnelsene som ble varslet.

Klager er Ballerud beboerforening v/Karl Erik Stavik. Foreningen ble etablert i januar 2022, da beboere ved Johs Faales vei og Rektor Hertzbergs formaliserte et mangeårig uformelt samarbeid for å ivareta felles interesser i reguleringssaken og den mulige utbyggingen. Foreningen representerer 40 husstander med ca. 110 personer langs disse to veiene.

Ballerud beboerforenings årsmøte 19.5.2022 besluttet å opprette Arbeidsgruppe Regulering, som fikk følgende mandat: «Arbeidsgruppe Regulering gis mandat av Ballerud beboerforening til på vegne av foreningen å ferdigstille og innsende klage på reguleringsvedtak til Statsforvalteren. Videre å kommentere og gi tilbakemeldinger på klage som ledd i videre saksgang hos Statsforvalteren.» Som medlemmer av Arbeidsgruppe Regulering ble valgt Øyvind Bøhren og Karl Erik Stavik, og Stavik ble også valgt som styremedlem i Ballerud beboerforening.

Vår klage gjelder tre grupper feil i reguleringsplanen:

1. Ingen konsekvensutredning for anleggsperioden, som skal vare i sju år
2. Uriktig og mangelfull utredning av trafikkeffekter i driftsperioden, dvs. etter ferdigstilt utbygging
3. Saksbehandlingsfeil
    - Feilaktig vurdering av trafikkstøy
    - Feilaktig vurdering av luftforurensning fra trafikk
    - Uforsvarlig nedprioritering av trygg skolevei og rimelig avstand hjem-skole
    - Manglende vektlegging og grovt urimelig vedtak overfor friluftsinteresser og jordvern
    - Avskjæring og tilsidesetting av beboeres rettigheter ved vesentlig bruksendring av tilliggende vei.

I det følgende orienterer vi først kort om planområdet og plantiltakene, for så å gjennomgå de tre hovedpunktene i klagen ett for ett.

Kort om planområdet og plantiltakene

Planområdet er et innelukket grøntområde som er omkranset av boliger på tre sider og av Ballerud gårds jorder (midlertidig tillatt brukt som golfareal) på den fjerde. Tre trange villaveier fører inn til området (jfr. vedlegg 1). Det omkringliggende boligområdet er fredelig, med gode og trygge bomiljøer for barn og voksne. Boligene er 35-70 år gamle.

Plantiltaket omfatter:

- Ca. 200 nye boenheter
- Ny barnehage for 150 barn
- Ny 4-parallells barneskole for 784 elever
- 145 ansatte i barnehagen og barneskolen
- Ny fullskala, underjordisk flerbrukshall med 2.000 kvm fotavtrykk, 9 meter innvendig takhøyde og 150 tilskuerplasser.

Dette er et svært omfattende utbyggingstiltak med mange negative effekter, særlig hva gjelder trafikk, støy, støv og naturtap. Disse negative effektene oppstår både i anleggsperioden og i den etterfølgende driftsperioden. Utbyggingstiltaket skal dessuten skje inne i et innelukket, etablert boligområde som kun skal betjenes med etablerte, smale villaveier.

Disse egenskapene ved plantiltaket gjør at det må stilles ekstra store krav til utredning av konsekvenser og gjennomførbarhet. Denne utredningen av konsekvenser og gjennomførbarhet må dessuten inngå som en tydelig komponent i det beslutningsgrunnlaget som legges fram for de politiske organene (planutvalget, formannskapet og kommunestyret).

Beboerne har helt siden planene ble lansert i 2017 protestert mot at østre Bærums siste store grønne lunge skulle ødelegges. Samtidig har beboerne påpekt at å skape forsvarlige trafikkløsninger ville være et av de største problemene i en mulig utbygging. Disse dokumentene er innsendt:

- Vurdering av mulighetsstudie. Innsendt fra Rektor Hertzbergs vei 10c, 07.12.2017
- Høringsuttalelse fra Berg-Grydeland, 25.08.2021
- Høringsuttalelse fra Medvirkningsgruppen, 12.09.2021
- Kommentarer til trafikkanalyse. Innsendt fra Rektor Hertzbergs vei 10c, 09.09.2021
- Brev til Bærum kommune fra Medvirkningsgruppen med krav om konsekvensutredning, 21.10.2021
- Brev til Statsforvalteren fra Medvirkningsgruppen med klage på planprosessen, 21.10.2021
- Åpent brev fra Medvirkningsgruppen til Planutvalget i Bærum kommune, 21.10.2021
- Høringsuttalelse fra Ballerud beboerforening, 16.02.2022.

I tillegg til denne skriftlige kommunikasjonen har vi særlig påpekt trafikkproblemene i anleggsperioden og i driftsperioden gjennom to avisinnlegg, på alle kommunens åpne møter og på til sammen fem direkte møter med politikere i Planutvalget og Kommunestyret.

Til tross for våre innspill valgte flertallet av politikerne å stole på saksfremlegget fra kommunens administrasjon. Reguleringsplanen for Ballerud ble vedtatt i kommunestyret den

30.3.2022 med 35 mot 16 stemmer. Partiene MDG, Pensjonistpartiet, Rødt, Senterpartiet, SV og Venstre stemte imot.

Klagegrunn 1: Ingen konsekvensutredning for anleggsperioden

Utbyggingsplanen for Ballerud ble offentliggjort i 2017. I de fem etterfølgende årene har beboerne påpekt overfor Bærum kommune at en utbygging vil være uhyre krevende å gjennomføre ved bruk av eksisterende veinett. Beboerne har derfor gjentatte ganger etterlyst utredning av alternative tilførselsveier, særlig for anleggsperioden.

Kommunen har dels valgt å overhøre de gjentatte innspillene, dels hevdet at anleggsperioden ikke omfattes av reguleringssaken. Konsekvensen av denne holdningen er at *Kommunestyrets beslutning om reguleringsplan for Ballerud ble tatt uten at anleggsperioden er nevnt med et eneste ord noe sted i beslutningsgrunnlaget* (vedlegg 2).

Reguleringsplanen gjelder en stor og komplisert utbygging med store, negative konsekvenser for mange mennesker i anleggsperioden på sju år. Derfor mener vi at Bærum kommune har *begått et grovt brudd på Utredningsforskriften ved å se bort fra negative konsekvenser i anleggsperioden*. Subsidiært mener vi at kommunen har begått saksbehandlingsfeil.

I kommunestyrets vedtak pålegges riktignok kommunedirektøren å vurdere trafikkregulerende tiltak i og etter anleggsfasen. Det bes også om at tiltakshaver forut for anleggsfasen må fremlegge plan med forslag til avbøtende tiltak.

Vi mener dette vedtaket innebærer en *ansvarsfraskrivelse fra kommunestyret*. Det foreligger ingen vurdering av hva anleggsperioden vil medføre verken av trafikk, støy, støv eller naturtap. Derfor finnes det ingen rammer eller forventninger fra kommunestyret som kan brukes til å følge opp utbygger. Dermed er det tilsvarende liten mulighet til å kvalitetssikre de planer utbygger måtte komme med om avbøtende tiltak opp mot politikernes forventninger.

Av samme grunn mener vi at *«avbøtende» er en floskel i dette vedtaket*. Alt skal transporteres på villaveien Johs Faales vei. Denne veien tilfredsstiller ikke engang kommunens egne minstekrav til bredden på en slik vei (vedlegg 3). Det eneste realistiske avbøtende tiltaket i forhold til trafikk og trafikksikkerhet ville derfor være å *ekspropriere boligene langs veien*. Kun på denne måten kan det oppnås en veibredde som kan fysisk skille anleggstrafikken fra annen ferdsel. Dette kunne løst veibreddeproblemet, men støy, støv og annen miljøbelastning ville forbli uløst.

Planlagt byggestart for de offentlige byggene (skole, barnehage og flerbrukshall) er 2023. Skole og flerbrukshall skal være ferdigstilt i 2025 og barnehagen i 2030. Det er mulig at byggeperioden for boligene blir enda lenger, ikke minst fordi denne må forholde seg til ferdigstilling av den nye Gjønnes diagonalen. Uansett innebærer dette en anleggsperiode på minst 7 år. Inne i et etablert boligområde. Se vedlegg 4 for illustrasjon.

Denne situasjonen betyr også *at førsteklassingen som begynner på Ballerud skole i 2025 vil tilbringe fem skoleår i et anleggsområde*. Eleven vil dessuten ha en overbelastet anleggsvei som sin nærmeste og ofte korteste skolevei. Konfrontert med dette fremtidsbildet kunne kommunen bare gi til svar i et åpent informasjonsmøte at «vi håper det går bra».

Transporten til og fra anleggsområdet skal skje på de to eksisterende villaveiene og særlig på Johs Faales vei. Denne veien har verken kapasitet eller standard til å betjene anleggstrafikken. Dette gjelder konsekvenser for både forurensing og trafikksikkerhet.

Eksempelvis skal hele flerbrukshallen graves ned, som for denne alene betyr at ca. 20 000 m^3 masse må transporteres ut av området. Ca. 180 av de 200 nye boligene er i tillegg planlagt med en gjennomgående parkeringskjeller. Også dette gir svært stort behov for massetransport.

I tillegg kommer transport av anleggsmaskiner og personell ut/inn, og inntransport av rene masser og bygningsmaterialer.

Dette betyr at *tusenvis av trailerlass* skal passere gjennom Johs Faales vei i 7 år. Da er det et tankekors at Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse, som saksframlegget om driftsperioden støtter seg på i sin helhet, sier at skolebusser ikke bør kjøre inn på området, nettopp for å begrense mengde tyngre kjøretøy i Johs. Faales vei (jfr. vedlegg 5, s. 52).

Anleggsperioden vil ha store negative konsekvenser for skolebarn, barnehagebarn, ansatte og beboere. Vi mener derfor at *Bærum kommunestyre må eksplisitt vurdere om det i det hele tatt er mulig å gjennomføre Ballerud prosjektet*, både rent teknisk og innenfor akseptable rammer for sikkerhet og miljø.

Beslutningsgrunnlaget for reguleringsvedtaket i Bærum kommunestyre nevner ikke noe sted en eneste konsekvens i anleggsperioden. *Som et minstekrav mener vi følgende 10 forhold må være seriøst adressert før reguleringsplanen kan tas opp til politisk vedtak:*

- Veienes tekniske standard hva gjelder bæreevne og bredde
- Trafikkvolum sammenholdt med veikapasitet
- Annen ferdsel på veiene som krever særskilt aktsomhet, spesielt barn
- Tilliggende veiers kapasitet til å ta opp økt tungtrafikk
- Av- og påkjøring på tilliggende veier og mulig hindring for annen trafikk
- Mulige trafikkfarlige punkter og aktsomhetssoner
- Mulige flaskehalser
- Miljømessige forhold overfor gjenboere, særlig støy, støv og tilgrising
- Rystelser og mulige setningsskader på tilliggende bebyggelse
- Miljøeffekter for Bærum Montessoriskole, og evt. begrensninger for skolen til å drive ordinær undervisning midt inne i et anleggsområde i minst sju år.

Ikke en eneste av disse temaene er analysert. Ikke engang nevnt. Vi mener dette innebærer et *direkte brudd på kravet om konsekvensutredning*, *også for midlertidige og kortsiktige tiltak.* Subsidiært er dette også *saksbehandlingsfeil*.

Klagegrunn 2: Manglende og uriktig utredning av trafikkeffekter i driftsperioden

I denne seksjonen gir vi først et sammendrag av vår kritikk mot beslutningsgrunnlaget om trafikk som Bærum kommune baserte sitt vedtak om reguleringsplan på. Deretter begrunner vi denne kritikken i detalj.

Sammendrag

Ca. 30% av de foresatte i Bærum oppgir at de bruker bil for å kjøre barna til og fra barneskoler. Dette kjøreomfanget er bekreftet av skolenes egne anslag. Norstat har i en fersk undersøkelse avdekket at 1 av 3 barn kjøres til skolen, og at hovedgrunnene er tidsklemme og trafikkfarlig skolevei. Montessori skolen på Ballerud oppgir en kjøreandel på 36%.

Johs Faales vei er utpekt som eneste tilførselsvei for de offentlige byggene på Ballerud, dvs. skolen, flerbrukshallen og barnehagen. Basert på dagens kjøreandel ved skolene i området, og hensyntatt at barna begynner skoledagen samtidig og slutter omtrent samtidig, har vi beregnet at *mellom klokken 8 og 9 vil 750 biler passere i Johs Faales vei, dvs. 1 bil hvert 5. sekund*.

Et slikt trafikkvolum er ikke gjennomførbart på en trang villavei. Trafikken vil skape kaos for bilene og trafikkfarlige situasjoner for alle myke trafikanter, særlig barna. Kaoset vil dessuten forplante seg til tilliggende veier, hvor særlig gjennomgangsveien Høvikveien vil bli tilstoppet i rushtiden.

Dette trafikkvolumet vil også gi store problemer med støy og støv, og svevestøvet vil henge igjen langt utover dagen. Ved skoleslutt vil disse problemene gjenoppstå, selv om trafikken da fordeles over en noe lengre tidsperiode.

Bærum kommune ønsker også at den nye skolen brukes som grendehus utenom skoletiden, og kommunens eiendomsavdeling jobber aktivt for å skaffe brukere og skape aktivitet. Parkeringsomfanget ved nærliggende skoler på kveldene tilsier at denne grendehustrafikken blir betydelig. Saksfremlegget for kommunestyret *omtaler ikke grendehustrafikken*, og antar dermed implisitt at denne trafikken ikke eksisterer.

Tilsvarende mangel gjelder flerbrukshallen. Kommunenes målsetting er at hallen brukes 16 timer i døgnet 7 dager i uken, dvs. 10 timer ut over skoletiden på hverdager og 16 timer i helgene. Brukerne vil komme fra hele Bærum, og i helgene også utenbys fra ved turneringer og samlinger. *Saksframlegget omtaler ikke trafikken fra ekstensiv bruk av flerbrukshallen.*

Totalt vil dermed skolen og flerbrukshallen skape massiv trafikk 16 timer i døgnet hele uken. Dette vil gi trafikkaos, støyproblemer og svevestøv. Det er ikke planlagt parkeringsplasser ved skolen og flerbrukshallen. Kommunens forutsetter at brukerne av flerbrukshallen vil gå dit, sykle eller konkurrere om parkeringsplassene rundt Ramstad skole 0,7 km. unna.

Slik vil det ikke bli. All erfaring fra tilsvarende haller tilsier at det blir utstrakt parkering og fullt kaos i villaveiene. Om vinteren vil problemet forsterkes ved at snøbrøyting hindres. Dette er et velkjent problem, og det er sannsynligvis også hovedgrunnen til at skoler og flerbrukshaller i Bærum nesten unntaksløst er plassert ved gjennomfartsveier. I dette tilfellet prøver kommunen å løse problemet ved å late som problemet ikke eksisterer, og derved belaste eksisterende beboere ytterligere.

Kommunedirektøren i Bærum ser bort fra alle disse trafikkutfordringene. I stedet støtter saksframlegget til kommunestyret seg helt på en mobilitets- og trafikkanalyse som er levert av

konsulentselskapet Rambøll og finansiert av utbyggerne. Denne analysen legger til grunn et nytt konsept kalt *Grønn Mobilitet*, der det antas at kun 9,7% av barna vil bli kjørt til skolen. Analysen antar at det vil bli anlagt få nye parkeringsplasser, og at disse vil ligge utenfor planområdet (på Ramstad skole ca. 0,7 km. fra de offentlige byggene). Utover dette inneholder saksframlegget ingen tiltak som skal sikre at kjøreandelen for barn skal falle til knapt en tredel av hva den er både ved de andre skolene i området og i kommunen for øvrig.

Vi skal vise i det etterfølgende at *konseptet Grønn Mobilitet på Ballerud er en høytflyvende visjon uten forankring i virkeligheten*. Rambøll skriver da også selv at Grønn Mobilitet er et uprøvd konsept med svært usikre resultater, og at de beregnede trafikktallene er basert på antagelser, løse anslag og håp (ref. vedlegg 5, s. 34, ss. 38-39 og s. 51).

Med slik mangel på faglig grunnlag, med valg av parametere nærmest tatt ut av luften, tilfredsstiller ikke analysen fundamentale kvalitetskrav. Dokumentet har så store faglige mangler at det ikke kan sies å være en analyse, men kun et lite realitetsorientert regneeksempel uten forankring i dagens virkelighet.

Helt uavhengig av det valgte konseptet Grønn Mobilitet *gjør trafikkanalysen en grov metodisk feil*. Den bruker nemlig utelukkende på trafikktall pr. døgn, til tross for at trafikken er ekstremt skjevfordelt over døgnet. Her dreier det seg om at hele 40% av døgntrafikken skjer i løpet av den timen skolen og barnehagen åpner. Trafikkanalysen ser helt bort fra dette og er dermed ikke i stand til å vise at Johs Faales vei og også Høvikveien vil bryte sammen i morgenrushet.

I siste høringsrunde kom det inn 42 høringssvar. Hele 18 av dem omhandler trafikkproblemer og dårlig trafikksikkerhet. Til tross for Rambølls egen presisering av usikkert beregningsgrunnlaget, avfeiet kommunedirektøren alle de 18 høringssvarene. *Kommunaldirektøren skriver at Rambølls rapport er faglig sterkt forankret*, *og at fremtidig trafikkøkning er beregnet til å bli moderat*. Selv usikkerhet som også Rambøll angir feies under teppet.

Kommunedirektøren skriver til og med at det er funnet gode løsninger på trafikkproblemet, uten å spesifisere hva disse skulle bestå i. Dette samspillet mellom feilene i Rambølls rapport og kommunens svært selektive bruk av kun deler av rapporten, skaper en slagside med uriktige skjønnsforutsetninger i saksgrunnlaget for kommunestyret. Kommunestyrets vedtak er derved tatt på uriktig grunnlag.

Det viser seg også at *beslutningsgrunnlaget om støv og støy er feil* fordi det bygger på Trafikkanalysens feilberegnede altfor lave trafikktall. Endelig er det *alvorlige feil i analysen av alternativ tilførsel fra Gamle Drammensvei*.

Alt i alt betyr dette at kommunedirektøren underslår alle spørsmål om grovt undervurdert trafikkvolum i Johs Faales vei, og den risiko dette medfører for alle berørte parter, inklusive muligheten til å bruke de offentlige byggene til de formål de er ment for. Denne utredningssvikten vil vi påvise punkt for punkt i det følgende.

Detaljert påpeking av feil i trafikkanalysen

Vi skal nå vise at den trafikkanalysen kommunestyret baserte sin beslutning på mangler faglig forankring og begrunnelse, mangler realitetsorientering, og bruker forutsetninger som er tilfeldig valgt.

Vedlegg 6 viser et bilde av villaveien Johs Faales vei. Denne veien skal betjene trafikken til de eksisterende boligene, to tredeler av trafikken til den eksisterende Montessori skolen, trafikken til de tre nye offentlige byggene og trafikken til det nye boligfeltet B6. I denne villaveien dreier vår kritikk av trafikkanalysen seg om følgende 9 punkter.

1. Utbyggerne og kommuneadministrasjonen har lagt til grunn konseptet Grønn Mobilitet fra Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse (vedlegg 5). Dette konseptet er eneste begrunnelse analysen bruker for å *forutsette 68% redusert bilkjøring* til skole og barnehage på Ballerud i forhold til hva som er oppgitt som vanlig bilkjøring til skolene i nabolaget, eksempelvis Høvik barneskole noen hundre meter unna.

   Grønn Mobilitet er en *ny og uprøvd trafikkvisjon*. Planen har ingen erfaringstall å bygge på for Grønn Mobilitet, og tallene for antatt trafikkreduksjon er tatt ut av luften. Ei heller har planen kraftfulle tiltak for å realisere visjonen. Det eneste planen gjør er å minimere parkeringsarealet rett ved skolen og ellers håpe på at foreldre og hallbrukere frivillig velger å ikke kjøre til Ballerud.

   Problemet er at ingen av disse tiltakene hindrer noen i å levere og hente barn og ansatte innerst i Johs Faales vei, hvor det er planlagt en drop-off sløyfe for bil.

   For å synliggjøre den enorme avstanden mellom forhåpningene til Grønn Mobilitet og dagens virkelighet har vi satt opp dette i en tabell:

	Grønn Mobilitet *1)	Montessori-skolen *2)	Spørreunder-søkelse *3)
Biltransport 1. skoletrinn	30%	40%	30%
Biltransport 2. skoletrinn	20%	40%	
Biltransport 3. skoletrinn	2%	40%	
Biltransport 4-6. skoletrinn	2%	30%	
Gjennomsnitt	9,7%	36%	30%

   *1) vedlegg 5, s. 38 *2) vedlegg 5, s. 6 *3) vedlegg 5, s. 38

   Som tabellen viser, antar Mobilitets- og trafikkanalysen gjennom Grønn Mobilitet at kun 2% av barna i skoletrinn 3-6 transporteres med bil. Her planlegges det altså med *at hele 98% av 8-11-åringene skal gå eller sykles til skolen, også om vinteren.*

   Dette fremstår som naivt og usaklig, særlig fordi Ballerud ligger i en stor skolekrets med opptil 3,4 km. gangavstand fra hjemmet til skolen (jfr. vedlegg 7). Dessuten sier rapporten selv at med gangavstand over 1 km stiger kjøreandelen for voksne til hele 65% (vedlegg 5, s. 13).

Som om ikke dette var nok inkonsekvens: Mobilitets- og trafikkanalysen angir også (vedlegg 5, s. 15) at i dag bruker 68% bil som transportmiddel på reiser innenfor kommunen, og at bilandelen er særlig høy for omsorgs- og følgereiser (dvs. følge barn til skole, barnehage og fritidsaktiviteter). Også dette tilsier at biltransporten i planområdet er altfor lavt anslått i Rambølls regnestykke (jfr. vedlegg 5, s. 38).

2. Trafikkanalysen *ser bort fra rushtidseffekten*, dvs. at ca. 40% av døgntrafikken skjer i løpet av den timen skolen og barnehagen åpner. I stedet bruker planen totaltall for døgnet, som er helt misvisende i et tilfelle med så ekstremt skjevfordelt døgntrafikk som her.

   Trafikkanalysen, som er på 54 sider, har én eneste setning om rushtimen (vedlegg 5, s. 38). Der nevnes ett tall, men dette blir verken kommentert eller brukt noe sted i beregningene. Dette en *svært grov metodefeil* i den trafikkanalysen som saksframlegget til kommunestyret i sin helhet bygger på. Og denne svakheten er altså en selvstendig analysebom og ikke noen konsekvens av å håpe på Grønn Mobilitet. Konsekvensen av feilen er at analysen verken opplyser at trafikken bryter sammen og hva grunnen er.

3. Trafikkanalysen *ser bort fra kommunale tiltak for økt bruk av de offentlige byggene*. Kommuneadministrasjonen planlegger, med støtte fra Bærum Idrettsråd (jfr. vedlegg 8), at flerbrukshallen skal brukes 16 timer i døgnet (dvs. 10 timer pr. dag utover skoletiden), i tillegg til alle helger. Trafikkanalysen legger til grunn langt lavere utnyttelse av hallen.

   Kommuneadministrasjonen har også gått aktivt ut for å skaffe brukere til skolebygningene som grendehus etter skoletid (vedlegg 9). Heller ikke dette er hensyntatt i trafikkanalysen.

4. Trafikkanalysen har verken beskrevet eller forsøkt å tallfeste hva trafikken vil bli hvis en legger til grunn dagens dokumenterte reisemønster i sammenlignbare skoler, barnehager og flerbrukshaller (eksempelvis 30% framfor 9,7% kjøreandel til skolen). Våre beregninger (vedlegg 10), som bruker 30% kjørreandel, tilsier at Johs Faales vei ikke makter morgentrafikken fordi den må betjene *750 biler på én time*. Dette er 1 bil hvert 5. sekund. Dermed stopper også trafikken på hovedveien Høvikveien i rushtimen.

   Trafikkanalysen overser helt denne situasjonen, som vil medføre at det nye anlegget ikke kan brukes etter sin hensikt fordi brukerne ikke kommer seg gjennom Johs Faales vei.

5. Johs Faales vei skal være eneste tilførselsvei for de offentlige byggene. *Saksframlegget underslår at Johs Faales vei ikke engang tilfredsstiller kommunens egne krav til tilførselsvei.* Johs Faales vei er nemlig 2,4-3,3 meter smalere enn minimumskravet på 11,3 meter, avhengig av hvor man måler (vedlegg 3). Reguleringssjefen har uttalt at Johs Faales vei ikke er planlagt utvidet. Bærum kommune sier dermed at Bærum kommune, som utbygger for de offentlige byggene, skal bruke en vei som ikke tilfredsstiller kommunens egen veinormal. Denne løsningen ville aldri en privat utbygger fått godkjent.

   Dermed gjorde kommunestyret et reguleringsvedtak der det ikke en gang var konsistens mellom kommunens egen plan og kommunens egne regler for veinormal. Saksframlegget reflekterte dessuten er grovt misbruk av kommunens dobbeltrolle som både søker og innvilgende myndighet.

6. Det er mulig å bygge ny tilførselsvei til de offentlige byggene fra Gamle Drammensvei sør for Ballerud. Denne tilførselsveien kan tjene både som anleggsvei og som permanent tilførselsvei. Analysen av dette alternativet ble levert som notat fra kommuneadministrasjonen kun 1 dag før Formannskapets behandling av Ballerud planen 23. mars 2022 (vedlegg 6). Dette notatet er villedende av fire grunner:
   - Notatet bygger på *en åpenbar feil* ved å anta at Gamle Drammensvei og Johs Faales vei har «i store deler samme standard» (vedlegg 11, s. 8). Gamle Drammensvei er eneste vei i området med rutebusstrafikk, er fylkesvei med gjennomgangstrafikk, har full standard med midtstripe og stopplinjer, har spesielt høy standard der adkomstveien til Ballerud skole kan ta av, har fartsgrense 50 km/t og tåler belastning som anleggsvei. Johs Faales vei har ingen av disse egenskapene.
   - Notatet *bygger på den altfor lave kjøreandelen til skole og barnehage* som Mobilitets- og trafikkanalysen gjør (jfr. vår vurdering av denne i punktene 1-5 over).
   - Notatet *ser bort fra trafikk til skolen utenfor skoletiden* og ser bort fra brukere utenfor skolekretsen (jfr. vedlegg 9 om bruk av skole/barnehage som grendehus).
   - *Notatets omtale av trafikk til flerbrukshallen er for lav*. Her antas det uriktig at brukerne kun kommer fra skolekretsen. Flerbrukshaller brukes på tvers av brukernes bosted. Ved turneringer og treningssamlinger er det også utenbys besøkende.

7. Støyfaglig utredning (v/Brekke & Strand) bygger på trafikkanslagene i Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse (vedlegg 12, s. 22). Dette innebærer at *feilene i Rambølls trafikktall for skole, flerbrukshall og barnehage kleber over på den støyfaglige utredningen*. Dermed blir Støyfaglig utredning for Johs Faales vei feil, som her betyr at anslagene på støybelastning blir altfor lave, anslagsvis 65%.

8. Luftkvalitetsutredningen (v/Brekke & Strand) bygger på trafikkanslagene i Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse (vedlegg 13, s. 22). Som for støyfaglig utredning innebærer dette at *feilene i Rambølls trafikktall for skole, flerbrukshall og barnehage kleber over på Luftkvalitetsutredningen.* Dermed blir Luftkvalitetsutredning for Johs Faales vei tilsvarende feil, og anslåtte utslipp blir anslagsvis 65% for lave.

9. *Vesentlige presiseringer i foreliggende utredninger er utelatt i saksfremstillingen for politiske organer.* Dette gjør saksgrunnlaget misvisende og forledende, og politiske beslutninger tas på uriktig grunnlag. Vi viser nå hvordan dette skjer gjentatte ganger.

   Kommunedirektøren skriver i sitt saksgrunnlag at planforslaget er gjennomarbeidet og har gode løsninger både for den nye bebyggelsen og trafikken i de tilstøtende veiene (vedlegg 2, s. 4). I siste høringsrunde kom det imidlertid inn 18 høringsuttalelser om trafikk og trafikksikkerhet. I sin oppsummering av høringsuttalelsene skriver kommunedirektøren: «Trafikk og mobilitetsanalysen er laget av profesjonelle trafikkplanleggere som bruker forskningstall og anerkjente metoder for å beregne utvikling av trafikk. Rapporten er utarbeidet på uavhengig og faglig grunnlag.» (vedlegg 14, s. 16).

   Dette innebærer at *alle høringsuttalelser med bekymring om trafikk framført helt siden 2017 blir avfeid under henvisning til Rambølls trafikkanalyse.* Når det gjelder trafikk

knyttet til skole, flerbrukshall og barnehage, skriver imidlertid Rambøll selv om kildebruk og metodikk: «For beregning av bilturer til øvrige formål (vår presisering: utenom boliger) er det brukt skjønn og antakelser, og med utgangspunkt i tilgjengelige parkeringsplasser» (vedlegg 5, s. 34).

Dette er gjentatt på s. 38 i samme vedlegg: «For beregning av biltrafikk til skolen, barnehagen og flerbrukshallen er det tatt utgangspunkt i antall tilgjengelige parkeringsplasser og hva disse skaper av trafikk. I tillegg er det gjort en antakelse av hvor mange som vil bli kjørt/hentet.»

Denne usikkerheten presiseres nok en gang rett etterpå: «Det ligger store usikkerheter i antakelsene, og antatt resultatet som framgår av tabellen avhenger av, som tidligere sagt, at reisevanene endres mot at færre kjører bil» Tabellen det her henvises til er antakelsen om kjøreandel for barn til skole, barnehage og flerbrukshall (s. 39).

Usikkerheten i tallmaterialet understrekes også på s. 51: «Å redusere kjøring av barn vil avhenge av hvilke regime skolen og barnehagen innfører fra start og hvilken adferd man, gjennom en rekke tiltak, klarer å påvirke foreldrene å ha».

Erfaringstallene tilsier at 68% av befolkningen bruker bil til kortere turer innen kommunen. Derimot finnes det *ingen erfaringstall som skulle tilsi at 68% faller til 9,7% på Ballerud med det uprøvde konseptet Grønn mobilitet*. Rambøll bruker antakelser, tro og håp om langsiktig endring som grunnlag for å bruke 9,7% i sine analyser. Dette tallet er også mindre enn en tredel av den faktiske kjøreandelen ved nærmeste naboskole.

Som disse sitatene viser, påpeker Rambøll dette problemet flere steder i sin rapport. Dette vaklende grunnlaget for trafikkanalysen blir derimot ikke tilkjennegitt noe sted i kommunedirektørens saksframlegg. Ei heller nevner kommunedirektøren noe konkret om hva de 18 høringsuttalelsene om trafikksikkerhet sier. *Trafikkproblemet ved prosjektet blir underslått i saksframlegget til kommunestyret, som dermed blir misvisende og forledende.*

Klagegrunn 3: Saksbehandlingsfeil

I denne seksjonen konsentrerer vi oss om saksbehandlingsfeil i framlegget for de politiske organene. Grunnlaget for våre anførsler om saksbehandlingsfeil tar vi fra gjennomgangen av klagegrunn 1 og 2 i det foregående.

a. Feilaktig vurdering av trafikkstøy

I Støyfaglig utredning (vedlegg 12) brukes kun de beregnede trafikktallene i Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse. Vi påviste under klagegrunn 2 at den analysen bygger på ubegrunnede anslag og naive håp om langt lavere kjøreandel enn dagens kjøreandeler i sammenlignbare skoler. Kjøreandelen er også langt lavere enn hva kommunen selv forutsetter i sin langtidsplan. Vi viste også at trafikkanalysen gjør en grov metodisk feil ved å ikke analysere trafikken i rushtimen på morgenen, som er det kritiske tidspunktet på døgnet i dette tilfellet. Disse feilene i trafikkanalysen kleber derfor over på Støyfaglig utredning, og medfører at denne er feil.

Flerbrukshallen er planlagt uten tilliggende parkeringsplasser. Trafikkanalysen legger til grunn at hallen brukes av 3 partier a 50 deltakere etter skoletid og på lørdager, og at 86% ikke vil bruke bil til og fra. Dette er helt urealistisk, også fordi kommunen selv planlegger hallen brukt 16 timer pr. døgn alle ukedager, også for brukere som har lang reisevei.

b. Feilaktig vurdering av luftforurensning fra trafikk

Luftkvalitetsutredningen (vedlegg 13) bruker kun de beregnede trafikktallene i Rambølls Mobilitets- og trafikkanalyse som grunnlag for beregninger og konklusjoner. Som anført under pkt a over, påviste vi under klagegrunn 2 at den analysen bygger på ubegrunnede anslag og naive håp om langt lavere kjøreandel enn dagens kjøreandeler i sammenlignbare skoler. Kjøreandelen er også langt lavere enn hva kommunen selv forutsetter i sin langtidsplan. Vi viste også at trafikkanalysen gjør en grov metodisk feil ved å ikke analysere trafikken i rushtimen på morgenen, som er det kritiske tidspunktet på døgnet i dette tilfellet. Disse feilene i trafikkanalysen kleber derfor over på luftkvalitetsutredningen, som derved også er feil.

c. Uforsvarlig nedprioritering av trygg skolevei og rimelig avstand hjem-skole

Skolen på Ballerud er planlagt som en 4-parallells barneskole. Dette er en stor skole som nødvendiggjør en stor skolekrets for å få tilstrekkelig elevgrunnlag. Skolen er imidlertid plassert i et hjørne av skolekretsen, som betyr at mange barn får svært lang skolevei. Her dreier deg seg om opptil 3,4 kilometer og 42 minutters voksen gangtid hver vei (jfr. vedlegg 7). Dette er en uakseptabel lang skolevei for den som skal gå. I tillegg må mange barn krysse både Kirkeveien og Høvikveien, som begge er sterkt trafikkert.

Her er hensynet til sikker skolevei med rimelig avstand til hjemmet uforsvarlig nedprioritert. Dette er dessuten helt uforenlig med forutsetningen om Grønn Mobilitet på Ballerud

d. Manglende vektlegging og grovt urimelig vedtak overfor friluftsinteresser og jordvern

Høringsgrunnlaget for første høringsrunde viste at det offentlige anlegget vil beslaglegge deler av golfbanens nåværende arealer. Ballerud golfklubb påpekte at golfbanen ikke bare er den siste, store grønne lungen i østre Bærums villastrøk. Banen er også en viktig, kortreist fritidsaktivitet for barn, ungdom og voksne. Golfklubben skrev også at de fremlagte planene ville bety at golfbanen måtte nedlegges. Dette utspillet skapte mye uro. Sentrale politikere uttalte derfor i Asker og Bærums Budstikke at det måtte være en forutsetning for gjennomføringen av Ballerud prosjektet at golfbanen ble tilbudt erstatningsarealer som muliggjorde videreført drift.

Kommunestyrets vedtak innebærer at golfbanen er tilgodesett med det som ville bli igjen av banens eksisterende areal. Dette restarealet er langt mindre enn dagens golfbane. Kommunen fikk laget skisser der det er tegnet inn en golfbane på restarealet. Denne banen blir imidlertid så liten at golfklubben ikke ser mulighet for regningssvarende drift.

Løftet om erstatningsarealer er dermed ikke oppfylt. Det er særlig klanderverdig at dette løftebruddet gjør at golfbanen fortrenges av prosjekter der kommunen selv er byggherre. Ballerudplanen blir dessuten markedsført som et grønt prosjekt. Da er det uholdbart at kommunens eget prosjekt ødelegger en av de virkelig få fritidsaktiviteter som ligger innenfor gang- og sykkelavstand for svært mange brukere.

e. Avskjæring og tilsidesetting av beboeres rettigheter ved vesentlig bruksendring av tilliggende vei

Vi har påvist at de foreliggende planene vil innebære en vesentlig bruksendring av Johs Faales vei. Denne endringen er planlagt på en villavei som ikke engang tilfredsstiller kommunens eget krav til minimum veibredde. Vi som bor her opplever dette vedtaket som grovt urimelig, særlig fordi villaveien vår planlegges gjort om til annen bruk uten at det er mulig å tilpasse veien til denne nye bruken.

Slik bruksendring gir normalt skadelidte beboere en rekke rettigheter. Kommunen prøver imidlertid å underslå dette ved å bruke altfor lave anslag på fremtidig trafikk, og ved å ikke vise et eneste trafikk- og miljøproblem i anleggsperioden. Dermed skjuler kommunens saksframlegg for kommunestyret at Ballerudplanen innebærer en vesentlig bruksendring av Johs Faales vei. Denne saksbehandlingsfeilen gjør at vi beboere avskjæres fra å fremme våre rettigheter, og at disse blir urettmessig tilsidesatt.

Ballerud beboerforening

Øyvind Bøhren (sign.)

Karl Erik Stavik (sign.)

Vedleggesoversikt

Vedlegg 1: Ballerud området
Vedlegg 2: Bærum kommune sak 020_22 2022_0320
Vedlegg 3: Krav til veibredde
Vedlegg 4: Trafikkmønster anleggstrafikk
Vedlegg 5: Mobilitets- og trafikkanalyse
Vedlegg 6: Johs Faales vei
Vedlegg 7: Ballerud skolekrets
Vedlegg 8: BIR om utnyttelse av idrettsanlegg 2022_0115
Vedlegg 9: Brev fra Bærum kommune om bruk av off. bygg utenom skoletid
Vedlegg 10: Trafikkanalyse Beboerforeningen
Vedlegg 11: Notat om alternativ adkomst til barnehage, skole og flerbrukshall
Vedlegg 12: Støyfaglig utredning
Vedlegg 13: Luftkvalitetsutredning
Vedlegg 14: Oppsummering av høringsuttalelser, Kommunedirektøren