

Bærum kommune
Postboks 700
1304 SANDVIKA

Vår ref.: 475385/2020 - 2020/107748
Deres ref.: 15/142742 - 20/118160/CGH
Dato: 02.09.2020

Uttalelse til varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplanarbeid - Reguleringsplan - Ballerud - Johns Faales vei 80 - 100 - Kleivveien 22 - Områderegulering - Bærum kommune

Vi viser til oversendelse fra Bærum kommune av 02.06.20.

Planutvidelsen er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvegnettet og som fagmyndighet for kulturminnevern.

For forhold som berører kulturminnevern har vi ingen merknad til utvidelse av plangrensen. Ut over dette vises det til tidligere uttalelse til varsel i brev datert 30.09.16.

Utvidelsen av planområdet omfatter adkomst til planområdet via Johs Faales vei og Gjønnesveien i vest som ender i kryss med Høvikveien som er fylkesvei 1628 og i øst via Gartnerveien ut i kryss med Gamle Ringeriksvei som er fylkesvei 1630.

Størrelsen på utbyggingen vil bli og forventet trafikkøkning framgår ikke i varselet. Høvikveien har en gjennomsnittlig trafikkmengde på ca. 6000 biler i døgnet og Gamle Ringeriksvei på ca. 8500 biler i døgnet.

Vi viser til tidligere uttalelse fra Statens vegvesen datert 29.09.2016, for det som berører fylkesvei.

I forbindelse med det pågående planarbeidet må det redegjøres for de trafikale konsekvenser for alle trafikanter i forhold til Høvikveien og Gamle Ringeriksvei. Det vil si at det må redegjøres for eksisterende avkjørselsforhold og gang- og sykkelveiløsninger, og eventuelle behov for endring i eksisterende kryssløsninger, behov for tiltak myke trafikanter og for kollektivtrafikken (holdeplasslokalisering, holdeplassestypen).

I den forbindelse må det også sees på muligheten for å regulere inn en trase for hovedsykkelvei fra Gjønnes og gjennom planområdet. På bakgrunn av de vurderinger og konklusjoner som trekkes der, vil vi ta stilling til hvilke trafiksikkerhetstiltak og eventuell utbedring av eksisterende kryssløsninger som er nødvendig å gjennomføre.

Dersom det i planforslaget reguleres inn tiltak (endrede adkomstforhold og gang- og sykkelveiløsninger) som berører Høvikveien og Gamle Ringeriksvei, må det utarbeides tekniske tegninger som grunnlag for områdereguleringsplanen i henhold til håndbok R700 «Tegningsgrunnlag».

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Tegningsgrunnlaget skal være godkjent av Viken fylkeskommune før detaljreguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn.

Vennlig hilsen

Per Albert Kierulf

Mads Jørgen Lindahl



FORTIDSMINNEFORENINGEN
Bærum lokallag

Bærum kommune
post@baerum.kommune.no

<i>Referanse:</i>	<i>Vår saksbehandler:</i>	<i>Saksnr:</i>	<i>Dato:</i>
15/142742- 20/118160/CGH	E. Blichfeldt	8/19	310820

**Varsel om utvidelse av planområdet –
områderegulering Ballerud – Johs Faales vei 80-100 – Kleivveien 22**

Vi viser til dokumentene i saken og sist behandling i formannskapet 270520.

Bærum lokallag av Fortidsminneforeningen vil henlede oppmerksomheten på eiendommen Kleivveien 22, Kleven, som er en tidligere husmannsplass under Gjønnes gård. Kleven ble frikjøpt i 1820 og var senere drevet som småbruk med veksthus og gartnerivirksomhet. Tidligere var det flere gartnerier i nærområdet, men disse for lengst forsvunnet.

Kleven er registrert som kulturmiljø med to bevaringsverdige bolighus og en driftsbygning, omgitt av en jordvei som nå ligger brakk og hus preget av begynnende forfall. Det er få slike tun igjen i Bærum nå, hvor småbruket fortsatt har en tydelig avstand til nabolagets boligbebyggelse. Kleven fremstår derfor med en større historisk lesbarhet enn andre tidligere husmannsplasser i kommunen.

Kleven vil svekkes som kulturminne om den planlagte utbyggingen på snaut 10 000 kvm boligareal tett på gårdstunet gjennomføres.

Vår anbefaling er derfor at boligprogrammet for Kleivveien 22 reduseres, og at Kleven med omgivende jordareal reguleres til hensynssone vern av kulturmiljø. Dersom jordene disponeres til skolehage eller parsellhager, vil det knytte an til den tidligere gartnerivirksomheten på Kleven og være positivt for området.

Med vennlig hilsen,

Elisabeth Blichfeldt (sign)
Bærum lokallag av Fortidsminneforeningen

Kopi: Fmf Oslo og Akershus



Fylkesmannen i Oslo og Viken

Vår dato:

21.08.2020

Vår ref:

2020/19890

Deres dato:

02.06.2020

Deres ref:

15/142742

Bærum kommune
Postboks 700
1304 SANDVIKA

Saksbehandler, innvalgstelefon

Hans Petter Jakobsen, 32266734

Bærum - Uttalelse til varslet utvidelse av plangrense for reguleringsplan på Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22

Vi viser til deres oversendelse datert 02.06.2020 med varslet utvidelse av plangrense for reguleringsplan på Ballerud.

Bakgrunn

Bakgrunnen for utvidelsen av planområdet er å skaffe trafiksikker adkomst til området. Adkomstløsningen vil utredes i forbindelse med planarbeidet. I tillegg skal det ryddes opp grenser mot andre gjeldende reguleringsplaner.

Fylkesmannens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, samfunnssikkerhet, samt barn og unges interesser. Fylkesmannen skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Fylkesmannens innspill

Landbruk, matproduksjon og jordvern

Da områdereguleringen ble varslet i 2016 uttalte Fylkesmannen i brev av 26.09.2016 dette om jordvern:

«Ca. 11 dekar av planområdet er avsatt til LNF-formål i kommuneplanen, men deler av arealet er i dag i bruk til golf og hagesenter og/eller er delvis regulert til ulike formål. I kommuneplanen er det stilt krav til felles planlegging i området. Det framgår at det er gitt midlertidig dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for golftreningssenter på deler av areal regulert til kontor og vei.

Fylkesmannen viser til ny nasjonal jordvernstrategi og nasjonale mål for jordvern og matproduksjon, jf. vårt forventningsbrev til kommunene. I planforslaget må det redegjøres for jordressursene/jordbruksarealene og deres planstatus. Det bør vurderes om deler av jordressursene kan bevares for matproduksjon, for eksempel i form av andelslandbruk eller lignende. For utbyggingsområder bør det innarbeides at matjordlag og øvrig jordsmonn så

langt som mulig tas vare på og tilføres andre jordbruksareal for å brukes til videre matproduksjon.»

Vi ber derfor om at videre planarbeid i området redegjør for jordressursene innenfor ny plangrense og vurderer om deler av dem kan bevares for matproduksjon.

Naturmangfold

Fylkesmannen uttalte i brev av 26.09.2016 at ble det gjort registreringer av biologisk mangfold i 2006, hvor Balleruddammen ble registrert som en svært viktig lokalitet på grunn av sjeldne starrarter. Videre viste vi til at det er registrert en kalkskoglokalitet som grenser opp mot planområdet. Vi forventer at kartleggingen av biologisk mangfold i området vil forholde seg til den nye plangrensen, og at det gjøres en vurdering av om planen vil gi effekter på den tilliggende kalkskogen (Kanteffekter av bebyggelse eller økt bruk av områder.) Det er viktig at det beholdes en sammenhengende grønnstruktur gjennom området, både for mulighetene for lokalt friluftsliv og som økologisk korridor. Det bør vurderes om den registrerte dammen bør restaureres.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Videre viser vi til [Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene for 2020](#) av 29.01.2020 og [Fylkesmannen i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2019-2020](#) av 14.11.2019. Vi anbefaler også nettsidene www.planlegging.no og www.miljøstatus.no.

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Alexander Karlsson
seniorrådgiver

Hans Petter Jakobsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent



Statens vegvesen

BÆRUM KOMMUNE
Postboks 700
1304 SANDVIKA

Claudia Christine Gheorghe

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Arne Kolstadbråten / 90619396

Vår referanse:
20/105246-2

Deres referanse:
20/118160

Vår dato:
10.06.2020

Varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplanarbeid til berørte parter, myndigheter og velforeninger – Ballerud – Johs Faales vei 80-100 – Kleivveien 22 i Bærum kommune – områderegulering

Vi viser til oversendelse av 02.06.20 og vår uttalelse til oppstartvarsel 29.09.16.

Statens vegvesen har ingen merknader til planutvidelsen, men minner om at vår uttalelse av 29.09.16 fortsatt må legges til grunn for videre planarbeid.

E18 utbyggingen med Gjønnestunnelen er forsinket i forhold til forventet framdrift i 2016. Videre framdrift er avhengig av hva som besluttet i Oslopakke 3, nasjonal transportplan og Stortingets bevilgninger i årene framover.

Uansett er det viktig som påpekt i forhåndsuttalelsen at bestemmelsene sikrer at det ikke bygges over eller nær tunneltraseen før den er bygd.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders Olav Hagerup
Seksjonsleder

Arne Kolstadbråten

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Østensjøveien 34
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

FYLKESMANNEN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Fra: Per Aker Johannessen <per.aker.johannessen@gmail.com>
Sendt: torsdag 4. juni 2020 16:01
Til: Bærum kommune Post; Claudia Christine Gheorghe
Kopi: Øivind Rastad; Birger Tangen; Sissel Davidsson
Emne: Re: 20/118160 Varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplanarbeid til berørte parter, myndigheter og velforeninger - Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering

Kategorier: ...

Hei Claudia,
kan du gi oss en forklaring på hva dere konkret har for hensikter med "utvidelse av plangrense" for Ballerud/Kleven, slik som beskrevet i vedlegget. Det er beskrevet en rekke "berørte eiendommer".

Har dere tenkt å gå til ekspropriasjonssaker mot de aktuelle eiere for å tvinge gjennom adkomst til utbyggingsområdet via Johs Faales vei og Gjønnnesveien?

Vi har ved en rekke anledninger påpekt at disse veiene er uegnet for den betydelige trafikkbelastningen som utbyggingen vil medføre, både i byggeperioden med mye tungtrafikk, og i ettertid med skole, barnehage, flerbrukshall og et betydelig antall boliger. Takknemlig for et klart svar på dette.

mvh Per Aker Johannessen
Johs Faales vei 4

On Tue, 2 Jun 2020 at 08:57, Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no> wrote:

Se vedlagte saksdokumenter.

Svar på denne e-posten sendes post@baerum.kommune.no.

NB! Personsensitive opplysninger skal ikke sendes på e-post.

ArkivReferanse:#4359a77997b7411cab7a360052558ba62015142742#ACOS.WEBSAK#

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: fredag 5. juni 2020 09:00
Til: 'Per Aker Johannessen'
Kopi: Øivind Rastad; Birger Tangen; Sissel Davidsson
Emne: SV: 20/118160 Varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplanarbeid til berørte parter, myndigheter og velforeninger - Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering

Hei Per.

Før planen skal til 1.gangsbehandling skal det ifbm. trafikkanalysen *utredes* bl.a. adkomstmuligheter til området.

Foreløpig utpeker Gjønnnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.

De andre veiene er også tatt med i varsel om utvidelse av plangrensen for å sikre muligheten til å gjennomføre trafiksikringstiltak *i tilfelle* trafikkanalysen peker på at det er nødvendig og hensiktsmessig.

Med andre ord så betyr utvidelsen av plangrensen ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres noen fysiske tiltak der senere.

Videre ønsker jeg å henvise til [vedtaket i planutvalget 14.5.20](#), pkt. 3 og 4:

- 3. Ballerud barnehage, skole m/flerbrukshall og boligområde skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende.*
- 4. Kommunedirektøren bes utrede og inkludere følgende to tiltak i den komplette trafikkanalysen til 1. gangsbehandling av områdereguleringen:*
 - 1. "Kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Derfra skal barna kunne gå til skole/flerbrukshall.*
 - 2. Eventuell rushtidsbom inn Gjønnnesveien.*

Når det gjelder trafikk skal hovedfokus på utvikling av Ballerud være på å redusere biltrafikken til et minimum.

Etter dette skal det sørges for trafiksikringstiltak der hvor det er nødvendig.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Per Aker Johannessen <per.aker.johannessen@gmail.com>

Sendt: torsdag 4. juni 2020 16:01

Til: Bærum kommune Post <post@baerum.kommune.no>; Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>

Kopi: Øivind Rastad <oivind.rastad@gmail.com>; Birger Tangen <birgertangen@hotmail.com>; Sissel Davidsson <sissdavidsson@gmail.com>

Emne: Re: 20/118160 Varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplanarbeid til berørte parter, myndigheter og velforeninger - Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering

Hei Claudia,

kan du gi oss en forklaring på hva dere konkret har for hensikter med "utvidelse av plangrense" for Ballerud/Kleven, slik som beskrevet i vedlegget. Det er beskrevet en rekke "berørte eiendommer".

Har dere tenkt å gå til ekspropriasjonssaker mot de aktuelle eiere for å tvinge gjennom adkomst til utbyggingsområdet via Johs Faales vei og Gjønnesveien?

Vi har ved en rekke anledninger påpekt at disse veiene er uegnet for den betydelige trafikkbelastningen som utbyggingen vil medføre, både i byggeperioden med mye tungtrafikk, og i ettertid med skole, barnehage, flerbrukshall og et betydelig antall boliger. Takknemlig for et klart svar på dette.

mvh Per Aker Johannessen
Johs Faales vei 4

On Tue, 2 Jun 2020 at 08:57, Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no> wrote:

Se vedlagte saksdokumenter.

Svar på denne e-posten sendes post@baerum.kommune.no.

NB! Personsensitive opplysninger skal ikke sendes på e-post.

ArkivReferanse:#4359a77997b7411cab7a360052558ba62015142742#ACOS.WEBSAK#

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: tirsdag 9. juni 2020 08:38
Til: 'clorck@online.no'
Emne: SV: Vedrørende varsel om utvidelse av plangrense for planid 2015030

Hei Christian.

Før planen skal til 1.gangsbehandling skal det ifbm. trafikkanalysen *utredes* bl.a. adkomstmuligheter til området.

Foreløpig utpeker Gjønnnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.

De andre veiene er også tatt med i varsel om utvidelse av plangrensen for å sikre muligheten til å gjennomføre trafikksikringstiltak i *tilfelle* trafikkanalysen peker på at det er nødvendig og hensiktsmessig.

Med andre ord så betyr utvidelsen av plangrensen ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres noen fysiske tiltak der senere.

Videre ønsker jeg å henvise til [vedtaket i planutvalget 14.5.20](#), pkt. 3 og 4:

3. Ballerud barnehage, skole m/flerbrukshall og boligområde skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende.

4. Kommunedirektøren bes utrede og inkludere følgende to tiltak i den komplette trafikkanalysen til 1. gangsbehandling av områdereguleringen:

1. "Kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Derfra skal barna kunne gå til skole/flerbrukshall.

2. Eventuell rushtidsbom inn Gjønnnesveien.

Når det gjelder trafikk skal hovedfokus på utvikling av Ballerud være på å redusere biltrafikken til et minimum.

Etter dette skal det sørges for trafikksikringstiltak der hvor det er nødvendig.

Når det gjelder medvirkningsgruppen: Søråsen Boligsameie kan gjerne velge en representant og en vara. Vennligst avtal med sameie hvem av dere som skal stå som representant/vara.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: clorck@online.no <clorck@online.no>

Sendt: lørdag 6. juni 2020 11:04

Til: Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>

Emne: Vedrørende varsel om utvidelse av plangrense for planid 2015030

Hei.

Viser til mottatt varsel mottatt per post denne uken.

Jeg ser at Gjønnnesveien nå er tatt med i utvidet plangrense for reguleringen. Kan dere si noe mer om hva dette innebærer. Er det planlagt med at Gjønnnesveien skal være en tredje adkomstvei?

Vil dette kunne medføre utvidelse av eksisterende vei, og eller etablering av fortau på denne veien?

Jeg ser også at Søråsen Boligsameie ikke er representert i medvirkningsgruppen. Søråsen Boligsameie representerer boliger i Gjønnnesveien 9 -19.

Hører fra dere.

Mvh
Christian Lorck
Gjønnnesveien 19B
1356 Bekkestua

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: tirsdag 9. juni 2020 08:50
Til: 'Øivind Rastad'; Birger Tangen; Per Aker Johannessen; Sissel Davidsson
Emne: SV: Ballerud

Hei Øivind.

Hensikten med varsel om plannoppstart er «å gi mulighet for aktiv medvirkning fra de som berøres av planen, samt å kartlegge eventuelle problemer og interessekonflikter på et tidlig tidspunkt.» Siden det er et såpass tidlig tidspunkt (planoppstart) foreligger det ikke ferdig utarbeidede løsninger. Se mer informasjon under:

<https://www.baerum.kommune.no/tjenester/plan-bygg-og-geodata/planprosessen-fra-a-til-a/kunngjoring-av-planoppstart/>

Kartet viser planavgrensingen for området som vil vurderes for eventuelle tiltak, som for eksempel etablering/utvidelse av fortau o.l.

[epost sendt 05.06.20:

Før planen skal til 1.gangsbehandling skal det ifbm. trafikkanalysen *utredes* bl.a. adkomstmuligheter til området.

Foreløpig utpeker Gjønnnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.

De andre veiene er også tatt med i varsel om utvidelse av plangrensen for å sikre muligheten til å gjennomføre trafikksikringstiltak *i tilfelle* trafikkanalysen peker på at det er nødvendig og hensiktsmessig.

Med andre ord så betyr utvidelsen av plangrensen ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres noen fysiske tiltak der senere.

Videre ønsker jeg å henvise til [vedtaket i planutvalget 14.5.20](#), pkt. 3 og 4:

3. Ballerud barnehage, skole m/flerbrukshall og boligområde skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende.

4. Kommunedirektøren bes utrede og inkludere følgende to tiltak i den komplette trafikkanalysen til 1. gangsbehandling av områdereguleringen:

1. "Kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Derfra skal barna kunne gå til skole/flerbrukshall.

2. Eventuell rushtidsbom inn Gjønnnesveien.

Når det gjelder trafikk skal hovedfokus på utvikling av Ballerud være på å redusere biltrafikken til et minimum.

Etter dette skal det sørges for trafikksikringstiltak der hvor det er nødvendig.]

Tidligere vedtak i saken er beskrevet i prinsippavklaringen > Hoveddokument > avsnitt «Tidligere behandling»:

https://www.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2020034107&

Alle dokumenter i saken ligger på innsyn under:

https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfinnsyn.ashx?response=arkivsak_detaljer&arkivsakid=2015142742&

Dokumenter legges ut fortløpende og jeg anbefaler at dere følger med på denne siden.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger

Bærum kommune, Regulering

67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Øivind Rastad <oivind.rastad@gmail.com>

Sendt: mandag 8. juni 2020 13:47

Til: Birger Tangen <birgertangen@hotmail.com>; Claudia Christine Gheorghe

<claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>; Per Aker Johannessen

<per.aker.johannessen@gmail.com>; Sissel Davidsson <sissdavidsson@gmail.com>

Emne: Ballerud

Jeg viser tilbredt av 28.mai d.å.vedrørende varsel om utvidelse av plangrense for prosjektet. Vedlagte kart er ikke egnet til å forstå konsekvensene av tiltaket. Vi ber derfor om å få et kart hvor vi kan se hva dette innebærer pr. eiendom.

I tillegg har vi forsøkt å få oversikt over alle vedtakene som PU gjorde i denne saken. Det har vi ikke klart, og vi ber om å få tilsendt samtlige vedtak i saken.

Vi kan forøvrig varsle at vi vil spille en aktiv og synlig rolle i den videre behandling av denne saken, slik at alle sider blir belyst. Det kommer vi tilbake til.

Med hilsen

Øivind Rastad

På vegne av Medvirkningsgruppen representanter i Johs Faales vei

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: tirsdag 9. juni 2020 08:52
Til: 'Ellen Ore Larssen'
Emne: SV: ArkivsakID 15/142742

Hei Ellen.

Før planen skal til 1.gangsbehandling skal det ifbm. trafikkanalysen *utredes* bl.a. adkomstmuligheter til området. Det foreligger per dags dato ingen prosjektert løsning.

Foreløpig utpeker Gjønnnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.

De andre veiene er også tatt med i varsel om utvidelse av plangrensen for å sikre muligheten til å gjennomføre trafikksikringstiltak *i tilfelle* trafikkanalysen peker på at det er nødvendig og hensiktsmessig.

Med andre ord så betyr utvidelsen av plangrensen ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres noen fysiske tiltak der senere.

Videre ønsker jeg å henvise til [vedtaket i planutvalget 14.5.20](#), pkt. 3 og 4:

3. Ballerud barnehage, skole m/flerbrukshall og boligområde skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende.

4. Kommunedirektøren bes utrede og inkludere følgende to tiltak i den komplette trafikkanalysen til 1. gangsbehandling av områdereguleringen:

1. "Kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Derfra skal barna kunne gå til skole/flerbrukshall.

2. Eventuell rushtidsbom inn Gjønnnesveien.

Når det gjelder trafikk skal hovedfokus på utvikling av Ballerud være på å redusere biltrafikken til et minimum.

Etter dette skal det sørges for trafikksikringstiltak der hvor det er nødvendig.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Ellen Ore Larssen <ellenorelarssen@hotmail.com>

Sendt: mandag 8. juni 2020 15:57

Til: Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>

Emne: ArkivsakID 15/142742

Hei,

Viser til mottatt varsel om utvidelse av plangrense. Vi har eiendommen Gartnerveien 23, 17/995 og er usikker på hvordan vi vil bli berørt. Det er fortau utenfor vår eiendom i dag. Skal grensen mot fortau/vei endres? Også i forhold til vår innkjøring?

Med vennlig hilsen

Ellen Ore Larssen

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: torsdag 11. juni 2020 07:36
Til: 'Joachim Harg'
Emne: SV: arkivsak 15/142742

Hei Joachim.

Før planen skal til 1.gangsbehandling skal det ifbm. trafikkanalysen utredes bl.a. adkomstmuligheter til området. Det foreligger per dags dato ingen prosjektert løsning.

Foreløpig utpeker Gjønnnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.

De andre veiene er også tatt med i varsel om utvidelse av plangrensen for å sikre muligheten til å gjennomføre trafikksikringstiltak i tilfelle trafikkanalysen peker på at det er nødvendig og hensiktsmessig.

Med andre ord så betyr utvidelsen av plangrensen ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres noen fysiske tiltak der senere.

Videre ønsker jeg å henvise til [vedtaket i planutvalget 14.5.20](#), pkt. 3 og 4:

3. Ballerud barnehage, skole m/flerbrukshall og boligområde skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende.

4. Kommunedirektøren bes utrede og inkludere følgende to tiltak i den komplette trafikkanalysen til 1. gangsbehandling av områdereguleringen:

1. "Kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Derfra skal barna kunne gå til skole/flerbrukshall.

2. Eventuell rushtidsbom inn Gjønnnesveien.

Når det gjelder trafikk skal hovedfokus på utvikling av Ballerud være på å redusere biltrafikken til et minimum.

Etter dette skal det sørges for trafikksikringstiltak der hvor det er nødvendig.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Joachim Harg <joachim.harg@outlook.com>

Sendt: onsdag 10. juni 2020 15:32

Til: Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>

Emne: arkivsak 15/142742

Hei Claudia,

Har du anledning til å utdype litt mer hva denne utvidelsen av planområdet for Ballerud innebærer for oss som har bolig inntil Joh Faales vei? Denne veien er jo p.t. ikke tilrettelagt for økning i trafikk.

Mvh,

Joachim Harg

Rektor Hertzbergs vei 10b

Fra: Øivind Rastad <oivind.rastad@gmail.com>
Sendt: onsdag 8. juli 2020 12:39
Til: Birger Tangen; Claudia Christine Gheorghe; Eirik Trygve Bøe; Gjølme Elisabeth; Haakon Veum; Kjell Seberg; Per Aker Johannessen; Sissel Davidsson; Bærum kommune Post
Emne: Ballerud skole - trafikkanalyse. ArkivsakID 15/142742

Kategorier:

Vi viser til Deres brev av 28 mai d.å. vedrørende varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplan for Ballerud hvor mulig utvidelse av Johs Faales vei varsles. Dette brev vil omhandle kommentarer fra denne veiens representanter i Påvirkningsgruppen for prosjektet.

Brevet er mottatt med forferdelse og hoderisting til tross for administrasjonens forslag om å stenge Johs Faales vei. Det har vi jo ingen garanti for vil skje. Vi vil begrunne hvorfor.

Den prinsippavklaring som Planutvalget vedtok i mai d.å. om prosjektet, ble i realiteten presentert for nabolaget i møte på Ramstad skole 11 november 2019. Det er ingen reelle forskjeller på forslaget fra november 2019 og vedtaket i mai 2020. Grunnet den offentlige delens omfang med opp mot 1.000 barn og unge i barnehager og skoler, var kommentarene fra nabolaget entydige og svært kritiske. Ord som overgrep ble brukt som karakteristikk. I tiden etter informasjonsmøtet har det vært avholdt diverse møter mellom undertegnede representanter og kommunens administrasjon og politikere med mål om omgjøring av planene med fokus på bevaring av den siste store grønne lungen sentralt i Bærum, reduksjon av boligdelen og fokus på trafikkavvikling. Hverken administrasjonen eller politikere har lyttet til våre argumenter. Selv ikke et forslag om å flytte deler av skolen inn i Faalekollen er blitt diskutert. Det er tydelig at det offentlige fotavtrykket på Ballerud er en konsekvens av svært offensive utbyggingsplaner på Bekkestua med omegn, og hvor ulempene skyves over på beboerne i vårt nabolag. Det er en styringsmodell som gjennomsyres av at andre verdier enn kapital ikke når frem i Bærum kommune.

Administrasjonen jobber nå med et forslag til Reguleringsplan, og er også pålagt å gjennomføre en trafikkanalyse.

Når det gjelder boligdelen forutsettes det at den tilpasses eksisterende bebyggelse dvs villaer og småhus. Dette vil måtte begrense antall boliger betydelig i forhold til tidligere planer og redusere byggenes høyde. Dette følger av kommunens egne retningslinjer for stedsutvikling.

Når det gjelder trafikkanalysen har vi klart og tydelig gitt uttrykk for at vi ikke skjønner hvordan trafikk til offentlige bygg og boliger i det omfang som legges til grunn kan gjennomføres på en forsvarlig måte uten en ny adkomstvei til området. Vi har gang etter gang påpekt at offentlige bygg krever direkte adkomst fra gjennomfartsveier slik det er praksis for i Bærum. Utfordringen illustreres ved at det vil være mellom 2.000 og 3.000 mennesker som hver dag skal inn og ut av området.

Usikkerheten mht omfang refererer seg til hvor stor boligdelen blir. Områdets villaveier er overhodet ikke dimensjonert for dette. I tillegg kommer at villaveiene ender i Høvikveien som heller ikke er egnet for en trafikkøkning. Denne veien, som er en fylkesvei, tilfredsstiller i utgangspunktet ikke de offentlige krav som stilles til slike veier grunnet bl.a. mange utkjøringer og manglende bredde.

Hvordan trafiksikkerheten kan ivaretas er for oss en gåte. Grønn mobilitet er lansert som svaret på dette. Målsettingen er vel og bra, men risikoen for å mislykkes hviler bl.a. på nabolaget. All erfaring viser at et sammensurium av biler, sykler, sparkesykler, barnevogner og forgjengere på våre småveier i det omfang prosjektet representerer ikke er forenlig med akseptabel trafikkavvikling. Dette kan da umulig være forenlig med Bærum kommunes ansvar og målsettinger? Med politisk vilje og administrativ kreativitet kan egen adkomstvei til Gamle Drammensvei etableres. Det vil representere en klar forbedring av prosjektet.

Så til selve trafikkanalysen. Det må forutsettes at mandatet er åpent og bredt slik at alle aspekter blir belyst. I tillegg må det engasjeres ekstern kompetanse da det vil være oppsiktsvekkende om kommunen har kapasitet til å gjennomføre dette på en god måte. I tillegg må det forutsettes at representanter for oss som direkte blir påvirket av prosjektet, både har innflytelse på mandat og blir trukket inn i analysen. En bekreftelse på ovennevnte imøteses.

Vi har forståelse for at skole og barnehage tilbud må utbygges i takt med kommunens utvikling. I denne saken ser vi imidlertid ikke at det er sammenheng mellom behov og løsninger som representerer en god og ønsket samfunnsutvikling for Bærum kommune. På dette grunnlag vil vi søke å etablere en offentlig dialog om prosjektet etter sommerferien, slik at motforestillinger til Ballerud som et ønsket nærmiljø senter kan fremmes.

Med hilsen

Øivind Rastad

På vegne av Påvirkningsgruppens beboere i Johs Faales vei

Fra: Claudia Christine Gheorghe
Sendt: torsdag 30. juli 2020 11:13
Til: 'Øivind Rastad'
Kopi: Birger Tangen; Eirik Trygve Bøe; Gjølme Elisabeth; Haakon Veum; Kjell Seberg; Per Aker Johannessen; Sissel Davidsson; Bærum kommune Post; 'Einar Jarmund'; Ingrid Hjelmstad; Magnus Jørgensen
Emne: SV: Ballerud skole - trafikkanalyse. ArkivsakID 15/142742

Hei Øivind.

Takk for innspillet. Det er arkivert i saken og videresendt til arkitekten og plankonsulenten.
(Denne eposten sendes også til arkitekten og plankonsulenten på kopi.)

Når det gjelder trafikkanalysen og utarbeidelse av konseptet for grønn mobilitet: Disse skal utarbeides av profesjonelle eksterne konsulenter. Det er utbyggerne sammen med sin arkitekt og plankonsulent som står for bestillingen av analysen og utredningene. Bærum kommune regulering og vei-og-trafikk vil kvalitetssikre at alle relevante aspekter vil være belyst.

Naboer og andre berørte parter vil bli invitert til et medvirkningsopplegg før 1.gangsbehandling. Her vil mobilitet/trafikk og utvikling av boligområdene være sentrale temaer.

I tilfelle det skulle dukke opp nye momenter ifbm. anbefalte trafikkløsninger vil det kunne tas en vurdering om trafikkanalysen burde utvides.

Rammer for gjennomføring av medvirkningsopplegget er dessverre fortsatt under avklaring pga. virussituasjonen.

Gjerne ta kontakt med meg dersom du har ytterligere spørsmål.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Øivind Rastad <oivind.rastad@gmail.com>

Sendt: onsdag 8. juli 2020 12:39

Til: Birger Tangen <birgertangen@hotmail.com>; Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>; Eirik Trygve Bøe <eirik.boe@baerum.kommune.no>; Gjølme Elisabeth <elisabeth.gjolme@posten.no>; Haakon Veum <haakon.veum@hotmail.com>; Kjell Seberg <kjell.seberg@baerum.kommune.no>; Per Aker Johannessen

<per.aker.johannessen@gmail.com>; Sissel Davidsson <sissdavidsson@gmail.com>; Bærum kommune Post <post@baerum.kommune.no>

Emne: Ballerud skole - trafikkanalyse. ArkivsakID 15/142742

Vi viser til Deres brev av 28 mai d.å. vedrørende varsel om utvidelse av plangrense for pågående reguleringsplan for Ballerud hvor mulig utvidelse av Johs Faales vei varsles. Dette brev vil omhandle kommentarer fra denne veiens representanter i Påvirkningsgruppen for prosjektet.

Brevet er mottatt med forferdelse og hoderisting til tross for administrasjonens forslag om å stenge Johs Faales vei. Det har vi jo ingen garanti for vil skje. Vi vil begrunne hvorfor.

Den prinsippavklaring som Planutvalget vedtok i mai d.å. om prosjektet, ble i realiteten presentert for nabolaget i møte på Ramstad skole 11 november 2019. Det er ingen reelle forskjeller på forslaget fra november 2019 og vedtaket i mai 2020. Grunnet den offentlige delens omfang med opp mot 1.000 barn og unge i barnehager og skoler, var kommentarene fra nabolaget entydige og svært kritiske. Ord som overgrep ble brukt som karakteristikk. I tiden etter informasjonsmøtet har det vært avholdt diverse møter mellom undertegnede representanter og kommunens administrasjon og politikere med mål om omgjøring av planene med fokus på bevaring av den siste store grønne lungen sentralt i Bærum, reduksjon av boligdelen og fokus på trafikkavvikling. Hverken administrasjonen eller politikere har lyttet til våre argumenter. Selv ikke et forslag om å flytte deler av skolen inn i Faalekollen er blitt diskutert. Det er tydelig at det offentlige fotavtrykket på Ballerud er en konsekvens av svært offensive utbyggingsplaner på Bekkestua med omegn, og hvor ulempene skyves over på beboerne i vårt nabolag. Det er en styringsmodell som gjennomsyres av at andre verdier enn kapital ikke når frem i Bærum kommune.

Administrasjonen jobber nå med et forslag til Reguleringsplan, og er også pålagt å gjennomføre en trafikkanalyse.

Når det gjelder boligdelen forutsettes det at den tilpasses eksisterende bebyggelse dvs villaer og småhus. Dette vil måtte begrense antall boliger betydelig i forhold til tidligere planer og redusere byggenes høyde. Dette følger av kommunens egne retningslinjer for stedsutvikling.

Når det gjelder trafikkanalysen har vi klart og tydelig gitt uttrykk for at vi ikke skjønner hvordan trafikk til offentlige bygg og boliger i det omfang som legges til grunn kan gjennomføres på en forsvarlig måte uten en ny adkomstvei til området. Vi har gang etter gang påpekt at offentlige bygg krever direkte adkomst fra gjennomfartsveier slik det er praksis for i Bærum. Utfordringen illustreres ved at det vil være mellom 2.000 og 3.000 mennesker som hver dag skal inn og ut av området. Usikkerheten mht omfang refererer seg til hvor stor boligdelen blir. Områdets villaveier er overhodet ikke dimensjonert for dette. I tillegg kommer at villaveiene ender i Høvikveien som heller ikke er egnet for en trafikkøkning. Denne veien, som er en fylkesvei, tilfredsstiller i utgangspunktet ikke de offentlige krav som stilles til slike veier grunnet bl.a. mange utkjøringer og manglende bredde. Hvordan trafiksikkerheten kan ivaretas er for oss en gåte. Grønn mobilitet er lansert som svaret på dette. Målsettingen er vel og bra, men risikoen for å mislykkes hviler bl.a. på nabolaget. All erfaring viser at et sammensurium av biler, sykler, sparkesykler, barnevogner og forgjengere på våre småveier i det omfang prosjektet representerer ikke er forenlig med akseptabel trafikkavvikling. Dette kan da umulig være forenlig med Bærum kommunes ansvar og målsettinger? Med politisk vilje og administrativ kreativitet kan egen adkomstvei til Gamle Drammensvei etableres. Det vil representere en klar forbedring av prosjektet.

Så til selve trafikkanalysen. Det må forutsettes at mandatet er åpent og bredt slik at alle aspekter blir belyst. I tillegg må det engasjeres ekstern kompetanse da det vil være oppsiktsvekkende om kommunen har kapasitet til å gjennomføre dette på en god måte. I tillegg må det forutsettes at representanter for oss som direkte blir påvirket av prosjektet, både har innflytelse på mandat og blir trukket inn i analysen. En bekreftelse på ovennevnte imøteses.

Vi har forståelse for at skole og barnehagetilbud må utbygges i takt med kommunens utvikling. I denne saken ser vi imidlertid ikke at det er sammenheng mellom behov og løsninger som representerer en god og ønsket samfunnsutvikling for Bærum kommune. På dette grunnlag vil vi søke å etablere en offentlig dialog om prosjektet etter sommerferien, slik at motforestillinger til Ballerud som et ønsket nærmiljøsender kan fremmes.

Med hilsen

Øivind Rastad

På vegne av Påvirkningsgruppens beboere i Johs Faales vei

Fra: Bjørn Trygve Grydeland <b.grydeland@gmail.com>
Sendt: fredag 7. august 2020 11:05
Til: Bærum kommune Post
Kopi: Berg, Harriet Elisabeth
Emne: PROTEST TIL REGULERING BALLERUD/KLEVEN

Kategorier:

Arkivsak 15/142742, referanse 20/114295/CGH

**PROTEST TIL VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANGRENSE FOR PÅGÅENDE
REGULERINGSPLANARBEID BALLERUD - JOHS FAALES VEI 80-100 - KLEIVVEIEN 22
- OMRÅDEREGULERING**

Det vises til tilsendt varsel av 28.05.2020, med referanse oppgitt ovenfor. Som eiere av eiendommen Johs Faales vei 22 vil vi komme med følgende merknader, som vi ber om blir tatt hensyn til.

1. Vi protesterer på utvidelsen av plangrensen til å gjelde Johs Faales vei, siden den legger opp til at en utvidelse av veien kan være en mulig løsning på et fremtidig kraftig økt transportbehov til den planlagte utbyggingen av Ballerud. Bærum kommune har for mange år tilbake godkjent en utbygging av eksisterende boliger inntil Johs Faales vei. Denne godkjenningen er ikke dimensjonert for den trafikkbelastning en utbygging av Ballerud av den størrelsesorden reguleringsplanen legger opp til, med mindre kommunen eksproprierer eiendommer. Vi varslar allerede nå at en eventuell ekspropriasjon vil bli vurdert møtt med rettslige skritt.
2. Formålet med utvidelsen av planområdet er «å skaffe trafiksikker adkomst til området» (brevets side 4). Med de arealbegrensninger som foreligger for Johs Faales vei kan vi ikke se at det her i det hele tatt kan være snakk om «trafiksikker adkomst» sett hen til den planlagte utbygging.
3. Vi er meget overrasket over at områdereguleringen legger opp til en kraftig utbygging bestående av flerbrukshall, barnehage for 150 barn, en barneskole med 4 paralleller og et stort antall boliger, uten at det er foretatt en trafikkanalyse av hvordan adkomsten til disse funksjonene skal kunne gjennomføres. Det synes for oss som om Bærum kommune har latt de som har interesser i utbyggingen kjøre prosessen meget langt før man stiller krav om en elementær avklaring av hva som er et mulighetsområde for trafikk inn til et planlagt utbyggingsområde. Det er ennå helt uklart hvordan en trafikkanalyse først nå skal gjennomføres. Det kan virke som om Bærum kommune vil la bukken passe havresekken når de vil la utbyggerne stå for bestillingen av analysen og utredningene for trafikkanalysen. Dette er meget uheldig.
4. Med det store omfanget av aktiviteter som planlegges innenfor den aktuelle arealet på Ballerud, vil vi anta at trafikantene til/fra området vil komme fra hele kommunen. Vi viser her bl.a. til at det i Bæruns skolebehovsanalyse for 2016-2025 sies at Ballerud skole vil kunne få et inntaksområde som består av grunnkretsene som i dag ligger til skolene Høvik, Haslum og Stabekk. All erfaring fra reguleringsplanlegging viser at personer som skal til/fra et område alltid vil velge den adkomsten som gir den raskest mulige transportløsningen. Dette tilsier at det vil bli et meget sterkt press fra de som kommer vestfra og sydvestfra til området om å benytte Johs Faales vei, idet å kjøre nordover til Gjønnesveien vil ta lengre tid ved bringing/henting. Vi er derfor meget overrasket over og protesterer på at det bare er i Gjønnesveien det skal vurderes rushtidsbom. Vi antar at den eneste måten å unngå at Johs

Faales vei blir en trafikkfarlig felle med et kaos for harde og myke trafikanter i travel toveistrafikk er å installere bom i veien.

5. Ideen om «kiss & ride»-løsning er i utgangspunktet positiv dersom den avstanden man skal la små barn gå er kort. Vi har ingen tro på at denne løsningen vil kunne fungere for den avstanden det her legges opp til (fra/til Gml Drammensvei). Er vår antagelse korrekt, vil trafikanter til den store utbyggingen i området måtte benytte eksisterende småveier som ikke er dimensjonert for denne trafikken. Omfanget av utbyggingen på det planlagte området må derfor etter vår vurdering reduseres kraftig eller man må regulere inn en ny vei som kan ta trafikken fra sør.

6. Det er overraskende og provoserende at man legger opp til en så kraftig utbygging av Ballerud-feltet når man ser på de meget store køene og den sneglefartaktige trafikken som allerede i dag forsøker å bevege seg langs Høvikveien i rushtidene. Verken Johs Faales vei eller Høvikveien er dimensjonert for dagens trafikk. Hvordan skal man da kunne øke trafikken her voldsomt med tilsvarende luftforurensning og trafikkrisiko på en vei uten uten fortau på begge sider? Det må påregnes at det vil ta flere år før den planlagte diagonalen som skal avlaste Høvikveien er ferdig utbygd.

7. Vi vil også påpeke at Johs Faales vei heller ikke er dimensjonert eller er egnet for å ta trafikkbelastningen i selve anleggsperioden, som antakelig vil vare minst to-tre år. Ut og inn med store anleggsmaskiner, massetransport, betongbiler, byggekraner, anleggsbrakker, håndverkerbiler, prosjektadministratorer etc etc over så lang tid vil skape et fullstendig uakseptabelt bomiljø i området og ikke minst være til stor risiko for alle de myke trafikkantene som allerede i dag benytter Johs Faales vei til og fra skolene i området.

8. Vi gir vår fulle støtte til de synspunkter som "Medvirkningsgruppen for Ballerud/Kleven" har gitt skriftlig uttrykk for bl.a. i e-post av 8. juli 2020. Vi påpeker spesielt at beboerne i området mener at saklig fremlagte synspunkter ikke er blitt tatt hensyn til, og protesterer på at hensynet til dagens beboere i området tillegges liten vekt ift de sterke utbyggingsinteressene.

Med hilsen

Harriet E. Berg og Bjørn T. Grydeland (sign.)

Fra: Øivind Rastad <oivind.rastad@gmail.com>
Sendt: torsdag 13. august 2020 07:43
Til: Birger Tangen; Claudia Christine Gheorghe; Eirik Trygve Bøe; Gjølme Elisabeth; Haakon Veum; Kirsten Giaever; Kjell Seberg; Per Aker Johannessen; Sissel Davidsson; Bærum kommune Post
Emne: Trafikkanalyse Ballerud/Kleven
Kategorier: ...

Vi viser til svar vedrørende ovennevnte, og har følgende kommentarer:

- Det må bero på en misforståelse og brudd på god forvaltningsskikk å gi utbyggerne ansvar for trafikkanalysen. De har en åpenbar økonomisk interesse i analysens konklusjoner, og resultatet blir dermed kun et partsinnlegg med begrenset utsagnskraft. Ansvar et må derfor endres og mandatet være åpent slik at ulike utbyggingsalternativer reelt sett vurderes. Er det f.eks. realistisk å bygge både skole og boliger ?
- Hvilke objektive krav er stilt mht sikker og forsvarlig trafikkavvikling?
- Det legges opp til at flere tusen mennesker skal ut og inn i området på samme tid, og begrepet Grønn mobilitet er lansert som en mulig løsning for sikker trafikkavvikling. Dette må analyseres grundig sett i lys av sommerens problemer med elsparkesykler hvor konflikter mellom ulike kommunikasjonsformer blir synlig og bidrar til alvorlige ulykker.
- Gjønnesveien er utpekt som trafikkåre. Det må bety at alle andre villaveier stenges. Hvordan skal krysset Gjønnesveien/ Høvikveien utformes for å kunne avvikle den økte trafikken?
- Vi har gjentatte ganger påpekt at Høvikveien ikke oppfyller dagens krav til en fylkesvei da den er smal, delvis mangler fortausløsninger og har mange kryss/ utkjøringer. Hvordan skal denne veien takle økt trafikk og samtidig oppfylle kravene til forsvarlig adkomst ikke minst når Grønn mobilitet skal prioriteres?
- Vi har gjentatte ganger påpekt at sett i lys av ovennevnte må det anlegges ny adkomstvei til Ballerud. Det forutsettes at arbeidet med å kartlegge ulike alternativer blir prioritert.
- Både Bærum kommune og ulike politiske partier har på forskjellig vis fortalt oss at det er innbyggerne og ikke utbyggerne som skal bestemme og har invitert til medvirkning. Dette har vi tatt på alvor og har engasjert oss. Så langt har vi ikke sett resultater av våre innspill. Våre notater blir bare arkivert på saken. Det oppfattes å være i strid med invitasjon om medvirkning.
- Det må forutsettes at det innen kort tid blir avholdt et møte hvor de temaene vi har reist blir gjenstand for reelle diskusjoner. Det vil være synd om vi må vurdere andre virkemidler for å bli hørt.

Med hilsen

Øivind Rastad

På vegne av Johs Faales veis representanter i Medvirkningsgruppen for Ballerud

Bærum kommune
Regulering
Postboks 700
1304 Sandvika
Arkivsak ID 15/142742

Gjønnes 31.08.2020

Det vises til varsel om utvidelse av plangrense for pågående planarbeid for Ballerud – Johs Faales vei 80 – 100:

<https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfdocument.ashx?journalpostid=2020118160&dokid=4956989&versjon=2&variant=A&>

Det vises også til saksbehandler Claudia Christine Gheorghe sin skriftlige uttalelse, og overraskende tidlig konklusjon, i svar-mail til beboer i Johs Faales vei, den 5. juni:

«Foreløpig utpeker Gjønnesveien seg som en mulighet å bruke som hovedadkomst til området i sør. Veien er i sin helhet eid av Bærum kommune og eiendommen er bred nok til å kunne opparbeides med tilstrekkelig bredde med fortau.»

Kommentarene under er fremsatt på vegne av beboere i Kleivveien 65, Gjønnesveien 6 – 12 og Høvikveien 57, tilknyttet Ekeberg borettslag (EBRL).

Det er med stor bekymring vi mottar varsel om utvidet planområde og kommunens «preklusive konklusjon» ved å peke ut Gjønnesveien som ny hovedadkomst til det sørlige området av Ballerud med bl.a. skole for nærmere 1000 elever og lærere, flerbrukshall som vil være åpen til langt på kveld og et stort antall boliger.

Utvidelsen av planområdet omfatter bl.a. 260 m av Gjønnesveien med et totalt fall på 15 m fra Høvikveien til Ballerud. Det er denne veistrekningen kommentarene omfatter. Veistrekningen har to kryss, det ene i sør der Kleivveien krysser Gjønnesveien og det andre i nord der det er en felles avkjørsel til Gjønnesveien 13 – 19. På disse 260 m av Gjønnesveien er det 13 inn-/utkjørsler som er direkte tilknyttet Gjønnesveien med til sammen 38 boenheter, se Figur 1 under.

Gjønnesveien møter Høvikveien i en skrå vinkel på anslagsvis 15 – 20 grader. Krysset er i dag vanskelig nok å manøvrere i med stor biltrafikk i Høvikveien, kryssende fotgjengere og syklist. Farlige situasjoner opptrer nærmest daglig.

Utvidelse av planområdet viser en utvidelse av veibredde fra 6 m til ca 13 m i Gjønnesveien. Tolker at dette betyr fortau på hver side av veien med 3 m bredde og en kjørebane på 7 m. Dette medfører at eiendommene på begge sider av Gjønnesveien må avstå 3 til 4 m av eiendommene.

Med referanse til bl. a. gjennomgående prinsipp for parkering av biler til leiligheter tilhørende EBRL (se lenger ned - rygging ut av gårds plass), betydelig øket biltrafikk og barn som leker i veien, er vi meget skeptisk til hvordan sikkerheten skal ivaretas, spesielt for barn/skolebarn, som ferdes i, og langs, Gjønnesveien.

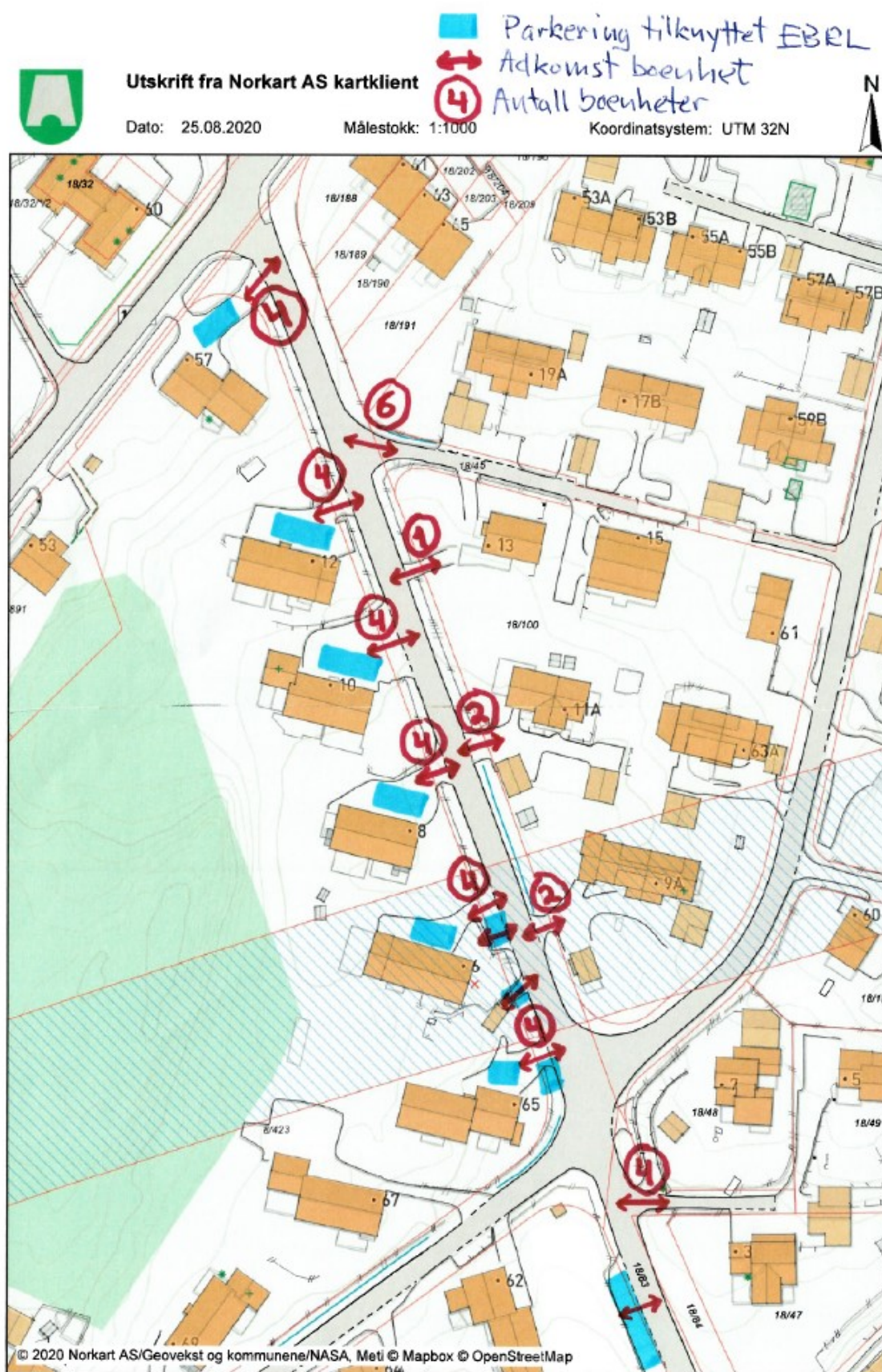
Planforslaget medfører at veien og fortauet kommer 3 - 4 m inn på gårdsplassene til beboerne, dvs. gårdsplassene blir betydelig mindre med redusert antall oppstillingsplasser for biler som konsekvens. Vi er meget skeptiske til hvordan parkering for boenhetene i Gjønnnesveien skal løses, spesielt for leiligheter tilhørende EBRL på vest-siden av veien.

Likeledes, hvordan skal gjesteparkering løses for alle beboere i Gjønnnesveien når det blir fortau på begge sider? I dag parkerer gjester til boenhetene langs veiskulderen i Gjønnnesveien. Dette er en løsning som har fungert meget godt i alle år. Ekstra parkeringsplass tilhørende EBRL sør for Kleivveien, mot Kleivveien 62, vil også måtte vike for foreslåtte tiltak.

Tiltaket er ikke forenlig med den trafiksikkerhet vi innbyggere i kommunen har krav på!

Den store trafikkøkningen vil medfører betydelig øket støy nivå store deler av døgnet og vil redusere bokvaliteten for beboere i Gjønnnesveien betraktelig. Alle hus som er direkte tilknyttet Gjønnnesveien har minst ett soverom vendt mot veien.

I varselet heter det: «Bakgrunnen for utvidelsen av planområdet er å skaffe trafiksikker adkomst til området (uthevet av innsender)». Ja, det kan vi faktisk skjønne, men trafiksikkerheten for barn i området, skolebarn på vei til Ballerud skole etc., ser ikke ut til å bli hensyntatt med foreslåtte løsning.



FIGUR 1

Ad de enkelte boenheter tilknyttet EBRL

Generelt.

Som nevnt foran er det et fall på 15 m fra Høvikveien til Ballerud. I og med at det er 13 private avkjørsler, med 38 boenheter direkte tilknyttet Gjønnnesveien, gjør dette denne bakken til et yndet sted for barns lek med sparkesykler, rullebrett, sykler etc. Det oppnås betydelig fart for enkelte brukere av disse fremkomstmidler, både lokale og andre som bruker Gjønnnesveien som forbindelse til andre områder. Bilene har også en tendens til å kjøre fort ned bakken. Situasjonen med Gjønnnesveien som hovedadkomst medfører betydelig øket trafikk og vil forsterke risikoen for ulykker.

Beboere tilknyttet EBRL i Gjønnnesveien (vestre side) har minst 1 bil hver (dette er en antagelse og som et snittall bør dette være ok å anta). Gårdsplassene er generelt små og det er ikke plass for å snu bil inne på gårdsplassen. Unntaket kan være Gjønnnesveien 10, og kanskje 12, dersom ikke alle beboere er hjemme. Vanligste måten å parkere på er å kjøre med fronten inn og rygge ut i Gjønnnesveien. Hvis kommunen velger å gjennomføre utvidet planforslag med dertil utvidelse av vei og nytt fortau, vil 3 – 4 m av dagens gårdsplass og hage, bli erstattet av nytt fortau. Dette vil igjen redusere muligheten for parkering og øke konflikten mellom myke og harde trafikanter.

Gjesteparkering forekommer i dag uavkortet langs veiskulder i Gjønnnesveien.

Kleivveien 65

4 boenheter. To av leiligheten har tilbygg/påbygg og er pr. definisjon 4-roms leiligheter. De to andre er 3-roms leiligheter. Gårdsplassen egner seg dårlig for parkering. Det kan stå to til tre biler i bakken opp til huset, resten av parkering skjer ut mot Gjønnnesveien. Disse vil bli borte med kommunens forslag. En utvidelse av veien her vil medføre brattere stigning på gårdsplassen med den konsekvens at husene ikke blir tilgjengelige for rullestolbrukere. Parkering her blir totalt uhensiktsmessig.



Kleivveien 65

Gjønnnesveien 6

4 boenheter hvorav én 4-roms og tre tre-roms. Det kan parkere to til tre biler foran huset hvis to biler står etter hverandre. Resten parkerer nede på Gjønnnesveien. En utvidelse av veien her vil medføre brattere stigning på gårdsplassen med den konsekvens at leilighetene får vanskelig tilgjengelighet for rullestolbrukere. Parkering her blir totalt uhensiktsmessig. Parkering ved veien blir også borte. I tillegg er det en frittliggende garasje tilknyttet boenheten med egen avkjørsel. Denne vil bli vanskelig å beholde med kommunens forslag.



Gjønnnesveien 6, separat garasje Gjønnnesveien 6 – gårdsplass - parkering

Gjønnnesveien 8

4 boenheter med 3-roms leiligheter. Her er det i dag 4 parkeringsplasser og ingen snumulighet på plassen. Alle må rygge ut.



Gjønnnesveien 8

Gjønnnesveien 10.

4 boenheter. To av leiligheten har tilbygg/påbygg og er pr. definisjon 4-roms leiligheter. De to andre er 3-roms leiligheter.

Borettslagets største gårdsplass med plass for 5 – 6 biler. Noen kan snu på plassen hvis den ikke er full.



Gjønnnesveien 10

Gjønnnesveien 12

4 boenheter. Én av leilighetene har tilbygg og er pr. definisjon 4-roms leiligheter. De tre andre er 3-roms leiligheter.

Plass for 4 – 5 biler og mulighet for å snu bil på gårdsplassen når den ikke er full.



Gjønnesveien 12

Høvikveien 57

4 boenheter med 3-roms leiligheter. Gårdsplassen egner seg dårlig for parkering. Det kan stå en til to/tre biler etter hverandre på gårdsplassen, men da sperrer de for hverandre. Resten av parkering skjer langs med Gjønnesveien, ikke på tvers, slik parkeringen er i K65 og G6. En utvidelse av vei og kryss her vil redusere parkeringsmuligheten til 1 til 2 biler.



Høvikveien 57

Parkeringsplass sør for Kleivveien.

Kun et fåtall av boenhetene tilknyttet EBRL i Kleivveien har gårdsplass som det kan parkeres på. De aller fleste parkerer i Kleivveien, noe som medfører at veien stedvis kun har en kjørebane. Ekstra opparbeidet parkeringsplass sør for Kleivveien benyttes derfor av beboere som ikke får plass i umiddelbar nærhet av boenheten. Videre fungerer den tidvis også som gjesteplass. Denne blir borte med kommunens forslag.



P-plass EBRL sør for Kleivveien

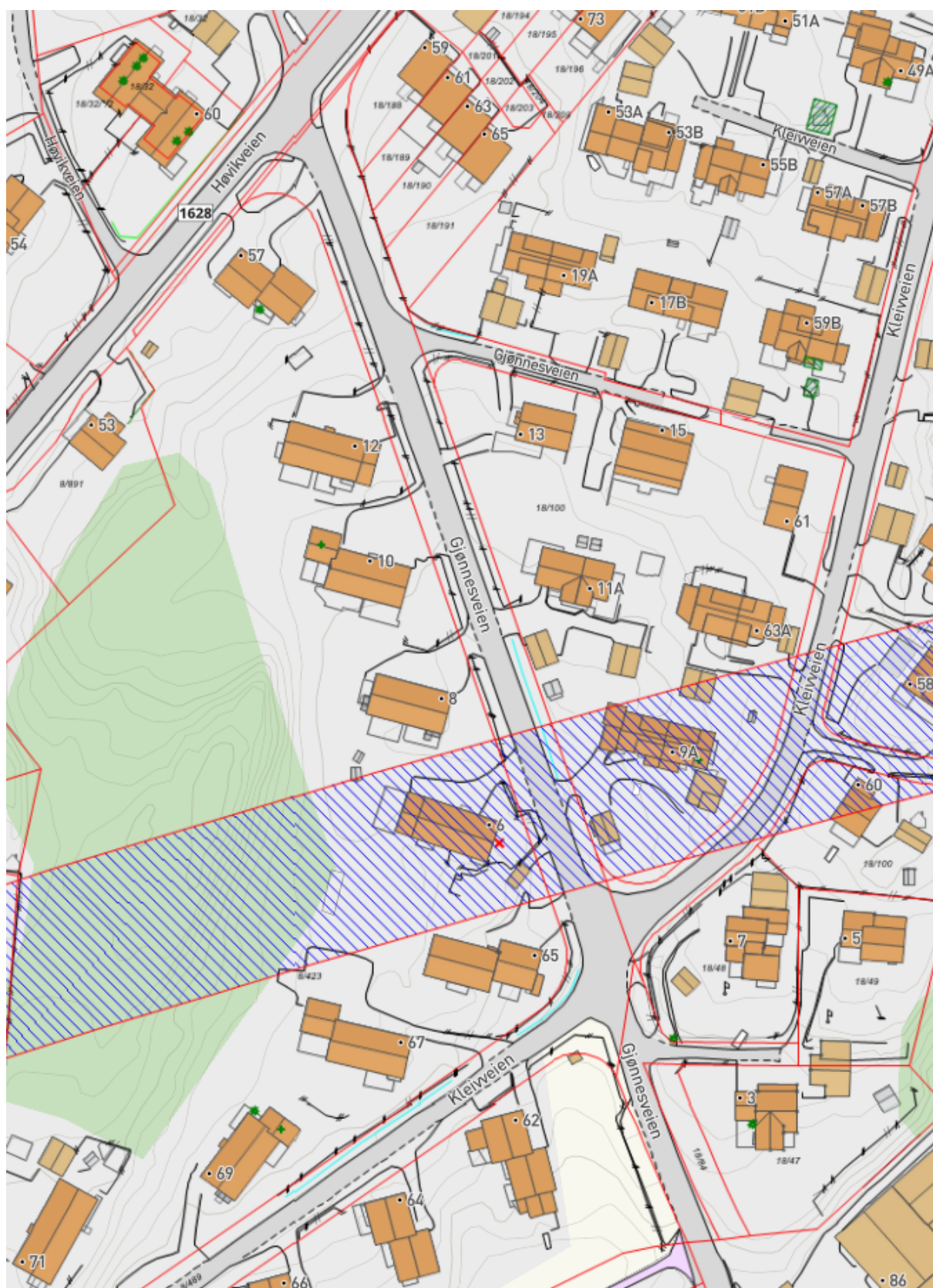
Konklusjon

Bakgrunnen for at kommunen ønsker å utvide plangrense for pågående reguleringsarbeid i Johs Faales vei 80 – 100, er å regulere om denne delen av Gjønnnesveien til hovedadkomst for ny skole, flerbrukshall og boliger på Ballerud. Det synes som om hovedargumentet er at kommunen eier Gjønnnesveien og med dette slipper kostnader med kjøp/ekspropriasjon andre steder. Egnethet er tydeligvis ikke vurdert på nåværende tidspunkt. Vårt klare standpunkt til kommunens forslag er at Gjønnnesveien **IKKE** egner seg som hovedadkomst til Ballerud syd, av ovennevnte grunner. Vi er av den klare oppfatning at Gjønnnesveien må stenges for gjennomkjøring, sør for Kleivveien og EBRL sin felles parkeringsplass, for ikke å bli en gjennomfartsåre for «snikkjørere». Tidligere mulighetsstudier foreslo også dette og at Gjønnnesveien kunne benyttes som gangvei mot Gjønnnes T-banestasjon.

Eneste fornuftige hovedadkomst til området er, slik vi ser det, avkjørsel fra gamle Drammensvei. Veien er i dag stengt i rushtrafikken om morgenen, men dette kan flyttes til en ny avkjørsel til området. Det må være riktig å vende adkomsten til dette store utbyggingsområdet mot E18 og ikke motsatt – gjennom etablerte boligområder nord for utviklingsområdet. Dette er et meget stort, viktig og omfattende prosjekt for området og kommunen og må ikke bli til unødvendig og uholdbar belastning for de tradisjonsrike nærområdene. La dette bli et positivt prosjekt for alle!

På vegne av EBRL sine beboere i Kleivveien 65, Gjønnnesveien 6 – 12 og Høvikveien 57,

Geir Vaagan
Gjønnnesveien 8



Situasjonskart

Bærum kommune

Regulering

Postboks 700

1304 Sandvika

Arkivsak ID15/142742 –

Planid 2015030

Bærum 31.08.2020

Merknad til planarbeid for Ballerud, Johs Faales vei 80-100 – Kleivveien 22 - områderegulering

I forbindelse med varsel om utvidelse av planavgrensning datert 02.06.2020, slik at denne nå også omfatter Gjønnnesveien, ønsker Ekeberg Borettslag A/L å kommentere følgende:

Selv om borettslaget som utgangspunkt er positive til utvikling av Ballerud, og spesielt nylig prinsippbehandlet forslag om å endre plassering av tidligere angitte formål slik at skolen med tilhørende anlegg og utearealer i stedet vil kunne etableres på dagens golfbane, som dermed i større grad kan frigjøres og utvikles til nærmiljøanlegg og grønn lunge for hele lokalområdet, er vi sterkt bekymret for en potensiell økning av trafikk i Gjønnnesveien og Kleivveien.

Ekeberg borettslag omfatter i alt 15 hus med i alt 60 boenheter, hvorav 7 hus ligger direkte ut imot Gjønnnesveien. Disse har per i dag trange og uoversiktlige adkomstforhold og relativt begrensede parkeringsmuligheter. En omfattende utvidelse av gatesnittet, og eventuelle arealbeslag som omfatter deler dagens hager og gårdsplasser, vil kunne vanskelig gjøre denne situasjonen ytterlig og bidra til redusert trafikksikkerhet i området. Bla gjennom rygging over fortau fra til sammen syv avkjørsler på det som i dag er borettslagets areal / festet tomt, dersom tosidig fortau er et alternativ.

En større økning av trafikken i Gjønnnesveien vil i tillegg medføre betraktelig redusert boligkvalitet i form av økt trafikkstøy for borettslagets boenheter – hvorav flere ligger i meget kort avstand fra dagens veikant. Det er blant annet gitt en rekke dispensasjoner fra vegloven i forbindelse med etablering av til- og påbygg innenfor de senere år. Gjønnnesveien og Kleivveien kan videre ikke betraktes som del av forretningsområdet rundt Bekkestua hvor et urbant møte med gaten er videre naturlig. Derutover er eksisterende boliger fra 50-tallet ikke tilrettelagt med stille side.

Til orientering er beboerne i våre hus i Gjønnnesveien allerede plaget med gjennomkjøringstrafikk i relativt høy hastighet både i forbindelse med morgen- og ettermiddagsrush, og også i kraft av besøk til dagens Golfbane. Det er dermed allerede i en nå-situasjon ønskelig med trafikkregulering med bom, eller forbud mot gjennomkjøring.

Gjennomkjøringstrafikk i høy hastighet er dessverre også et økende problem i Kleivveien, mellom Gjønnnesveien og Høvikveien, til tross for fartsdumper her. Med tosidig parkering langs veikanten (borettslagets enheter i Kleivveien har i liten grad private parkeringsplasser på egen grunn) som bidrar til redusert sikt, er situasjonen i eskalerende grad utrygg for borettslagets barn, som i alle år

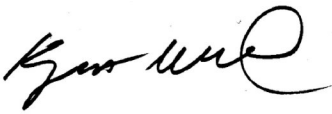
har brukt veibanen til sykling og lek. Kleivveien er som utgangspunkt tilrettelagt som rolig boliggate og er på mange måter en viktig sosial møteplass for borettslaget.

Vi forventer selvfølgelig at ovenstående forhold vil tas med i betraktningen i forbindelse med gjennomføring av trafikkutredninger, men ønsker likevel å være tidlig ute med en tydelig holdning til økt trafikkpress fra borettslagets side.

Selv om Johs faales vei som utgangspunkt også er en rolig boliggate, og beboerne her naturligvis også vil være plaget av økt trafikk, har denne veien for eksempel langt færre avkjørsler. Biladkomst til boliger - som i hovedsak ligger godt tilbaketrukket fra veien - foregår via samlegater til fells tun / gårdsplasser. I tillegg er gatesnittet bredere og fortau / opphøyd gang- sykkelfelt allerede etablert. Det er også opplagte fordeler ved å unngå å trekke en økt trafikkmengde fra Balleruds fremtidige skolekrets opp Høvikveien, som også har en delvis uoversiktlig situasjon for myke trafikanter på strekningen mellom Kleivveien og Gjønnnesveien, for så å lede den tilbake gjennom boliggate tilbake mot Ballerud. En splittet adkomst til skole (eventuelt via potensiell ny rute fra gamle Drammensvei, eller Johs Faales vei) og nye boliger på den tidligere parkeringsplassen til gartneriet (fra Gjønnnesveien) virker umiddelbart også som et mer relevant scenario, enn å samle den økte trafikkmengden i Gjønnnesveien.

På vegne av Ekeberg borettslag

Styrets leder



Kjersti Wikstrøm

Fra: Erik Grimsøen <egrimsoen@gmail.com>
Sendt: tirsdag 1. september 2020 12:24
Til: Bærum kommune Post
Emne: Merknad sak ID 15/142742

Kategorier:

Hei,

Undertegnede er beboer i Gjønnnesveien 6 (enhet H0101) og ser med bekymring på at Gjønnnesveien vurderes som adkomstvei til utviklingsområdet på Ballerud. Gjønnnesveien er ikke egnet som adkomstvei med dagens begrensede trafikk, og med den økningen i trafikk en må forvente med utviklingsplanen for Ballerud vil Gjønnnesveien gå fra vondt til verre. Jeg ønsker å påpeke følgende realiteter som jeg håper blir hensyntatt før man gjør en katastrofal feil, en feil som både vil medføre redusert livskvalitet for oss som bor her i dag, og for de som er planlagt å skulle bo i Ballerud-området i fremtiden.

1. Kommunens merknad om å anlegge fortau endrer ikke på det faktum at krysset mot Høvikveien er uoversiktlig og har høy fartsgrense. Dette krysset takler knapt dagens trafikk morgen og ettermiddag, og spesielt ved påkjøring fra Gjønnnesveien og ut i Høvikveien blir det tendenser til kø øverst i Gjønnnesveien og farlige situasjoner i Høvikveien.
2. Gjønnnesveien slik den er i dag er i praksis mer å anse som et gårdstun enn en vei. Den benyttes som lekeplass for barna i området sommer som vinter, delvis fordi trafikk tettheten er lav og delvis fordi at fallet fra Høvikveien mot Ballerud gjør at barn synes det er morsomt å holde på der med alt fra akebrett til sparkesykler. En endring av dette er negativt for livskvaliteten til barna i området. Kommunen bør heller forsterke følelsen av "gårdstun" enn å øke trafikken her.
3. Kommunen later til å ha glemt at Gjønnnesveien i dag benyttes for parkering ved veiskulder, for de 38 boenhetene man finner på de 260 meterne fra Høvikveien og til Ballerud. Et fortau her vil i praksis fjerne denne muligheten, uten at det legges opp til alternativer.
4. Dersom Gjønnnesveien skal settes i stand til å håndtere økt trafikk, noe som vil innebære at total bredde av vei og fortau blir flere meter mer enn i dag, så vil dette ikke bare innebære at beboerne mister mulighet for gateparkering, de vil også måtte avgi parkeringsplasser de har i dagens gårdsplasser. Her er det verdt å minne om at boenhetene her er dominert av barnefamilier, til dels med små barn. Å fjerne parkeringsplasser her vil medføre store utfordringer for disse, og en betydelig verdireduksjon på de enkelte boenhetene. Begge deler er svært uheldig for familier som både er avhengig av bil i hverdagen, og som gjerne er i en såpass tidlig fase av sitt liv som boligeiere at de har høy andel gjeld.
5. Siden Gjønnnesveien historisk sett har vært lite belastet med trafikk, har mange av boenhetene her soverom vendt mot veien (Inkludert min egen boenhet). Med planene for Ballerud vil det ikke bare være økt trafikk på dagtid, her planlegges det arealer og bygg som vil bli benyttet på kveldstid også. Det er naturligvis lite heldig å få økt "kveldstrafikk" rett utenfor soveromsvinduet.
6. Enten man liker det eller ei så er E18 "målet" for mye av trafikken til og fra boligene i dette området. Med det i mente bør adkomst vendes mot E18, ikke fra E18 med den naturlige konsekvens at man vil kjøre ut av området, og så rundt det for å komme til E18. En slik løsning som kommunen skisserer gir bare økt trafikk på Høvikveien, som er smal og kronglete fra krysset Dragveien/Høvikveien og mot Bekkestua. Ved mindre man også tenker seg en betydelig opprustning av Høvikveien fra dette krysset og i retning Bekkestua, så fremstår det som lite hensiktsmessig å lede trafikk ut i dette området.

Undertegnede har en frittstående garasje med biloppstillingsplass vendt mot Gjønnnesveien. Denne har bratt oppkjøring, og vil i praksis bli ubrukelig dersom Gjønnnesveien blir bredere enn den er i dag.

Undertegnede er med andre ord en av de mange som vil påvirkes negativt av endringer i Gjønnnesveien, jeg mister både biloppstillingsplass og garasje. Det fremstår som helt urimelig om kommunen skal berøve mine naboer og meg for dagens gode praktiske funksjonalitet i Gjønnnesveien, samt et betydelig økonomisk tap som en konsekvens av at ens boenhet ikke lengre vil ha tilknyttet parkeringsplass.

Det fremstår som opplagt at Gjønnnesveien sannsynligvis er den MINST egnede adkomstveien til Ballerud. Alle andre potensielle veier inn til området fremstår som mer hensiktsmessige, inkludert Johs Faales vei og Gamle Drammensvei. Dette bør så følges opp med forbud mot gjennomkjøring i Gjønnnesveien så man hindrer "snikkjøring" den veien og sikrer at myke trafikanter fortsatt kan benytte Gjønnnesveien slik de gjør allerede.

Denne merknaden står fullt og helt på min kappe, den kan ikke tas til inntekt eller kostnad for andres syn, for eksempel innspill og merknader fra øvrige naboer eller borettslag.

--

Med vennlig hilsen
Erik Grimsøen
egrimsoen@gmail.com
(+47) 95150438

Til

Bærum Kommune

Ad. SAK 15/142742 regulering av området Ballerud til boligbygging, idrettshall skole og barnehage

Jeg viser til publisert informasjon ifra Bekkestua Vel, omkring regulering av Ballerud området ifra siste møte 20200902 mellom utbygger, kommune og høringsgrupper. Forut for mine kommentarer vil jeg legge til at jeg er **for en utvikling av Ballerud området**, da dagens lagerhaller og bygg er skjemmende og legger beslag på viktige LNF grøntområder, uten at det gir særlig samfunnsnytte.

Jeg er imidlertid sjokkert over de forslag som utbygger legger frem som alternativ for Bærum Kommune. I sum bærer forslagene preg av å være et kamuflert ønske om å oppnå maksimal profitt og presse maksimalt antall enheter inn på et område uten tilstrekkelig veiadkomst; til stor miljømessig belastning for nærområdet og eksisterende veianlegg. Det gjør meg svært opprørt at utbygger i tillegg kamuflerer forslaget som «et grønt pilot prosjekt», for på den måten å markedsføre sine ønsker overfor styrende myndigheter. Det å utnytte et eksisterende LNF område med en slik utbyggingstaktikk har ingen ting med klima og miljøvern å gjøre, og bør ikke få lov til å seile under et slikt falskt flagg. Miljø og klimasaken for viktig til å misbrukes for profittthensyn.

Det skisseres forslag hvor en større skole, barnehage og idrettshall skal benytte samme veiadkomst som mange større boligområder. Veiadkomsten som foreslås skal være dagens traseer, som er tilpasset dagens trafikkbilde. Jeg kan overhodet ikke se miljøeffekten av at hundrevis av kjøretøy skal benytte to mindre veier i et tettbygd villaområde, hvor parkeringsmulighetene allerede er sprengt. Dagens beboere i både Ekeberg Borettslag og videre inn i Kleivveien er allerede i dag tvunget til på å parkere på veiskuldre som allerede begrenser fremkommeligheten betydelig. **Det vil oppstå trafikkaos i krysset Gjønnes veien/Høvik Veien, da mye av trafikken vil være tidsmessig synkronisert** omkring henting og levering ved skoler, barnehagen, fritidsaktiviteter og arbeid.

Det skisseres videre at boligene som oppføres skal ha gangavstand til boenhetene. Jeg kan ikke i min villeste fantasi se miljø eller klima gevinsten i dette, annet enn at det gjør hele konseptet svært tungvint for barnefamilier med et stort logitkkbehov. Utbygger må ha et ansvar for å utvikle bo konsept som er funksjonelle for brukerne slik at samfunnsnyttan er størst mulig, når så store og viktige landområder utvikles. Det er en grunn til at regulerende myndigheter setter krav til antall biloppstillingsplasser per enhet, nettopp for å hindre trafikkaos og at kjøretøy parkeres uten kontroll i tilstøtende områder. Fremlagte konsept forsøker etter mitt skjønn å forlede kommunen vekk ifra en slik realisme, og på den måte få presset maksimalt antall enheter inn på området. Trafikk og Parkeringsproblemene i etterkant, er det jo ikke utbygger som skal håndtere.

Jeg oppfordrer derfor kommunen til å be utvikler om å komme tilbake med langt mer klima og miljøtilpassede løsninger for å i det heletatt bli tatt til vurdering. Løsningene bør, etter mitt skjønn, ta høyde for følgende forhold:

- 1) Svært begrenset veiadkomst i nærmiljøet, og en allerede sprengt parkeringskapasitet i tilstøtende lokale veier.
- 2) At lokalt veinett allerede vil få en stor belastning ifra innregulering av foreslåtte skoler mv. Det setter en sterk begrensning på antall nye boenheter på området.
- 3) At miljø og klima bør stå sentralt når et så viktig grøntområde skal utvikles. Byggematerialer bør derfor i størst mulig grad bestå av tre og gjenvinnbart materiale. Betong som innsatsfaktor bør i minst mulig grad benyttes, da særskilt dette materialet er av de største kildene til CO2 utslipp vi kjenner til. Trematerialer bør benyttes i størst mulig grad.
- 4) At boligkonseptet tilpasses brukerbehovene til barnefamilier særskilt, da dette er en hittil svært oversett målgruppe i Bærum. Jeg vil oppfordre Bærum Kommune til å vurdere om den storstilte leilighetsbyggingen som for tiden pågår, er i ferd med å omgjøre Bærum til Oslo og Akershus «eldresenter», med de følgene det vil ha for kommunes fremtidige økonomi.
- 5) At det reguleres nødvendig og normalt antall biloppstillingsplasser i umiddelbar nærhet til boligene, slik at brukerbehov oppfylles og plan og bygningsloven intensjon oppfylles.
- 6) At utvikler får klare instruksjoner ifra kommunen på ovennevnte føringer, slik at involverte parter bruker tid på realistiske, miljø og klimamessige løsningsforslag på et så tidlig tidspunkt i prosessen som mulig.

Med ønske om en god utvikling av et av Bærum kommunes mest populære og brukte grøntområder.

Takk for at jeg blir hørt.

Harald Reigstad

Gjønnesveien 3

1356 Bekkestua

Bærum Kommune
Regulering
Postboks 700
1304 Sandvika
Arkivsak- ID 15/142742

Gjønnes, 04.september 2020

Det vises til møte med medvirkningsgruppe for Ballerud områderegulering, og med dette ønsker Søråsen Boligsameie å gi sin foreløpige tilbakemelding på forslaget som ble presentert i møtet.

Søråsen Boligsameie representerer 57 boligseksjoner i Kleivveien og Gjønnesveien, og berøres dermed direkte av områdereguleringen. Denne tilbakemeldingen er fremsatt på vegne av hele sameiet.

Vår største bekymring knyttet til utbyggingen er trafikksituasjonen og tilhørende trafiksikkerhet. Foreslåtte adkomstveier inn til det nye bolig- og bruksområdet på Ballerud er blant annet Gjønnesveien og Kleivveien.

Både Gjønnesveien og Kleivveien er veier som svært mange barn bruker som sin skolevei. Allerede i dag er trafikksituasjonen ikke optimal, da bl.a krysset mellom Gjønnesveien og Kleivveien er svært uoversiktlig. I tillegg er en økende trafikk i både Gjønnesveien og Kleivveien, spesielt i rushtiden når skolebarna ferdes, allerede en stor trafikkrisiko. I Kleivveien er det heller ikke plass til å bygge fortau, noe som vil være helt kritisk dersom man skulle vurdere økt trafikkgjennomstrømming. Vi mener derfor at hverken Kleivveien eller Gjønnesveien er egnet som tilkomstvei til det nye anlegget på Ballerud.

Vi ønsker også å påpeke bekymring ift hvordan man i så fall skal løse utfordringen knyttet til parkering til eksisterende boligenheter i Gjønnesveien dersom veibredden skulle utvides og parkeringsmulighetene på dagens tomter reduseres. Dette vil sannsynligvis medføre økt parkering i veiskulder e.l som igjen vil utgjøre en økt trafikkrisiko for våre myke trafikanter.

Vi ber om at disse innspillene tas med i vurderingen når man ser på tilkomstveier, og at barna i Søråsen Boligsameie fortsatt skal kunne ha en (relativt) trygg skolevei.

Mvh

Søråsen Boligsameie,
ved/Solveig Borthen, Styremedlem

Kommentarer fra Johs Faalesvei, etter digitalt møte med kommunen 2. september:

Vi i Johs Faales vei har flere kommentarer og innspill til møtet. Først og fremst ønsker vi å kommentere Trafikkanalysen vi fikk tilsendt i møtetreferatet.

Trafikkanalyse 2018

Vi har etterspurt en trafikk analyse i lang tid. Hvorfor får vi vite om at det foreligger en analyse først nå?

Vi har hatt møter med kommunen tidligere og etterspurte ved flere anledninger en trafikkanalyse, men fikk vite at man ikke kunne utarbeide en analyse før bygge forslagene var avklart. Vi mente det burde gjøres en evaluering over situasjonen med ulike bygge forslag. Derfor er vi forbauset over at det er en analyse som kommer frem til konkrete tall, som viser hvordan trafikken kan bli utfra et forskjellig antall planlagte boliger. Hvorfor har ikke den blitt fremlagt før nå, når vi har etterspurt dette konkret?

Analysen viser at det er en enorm trafikkmengde og det har vært farlige trafikk situasjoner i området. Den viser også at det er en totalt uavklart trafikksituasjon.

Ved å ta en rask titt på tallene fra Trafikkanalysen fra 2018 (Områderegulering for Johs Faales vei 80-100 / Kleivveien 22, Bærum kommune) så ser vi massive utfordringer i henhold til veier og trafikk. Den viser at det vil bli trafikkaos.

Dersom boligdelen blir realisert i henhold til forslag, vil vi i Johs Faales vei kunne forvente en kraftig økning av trafikken (gjennomsnittsestimat tatt fra tall i analysen) på ca 1810 biler pr døgn. Hvis vi fordeler det på tidsrommet 07-19 betyr det en bil hvert 25. sekund i gjennomsnitt. Biler kommer jo ikke jevnt fordelt igjennom dagen, men samlet på ulike tidspunkt begge veier. Gjerne med mange gående og syklende inn i området i tillegg.

Slik vi ser det er dette direkte trafikkfarlig for skolelever og alle som bor i området. Vi kan ikke forstå hvordan kommunen mener at dette er en akseptabel løsning? Vi kan heller ikke se at trafikksituasjonen tillater muligheter for bygging av både boliger og offentlige bygg. Den viser tydelig at dette er et alt for stort prosjekt som ikke er gjennomførbart, slik situasjonen er i dag på eksisterende veier.

Derfor må det gjennomføres en grundig trafikkanalyse med helt andre forslag og det må planlegges en ny vei inn i området.

Vi ser også ut fra analysen at det er flere skader i trafikken i dette området og det er en forutsetning at veien og området er trygt å ferdes i.

Hva har vi som medvirkningsgruppe blitt invitert til å delta på?

Naboer ble bedt om å delta på en prosess i utviklingen av området. Så ble det valgt inn noen representanter for hvert område i medvirkningsgruppene.

I brieften for prosjekt stod det:

Planutvalget 09.06.2016

Vedtak:

Forslag til planprogram for reguleringsplan, områderegulering for Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22, dokument 3005098 med vedlegg forslag til områdeanalyse dokument 3177058, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-9.

“Bebyggelsen bør fortrinnsvis bestå av småhus- og rekkehusbebyggelse. I planprogrammet bør det vurderes andelslandbruk og skolehage.”

Innspill kommunen fikk på dette møtet var hovedfokus lave hus, naturvennlig, lite biler og trafikk. (se vedlagte referat fra møtet i 2016).

Disse tilbakemeldingene skulle være med på å danne grunnlaget for prosjektet ut fra medvirkning i nabolaget.

Vi mener at prosjektet har endret karakter og er nå mer styrt av utbyggere enn av kommunen. Det er lagt opp til hovedsakelig blokker, svært mange boenheter, skoler, barnehage, flerbrukshall, fotballbane etc. Ref siste presentasjoner med arkitekturforslag.

Beboernes tanker ble oppsummert i referat fra idéverkstedet. Dette går i retning av en grønn miljøvennlig profil. Helt i tråd med kommunes nåværende grønne linje, men dette er ikke tatt videre med i utarbeidelse av prosjektet. Det har derimot blitt utviklet seg i en helt annen retning av det nabolaget foreslo. Dette var en gruppe på svært mange naboer og et stort omfattende arbeidsmøte.

I ettertid har vi i medvirkningsgruppen informert om at vi ønsker å bevare miljøet, kulturhistorien og grønne brukervennlige soner i området. Hvis det skulle utbygges ønsket vi få boenheter, lave hus, lite trafikk og ingen store offentlige bygg. Vi har hatt svært mange møter med politikere og fått beskjed om at vår medvirkning skal vektlegges, ikke bare være et punkt på programmet som ikke tas hensyn til. Vi forventer at våre innspill blir nøye vurdert og svart på, da vi som gruppe har brukt svært mye tid på dette prosjektet som har pågått siden 2016.

Grønn mobilitet lanseres som et svar på disse utfordringene. Det er et prøveprosjekt uten tall og fakta og virker som et urealistisk svar på hovedutfordringene rundt trafikk situasjonen. Se kommentarer vedrørende dette lenger ned i dokumentet.

Naturområder i området

Kommunen og utbyggere ønsker også å bygge ut en av de siste store grønne lungene i området. Det sees på som svært viktig å ivareta den grønne lungen i størst mulig grad, selv om det skulle bygges ut. Det er derfor viktig å ivareta grønne soner som er brukervennlige for beboere i Bærum kommune.

Faalekollen og grønne soner

Det ble nevnt i møtet at kommunen ønsker å bevare grønne soner. Faalekollen var dermed nevnt som et område som skulle bevares.

På et møte i 2020 ble det foretatt en felles befaringsrunde på området med politikere. Da så vi at Faalekollen var "stup bratt" og slettes ikke brukervennlig. Den er direkte uegnet som grønn sone for aktiviteter for voksne, små barn eller eldre.

På et oversiktskart sett ovenfra ser det ut som det har blitt bevart en stor grønn sone, men pga topografien i området ser man at det er *bratt og utilgjengelig*. Derfor ville dette være til lite nytte for beboerne i kommunen som grønt areal.

Vi mener det er fint å bevare selve kollen og ikke fjerne den eller sprengte den bort. Vi tenker at den kunne vært utnyttet mer hensiktsmessig.

Den delen av golfbanen som i dag er satt av til kommunens offentlige bygg er lagt på en flott del av naturområdet, som i tillegg er brukervennlig.

Vi ønsker at kommunen vurderer muligheten til å bruke mer av området rundt Faalekollen til offentlige bygg. Da kan man bevare mer av grøntarealet som er brukervennlig.

Noen innspill rundt offentlige bygg:

- Kan man skyve bygg mer inn i terrenget eller mot kollen?
- Kan byggene legges på den andre siden av Faalekollen mot Bekkestua der det er høyere koter og større flate soner og ikke et flott naturområde?
- Det er lagt inn en grønn sone midt i området, kan man heller benytte deler av allerede opparbeidede grønne soner på Golfbanen som grønt areal istedenfor å legge offentlige bygg der?
- Offentlige bygg er estimert til minst 17 meter høye bygg. Kan man da legge de høye byggene der det er høyere koter i området?
- Kan man se for seg nytenkende arkitektur? Kan man tegne offentlige bygg inn terrenget på en ny og spennende måte slik at det glir inn i området og ikke bryter med områdets karakter? For eksempel. mer langstrakt bygg eller bygg lagt i nivåer (rundt kollen) og ikke høye kolosser?
- På nordsiden der turstien går i dag ned til golfbanen og veien går inn til husene på oversiden er det også et flatere område, Kan dette benyttes til et slikt formål eller som skolegård?
- Det er foreslått offentlige bygg på opptil 17 meter. Dette høres voldsomt ut i et slikt område. Kan arkitekturen være lavere og mindre dominerende?
- Ved en plassering av de offentlige byggene mer på midten, vil det offentlige tjenestetilbudet også være nærmere de som da velger å flytte i nærheten av disse fasilitetene.

Hva mener vi beboere er viktig?

- Bevare grønne soner slik at området oppleves som et naturområdet. I dag er det et vakkert naturvennlig område ved Golfbanen, hvordan kan det best ivaretas?
- Stedets vegetasjon bør ivaretas der det er fin opparbeidet beplantning og natur.
- Legge inn flere grønne soner og korridorer i nytt område
- Legge inn og bevare grønn sone mellom gammel og ny bebyggelse slik at det nye områdets arkitektur ikke bryter med det etablerte området småhus bebyggelse.
- Bevare områdets etablerte grønne sone og "voller" rundt hele Johs Faales vei området.
- Ingen dominerende bygg som bryter med byggeskikk og endrer stedets karakter.
- Ingen høye bygg og blokker i området. Vi ønsker rekkehus, små bygg og bygg som passer til områdets karakter. Lav bebyggelse og en miljøprofil på prosjektet var også slik planen opprinnelig var i 2016 (ref vedlegg).
- Hvordan ivareta grøntområder slik at man får grønne soner som kan brukes av alle? Ikke bare en stupbratt kulle.
- Faalekollen er ikke egnet som friluftsområde og til aktiviteter, da den er bratt. Allikevel er dette «skjermet» som grøntområde. Har dere vurdert å legge offentlige bygg i dette området? Da vi man få bedre utbygting av gjenværende grønne soner som kan brukes av alle.
- Ivareta sjeldne dyrearter og beplantning av verdi
- Ivareta kultur historiske bygg og historie.

Trafikk inn til området

Ny vei inn i området

Skal området bygges ut er en ny vei inn til området et krav fra oss som bor i området fra før. Det er ingen av veiene som i dag egner seg. Det er ingen gode forslag så langt. Alternativene er å bygge ut uegnede småveier eller å stenge av ulike veier og prøve å unngå at folk kjører bil.

Det mest naturlige er å legge veien inn fra via Gamle Drammensvei over jordet eller skogholtet inn på golfbanen. Det var tegnet inn et forslag med gangvei i samme sonen for "grønn mobilitet" konseptet. Hvis man først skal lage en gang og sykkel vei der, kan man også lage en kjørbar vei. Da vil man få en trygg skolevei.

Veien kan gå inn til området for både skole, barnehage og nye boenheter. Slik vil de eksisterende villa veier unngå økt trafikk og farlige trafikk situasjoner for både de som bor der, nye beboere, skole og barnehagebarn.

Vi foreslår at trafikken styres bort fra de små private villa veier slik at den nye veien blir hoved vei for det som er ny trafikk belastning.

Spørsmål vedr. veier inn til området:

- Området er ikke definert som knutepunkt, tas dette med i utbyggingsplanene og veiprosjektet?
- Det er en forutsetning at man bygger en ny vei som kan tåle belastningen av trafikken. I dag vet vi at ingen av de private små villa-veiene egner seg. Trafikkanalyse fra 2018 viser totalt trafikk kaos og en enorm belastning på små villa-veier. Hvordan skal kommunen løse dette uten å belaste små private villa-veier?
- Grønn mobilitet har ikke løst denne utfordringen. Har dere tall som viser at Grønn mobilitet løser utfordringene presentert i trafikk analysen?
- En forutsetning er at området blir trygt å ferdes i. Ut fra Trafikkanalysen fra 2018 viser den trafikk kaos og en tidobling av biler inn i for eksempel Johs Faales vei. Hvordan ser kommunen for seg at sikkerheten vil bli ved uegnede veier inn til et slikt stort område?
- Etablert område skal ikke ta all belastning for at kommunen og utbyggere ønsker å bygge ut, når det er mulig med andre alternativer. Kun en ny vei inn vil løse dette problemet.
- Hvor kan en ny vei gå? Over jordene langs skogkanten i midten er det mulig å legge en vei. Har kommunen tenkt å gjøre dette til et alternativ som kan være med i trafikkanalysen?
- Trafikkanalyse ønskes styrt fra politikere og etablert villa område (beboere), ikke fra utbyggerne.

Grønn mobilitet konseptet

Grønn mobilitet er et forslag for få flere syklende og gående inn i området. Dette er ikke påvist som en egnet løsning, kun et prøveprosjekt med uvisst resultat. Vi savner vurderinger som viser at dette løser utfordringer i trafikkanalysen. Beboere må betale regningen dersom dette ikke er vellykket.

Naboene har *unison*t sagt at de ikke ønsker økt trafikk i private små villa-veier. Skal man løse dette uten å berøre nåværende område kraftig, er eneste mulighet å lage en ny vei inn til området.

Utfordringen med grønn mobilitet konseptet

Dette er et prøveprosjekt med uvisst resultat. Dette gjelder først og fremst for en liten gruppe av de som skal inn og ut av området. De som kan delta på konseptet er noen skolebarn i riktig alder, som kan gå alene. Dette er bare en liten andel av alle de som skal inn og ut av et så stort område.

Dette er ikke så aktuelt for:

- Yngre barn, som ikke kan gå alene
- Barnehagebarn i ulike aldre
- Ansatte til offentlige bygg
- Vare leveringer
- Alle nye boenheter
- Etablerte boenheter
- Besøkende
- Bevegelseshemmede eller andre ulike utfordringer
- Byggeperiode på flere år

Spørsmål vedr grønn mobilitet:

- Har kommunen tall og beregninger på hva dette vil utgjøre i minskning av trafikken?
- Hvordan skal dette etterfølges og kontrolleres?
- Hva med ansatte, de aller minste elevene og barnehage barn?
- Hva med alle boligene? Skal de kun sykle og gå også?

Slik vi ser det er det beboerne i villa-veiene som sitter igjen med problemet om dette ikke fungerer. Her må kommunen vise til tall og fakta.

Utfordringer i Johs Faales vei

Trafikk i Johs Faales vei

Dette er en liten villa-vei. Veien er uegnet for å brukes til en slik massiv trafikkøkning. Vi ønsker at veien stenges med bom og at det ikke lages en sone der man kan parkere eller slippe av barn. Vi ønsker at trafikken styres bort fra Johs Faales vei, slik at det ikke er et alternativ for fritt å bruke veien av de som ikke bor der. En ny vei inn vil løse problemet for Johs Faales vei og de andre små villa-veiene i området som vil oppleve samme utfordring.

Vegetasjon i Johs Faales vei sitt område

Det er fra før opparbeidet små beplantede "voller" rundt området. Dette var opparbeidet av Gunnar Faale for å få et helhetlig uttrykk og naturlige overganger i området. Busker og trær har fått etablere seg over mange år og utgjør en del av stedets karakter. Vi ønsker å bevare trær og vegetasjon i etablert område.

- **Overgang fra Johs Faales vei til Ballerud området:** Dette gjelder også de store trærne og vollene bak garasjene mot parkeringsplassen til Ballerud som i dag fungerer som en etablert skjerming mot nytt område.

De høye trærne og vollene skjærer hele Johs Faales området og markerer en start av dette etablerte feltet. Dette starter ved parkeringsplassen (bak garasjene) og må beholdes. Dette vil nå også være med på å skjerme hele Johs Faales vei området fra nytt område, som vil få en annen byggestil og karakter.

- **Området langs Johs Faales vei:** Dette gjelder de områdene langs Johs Faales vei der beboere har fått beskjed om at kommunen ønsker en mulighet til å ekspropriere. Dette ble presentert i første del av møtet 2 september. Vi ønsker ikke at dette området skal tas i bruk til vei eller annet offentlig bruk.

Dette fremstår i dag som deler av folks hage og opparbeidede tomter, med bla beplantning og trær som har stått i over 30 år. Den opprinnelige planen av området (v/Faale) var at disse ulike sonene skulle tilfalle området for at området skulle få gode overganger til vei og parkeringsplass.

Trafikk i området rundt Johs Faales vei

Vi ønsker en uavhengig part som har hovedansvar for den nye trafikkanalysen. Det er allerede en analyse som viser svært dårlige senarioer for området, ved en utbygging slik den er tenkt i dag. Vi ønsker også å være delaktig. Den bør "eies" av kommunen (politikere) og beboere. Hvis det ikke er mulig ønsker vi en egen trafikkanalyse betalt av kommunen.

Når det gjelder trafikken på Høvikveien, ble det nevnt at Gjønnestunnelen vil avlaste Høvikveien. Retningen er Gjønnnes til Strand. De som kommer til å bruke den er hovedsakelig de som kjører Bærumsveien Fra Kolsås og er på vei til Oslo. Et eks: Hvis du står på Bekkestuamrådet/Gjønnnes og skal til Sandvika Eller E18 vestover, da kjører du Høvikveien og ikke Gjønnestunnelen til Strand for så å kjøre vestover. Det samme gjelder motsatt vei.

I trafikkanalysen fra 2018 kommenteres det: *"Trafikken i Høvikveien forventes ikke endret vesentlig ved bygging av Bærumsdiagonalen"*.

Områdets kulturhistorie, sjeldne dyrearter og planter

Vi ønsker å bevare områdets kultur og historiske bygg. Vi ønsker å sikre bevaring av sjeldne dyrearter og planter. Vi lurte på hvilke plan kommunen har for dette? Dette er ikke nevnt og er noe vi har spilt inn tidligere.

- Hvilken plan har kommunen for å ivareta sjeldne dyrearter som stor og små salamandre og andre vernede dyrearter som lever i området? Det er sjeldne dyrearter i dammen på golfbanen, i og langs "100 meter skogen".
- Hvordan skal bygg og stedets natur kultur historie bevares? Det er funn fra jernalder i området.

Her er en oppsummering av hva starten av prosjektet var og hva vi opprinnelig ble invitert inn til:

Første oppgave var formulert «**Hva har vi?**» - en oppfordring til å beskrive gode kvaliteter som ligger i området i dag.

De viktigste svarpunktene var:

- Fint med fritt beliggende
- Åpent område og utsyn,
- Bevare utsyn til fjorden
- Vegetasjon i randsonen, grønt og natur, store trær, opparbeidet landskap – kolle, bekk
- Sjarmerende hundremeterskog med bål plass ved barnehagen
- Sammenhengende grøntdrag, dyreliv
- Bra solforhold, stille og fredelig

- Barnevennlig område, ligger inne i et boligområde
- Golfbanen viktig turområde, vinterstid akebakke og skiløyper, brukes også av skole/barnehage
- Harmonisk og hyggelig småhusbebyggelse, variert, greit arkitektonisk miljø
- Fint med tverrforbindelser, naturlige stier, turstier, sykkelstier. Lett å komme seg til Bekkestua
- Nærhet til handel, barnehage, skole
- Trygge skoleveier
- Fint at det er gjennomkjøring forbudt i Kleivveien, generelt lite gjennomgangstrafikk
- Historien - Kleven gård, Ballerud - grønnsakdyrking

Andre oppgave var «**Hva vil vi?**», med et scenario 15 år fram i tid, og området er ferdig utbygd. Tilbud, funksjoner og aktiviteter som man ønsker og/eller ser for seg i området ble plassert i en pyramide med grunnleggende, spesielle og unike kvaliteter.

- Gruppene ble også oppfordret til å komme med et slagord for det nye Ballerud/Kleven.

Oppsummering av innspill fra pyramide-arkene og presentasjonene:

- **Grunnleggende**
- Barnevennlig
- Passer inn i områdets karakter (småhus)
- Tverrforbindelser binder nytt og eksisterende sammen
- Variert befolkningssammensetning
- Variert bebyggelse/arkitektur, 2 – 4 etg
- Tettest bebyggelse der hagesenteret er i dag – høyest bebyggelse der det er til minst sjanse
- Møteplasser, torg, lekeplasser – sosiale samlingspunkt, barn og unge oppsøker området
- Gård = aktiv opplevelsesplass
- Ta hensyn til klimaendringer
- Overvannshåndtering – vannspeil på laveste punkt, bekk som renner
- Kollektive energiløsninger med bergvarme, solvarme – bærekraftige løsninger
- God forbindelse til Bekkestua alle årstider
- Trygge turstier og sykkelveier
- Løkk over adkomstveier (delvis nedsenket), gang/sykkelvei oppå
- Akebakke, lekeområde tilgjengelig for hele området, barnehager og skoler
- Store grøntområder, etappevis utvidelse, golfbane
- Bilfritt område, parkering under bakken, bilpool
- Trafikksikker atkomst – fordeling av trafikk via flere veier
- Atkomst fra Johs Faales vei og Gjønnnesveien
- Kobling til Gjønnnesdiagonalen
- Skole og barnehage, flerbruk, idrettspark i forbindelse med skolen
- Matvarebutikk

Spesielt

- Parselhager, skolehage, frukthage, bærbusker, bikuber
- Livet mellom husene - generasjonsområde
- Landlig (miljø og arkitektur), sentralt (nærhet til sentrum) – arkitektonisk godt utviklet småhusbebyggelse, god materialbruk, varierte fasader, varierte størrelser

- Standard som unge har råd til
- Spesielle plussboliger (boliger med tjenestetilbud)
- Nærhet til 'alt'
- Fritidstilbud (golf) i boligområdet, akebakker, grønt, stier – bevare topografi
- Hundepark
- Vannspeil, regnbed, grønne, flate tak
- Smart trafikk – spre trafikken – tunneller?

Unikt

- Et område for alle
- Parklignende område
- Ski- og løpeløyper rundt området, mykt underlag – sammenheng med f.eks. Skallum
- Lav trafikkbelastning
- Grunnvarme til oppvarmet fortau til Bekkestua
- Andelslandbruk (kolonihage), Kleven gård/kolonihage
- Golfbane
- Passivhus, tett-lav økologisk, aktivhus, grønt inntrykk med variert småhusbebyggelse
- Langsgående grønt område, bevare 100-metersskogen
- Bevare og utvikle det historiske, Kleven og Ballerud gård
- Bakeri

Slagord (de som ble nevnt)

- Et område for alle
- Bærums Venezia

Vil også bemerke at for naboene i området var det ikke ønske om blokker i området, bare små hus og begrenset antall beboere med lite trafikk. Det var også et sterkt ønske om å bevare det unike med området og naturen.

Vi savner en helhetlig strategi og styringsverdier for området. Dette i samarbeid med kommunen og beboerne i området. Ikke bare forslag fra utbygger, som ikke er i tråd med et helhetlig bilde for alle involverte.

Mvh

Medvirkningsgruppen i Johs Faales vei

Til Bærum Kommune post@baerum.kommune.no
Kopi Claudia Christine Gheorghe cgh@baerum.kommune
Sak 15/142742
Fra Bekkestua Vel
Dato 9 Sep 2020

Innspill til planarbeid Ballerud-Kleven-området

Vi takker kommunen for informativt medvirkningsmøte, og ikke minst for at kommunen er interessert i våre innspill. Som det ble oppfordret til på møtet gir vi her noen innspill til mobilitet/trafikk samt noen utdypende kommentarer fra Bekkestua Vel utover det som ble diskutert i møtet.

Store deler av Ballerud-Kleven-området er i dag en svært verdifull del av vårt nærmiljø, da det representerer et grønt åpenrom og friområde mellom relativt tettbebygde småhusområder. Dette er en verdi for vårt nærmiljø, både i forhold til fysiske og psykiske behov. Samtidig er en liten del av området, det gamle hagesenteret, ikke noen spesiell kvalitet for vårt nærområde. Vi ser derfor i likhet med dere behovet for å utvikle området.

Vårt syn på trafikksituasjonen henger sammen med vårt syn på utbyggingsplanene. Vi er bekymret for at området skal bli for tettbygd – både på grunn av presset det vil gi på omkringliggende småveier og på grunn av at vi kan få en bebyggelse som overhodet ikke passer inn i strøket.

- Når det gjelder trafikk så er veiene i nærområdet allerede svært presset. All økt trafikk er uheldig og forverrer trafikksikkerheten. Selv om enkelte veier pekes ut som hovedveier til området så vil det bli et press på alle veier i området. Et annet poeng når det gjelder trafikk er momentet om at området skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet med mål om en svært høy andel gående og syklende. Selvsagt høres det svært positivt ut – og noe vi er positive til. Men vi går ut fra at det legges opp til plass til bil utenfor alle hus, noe annet frykter vi er urealistisk og vil føre til mye parkering og trafikk i sideveiene. **Å begrense antall boliger vil være med på å gjøre trafikksituasjonen mer håndterbar.**
- Når det gjelder arealutviklingen har vi trodd at en utvikling ville skje i tråd med planutvalgets vedtak fra 2016: *«Bebyggelsen bør fortrinnsvis bestå av småhus- og rekkehusbebyggelse. I planprogrammet bør det vurderes andelslandbruk og skolehage»*. Videre har vi i Bekkestua Vel hatt tiltro til føringene fra kommunens arealstrategi fra 2013: *«restriktiv utbyggingspolitikk i områder med småhus og rekkehus for å opprettholde strøkens karakter»*. Nå har vi i Bekkestua Vel vært lojale til planene om blokker og fortetting i Bekkestua Sentrum. Men i småhusområdene må det fortsatt få være småhusområder. Vi mener **planarbeidet bør legge vekt på å få en bebyggelse av småhus og mindre rekkehus, med varierte former og høyder, som passer inn og opprettholder strøkets karakter. Og som begrenser antall husstander og derved press på trafikk i veiene rundt.**

Bekkestua Vel

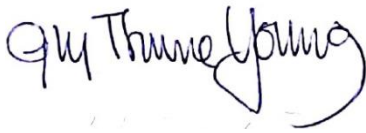
— Stiftet 1922 —

Tilsluttet Bærum Velforbund

Til sist en sak som vi fra Bekkestua Vel ikke nevnte i møtet. Vi merket oss planutvalgets oppfordring fra 2016 om å vurdere andelslandbruk og skolehage. Etter hva vi forstår er det svært god matjord ved gamle Kleven Gartneri og gård. Det vil nok fremstå som litt historieløst og i strid med jordvernet om alt dette bygges ned til boliger. Dessuten er jo Kleven-gårdstunet et kulturminne i seg selv, som beriker området. Bekkestua Vel ser gjerne at husene bevares på en eller annen måte – ikke nødvendigvis gjennom kommunalt eierskap.

Ballerud-Kleven-området kan bli et svært hyggelig nabolag og et godt bomiljø om vi tar de rette grepene nå i planprosessen. Lykke til videre i prosessen!

På vegne av styret i Bekkestua Vel,



Gry Thune Young
Styrets leder



Trond Brevik
Informasjonsansvarlig

Fra: Per Aker Johannessen <per.aker.johannessen@gmail.com>
Sendt: onsdag 9. september 2020 16:02
Til: Bærum kommune Post; Claudia Christine Gheorghe; Kjell Seberg
Kopi: Øivind Rastad; Birger Tangen; Sissel Davidsson
Emne: Ballerud/Kleven - kommentarer etter møtet med administrasjonen
02.09.2020

Kategorier:

Vi viser til kommentarer gitt under møtet mellom administrasjonen og Medvirkningsgruppen den 02.09.2020, og mottatt referat fra 04.09.2020.

ArkivReferanse:#4359a77997b7411cab7a360052558ba62015142742#ACOS.WEBSAK#

Følgende anmerkninger gjøres gjeldende fra Sameiet Johs Faales vei 1-20:

1. Medvirkningsgruppen har ved flere anledninger etterlyst en analyse av de trafikkmessige konsekvensene av en stor utbygging av boliger og sosial infrastruktur i Ballerud/Kleven-området. Dette vil være en sentral premissgiver for omfanget av utbyggingen og krav til en tidsmessig adkomst til utbyggingsområdet. Så fremkommer det i møtet at det allerede foreligger en trafikkanalyse, datert Januar 2018. Reguleringssetaten har dermed sittet med denne i to og et halvt år og gjennom flere møter med Medvirkningsgruppen uten å opplyse om den. Dette finner vi kritikkverdig.
2. Analysen viser tre alternativer med ulike antall boliger på området, og fremlegger ut fra dette en til dels dramatisk økning av biltrafikk i Johs Faales vei, samtidig som det skal vurderes rushtidsbom i Gjønnesveien. Dette innebærer at Johs Faales vei vil få den dominerende andel av trafikken til og fra området, i størrelsesorden 10 ganger mer enn det som genereres av eksisterende beboertrafikk. Vi opplever et forsøk fra reguleringssjefen på å bagatellisere den nevnte trafikkanalysen, ved å hevde at den ikke tar hensyn til den antatte positive gevinsten ved ved såkalt "grønn mobilitet". Krav om rushtidsbom i Gjønnesveien vil åpenbart bli møtt med krav om rushtidsbom også i Johs Faales vei.
3. Vi deler ikke Reguleringssjefens åpenbare tiltro til at mantraet "grønn mobilitet" skal forhindre betydelig biltrafikk til et stort utbyggingsområde med flere hundre boliger og sosial infrastruktur, som fort vil innebære mellom 1000 og 2000 personer inn og ut av området hver dag: Et ukjent antall nye beboere, 760 skoleelever, minst 150 barnehagebarn (neppe selvgående!), et par hundre skole- og barnehageansatte, service- og vedlikeholdsleveranser, samt brukere av og besøkende til en flerbrukshall som vil være åpen en stor del av døgnet, 7 dager i uken. At persontransport i et slikt omfang ikke vil generere betydelig økt biltrafikk fremstår som direkte urealistisk.
4. Reguleringssjefen synes ikke å ta inn over seg at selve byggevirkksomheten på Ballerud/Kleven ventelig vil måtte pågå i minst 3 år, med en enorm miljøbelastning på nærområdet dersom kun eksisterende villaveier skal benyttes: Ut og inn med store anleggsmaskiner, massetransport, betongbiler, byggelementer, byggekraner, anleggsbrakker, håndverkerbiler, prosjektadministratorer etc etc. Dette vil over så lang tid skape et fullstendig uakseptabelt bomiljø for oss i form av støy, luftforurensning og betydelig forhøyet ulykkesrisiko.

5. Det ble på møtet hevdet at en (mulig) fremtidig realisering av Gjønnediagonalen vil avlaste Høvikveien med fremmedtrafikk, og dermed gjøre den totale trafikkbelastningen i området mindre. Trafikkbelastningen i Høvikveien har vært erkjent som et problem for Bærum Kommune minst siden 1960-tallet uten at noe er gjort. Gjønnediagonalen vil, gitt at den faktisk blir realisert, først og fremst ta trafikk fra øvre deler av Bærum til og fra E18 innover mot Fornebu og Oslo. Som tunnel uten avkjøringsmuligheter mellom Gjønnes og E18 er det lite trolig at denne vil ha noen positiv effekt for persontransport til og fra boliger, skoler og barnehage m.m. på Ballerud. Dette bekreftes også i den nevnte trafikkanalysen, der det sies at " Trafikken i Høvikveien forventes ikke endret vesentlig ved bygging av Bærumsdiagonalen."

6. For andre byggeprosjekter i de senere år er det sørget for ny, hensiktsmessig adkomst til de aktuelle områdene. Eksempler er ny adkomstvei til boligfeltene på Gjønneshagen (ca . 390 m), og til Løkeberg Skole. Her hadde kommunen opprinnelig tenkt å tvinge adkomst til skolen gjennom boligveien Seljeholtet, fordi "det ikke gikk an" å lage avkjørsel fra Bærumsveien. Etter heftige naboprotester kom til slutt kommunen på bedre tanker, og anla ny vei over jordet langs Bærumsveien. Denne veien har en lengde på nær 340 m, altså ikke vesensforskjellig mindre enn avstanden fra Gamle Drammensvei til ny skole på Ballerud. Og denne veien ble etablert for kun en skole. Utbyggingsomfanget på Ballerud er mange ganger større enn det, og vi ser ingen gode grunner til at vårt nærområde ikke skal likebehandles av kommunen.

7. Ut fra ovenstående betraktninger ber vi med dette om at

- En uavhengig, oppdatert trafikkanalyse gjennomføres som en vesentlig forutsetning for det videre planleggingsarbeidet som skal gjøres av hhv. kommunen og utbyggerne. Representanter for beboerne i området må gis full innsikt i premisene for og gjennomføringen av analysen
- Parallelt med dette igangsettes det en seriøs evaluering av alternative adkomstløsninger for kjøring til Ballerud, fortrinnsvis fra Gamle Drammensvei, der det allerede foreligger et forslag om en såkalt "kiss-and-ride"-sone, med gangmuligheter for skoleelever og barnehagebarn til ny skole og barnehage på Ballerud. Vi tillater oss igjen å minne om at Ny Høvikvei Syd for mer enn 30 år siden var ferdig planlagt og klar for realisering i randsonen av Ballerud og Store Stabæk. Den gang var det altså mulig. Disse planene ble senere skrinlagt av Bærum Kommune av uklare årsaker. I Gamle Drammensvei går det dessuten bussrute, som vil gi en ekstra mulighet for kollektivreiser til/fra Ballerud ved en ny veiforbindelse.

Vi vil gjerne høre Reguleringsetatens respons på ovenstående sentrale momenter i saken. Vi forventer også at disse vil måtte bli gjenstand for politisk behandling, og vil derfor informere Planutvalgets medlemmer om hvordan vi vurderer det plangrunnlaget som til nå foreligger. Dette gjenspeiler etter vår oppfatning mangelfull evne eller vilje til å erkjenne de betydelige problemene knyttet til adkomsten til et så stort, inneklemt utbyggingsområde som Ballerud/Kleven.

Med hilsen
Per Aker Johannessen
Øivind Rastad
for Sameiet Johs Faales vei 1-20

Emne: VS: [SENDER UNVERIFIED] 20/188035 Referat fra medvirkningsgruppemøte 02.09.20 - Ballerud & Kleven gartneri - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering, oppfølging - fra Høvik vel

Dato: torsdag 10. september 2020 13:13:29 sentraleuropeisk sommertid

Fra: Claudia Christine Gheorghe

Til: Ingrid Hjelmstad, Einar Jarmund, Thao Nguyen, Ingrid Roalsø

Vedlegg: image001.jpg

Hei.

Videresender innspill fra Høvik vel.

Hilsen

Claudia C. Gheorghe

Arkitekt/planlegger
Bærum kommune, Regulering
67 50 54 42

www.baerum.kommune.no

Besøksadresse: Eyvind Lyches vei 10, Sandvika

Fra: Petter Ingeberg <petter.ingeberg@norgroup.no>

Sendt: torsdag 10. september 2020 11:53

Til: Claudia Christine Gheorghe <claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>; hovikvel@norgroup.no; Bærum kommune Post <post@baerum.kommune.no>

Kopi: anders.morch@gmail.com; Kjell Lunde <kjell.lunde@online.no>; Petter Ingeberg <petter.ingeberg@norgroup.no>; Reidun Ask <reidun.ask@hotmail.no>; 'Steve Paulsen' <sp@pg-flowsolutions.com>; Tone Ødegaard <rolf.t.odegaard@vikenfiber.no>; Tor Magne Howlid <tm@howlid.com>

Emne: [SENDER UNVERIFIED] 20/188035 Referat fra medvirkningsgruppemøte 02.09.20 - Ballerud & Kleven gartneri - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering, oppfølging

Bærum kommune
Claudia Christine Gheorghe

Takk for møtetreferat.

Vi ønsker å presisere noen av de punktene som fremkom i møtet:

Definisjon av nærhet til kollektiv transport og kriterier for krav om høy utnyttelse av boligeiendom >150%

Utbyggerne og kanskje administrasjonen har knyttet prosjektet opp mot regional transportplan og kriteriene for høy utnyttelse til boligbygging. Rådmannen fikk utarbeidet et notat (11.01.2017 17/7975) om dette forholdet, men det er noe vagt i konklusjon. Avhengig av rute er det omtrent én kilometer til både Gjønnnes T-bane og Høvik togstasjon, litt kortere til Gjønnnes. I andre sammenhenger har "nærhet" vært definert som noe omkring 300 meter. Skulle man trekke avstandskriteriet (nærheten til) til 1 km, vil svært mange områder komme under kravet om høy utnyttelse ved knutepunkter for offentlig kollektivtransport. Det er et viktig poeng i

denne saken at det blir fastslått at regionale transportplans krav til høy utnyttelse ikke skal legges til grunn for Ballerud-prosjektet.

Adkomst til boliger og ny skole og barnehave

Det samlede prosjekt har tre adkomstveier; mot vest via Johs. Faales vei ut i Høvikveien, mot nord via Gjønnnesveien ut i Høvikveien og mot øst via Kleivveien. Felles for alle de foreslåtte adkomstveiene er at de er eldre villaveier som ikke er dimensjonert for en betydelig trafikkøkning uten utbedring og trafikksikkerhetstiltak. I tillegg til de tre kjøradkomstene er det foreslått å lage en gang- og sykkelvei over Store Stabekk gårds jorder og golfbanen i vestre del fra Gamle Drammensvei omtrent ved krysset med Snoveien og til reguleringsområdets sydvestre del. Til bygningens inngangsparti er dette en strekning på vel en halv km. Tanken i forslaget har vært at barn som kjøres til skole og barnehave skal sette av i en lomme i Gamle Drammensvei for så å benytte gangveien til bestemmelsessted. For små barn synes dette ikke å være et realistisk forslag. I tillegg er det tre forhold av trafikkmessig betydning som taler i mot en slik løsning: a) Gamle Drammensvei er fredet i eget vedtak (27.04.2016 15/7775 - 16/72299/TGB) slik at inngripen i veien og en avstand fra veiens midtlinje ikke skal finne sted. Veien ble åpnet i 1665 og inngår i nasjonal kulturminneplan. b) Gamle Drammensvei er stengt for kjøring fra krysset med Høvikveien mot øst fra kl 07:00 – 09:00. c) Gamle Drammensvei er allerede sterkt belastet med trafikk og det er med nød og neppe at leddbusser og større nyttekjøretøy kan passere hverandre.

Autonom håndtering av reguleringsprosess for offentlig behov i Ballerud – Kleven-prosjektet

Selv om det kan være ønskelig med en helhetlig reguleringsprosess for hele Ballerud – Kleven-prosjektet, bl.a. for å få en optimal løsning for veier, stier og transportruter internt og inn i prosjektet, bør man sterkt overveie om den offentlige delen av prosjektet kan reguleres autonomt. Skolebruksbehovet er stigende i vårt område med det generasjonsskifte vi registrer og likeledes vil behovet for barnehaveplasser være økende. Tidligere i dette prosjektet ble det innmeldt et langt høyere antall barnehaveplasser enn det som nå fremkommer som 150. En slik delprosjektering bør absolutt være gjennomførbar da man har klare skiller mot boligdelen i området. Man vil da kunne vinne fordeler på flere områder og man vil avverge ytterligere trafikk og bussing av skolebarn til andre områder. Vi anmoder om å få tilsendt et noe mer detaljert kart over tentativ skolekrets for Ballerud og Høvik skoler.

Behov for detaljert ROS-analyse & plan

Anleggsperioden for Ballerud – Kleven vil formodentlig strekke seg over minst tre år. Anleggsarbeidene blir av et betydelig omfang og dette vil skje i et etablert boligområde. Det vil følgelig stilles strenge krav til en risiko- og sårbarhetsanalyse som munner ut i en detaljert plan hvilken må bli et viktig og integrert styringsdokument for all fremdrift i prosjekt. Typiske elementer vil være arbeidstid for støyende arbeider, kjøretider og –ruter, vask av tynger kjøretøy før bruk av

offentlig vei m.v. Anleggsriggens plassering, bruk og omfang er likeså viktig.
Vi ser frem til det videre arbeide med prosjektet.



Vennlig hilsen

HØVIK VEL

Frivillighetsregisteret 992352345

Petter Ingeberg

Gamle Drammensvei 104

1363 HØVIK

Kontor 32 24 07 70

Tel. 67 59 18 09

Mobil 920 44 209

e-post hovikvel@norgroup.no

<http://www.hovikvel.no>

Fra: Claudia Christine Gheorghe [<mailto:claudia.gheorghe@baerum.kommune.no>]

Sendt: 4. september 2020 14:49

Emne: 20/188035 Referat fra medvirkningsgruppemøte 02.09.20 - Ballerud - Johs Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering

Se vedlagte saksdokumenter.

Svar på denne e-posten sendes post@baerum.kommune.no.

NB! Personssensitive opplysninger skal ikke sendes på e-post.

ArkivReferanse:#4359a77997b7411cab7a360052558ba62015142742#ACOS.WEBSAK#

Bærum Kommune
post@baerum.kommune.no

Kopi: Claudia C Gheorghe, cgh@baerum.kommune.no

Deres referanse: sak 15/142742

9. september 2020

Innspill etter møte med medvirkningsgruppen i forbindelse med områderegulering av Ballerud

Vi viser til presentasjonen av status i reguleringsprosessen og etterfølgende diskusjon med medvirkningsgruppen den 2. september 2020. Vi vil som nabokontakter for Gartnerveien, Skogveien og Kleivjordet gi våre innspill til områder som vi ikke oppfattet at prosjektgruppen har tatt tilstrekkelig hensyn til på dette stadiet.

1. Trafikksituasjonen i området rundt Kleven gård

Vi registrerer at Kleivveien ikke lengre vurderes å være et adkomstalternativ til området nordøst på planområdet, dvs. området som ligger i umiddelbar nærhet av Kleven gård, en vurdering vi støtter da denne veien er lite egnet til å takle en vesentlig økning i trafikkmengden.

Gartnerveien er etter hva vi oppfatter nå tenkt benyttet som adkomstvei til utbyggingsområdet. Kommunen sendte den 28. mai 2020 ut varsel om utvidelse av plangrense rundt nedre del av Gartnerveien fra krysset Gartnerveien/Skogveien. Bakgrunnen for utvidelsen av planområdet ble i varselet oppgitt å være «å skaffe trafiksikker adkomst til området». Utvidelsen av planområdet gjelder imidlertid kun de siste 200 meterne av Gartnerveien, og løser ikke de trafikale utfordringene som en storstilt utbygging vil påføre hele Gartnerveien, i tillegg til de nærliggende småveiene Skogveien, Krokvolden og Egers vei.

Gartnerveien er skolevei for mange barn i nærområdet, da Stabekk barneskole ligger i starten av veien. Det er for oss beboerne vanskelig å se at Gartnerveien, Skogveien, Krokvolden og Egers vei har kapasitet til noe særlig mer trafikk uten at dette går på bekostning av trafiksikkerheten, spesielt for myke trafikanter. Alle disse veiene er smale veier, er sterkt trafikkerte, og mangler for det meste fortau. Vi mener derfor at alternativet med å lede bilene inn til utbyggingsområdet via disse veiene også er en meget dårlig løsning.

Vi opplever det som svært merkelig at alternativet med å benytte Gamle Drammensvei som adkomstvei til hele planområdet ikke utredes, spesielt i lys av at Planutvalget 14. mai 2020 vedtok at det skal utredes "kiss & ride"-sone langs Gamle Drammensvei, hvor foreldre kan slippe av barna som skal på skole eller benytte flerbrukshall. Dette vil øke trafikken langs Gamle Drammensvei, og vi mener det da burde være naturlig å utrede alternativet med å benytte dette som atkomstvei for hele utbyggingsområdet.

Bærum kommune foreslo i presentasjonen 2. september 2020 at FAU ved Stabekk barneskole skal involveres i medvirkning, hovedsakelig rundt grønn mobilitet. Det er grunnet trafikksituasjonen i Gartnerveien og de andre nevnte veiene særdeles viktig å involvere FAU i alle aspekter ved trafikkanalysen, da skoleveien for elevene ved barneskolen vil bli påvirket i stor grad av økt trafikk både under anleggsperioden og etter ferdigstilling av boligene. Vi forutsetter også at trafikkanalysen er basert på realistiske forutsetninger basert på faktisk bruk av transportmidler, ikke et tenkt ønskescenario i fremtiden hvor bilbruken er redusert til et nivå som ikke er realistisk i et område med barnefamilier med en hektisk familielogistikk hver morgen og ettermiddag.

2. Bomiljø

Vi ønsker å beholde det særegne preget vi har rundt Kleven gård (Kleivveien 22). Hva gjelder en eventuell utbygging av området mener vi at dette må tilpasses eksisterende bebyggelse. I Kleivjordet har vi kun eneboliger. I Gartnerveien har vi i hovedsak eneboliger, men etter en fortettelse har det også kommet til noen få tomannsboliger. Det poengteres likevel at det fortsatt begrenser seg til boliger med maks to etasjer. Vi mener en eventuell utbygging av Klevenjordet må passe inn i eksisterende bebyggelse. Det finnes ikke noen boliger på noen sider av jordet som har fler enn to etasjer og derfor vil ikke noe annet en én- eller tomannsboliger kunne rettferdiggjøres. Vi har erfart at kommunen for få år siden avsto et tilbygg i Søråsen 2 (som grenser til noen av naboeiendommene til utbyggingsområdet) av den grunn at det ikke passet inn i eksisterende bebyggelse, og vi har derfor stor tiltro til at kommunen vil legge stor vekt på tilpasning til nåværende bebyggelse og omgivelser.

3. Kleven gård

En utbygging av Kleven gård vil være en uopprettelig endring av et område som bør bevares, både pga. gårdsbygningene og tilhørende dyrkbar jord. Kleven gård er en tidligere husmannsplass, selvstendig småbruk fra 1820. Gården ble i lang tid drevet som et gartneri med dyrking av både grønnsaker og planter for salg. Frem til en gang på 1990-tallet var det utsalg på gården/gartneriet, og jorden ble dyrket frem til ca. 2005, kanskje enda senere. Gården er registrert i SEFRAK-registeret som omfatter eldre bygninger og andre kulturminner.

Vi foreslår at både bygningene og den tilhørende jorden bevares, og at dette ses på som én enhet. Vi har merket oss at jordkvaliteten av fagfolk er vurdert å være spesielt god på den jorden som ligger foran (sør-vest for) gårdsbygningene. Ifølge gårdskart fra Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) har denne jorden «svært god jordkvalitet». Dette omtaler kommunen selv i sak 20/34107, journaldato 28.04.20 (vedlegget «Del to mer om saken»). I det samme dokumentet skriver kommunen «I praksis har disse arealene pga. sin beliggenhet, størrelse og arrondering liten verdi til jordbruksproduksjon». Dette er vi helt uenig i. På området er det blitt dyrket mat i århundrer, det er ikke noe som tilsier at man ikke skal klare dette nå. Eiendommen ligger midt i det sentrale Bærum, og andelslandbruk eller drift i regi av Stabæk VGS naturlinje er bare noen av mange muligheter. Dette ville medført at mange hundre års tidligere bruk av jorden vil kunne videreføres. Interesse for kortreist mat, egendyrking og andelslandbruk er i tiden nå, og dette er et av svært få områder i det sentrale Bærum som egner seg til dette. Vi mener derfor at kommunen ikke kan regulere denne eiendommen til boligbygging, da en slik regulering ville forårsake at uopprettelige endringer på eiendommen finner sted, og at dyrkbar jord av topp kvalitet bygges ut.

Avslutning

Det er mange småbarnsfamilier i de veiene vi representerer. Disse småbarnsfamiliene har behov for en trygg skolevei og har stor glede av den grønne lunge vi har på Klevenjordet i dag. Vi mener også det må være rom for bevaring av dyrkbar jord av høyeste kvalitet i det sentrale Bærum, og at dette vil komme kommunen og nærmiljøet til gode i kommende generasjoner. Nedbygging av matjord i et villaområde som også ellers opplever et enormt utbyggingstrykk, er lite klokt, og heller ikke klimaklokt. Det er slike områder som gjør Bærum unikt!

Med vennlig hilsen

Nina Rygh
Kleivjordet

Knut Sørngård
Gartnerveien og Skogveien

Signe Marie Nygård
Gartnerveien og Skogveien

Utbyggingsforslag.

Kan man dele utbyggingen på Ballerud/ Kleiven gård i soner med bommer?

1. Johs Faalesvei Gjønnesveien som nå.
2. Bom ved krysset Gjønnesveien Kleivveien.
3. Kleivveien Søråsen med utkjøring til Bærumsveien. Åpne bom
4. Lage bom ved krysset Kleivveien Søråsen ved nr. 24 og føre trafikken opp Kleiveien til Gml. Ringeriksvei.

Ved en slik løsning deler man belastningen på veinettet for hele området.

Ingen gjennomkjøring i Kleivveien som i dag.

Når man velger å kjøre trafikken ned i Gartnerveien og Skogveien, veier som allerede i dag er belastet med gjennomgangstrafikk morgen og ettermiddag, Grunnet ofte stor kø på Gml. Ringeriksvei, blir Gartnerveien/Skogveien brukt til gjennomkjøring for å komme ut på Gamle Drammensvei. Er dette en god løsning?

Gartnerveien blir også brukt til heldagsparkering, ofte står det 10-15 biler parkert fra skolen og nedover noe som gjør fremkommeligheten vanskelig. Resultatet blir dårlig måking av snø av fortau noe som gjør at barna går i veien, og vanskelig/umulig for utrykningskjøretøy å ta seg fram.

Med tilknytting til disse veiene er Stabekk skole som er todelt, samt 4 barnehager, til informasjon er en av barnehagene for barn med spesielle behov og de fleste av disse barna blir fraktet med minibuss eller taxi/privatbiler. Dette gjør at veien i tide hvor barna 1-7 trinn på Stabekk skole er veldig trafikkert.

Mange barn sykler eller går til og fra skolen, fortau er det bare i Gartnerveien og et lite stykke av Skogveien. Resultatet blir at de går og sykler i veien.

Barn har ikke forståelse av å lese trafikken, de går/sykler gjerne to og tre i bredden. Gjerne på sparkesykler og skateboard og diverse el sparkesykler og brett som kjøres veldig fort.

Nylig opplevd trafikksituasjon, 3 barn på sykkel side om side midt i veien møter en bil som heldigvis hadde stoppet før svingen nedenfor krysset Gartnerveien/Skogveien. Syklistene gjør ingen mine til å flytte seg, men roper til bilisten Ta deg sammen. Dette var ingen god opplevelse. Dette opplever vi ofte både morgen og ettermiddag

Mvh

Laila og Øivind Ruud

Gartnerveien 25



MØTEREFERAT

Dato: 04.09.2020

Arkivsak: 15/142742

Journalpost: 20/188035

**Referat fra medvirkningsgruppemøte 02.09.20 - Ballerud - Johs
Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering**

Møtedato/sted: 02.09.20/digitalt via Teams

Tilstede:

<i>Område</i>	<i>Representant(er) medvirkningsgruppe</i>
Gartnerveien/Skoveien	Knut Sørngård
Kleivjordet	Nina Rygh
Johs Faales vei	Sissel Davidsson
	Birger Tangen
Høvik vel	Petter Ingeberg
Sameiet Johs Faales vei 1-20	Per Aker Johannesen
	Øivind Rastad
Ekeberg Borettslag	Kjersti Wikstrøm
	John Fiksdalstrand
Bekkestua vel	Trond Brevik
Søråsen Boligsameie	Trygve Enger
	Solveig Borthen
Bærum kommune regulering	Kjell Seberg, reguleringssjef
	Claudia C. Gheorghe, saksbehandler
Bærum kommune eiendom	Torunn Moen Hegdahl, prosjektutvikler byggherre
	Amanda Lona, prosjektutvikler byggherre
Einar Jarmund & Co arkitekter	Einar Jarmund
	Ingrid Hjelmstad
Rodeo arkitekter	Ingrid Roalsø
Rambøll	Grethe Myrberg

Kopi til:

Krokvollen vel
Gjønnnesveien 3, 5 og 7

Neste møte/sted: Avtales nærmere

1	Velkommen v/ Claudia Christine Gheorghe, Bærum kommune (regulering) Møtets hensikt: • Informasjon planstatus, tidligere vedtak og veien videre • Avklaring evt. spørsmål til dette • Innspill fra medvirkningsgruppe mht. trafikk/mobilitet og medvirkningsprosessen Regler for deltakelse i digitale møter ble gjennomgått. Møtedeltakerne presenterte seg med navn og rolle i prosessen.	
2	Rammer for utvikling v/ Claudia Christine Gheorghe, BK (regulering) Prinsippavklaring – vedtak. <i>Se vedlegg.</i>	
3	Varsel utvidelse av plangrense v/ Claudia Christine Gheorghe, BK (regulering) Hva betyr dette? <i>«Bakgrunnen for utvidelsen av planområdet er å skaffe trafiksikker adkomst til området. Adkomstløsningen vil utredes ifbm. planarbeidet. I tillegg skal det ryddes opp grenser mot andre gjeldende reguleringsplaner (planutvidelse mot sør).»</i> Prosess frem til 1.gangsbehandling – Hvordan blir løsningen til: • Kunnskapsinnhenting (lokalkunnskap (naboer, vel, organisasjoner...), overordnede myndigheter, fageksperter) <i>Dette gjøres bl.a. ved å «varsle om oppstart», eller som det i det tilfelle heter «varsel om utvidelse av plangrense».</i> • Vurderinger og avveininger (arkitekt/plankonsulent m/fageksperter) • Utarbeidelse løsningsforslag og innsending til kommunen (arkitekt/plankonsulent m/fageksperter) • Vurdere kunnskasgrunnlag + valg av løsning (evt. endring av løsning) + anbefaling (kommunen v/regulering med vei og trafikk, vann og avløp, natur og idrett m. fl) • Forankring planforslaget - 1. Gangsbehandling (folkevalgte)	
4	Forslag medvirkning, involvering og informasjon v/ Claudia Christine Gheorghe, BK (regulering) • Digitalt medvirkningsgruppemøte (dette møtet, 02.09.20) • Informasjon på baerum.kommune.no > stedsutvikling > Ballerud (skal oppdateres fortløpende), med bl.a. • Status reguleringsprosess • Link til dokumenter og vedtak • Kontaktinformasjon • Spørreundersøkelse (link fra informasjonsside på baerum.kommune.no): hovedsakelig spørsmål om grønn mobilitet • (Digitalt) Møte med FAU Haslum, Høvik og Stabekk: medvirkning hovedsakelig rundt grønn mobilitet • (Digitalt) Informasjonsmøte med medvirkningsgruppen: resultater grønn mobilitet og utkast til to planalternativer	

5	Innspill til mobilitet/trafikk og medvirkning/distribusjon av informasjon v/ Claudia Christine Gheorghe, BK (regulering) Kan sendes innen 9. september til post@baerum.kommune.no, med kopi til cgh@baerum.kommune.no Oppgi saksnummer 15/142742 Ved spørsmål ta kontakt med: Claudia C. Gheorghe, cgh@baerum.kommune.no, 67 50 54 42 Se vedlegg for hele presentasjonen.	
6	Spørsmål /Kommentar etter innledning Det kan være lurt å inkludere Montessoriskolen i involvering av skolene også (Nina Rygh).	
7	Presentasjon av prosjekt – utgangspunkt for møte v/Einar Jarmund (EJCO) • Roller – hvem er vi? • Planprosess – gjennomgang av utredningstema iht. vedtatt planprogram • Presentasjon av rammer for prosjektet • Kommuneplanens arealdel 2017-2035 • Planprogrammet, vedtak 2016 • Prinsippavklaring arealfordeling, vedtak 2020 • Gjennomgang av justert plangrep: (Obs. Det vil kunne forekomme noen arealjusteringer mellom off. tjenesteyting og bolig-fremtidig) • Grønn kolle • Plassering av skole/barnehage • Grønne og blå forbindelser • Presentasjon av to utredningsalternativer • Muligheter: • Stedets kvaliteter: topografi, grønnstruktur, grønne kvaliteter på Faale-kollen, eksisterende kvaliteter bør bevares • Plangrep: (Øst -> Vest) Boligområde i nordøst eid av Ferd eiendom, LNF-område, grønne korridorer deler resterende boligområder i vest, offentlige formål i sørvest mot golfbane) • Grønn mobilitet: Plassering tett på flere knutepunkter, gjennomgang av sykkel og gangforbindelser fra stedsanalyse, nye skolekretser presenteres, hvilke adkomster skal utredes Se vedlegg for hele presentasjonen.	
8	Spørsmål /Kommentar etter prosjektpresentasjon Nina Rygh, Kleivjordet: Evt. fratrekksareal må avklares – kan dette forklares? <i>Svar: Det totale LNF-areal må opprettholdes og hvis det trengs areal til vei må det omfordeles fra gult (boligformål).</i> Knut Sørngård, Gartnerveien/Skogveien: Hele trafikksituasjon må diskuteres, ikke kun grønn mobilitet. Det er for snevert å involvere kun	

FAU ifm grønn mobilitet for å få innspill. Ift. Kiss'n'ride (<i>anmerkning referat: drop-off langs Gml. Drammensvei</i>): stiller seg undrende til å plassere den så langt fra barnehage og skole. Lurer på om noen har erfaring med tilsvarende prosjekt. Med så lange avstander virker dette urealistisk. Per Johannessen/Øivind Rastad, Sameiet Johs Faales vei 1-20: Status på arbeidet med trafikkanalysen mht. ferdigstillingsgrad virker uklar. Utover reagerer vi på at trafikkanalysen bestilles av utbygger og ikke av en uavhengig part. Trafikk er ikke løst i det hele tatt, vi skjønner ikke hvordan det skal gjøres uten å lage en ny adkomstvei. Høvikveien er får dårlig. Det forutsettes at beboere blir involvert i medvirkning og i mandat og gjennomføring av trafikkanalysen. <u>Svar:</u> <u>Claudia Gheorghe, regulering:</u> Det er vanlig i reguleringsprosesser at forslagsstiller innhenter konsulenter. <u>Kjell Seberg, regulering:</u> Det er en skrittvis prosess, resultatet er ikke forutbestemt. I forbindelse med arbeid med Grønn mobilitet handler det først og fremst om å redusere biltrafikk, vi er ikke uenige i at det er en krevende prosess. Vi må sammen finne en løsning på dette. Til syvende og sist kan det også påvirke boligall – jf. to planalternativer. <u>Einar Jarmund, arkitekt:</u> En stor del av en trafikkanalyse er en analyse av fakta og analyse av stipulerte følger ved ulike alternativer. Det har vært gjort noen forhåndsundersøkelser. Det er også undersøkt hva følgene ville være ved ulike forskjellige scenarier. Vi ser det som nødvendig å se det under ett (trafikk/grønn mobilitet), og vurdere andre transportformer. <u>Grethe Myrberg, konsulent mobilitet/trafikk:</u> Hva som ligger i en analyse er beskrivende. Det er gjort en analyse som vil bygges videre på. Hvordan er dagens situasjon og hvordan vil det bli; gitt ulike scenarier. Hvilke tiltak kan vi gjøre for å fremme andre trafikkformer. Se til referanseprosjekter. Vi vil gå gjennom reisevaneundersøkelser, og spørreundersøkelse for å se hva som kan gjøres. Nina Rygh, Kleivjordet: Det er mange trafikkfarlige situasjoner ved Høvikveien i forbindelse med levering av barn til Høvik skole. Hvordan vil beboere involveres? Kun oss (medvirkningsgruppen) – eller andre skoler også? <i>Svar: Spørreundersøkelsen vil distribueres vidt, også på skolene.</i> Nina Rygh, Kleivjordet: Mtp. Jordanalyse (<i>anmerkning referat: området Kleivjordet/Kleivveien/Gartnerveien</i>) – er det riktig å bygge på så god jord. Har man vurdert andre løsninger? Vi vil ikke ha svære blokker med takterrasser som gir innsyn i våre hager. Er det helt konkludert med at man ikke kan bruke området til andre funksjoner enn boliger? <u>Svar:</u> <u>Kjell Seberg, regulering:</u> Vi forholder oss til beslutningene som ligger til grunn i de politisk vedtak som er fattet. Området ligger inne som boligområde både i KPA og i prinsippavklaringen. Petter Ingeberg, Høvik vel: Ang. Gamle Drammens vei, så må en evt. adkomst derfra medføre en endring av Drammensvei. Veien er veldig smal med dårlig fremkommelighet og per i dag stengt i østgående retning kl. 7-9. En ny adkomstvei fra gml. Drammensvei vil føre til en direkte kryssing av jordene som er satt av til landbruk.

Kunne man, for å få en separat fremdrift i prosjektet, kjøre skole og barnehage som en egen autonom del i reguleringen – for å sikre fremdrift? Hvordan henger fremdriften sammen med det faktiske behovet i kommunen? <u>Svar:</u> <i>Claudia Gheorghe, regulering:</i> Det er vurdert å dele området opp i 2 reguleringsplaner (en for boliger og en for skole/barnehage), men det er også en del overlappende problemstillinger, som f.eks. gang- og sykkelveiforbindelser, og derfor er det beholdt som en helhetlig plan. <i>Kjell Seberg, regulering:</i> Det er rekkefølgekrav til boligkapasitet. Ved utbygging overskrides elevtall. Bærum kommune står fremdeles ikke som grunneier, og da er vi avhengige av å komme i mål med å avstå grunn. Det er ikke normal praksis å tvangserhverve grunn. Dersom skolebyggingen trekker ut i tid, vil det legges lokk på boligbygging. Dette gjelder også for barnehage, men det er ikke like kritisk mtp. geografisk tilhørighet. Administrasjonen har ikke fremmet adkomst fra Gamle Drammens vei, dette er et politisk utspill. Trond Brevik, Bekkestua vel: Det er veldig betryggende at det tas utgangspunkt i politiske vedtak. Mtp. politisk vedtak fra 2016: Lav utnyttelse, småhus/»townhouse», samt skolehager++. Lurer om det ikke er i strid med opprinnelig vedtak, å utrede en høyere utnyttelse. <u>Svar:</u> <i>Claudia Gheorghe, regulering:</i> Begge alternativer skal utredes likeverdig og fremmes til 1.gangsbehandling. Administrasjonen vil anbefale det alternativet som totalt sett anses til å være den beste løsningen. Det vil være opp til politikerne å vedta hva som vil legges ut på høring. <i>Kjell Seberg, regulering:</i> Planprogrammet krever en utredning av begge alternativer. Kjersti Wikstrøm, Ekeberg borettslag: Vi er enige om at området ligger utenom avvikssone støy? <u>Svar:</u> <i>Claudia Gheorghe, regulering:</i> Ja, området ligger ikke innenfor avvikssone støy. Kjersti Wikstrøm, Ekeberg borettslag: At område ligger utenfor avvikssonen for støy vil jo påvirke utviklingen av området mht. tetthet. Det oppfattes som positivt at det skal utarbeides to alternativer. Det er kun når man har flere alternativer at man kan sammeligne konsekvenser. Per Johannessen, Sameiet Johs Faales vei 1-20: Det ble nevnt en eksisterende trafikkanalyse, denne kjenner vi ikke til. Vi ønsker innsyn. Skole, barnehage og flerbrukshall vil kanskje bidra like mye til trafikk? Hva skjer i bygg- og anleggsperioden? Når blir vi invitert til en dialog? Vi ønsker å komme med innspill nå. <u>Svar:</u> <i>Claudia Gheorghe, regulering:</i> Innspill tas gjerne imot i dette møtet og kan også ettersendes skriftlig innen 9.9.20 (Etterskrift) Nevnt trafikkanalyse ligger her: https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfinnsyn.ashx?response=journalpostdetaljer&journalpostid=2018005937&
--

Einar Jarmund, arkitekt:

Eksisterende trafikkanalyse er 3 år gammel. Arbeidet ble påstartet, og handlet om innhenting av faktum. Dette er en ufullstendig rapport, som ble stoppet i påvente av ytterligere avklaringer som handlet om plassering av off. formål og størrelse på boligformål.

Sissel Davidsson, Johs Faales vei: Der hvor skolen og barnehagen foreslås plassert er det mange gode grønne områder, mens kollen virker utilgjengelig. Vi ønsker mest mulig bevaring av de grønne verdier vi har i dag, med bl.a. fine store trær.

Dersom man ser på Faale kollen så er den utilgjengelig mtp terreng. Kan mer av det offentlige formålet legges i terrenget?

Hvordan har dere vurdert en egen adkomst vei til området? Vi mener at de eksisterende villaveiene er uegnede, det bør vurderes en ny vei.

Svar:

Einar Jarmund, arkitekt: *Vi mener å ha foreslått en plassering som er optimal ved gitte formål.*

Det er en høydeforskjell som gjør det mulig å plassere flerbrukshallen inn i terrenget. Det er ikke mye mer areal til en skole og barnehage som ikke trenger dagslys som også kunne plasseres under terreng. Det er heller ikke ønskelig å spreng seg mer inn i Faalekollen.

Dette ligger som en del av den helhetlige vurderingen. Målet er at Faale-kollen skal bli mer tilgjengelig, og at overgangen mellom rødt og grønt formål skal være sømløs. Husene på Faalekollen skal rives.

Konklusjonen med hvordan adkomsten til området løses er ikke tatt. Arbeidet statres nå.

Ingrid Roalsø, arkitekt:

Det er heller ikke slik at hele de gule og røde formålene utelukkende vil bestå av bygg. Både i offentlige formål og bolig er det store uteoppholdsarealer.

Kjell Seberg, regulering:

Ang. ny adkomstvei: Nå er E18 med Gjønnediagonalen vedtatt og dette vil jo også avlaste Høvikveien. I tidlig planfase ifm. kommuneplanen var det vurdert med en ny adkomstvei fra sør, men var ikke vurdert som veldig aktuell. Dette skal vurderes nærmere nå.

Petter Ingeberg, Høvik vel: Vi har laget en utredning for lokal trafikk tidligere, og det viser seg at mye av dagens trafikk er fremmed trafikk. Dette håper man vil gå ned når Gjønnediagonalen står ferdig.

Per Aker Johannessen, Sameiet Johs Faales vei 1-20: Vi vil gå litt nærmere i dybden på hvordan prosessen bør kjøres videre. Dette vil spilles inn før fristen den 09. Sept.

Kjersti Wikstrøm, Ekeberg borettslag: Vi er veldig positive til utvikling, men er bekymrede for trafikken, og er positive til å diskutere videre og til en grundig trafikkanalyse.

Trygve Enger, Søråsen boligsameie: Vi er i den innledende fasen mest opptatt av trafikkavvikling, og stiller oss undrende til at Gjønnesteien er utpekt til mest egnet adkomstvei. Gjønnesteien og Kleivveien er allerede overbelastet. Gjønnediagonalen vil evt. også bidra til å generere mer trafikk til/gjennom området. Det etterspørres en oppdatert og konsekvensutredet trafikkanalyse.

9	Avslutning Kjell Seeberg, regulering: For kommunen har dette vært et nyttig møte, på tross av den utradisjonelle formen. Det er kommet frem mange verdifulle innspill, som vi tar med oss videre. Det kan ikke loves at alle innspill tas til følge, men dere skal høres. Vi skal arbeide for at politikerne har et best mulig beslutningsgrunnlag. I administrasjonen skal vi fra et faglig ståsted arbeide for at vi får et best mulig resultat for helheten.	
	Eventuelle kommentarer fra møtedeltakerne til møtereferatet og andre merknader bes oversendes post@baerum.kommune.no, med kopi til cgh@baerum.kommune.no innen 9.9.20	

Vedlegg:

Ballerud områderegulering - møte med medvirkningsgruppe_02.09.20_Baerum kommune	5078600
Ballerud Kleven_presentasjon medvirkningsmøte 2020 0902	5078599



FORTIDSMINNEFORENINGEN

Bærum lokallag

Bærum kommune
post@baerum.kommune.no
Planutvalget ved borgny.danielsen@baerum.kommune.no

Referanse:	Vår saksbehandler:	Saksnr:	Dato:
	Ida Børresen	8/19	031220

Utbygging av området Ballerud – Johs Faales vei 80-100 – Kleivveien 22

Undertegnede foreninger og vel i nærområdet til Ballerud/Kleven er vel kjent med prosessen med regulering av ovennevnte område, og vi har også gitt våre innspill i de ulike fasene av prosessen. Det er nå snart fem år siden prosessen med regulering av området startet. I skrivende stund arbeider Bærum Kommune med utredning av de trafikale forhold knyttet til utbygging av skole og boliger. Vårt felles innspill nå, er for å be Planutvalget tenke seg om en gang til mht utbyggingen på Ballerud/Kleven. Vi mener hele utbyggingen bør skrinlegges. Vi begrunner dette nærmere nedenfor.

Bevar grøntområder, matjord og kulturminner!

Kommunens egen områdeanalyse fra 2016 beskriver området som «preget av fine koller og åpent jordbrukslandskap. Her ligger også den såkalte «Eventyrskogen» som er en viktig 100-metersskog og grønn lunge/buffer i et tett utbygget område.» Videre skriver kommunen i samme analyse: «Det er få kommunale park-, eller grøntanlegg i området. De som er består av enkelte turvei-traséer, lekeplasser og et nærmiljøanlegg. Det er manglende turveiforbindelse mellom Ballerud og Høvik.» I følge Bærum Kommunes turkart går det imidlertid en turvei på tvers av planområdet. Den fører bl a til Høvik selv om siste del går på «villaveier». Denne turveien må opprettholdes.

Ballerud/Kleven er ikke bare et fint og åpent jordbruksområde, det inneholder også viktige kulturminner. Jordene rundt Kleven Gård/Gartneri ble ryddet allerede i middelalderen. Kleven Gård/Gartneri er registrert som kulturmiljø med to bevaringsverdige bolighus og en driftsbygning, omgitt av en jordvei som nå ligger brakk og hus preget av begynnende forfall. Det er få slike tun igjen i Bærum nå, hvor småbruket fortsatt har en tydelig avstand til nabolagets boligbebyggelse. Kleven fremstår derfor med en større historisk lesbarhet enn andre tidligere husmannsplasser i kommunen.

Store-Stabekk, Skallum, Ballerud, Kleven og Øvre Stabekk (eiendommen til den tidligere Statens lærerskole i husstell), rommer rester av landbruksmiljøet i Bærum med noen av de tradisjonsrike gårdsbrukene. Ved å bevare de gamle gårdstunene på en tydelig måte, sammen med de gjenværende grøntområdene som omgir dem og som skiller dem fra arealer som er bygget ned, kan fremtidens Bekkestua, med sin stadig mer massive utbygging og stadig tyngre utnyttelse, opprettholde en

forbindelse til stedets historie og utvikling. Slike tiltak vil bidra til at det nye Bekkestua får et mindre stereotypet preg.

Det virker som hele Bekkestua-område mangler en strategi for grøntområder. Ballerud/Klevenområdet ligger nært til Bekkestua og er et viktig friområde for beboere på Bekkestua. Hverdagsfriluftsliv med nærturer i grønne omgivelser har betydning for folkehelse, trivsel og ikke minst livskvalitet. Ballerud/Kleven er en del av den overordnede grøntstrukturen mellom Nadderud og Høvik. Denne har potensiale til å styrkes mot fjorden og marka. Ballerud/Kleven ligger midt i området og en utbygging vil føre til et varig brudd i denne sammenhengen.

Av vedlagte kart fremgår det hvor stort og viktig grøntområde Ballerud/Kleven er, og hvor få virkelige grøntområder det er i området.

Det er mange ulike formål man kan tenke seg på Ballerud/Kleven-område; tur- og friluftsområde, lekeplasser og skolehager, andelslandbruk, parselhager e.l. Det er f. eks stor etterspørsel etter parselhager generelt (10 års ventetid i Oslo) og man må anta at dette vil kunne bli et veldig populært tiltak.

Videre er det rødlistede arter i område, som dronningstarr og blærestarr, og en koloni salamandere i dammen ned mot Ballerud. Dammen er nærmest grodd igjen og må restaureres.

Målsetting om årlig vekst av nye boliger er nådd!

Etter 2016 er det vedtatt og delvis realisert en omfattende boligbygging på Skallum, Gjønnnes, Bekkestua Nord, Bekkestua Sør og Kleivveien Nord. Det bygges tett og høyt. På Bekkestua finnes p.t. ingen grøntområder. Hvis Bærum kommune ønsker å etablere «byer», så se til andre byer man ønsker å bo i eller besøke. Det karakteristiske og attraktive ved disse er nettopp parker og grøntområder. Oslo har eksempelvis et veldig stort antall parker, det har andre store byer også.

Bærum kommune har vedtatt et mål for antall nye boliger som skal bygges hvert år. Med utbyggingen som planlegges og foregår på Fornebo, i Sandvika og på Høvik er dette målet overoppfyllt for flere år fremover. *Det er altså ikke nødvendig å bygge ut Ballerud/Kleven for å oppfylle kommunens egne målsettinger.* Området har tidligere i hovedsak vært regulert som LNF-område. At området nå planlegges regulert til boligformål, og at eier ønsker utbygging, gir ingen forpliktelse for kommunen til å tillate utbygging. Det er som kjent ingen skam å snu.

Gode løsninger for barn og trafikk

Bærum kommune har satt som mål at de ønsker flere barnefamilier til området. Til tross for dette er utbyggingen, spesielt på Bekkestua, dominert av dyre blokkleiligheter som ikke tiltrekker seg barnefamilier. *Mangelen på grøntområder, friarealer og lekeplasser bidrar heller ikke å tiltrekke seg familier med barn.*

Kommunen utreder i disse dager trafikk-løsninger for området. Helt fra starten av planleggingen har dette vært definert som et sentralt problem i utbyggingen. Ingen tilfredsstillende løsning er så vidt oss bekjent funnet enda. Skole, barnehage og

mange nye boliger på Ballerud/Klevenområdet gjør løsningen på problemet enda mer komplisert, uansett hvor høye mål man setter til kollektive løsninger, sykkel og gange.

Vi oppfordrer Planutvalget så sterkt vi kan om å reversere de omfattende utbyggingsplanene og bevare kulturmiljøet på en aktiv, grønn og klimaklok måte til beste for hele kommunen og beboere i området.

Med vennlig hilsen

Elisabeth Blichfeldt (sign)
på vegne av
Bærum lokallag av Fortidsminneforeningen
Naturvernforbundet i Bærum
Høvik Vel
Bekkestua Vel
Johs Faales Vei Sameier

Vedlegg: 1 kart Ballerud Kleven

Kopi: Naturvernforbundet i Bærum
Høvik Vel
Bekkestua Vel
Johs Faales Vei Sameier
Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus