



Felles plansekretariat for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
v/Akershus fylkeskommune
postmottak@akershus-fk.no

Kopi:
Bærum Kommune
Områdeutvikling
post@baerum.kommune.kommune

Bekkestua 9. mars 2015

Høringsuttalelse til:

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Vi viser til avtale med Ellen Grepperud om utsatt høringsfrist til 10. mars

”Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus” (Regionplanen) er et grundig arbeid med omfattende bakgrunnsmateriale og konsekvensutredning med tydelige konklusjoner. Ut fra omforente mål utformes noen sentrale prinsipper for arealbruk og det angis konkrete strategier og retningslinjer for å nå målene, og planen følges av Handlingsprogram 2015-2018. Høringsdokumentet er resultat av et bredt opplagt samarbeid mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus. Det bør medføre at partene, inkludert statlig nivå, nå er beredt til å ta ansvar og inngå kontrakter og samarbeidsavtaler som er nødvendige for å følge opp og gjennomføre planen. BNF gir ”Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus” planen stor anerkjennelse for arbeidet.

BNF støtter planens mål, og er særlig opptatt av redusert utslipp av klimagasser, mindre press på og forutsigbar sikring av utmark, naturmangfold, jordressurser, verdifulle landskap og kulturmiljøer, og videre blågrønnstruktur med sikte på så vel økosystemfunksjoner som friluftsliv. Vi støtter også selvsagt mål om by- og tettstedsutvikling med gode bomiljøer og sosiale kvaliteter, og understreker hvor viktig grønnstruktur, i vid forstand, med naturområder og vannforekomster, gode stier og turveidrag, lekeplasser og nærmiljøanlegg (grønnstruktur +), er for folkehelse. Så langt vi kan vurdere det, mener vi det er all grunn til å slutte seg til de strategier, retningslinjer og tiltak planen legger opp. Videre vil vi også framheve planens ambisjoner om helhetlig grep omkring utbygging av kollektivsystemet (T1-T5 med retningslinjene R14-R19) Godt kollektivtilbud er også viktig for å gi transportmuligheter til friluftsområder, og det gir frihetsgrader for gjennomgangsturer i et område.

AREALSTRATEGI A3: "innenfor prioriterte vekstområder bør vekst gå foran vern"
RETNINGSLINJE R8: "Langsiktig grønn grense for prioriterte vekstområder"
KREVER OPPFØLGING OG KONTRAKTER/AVTALER MED KOMMUNENE.

Vi ser den strategiske nødvendigheten av A3 og at den på sikt, sammen med R8 vil spare jordressurser og at det kan sikre bedre muligheter for tilgang til natur- og friluftsliv, i nærområdene og i de regionale større områdene (konf. konsekvensutredningen). Vi er imidlertid bekymret for hva som kan bli konsekvensene av A3.

Flere av de utpekte byer og/eller tettsteder er historisk lokalisert "midt i" de mest verdifulle jordbruksområdene. "...*prioriterte vekstområder*.." må ikke bli et argument for, uten videre, å ta i bruk de billigste utbyggingsarealene, dvs. å bygge ned verdifulle jordressurser. Videre har vi bl.a. i egen kommune opplevd at viktig grønnstruktur+ forvitret pga. at bebyggelsen har utviklet seg som summen av eiendomsutviklingsprosjekt og bit for bit arealomdisponering. Evaluering av "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transport" indikerer at noen eiendomsutviklere bruker denne retningslinjen som argument for høy arealutnyttelse med nedprioritering av bomiljø, nærmiljøanlegg, naturområder og blågrønn struktur.

Vi er fullt innforstått med at Regionplanen ikke kan gå nærmere inn i en operasjonalisering av A3 og R8. Vi ser det imidlertid som en kritisk viktig utfordring for å nå mål om jordvern, by og tettsteder med kvalitet og innhold, naturmangfold og grønnstruktur+. Regionplanens A3 og R8 må følges opp gjennom kontrakter/samarbeidsavtaler der planmyndigheten (kommunen) tar ansvar for detaljerte analyser av by- og tettstedsutvikling og mulige utviklingsretninger med sikte på en langsiktig grønn grense der jordvern er et viktig kriterium. Videre at det lages overordnede kommunedel- /områdeplaner som gir bindende føringer der grønnstruktur +, danner premiss for by-/tettstedsutviklingen. Det foreligger rike kilder til kunnskap i form av utredninger og rapporter om funksjonell og god by- og tettstedsutvikling.

Oslo og Omland Friluftsråd har i uttalelse av 27.02.2015 en gjennomgang av retningslinjene med sikte på å styrke planen som premiss for grønnstruktur med turveier, lekeplasser, nærmiljøanlegg og de små, men så viktige grønne og blågrønne lunger i boligområdene, samt styrking av kollektivtilbudet. Vi slutter oss til forslagene i uttalelsen.

HVILKE SÆRLIGE UTFORDRINGER I AREALUTVIKLINGEN GIR "REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS" I BÆRUM?

Bærum har flere elementer til grønn grense ved at markagrensen er lagt inn i kommuneplanens arealdel. Store sammenhengende landbruksområder og særlig verdifulle kultur- miljøer/landskap er lagt inn som hensynssoner. Utbyggingssonen i Bærum utgjør store arealer med tradisjonelt ekstensiv arealutnyttelse. Byggesonen fyller til en viss grad et uttalt mål om at Bærum skal være en grønn bygd, men måten utbyggingen har skjedd på har ført til at grønnstrukturen i byggesonen har blitt fragmentert med minsket kvalitet og funksjonalitet. I forslag til kommuneplanens arealdel 2015-2030 ligger kartfesting og sikring av blågrønn struktur og utvidelse av areal med viktige naturområder. Det er et nytt og viktig element i

kommunens arealforvaltning som vi er svært glad for. Det gjenstår å se kommunestyrets vedtak, inkludert innspill om fortsatt utbygging i grønnstruktur+ på tvers av vedtatt strategi (konf. avsnittet nedenfor)

I Rådmannens saksframlegg (Formannskapet 11.02.2015) pekes det på samsvar mellom Regionplanen og kommunens vedtatte arealstrategier. Det må likevel bemerkes noen utfordringer vi ser som betydningsfulle.

- Av kommunens dokumentasjon som grunnlag for rullering av kommuneplanens arealdel (2015-30) går det frem at 70-80 % av den faktiske utbygging i gjeldene planperiode har foregått utenfor områder i vedtatt arealstrategi. Og denne utbyggingen er småutbygginger spredt ut over hele kommunen, og til dels på bekostning av grønnstruktur+. Vi anser det også som dårlige signaler når den politiske behandling av høringsforslag for kommuneplanens arealdel (2015-2030) resulterte i en rekke forslag til omdisponering av små arealer (dyrket mark, andre LNF-områder) til boliger. Gevinsten med sikte på å dekke boligbehovet er marginal. Ulempene knyttet til å beslaglegge sårbare og knappe ”grønne” arealressurser samt belastning på infrastruktur og negative konsekvenser for samordnet areal og transport er derimot betydelig.
- Den omfattende Fossumutbyggingen (6000 innbyggere) ble lansert ved rullering av gjeldene kommuneplan. Den er i strid med det meste av så vel kommunens egne vedtatte retningslinjer som regionale og nasjonale retningslinjer, herunder Regionplanen som nå er til høring. Noen stikkord er: satellittutbygging med manglende/dårlig kollektivtilbud, nedbygging av jord av høy kvalitet, inngrep i kulturlandskap, trussel mot vannforekomster.

Avtjerna har ligget inne i Bærum kommuneplan fra tidlig på 1990-tallet. Argumentene for å omdisponere arealer i Marka (Avtjerna) til boligformål var særlig å spare og/eller minske presset på verdifulle jordarealer.. Området dekker ca. 2800 da og kan romme. 12 -13 000 innbyggere. Avtjerna-utbyggingen er i kommuneplanen skjøvet ut i tid til etter 2030

Reguleringsplan er vedtatt og opprusting av E-16 Sandvika – Sollihøgda finansieres gjennom Oslopakke 3. Utbygging ny togforbindelse Oslo – Sandvika – Hønefoss ligger inne i Nasjonal transportplan. Bortsett fra å nevne at det kan være aktuelt å utbedre Ringeriksbanen, tar Regionplanen ikke opp spørsmålet om konsekvenser av sterkt øket kapasitet i transportkorridoren Oslo – Sandvika – Hønefoss og hva det kan bety bl.a. med sikte på utbyggingsmønsteret.

Argumentet med jordvern er fortsatt, i høy grad, gjeldene som argument for Avtjerna. Området vil kunne utvikles i tråd med moderne tenkning omkring samordnet areal og transport og bli et nytt tettsted i Bærum vest. Det er reist spørsmål om en bane for fjerntrafikk (Bergen) gjør det ønskelig med lokalstasjon Avtjerna. Langsiktige planer for kollektivinfrastruktur i Bærum skisser T-bane forlengelse Kolsås – Rykkinn. En videre T-baneforlengelse til Avtjerna, eventuell kombinert med shuttlebusser kan være et alternativ som gir et godt kollektivsystem i vestre Bærum.

En utbygging av Avtjerna vil, på kort og mellomlang sikt gjøre det unødvendig å etablere en Fossumutbygging. Sett i dette perspektivet mener BNF at Avtjernautbyggingen burde ha vært omtalt og vurdert i Regionplanen.

PLANSAMARBEIDET "MÅ" LYKKES MED OPPFØLGING AV "REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS"

Det er vel 20 år siden vi fikk "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging". Arealstatistikk, trafikkutvikling og evaluering av virkningen av retningslinjene gir svært sterke indikasjoner på at summen av de enkelte kommuners arealdisponering ikke gir ønsket måloppnåelse når det gjelder utfordringer knyttet til behov for utbygging, gode og rasjonelle utbyggingsmønster, klimagassutslipp, jordvern og overordnet grønnstruktur. Når det gjelder grønnstruktur+ vil vi særlig peke på at den også krever regional plan for å sikre økosystemfunksjoner (store nok og sammenhengende områder, vegetasjon og naturtyper, arters vandringsmønster og krav til levested mm). Plan for gjennomføring av Vanddirektivet eksemplifiserer erkjennelsen av behovet for regionale mål, strategier og overenskomst om gjennomføring for å nå ønskete resultater. I tillegg til nærområder er det også behov for regionale friluftslivsområder og helst slik at en kan nå dem uten å være avhengig av bil.

BNF mener kap. 4 "Oppfølging av planen" gir god innsikt i det mulighetsrom som finnes, og det er konkretisert i handlingsprogrammet. Vi vil peke på at H3 "Revisjon av kommuneplanens arealdeler" er viktig både pga de konkrete konsekvenser det har for arealbruken (konf. Konsekvensutredningen), og for å understreke at nå er Oslo og Akershus i gang med en omforent gjennomføring av "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus". Vi går, ut fra at Regionplanen legges til grunn for H4 (Revisjon av transport og samferdselsplaner) og H5 (Videre arbeid med regionalt stamnett for kollektivtransport), og at dette dreier perspektivet fra: "Vi må bygge store veier inntil vi får et bedre kollektivtilbud" til: "Vi må prioritere kollektivtilbudet for å unngå omfattende veiutbygging" (konf. Vestkorridoren). Som organisasjon for natur- og friluftsliv vil vi også heie litt ekstra på H6 "Videre arbeid med regionalt sykkelveinett".

Med vennlig hilsen
Bærum Natur- og Friluftsråd

v/Rigmor Arnkværn

Kopi:

Bærum Velforbund
Naturvernforbundet i Bærum
Oslo og Omland friluftsråd