

bnfr.nopost@bnfr.no**Til**

Fylkesmannen i Oslo og Akershus
fmoapostmottak@fylkesmannen.no

Bærum Kommune
Plan- og bygningstjenesten
post@baerum.kommune.kommune

Kopi:

Bærum kommune
Natur og idrett
Vei og trafikk
post@baerum.kommune.kommune

Referanse: PLANID 2009026

Vår dato: 11.02.2016

**KLAGE OVER KOMMUNESTYRETS VEDTAK I SAK 097/15 AV PRIVAT
REGULERINGSPLANFORSLAG FOR BJØRNEGÅRDSVINGEN 11- 13,
1338 SANDVIKA,**

Vi viser til brev av 15.1.2016 ang. kommunestyrets vedtak 16.12.2015, med kunngjøring 28.1.2016, klagefrist 3 uker fra kunngjøring. Vi fremmer med dette klage over vedtaket grunnet manglende saksopplysninger i det framlegget som danner grunnlag for vedtaket.

1. HOVEDPUNKTER I SAKSGANG OG KLAGE

Klagen omhandler i det følgende de konsekvenser den vedtatte reguleringsplan vil få for naturmangfold/blågrønnstruktur, regional sykkelvei, turveisystem og kulturminner. Klagen er basert på saksframleggene som har dannet grunnlag for den politiske behandlingen. (ref, Bærum kommunes hjemmeside).

Forslag om utbygging i Bjørnegårdsvingen ble første gang fremmet i 2002, men trukket i påvente av kommunedelplan Sandvika og planer for E18 og E16. Etter nytt oppstartsmøte i 02.09.2009 ble saken fremmet i Plan- og miljøutvalget sommeren 2011, og igjen trukket 28.06.2011. Revidert planforslag ble fremmet til 1. gangs behandling i Planutvalget 23.10.2014.

Vi klager over kommunestyrets vedtak:

- Saksframlegget tydeliggjør ikke avvik fra kommunedelplan og kommunale planstrategier. Konflikter med nasjonale og regionale retningslinjer eller planforslagets konsekvenser for naturmangfold, blågrønnstruktur, tur- og sykkelveier og kulturminner er ikke synliggjort. Uttalelser fra egne fagetater er ikke omtalt eller vedlagt.
- Dokumentvedleggene gir ikke informasjon om prosessen fram til saken legges fram for Planutvalget, det er ingen referater fra møter som har funnet sted i tilknytning til utarbeiding av planforslaget. Det er ikke mulig å få innsikt i hva som har vært grunnlaget for den betydelige nedprioriteringen av miljøhensyn i planforslaget.
- Vegvesenet varslet innsigelse til veisystemet i området i en uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeidet (bv. 02.12.2009). Rådmannen legger fram Vegvesenets bidrag i planprosessen slik: ”*På bakgrunn av Statens vegvesen varsel om innsigelse må atkomst foreslås fra Bjørnegårdsvingen*” (vår understrekning). Dette er en misvisende saksopplysning. Saksframlegget redegjør ikke for innsigelsens faglige og politiske funksjon i planprosessen og at kommunen har myndighet til, og i en del tilfelle også bør ta ansvar for ikke å ta innsigelsen til følge.

Svakheterne ved saksbehandlingen pekt på ovenfor har fulgt saksgangen fram til vedtak i kommunestyret 16.12.2015

2. UTDYPING AV GRUNNLAGET FOR KLAGEN

I det følgende gis en kort beskrivelse av konsekvenser av det framlagte reguleringsforslag for naturmangfoldet, grønnstruktur, tur- og sykkelveier. Dette danner grunnlag for en vurdering av de opplysninger og vurderinger *Saksframlegget* gir (Rådmannens framlegg pluss Forslagsstillers beskrivelse). Områdets naturkvaliteter er dokumentert i vedlegg til saksframstillingen.

Naturmangfold, blå- grønnstruktur: Tiltaket vil ha klart negativ virkning på regionalt og lokalt viktige naturtyper samt en godt utviklet kantsone langs Sandvikselva. Bygging av bro vil, særlig i anleggsfasen, øke risikoen for avrenning og forurensning og true lakse- og sjøørretstammen. Øket biltrafikk vil også utgjøre en permanent risiko for avrenning og forurensning. (konf. også uttalelse fra Natur og Idrett 27.06.2014).

Saksframlegget gir ikke konkret informasjon om utbyggingens konsekvenser for naturmangfoldet. Fagetatens påpeking av at i saker som berører naturmangfoldet, skal prinsippene i naturmangfoldloven legges til grunn (§7 og §§8-12). Hvordan prinsippene er vurdert og vektlagt, skal framgå av beslutningen. Dette er ikke fulgt opp i *saksframlegget*.

Turveisystemet: Uttalelsen til Natur og Idrett viser turveisystemet slik det er lagt opp til i KDP Sandvika. Avdelingen konstaterer at turveiene dels vil bli fragmentert, dels er turveiene ikke tatt vare på i det framlagte planforslag. Planforslaget følger dermed ikke opp KDP Sandvika, og det er i konflikt med kommunale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer.

Saksframlegget viser ikke turveisystemet og/eller vurderer de konsekvenser planforslaget får for turveiene i denne delen av nærmiljøet til Sandvika.

Sykkelvei: Sykkelveien nordover fra "Sykkelsmedbroen" ved Bjørnegårdsvingen og sørover langs østsiden av Sandvikselven er hovedforbindelse og en mye brukt gang-sykkelvei for transport til-fra skole og jobb og for fritidssykling langs Sandviksvassdraget mellom Sandvika, vestover mot Bjørnegård og Tanum, nordover til Wøyen og Skuidalen, samt til Rykkinn og Lommedalen og videre ut i Marka. Med boligutbyggingen på Vøyenenga, Hamang og Bjørnegårdsvingen mfl., blir dette en enda viktigere trafikkåre for gående og syklende. I planprogrammet for Hamangområdet heter det (Visjoner og Mål 1.4 Energiforsyning og transport). *"Det skal tilrettelegges for effektive og attraktive transportløsninger internt på området og eksternt til nærmiljøet og Sandvika sentrum. Transport til fots eller på sykkel skal prioriteres foran bil.* (Vår understrekning)"

I KDP Sandvika er Bjørnegårdsvingen lagt inn som en del av det regionale sykkelveinettet Av Sykkelstrategi for Bærum (revidert 2011) går det fram at Bjørnegårdsvingen er en del av hovedsykkelveinettet, og at parsell Sandviksveien - Bjørnegårdsvingen er høyt prioritert (nr. 7 av 18 prioriterte parseller).

Strategi 5.2.1 sykkelstrategien lyder: *"Hovedsykkelveinettet videreføres slik at det raskest mulig blir bygging av strekninger som gjenstår langs riksveier og andre hovedveier"* (her utgjør dette forbindelsen mellom E16 og E18.)

"Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus" (vedtatt i des. 2015) legger betydelig vekt på sammenhengende og sikre regionale sykkelveier og forventer at den regionale planen implementeres i alle "nye" planer. Dokumenter om nasjonale mål og retningslinjer, behandlet av Stortinget, framhever i eget kapittel særlig viktigheten av funksjonell og god grønnstruktur og tur- og sykkelveisystem i tilknytning til by- og tettstedsutvikling. Det framlagte planforslaget vil gi mer og uønsket blandet trafikk: gående, syklende og bilister. Det vil være i strid med overordnede planer og retningslinjer og er et tilbakeskritt i forhold til dagens situasjon (konf. også uttalelser fra Syklistenes landsforbund Asker og Bærum i brev av 10.11.2014).

Saksframlegget nevner sykkelveier og planforslagets virkninger for sykkeltrafikk i positive vendinger. Det er ingen konkrete vurderinger av planforslagets konsekvenser for sykkeltrafikken eller vurderinger av planforslaget med referanse til kommunens sykkelstrategi, KDP Sandvika eller "Regional plan for areal og transport Oslo og Akershus" Vi har ikke funnet noen dokumenter som viser at Veg og trafikk har vært involvert i arbeidet med planforslaget Bjørnegårdsvingen 11-13.

Kulturminner: Sykkelsmedbroen, opprinnelig "Ødehamang bro" ble bygget for Hamang Papirfabrikk i 1920. Broen er en hvelvbro og har smijernsrekkverk med pigger og høye smijernsporter. På brofundamentene på begge sider går smijernsrekkverket over i spesielle profilerte betongstolper med kjetting mellom. Den er et viktig, og SEFRAK-registrert, kulturminne om Hamang Papirfabrikks og Sandvikas historie, og er i dag en del av det aktive kulturhistoriske miljøet rundt Olsens Sykkelverksted og kultiveringsanlegg for fisk (fra 1857) (konf. også planprogram for «Områderegulering for Hamang og Industriveien»). En moderne 13m bred bro (med eller uten «elementer fra den gamle broen») vil forandre området karakter i vesentlig grad. Det nye boligområdets historiske forankring og et attraktivt og berikende kulturhistorisk miljøelement vil gå tapt. Vi bemerker at NVE ikke har stilt krav om at broen rives. Den er ikke vurdert til et flomfare problem. (Ref. foto i vedlegg)

Saksframlegget framhever det positive i at elementer fra Sykkelsmedbroen skal bygges inn i den nye broen. Kulturvernet gjør det klart at dette ikke er akseptabel bevaring av et kulturminne.

3. VEGVESENETS ROLLE I UTARBEIDINGEN AV FORSLAG TIL REGULERING AV BJØRNEGÅRDSVINGEN 11-13 ER KRITIKKVERDIG

Klagen retter seg mot planmyndighetens vedtak. Men rollen Statens vegvesen har tiltatt seg i den her aktuelle saken, er kritikkverdig. Gjennom et rigid innsigelsesvarsel, ved varsel om oppstart av planarbeidet høsten 2009, framstår de som om de har bestemt seg på forhånd.

Vegvesenets innsigelsesgrunnlag er snevert og svakt.

I sin uttalelse (brev av 02.12.2009) sier Vegvesenet at deres oppfatning er at reguleringsplan for nytt veisystem på Hamang bør utformes med 3 armer og at deres reguleringsforslag vil bli utformet med tre armer. Vegvesenets definitive argument for å varsle innsigelse er at 4 armer er et svært avvikende veikryss. Men 4 armers kryss/rundkjøring er vanlig i Bærum (Bærumsveien/Kirkeveien, Kjørbo, Bærumsveien /Høvikveien/Gjønnesjordet, Gamle Lommedalsvei/ Økriveien/ Brynsveien osv, osv.) Vi har heller ikke funnet ufravikelige normer om antall armer i rundkjøring i Vegvesenets håndbøker. (Ref vedlagt foto av hvor Vegvesenet foreslår ny rundkjøring når E16 broen rives. Gammel rundkjøring fjernes)

Det er stor sprik mellom Vegvesenets erklærte ansvar for samfunn og miljø og deres praksis.

Statens vegvesen ønsker gjennom sin visjon, mål og strategier å framstå med stor ansvarsbevissthet og betydelige ambisjoner når det gjelder samfunn og miljø (konf. etatens hjemmeside). Grunnlaget for Vegvesenets visjon, mål og strategier er de samme nasjonale mål og strategier som gjelder for arealforvaltningen som vi har vist til ovenfor.

I sitt brev tar Vegvesenet vare på sitt erklærte ansvar for samfunn og miljø gjennom følgende analyse og vurdering (bv 02.12.2009). ”Vi har forståelse for at noen fordeler kan oppnås i forhold til natur og elv...” og videre. ”men disse fordelene rettferdiggjør ikke på noen måte etablering av et så avvikende kryss”. Myke trafikanter og konsekvenser for myke trafikanter er ikke-eksisterende i Vegvesenets uttalelse. Etatens holdning i denne saken virker avvisende holdt opp mot kjensgjerningene i kap ”Områdets naturkvaliteter, - konsekvenserreguleringsforslag” ovenfor.

4. RÅDMANNENS SAKSFRAMLEGG TILFREDSSTILLER IKKE FORVALTNINGSLOVENS KRAV

I saksframlegget viser Rådmannen til forslagsstillers beskrivelse for ytterligere utdyping. Denne utdypingen er, naturlig nok, et parts-/interesseinnlegg for utbyggingsforslaget. Rådmannen legger ikke fram noen selvstendig vurdering og/eller supplerer forslagsstillers framstilling. Konklusjonen

etter en gjennomgang (konf. kap. 2 ovenfor) er entydig at *saksframlegget* gir noe beskrivelse, lite kunnskap og innsikt og ikke noe grunnlag for vurdering av konsekvenser.

Av saksdokumentene framgår det ikke hvilken rolle kommunens egne fagetater har hatt i prosessen fram til møte i Plan- og Miljøutvalget 09.06.2011 og/eller i forberedelse av saken fram til ny 1.gangs behandling 23.10.2014. Fra arkivet har vi registrert at Natur og Idrett har levert en godt faglig fundert uttalelse (27.06.2014) basert på kommunedelplan Sandvika og mål og retningslinje. I samme brev fastholder Kulturvern at det er uakseptabelt å rive Sykkelsmedbroen. Denne del av uttalelsen viser til tidligere befaringer, møter og dokumentasjon. Det er ikke vist til disse uttalelsene i Rådmannens saksframlegg og de framkommer ikke av listen over vedlegg. Det svekker ytterligere *saksframlegget* holdt opp mot forvaltningslovens krav. (Om Veg og trafikk er hørt framgår ikke av saksframlegget, konf. kap. 2).

I sitt saksframlegg presenterer Rådmannen Vegvesenets varsel om innsigelse som et premiss for videre planlegging. ”På bakgrunn av Statens vegvesen varsel om innsigelse må atkomst foreslås fra Bjørnegårdsvingen” (Rådmannens saksframlegg s.2/19, vår understrekning). Varsel om innsigelse er en del av den faglige og politiske prosessen, og den avgjøres, i siste instans, av departementets politiske ledelse. Kommunens holdning til, og behandling av et varsel om innsigelse, hører derfor hjemme i den politiske diskusjon og overveielse. Saksframlegget redegjør ikke for innsigelsens rolle i planprosessen, og har ingen opplysninger om det politiske nivå har vært involvert i prosessen. Saksframlegget framstår som om Rådmannen har prioritert forslagsstillers ønske om ikke å fremme et forslag som sannsynligvis utløser innsigelse framfor å legge grunnlag for en drøfting og avveining i Planutvalget (konf. Rådmannens kommentar til uttalelser til varsel om planoppstart).

5. HAR BÆRUM KOMMUNE OG STATENS VEGVESEN VIST DET ANSVAR SOM MÅ FORVENTES AV EN PLANMYNDIGHET OG EN REGIONAL FAGMYNDIGHET?

Vi må kunne legge til grunn at kommunen og Vegvesenet, i det alt vesentlige, har de samme mål når det gjelder veisystemet i området og vår klages plantema. Det er spørsmål om tilfredsstillende veier, bevaring av naturmangfold og kulturminner, og best mulig blågrønn struktur, tur- og sykkelveier. Vi vil karakterisere det som en betydelig ”planfaglig saksbehandlingsfeil” og mangel på saksopplysning når Bærum kommune og Statens vegvesen ikke har lyktes med å komme fram til utforming av et vegsystem i tråd med KDP Sandvika og kommunale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer – eller har dokumentert initiativ og tiltak med sikte på samordnet planlegging Bjørnegårdsvingen 11-13 og Hamang – Industriveien. Saksframlegget tvinger fram spørsmål om hva som har vært de avgjørende premisser for prosessen og det vedtak Rådmannen inviterte Planutvalget til å gjøre.

Planprogrammet for "Områderegulering for Hamang og Industriveien» (pkt. 2.1) sier at trafikken til Hamang skal gå fra "Sandvikaringen"; dette må en regne med også gjelder Bjørnegårdsvingen 11-13 som en del av Hamangområdet, særlig når det gjelder vei. Den aktuelle rundkjøringen ligger også innenfor arealet til "Områderegulering for Hamang og Industriveien», dvs. den ligger utenfor planavgrensningen for Bjørnegårdsvingen 11-13. Områdereguleringen er i dag på

skissestadiet og utbygging av Bjørnegårdsvingen vil ikke kunne realiseres før det er etablert nødvendig skolekapasitet. Det dreier seg her om flere år ifølge kommunen. I realiteten er det frihetsgrader når det gjelder disponering av areal og god tid til en planprosess der en konkret kan drøfte og finne løsninger med en arrondering som gir de nødvendige arealer for en funksjonell og tilfredsstillende trafiksikker 4 armers rundkjøring.

Muligheten for samordnet planleggig har Vegvesenet valgt å utelukke gjennom å varsle innsigelse med begrunnelse som angitt i brev av 02.12.2009. Vegvesenet er en erfaren forvalter av innsigelseskompetanse og er sikkert innforstått med at innsigelse også, i utgangspunktet, kan brukes for å stille krav om at planlegging av to områder skal foregå samordnet, dersom det er nødvendig for å sikre etatens interesser. Dette ville ha vært et konstruktivt innspill til en gjennomførbar og mer helhetlig og bærekraftig arealforvaltning som i høyeste grad også burde være i Bærum kommunes interesse.

Rådmannen framstiller Vegvesenets innsigelsesvarsel som et udiskutabelt premiss. Som svar på innsigelsesvarslet kunne og burde Bærum kommune tatt initiativ til samordnet planlegging av de to områdene. Hvis Vegvesenet fant ikke å ville frafalle innsigelsen på dette grunnlag, hadde kommunen utredning av veikryss/rundkjøring innen rammen av en samlet plan som et sterkt premiss for mekling og eventuell avgjørelse i departementet.

I stedet for å avskjære videre diskusjon og overveielser burde Rådmannen, ut fra kommunens ansvar som planmyndighet og arealforvalter, redegjort for, og lagt et saklig best mulig grunnlag for drøfting og politisk beslutning om hvordan kommunen skulle forholde seg til varslet om innsigelse, og informert om videre saksgang avhengig av hvilken beslutning som ble fattet.

Svakhetene ved saksbehandlingen pekt på ovenfor har fulgt saksgangen fram til vedtak i kommunestyret 16.12.2015

Med hilsen

Bærum Natur- og Friluftsråd
v/Rigmor Arnkværn

Naturvernforbundet i Bærum
v/Björg Petra Brekke

Kopi:

Bærum Elveforum
Bærum Velforbund
Skui vel
Tanum Vel
Berger og Rykkinn Vel
Sandvika vel
Syklistenes Landsforbund

Vedlegg: Fotomontasje:

"Sykkelsmedbroen" med hoved sykkel/gangvei fra Sandvika sydfra til høyre på bildet og nordover og vestover til venstre.



Sykkelsmedbroen sykkelvei med bomvei nordover, bare for busstrafikk, og Olsens Sykkelverksted med kultiveringsanlegg for laks og sjøørret skimtes til høyre.



Kulturhistorisk miljø: Sykkelsmedbroen og Olsens Sykkelverksted med kultiveringsanlegg for laks og sjøørret til venstre umiddelbart oppstrøms Sandvikselven.



Sykkelsmedbroen forbinder sykkelvei mot nord og vest i Bærum til venstre i bildet, mot syd til Sandvika til høyre i bildet.



Ny rundkjøring under E16 broen som rives. Det muliggjør direkte adkomst til boligområdet.



Boligområdet, midt på bildet, ligger i umiddelbar nærhet til ny rundkjøring på Sandvikaringen