

MØTEREFERAT

Dato: 12.10.2020

Arkivsak: 15/142742

Journalpost: 20/219819

**Referat fra medvirkningsgruppemøte 06.10.20 - Ballerud - Johs
Faales vei 80-100 - Kleivveien 22 - områderegulering
Utarbeidelse av trafikk- og mobilitetsanalyse**

Møtedato/sted: 6.10.20/digitalt

Tilstede:

Gartnerveien/Skogveien
Johs Faales vei

Knut Sørngård
Birger Tangen
Sissel Davidsson

Høvik vel
Sameiet Johs Faales vei 1-20

Steve Paulsen
Per Aker Johannesen
Øivind Rastad

Ekeberg Borettslag

Kjersti Wikstrøm
John Fiksdalstrand

Bekkestua vel
Søråsen Boligsameie
Gjønnesveien 3, 5 og 7

Trond Brevik
Trygve Enger
Lars Elverum

Bærum kommune regulering

Kjell Seberg, reguleringssjef
Claudia C. Gheorghe, saksbehandler

Rambøll

Grethe Myrberg, konsulent trafikk- og mobilitet
Frida Andersson, konsulent trafikk- og mobilitet

Rodeo arkitekter

Thao Nguyen, plankonsulent

Kopi til:

Kleivjordet
Krokvollen vel

Neste møte/sted: Avtales nærmere

Referent: Claudia Christine Gheorghe

Ansvarlig/Frist

1	Velkommen v/ Claudia Christine Gheorghe, Bærum kommune (regulering) Møtets hensikt: <ul style="list-style-type: none">• Informasjon om utarbeidelse av trafikk- og mobilitetsanalyse• Avklaring evt. spørsmål til dette• Innspill fra medvirkningsgruppe	
----------	--	--

	<p>Regler for deltakelse i digitale møter ble gjennomgått. Møtedeltakerne presenterte seg med navn og rolle i prosessen.</p> <p>Orientering og informasjon om nettside, kommende åpent informasjonsmøte samt spørreundersøkelsen. www.baerum.kommune.no/ballerud</p> <p>Se vedlegg for presentasjon.</p>	
2	<p>Rambøll presenterer v/ Grethe Myrberg og Frida Andersson</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppdragsbeskrivelse – Hva legges i en trafikk- og mobilitetsplan • Roller – litt om Rambøll. Vanlig prosess at forslagsstiller bestiller trafikkanalyser. Rambøll har faglig integritet og en nøytral rolle. • Mål for Ballerud: - skal være et pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet. Målet er en svært høy andel gående og syklende • Innhold i trafikk- og mobilitetsanalyse: <ul style="list-style-type: none"> - dagens trafikale forhold og reisevaner - vurdere trafikale konsekvenser av utbyggingen - tilrettelegging for å endre reisevaner - vurdere hva som bør være de trafikale løsningene • Nullvekstmålet (Klimaforliket, Nasjonal transportplan): trafikkveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing • Kommunens mål: <ul style="list-style-type: none"> - Klimastrategi 2030, hvor bla. andelen personreiser med kollektivtransport, sykkel og gange skal være 60 % innen 2025 - Sykkelstrategien 2030: 20% sykkelandel i områder med bymessig karakter innen 2030 - Mål for Ballerud: pilot- og foregangsprosjekt innen grønn mobilitet. Målet er en svært høy andel gående og syklende • Reisevaner – dagens og målsettinger: transportpyramiden snus på hodet 60% av personreiser foretas med kollektiv, sykkel og gange (2018 var denne andelen på 42%) • Trafikkgenerering – erfaringsbasert metode for utregning <ul style="list-style-type: none"> - Basert på erfaringstall for bilturer per boenhet - Basert på erfaringstall for personturer og RVU (reisevaneundersøkelse) - Basert på erfaringstall for bilturer per parkeringsplass • Nøkkelinformasjon for beregningene: f. eks. antall boliger, antall ansatte i skole, barnehage, størrelse og bruk av flerbrukshall osv. • Politisk vedtak i planprosessen: tiltak som skal inkluderes i trafikkanalysen: <ul style="list-style-type: none"> - «Kiss&Ride»-sone langs Gamle Drammensvei [anmerking: det betyr en «drop-off-sone» eller bringe-hente-lomme] - Evt. rushtidsbom i Gjønnnesveien - Tilleggsvurderinger innarbeides i analysen. F.eks vurdere flere steder for bringe/hente-lommer utenfor området, skilting, bommer osv • Adkomstløsninger med bil: <ul style="list-style-type: none"> - sannsynlige trafikkmengder - fordeling av trafikken, se på mulige scenarier og tiltak - sikring av myke trafikanter langs gatene 	

	<ul style="list-style-type: none"> - vurdere bringe/hentelommer utenfor området • Grønn mobilitet – erfaringsinnhenting: fra tidligere prosjekter og tiltak, veiledere, input fra den lokale spørreundersøkelsen. Se på hva som rører seg: hva er folk interessert i, hvilke holdninger har de og hva er folk villig til å endre på. Hva skal til for at man er villig til å endre sine mobilitetsvaner. • Tiltak for reduksjon av biltrafikk i området: <ul style="list-style-type: none"> - i planleggingsfasen: tiltak og krav som en del av planen - når skole, barnehage og flerbrukshallen skal i drift • Fysiske tiltak for å velge grønt: f. eks bedre g/s veinett, trafikkikkerhet, sykkelparkering, sykkel fasiliteter, sykkelpool, begrensning i bilparkering osv • Forbedringer for gående og syklende • Organisatoriske og holdningsskapende tiltak • Parkering – et sterkt virkemiddel for å få ned biltrafikk. Referanseprosjekter • Sykling – stort potensial for mer sykling • Korte reiser – stort potensial for flere grønne reiser • Trafikale konsekvenser – gitt en utvikling mot kommunens mål. Hva vil det si for Ballerudområdet hvis 60% av alle reiser foretas med grønne transportmidler? <p>Se vedlegg for presentasjon.</p>	
3	<p>Spørsmål /Kommentar underveis og etter presentasjon</p> <p><u>Metode for utregning</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steve Paulsen (Høvik vel): Beregningene bør også ta utgangspunkt i dagens situasjon og trafikkmengde. <p>Rambøll: Alle metodene er erfaringsbaserte. Det vil brukes trafikkmengdetall der der den type data foreligger. Evt. kan det gjøres nye målinger/tellinger ved behov (Frida Andersson).</p> <p>Bærum kommune: OBS. Vi har dessverre ikke tall på trafikkmengde mens hagesenteret var i drift. (Claudia Gheorghe)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20): Grønn mobilitet fjerner ikke antall mennesker som forflytter seg. Det er lik antall mennesker som skal inn. Det må tas i betrakning <p>Rambøll: Det stemmer. Men det skal legges til rette for at forflytningen tas mer i grønn retning; gående, syklende, kollektivt (Grethe Myrberg)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20): I Oslo har man kommet så langt at man har nye boligprosjekter uten parkeringsplasser. Er det et seriøst alternativ/løsning her på Ballerud? <p>Rambøll: Det er nok mer aktuelt for enda mer urbane, sentrallokaliserte områder (Grethe Myrberg).</p>	

- **Trond Breivik (Bekkestua vel):**

Det er sikkert effektivt å begrense parkeringsplasser + avstanden til dem. Men folk kommer til å finne andre løsninger i nabolagsgatene.

Rambøll: Ja, det kan skje, mulige tiltak da er f.eks parkeringsforbud. (Grethe Myrberg)

- **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Derfor ønsker vi bare villaer og eneboliger i området – lavt antall boliger.

Bærum kommune: Antall boliger er under vurdering (Claudia Gheorghe)

- **Knut Sørngård (Gartnerveien/Skogveien):**

Det sies at andel som kjører til jobb vil synke til 40% når det er restriksjoner på parkeringsplasser - dette må sees i sammenheng med hvilke type arbeidsplasser det er snakk om. Ligger disse sentralt? Det er dyrt for arbeidsgiver å tilby sentrale parkeringsplasser. Perifere arbeidsplasser tilbyr nok gratis parkeringsplasser uansett. Man kan derfor ikke trekke konklusjon på at generell parkeringsrestriksjon automatisk fører til at færre kjører til jobb.

Rambøll: Ser poenget. Vi har sett på nasjonale sammenlignbare prosjekter (Grethe Myrberg)

- **John Fiksdalstrand (Ekeberg borettslag):** Parkeringsforbud fungerer ikke. Det skyver bare problemet et annet sted.

Rambøll: For å endre reisevaner må man legge til rette for andre transportvaner (Grethe Myrberg)

- **Birger Tangen (Johs Faales vei):** redusert antall parkeringsplass trenger ikke automatisk å ha en påvirkning på å redusere trafikken. Ref til kjøring/levering av barn til skole/barnehage/flerbrukshall

Rambøll: Kjøring av barn til barnehage/skole – her har ikke antall parkeringsplasser så mye å si. Hente/bringeløsning har mer å si. Skolen/barnehagen bør også ha en kjørepolicy for de som har barn som går der. Hvordan klarer man å få til disse holdningsendringene? Hvordan kan man påvirke? (Grethe Myrberg)

- **Knut Sørngård (Gartnerveien/Skogveien):**

Det fokuseres mye på grønn mobilitet. Rambøll sier det er vanskelig å tallfeste. Hvordan vil det konkluderes i grønn mobiltet? Legges det fram scenarier hvor det brukes reelle tall (erfaringstall)?

Rambøll: Det vil være en helhetlig vurdering. For å være ærlig så finnes det lite av konkrete tall på effekten av tiltakene (Grethe Myrberg)

- **Birger Tangen (Johs Faales vei):** Hva er alternativet til sykkel på vinter?

Rambøll: Det kan være piggdekk, gangbaserte reiser for under 2 km. Ved reiser over 2

km så vil kollektiv være et godt alternativ. Samkjøring er også et alternativ. (Grethe Myrberg)

Andre hensyn og tiltak som ønskes vurdert i trafikk- og mobilitetsanalysen:

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Vi har ikke hørt noe om trafikkvurderingene for bygge- og anleggsperioden. Det antas en byggeperiode på 2-3 år, kanskje mer. Det er åpentbart at medført tungtrafikk i den størrelsesorden bør være en del av trafikkanalysen.

Vedtaket om å vurdere rustidbom i Gjøannesveien bunner fra at Gjøannesveien har blitt pekt ut som mulig hovedadkomstvei. Men man må heller vurdere en helt ny adkomstvei fra Gamle Drammensvei. Hovedadkomst fra Gamle Drammensvei må vurderes helt seriøst. Innkomne innspill fra naboer viser at beboerne «dytter» trafikken over til andre naboer. Det oppstår lokale motsetninger. Vi ønsker å unngå dette.

Rambøll: Det stemmer at konkrete trafikkvurderinger for bygge- og anleggsperioden ikke er en del av oppdraget. (Grethe Myrberg)

Bærum kommune: I reguleringsplanen vil det stilles en del rekkefølgekrav som tar utgangspunkt i de utredningene som skal utføres. Det kan f. eks være rekkefølgekrav til ferdigstilling av sikkerhetstiltak, som kan være midlertidige og/eller permanente. Det er åpenbart at anleggstrafikken blir en belastning over tid, og man må gjøre det man kan for å minimere den (Kjell Seberg)

Rambøll: I utgangspunktet tenkte vi kun å vurdere de adkomstveiene som ligger inne. Men vi vil også se og vurdere evt. ny adkomstvei fra Gamle Drammensvei. Dette tas med i rapporten. Men erfaringsmessig så vil mer vei skape mer trafikk. En annen utfordring er at denne traseen vil gå over landbruksareal som blir en sak i for seg. Gamle Drammensvei har også reguleringer om morgenen, inn mot byen, og er ikke egnet til å ta inn mer trafikk. (Grethe Myrberg)

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Viser til situasjon ved Løkeberg med ny skole. Denne gangen mente kommunen heller ikke at det var mulig med ny vei og ville i utgangspunktet tvinge ny trafikk gjennom eksisterende veinett. Men mye protester førte til at ny vei fra Bærumsveien ble opprettet inn til Løkeberg skole. Her er det kun snakk om en skole. På Ballerud snakker vi om skole, flerbrukshall samt barnehage. Vi ønsker ikke at det skal være forskjellsbehandling på slike saker i kommunen.

Gjøannesveien og Johs Faales vei egner seg ikke, og det er ikke aktuelt å gjennomføre prosjektet. Det refereres til trafikkanalysen fra 2018.

Trygve Enger (Søråsen Boligsameie) er helt enig i de uttalelser som bla. Per Johannesen her fremfører. De foreslåtte innfartsveiene er åpenbart ikke egnet for en slik økning.

Bærum kommune: En løsning med å lede trafikken via Gamle Drammensvei, om det er

under anleggsperioden eller permanent, er svært lite sannsynlig. Selvsagt vil vi foreta en grundigere vurdering. (Kjell Seberg).

Vi er ikke ferdig med å konkludere. Det er ikke konkludert antall boliger f. eks. Trafikkanalysen fra 2018 er uferdig og dermed ikke et gyldig sammenlignbart grunnlag. Rambøll skal gjennomføre trafikkanalysen nå, og hva som skal legges til grunn. Det vil bli et annet grunnlag. (Claudia Gheorghe)

- **Birger Tangen (Johs Faales vei):** Hvis man skal se på kiss&ride-løsning fra Gamle Drammensveien – hvorfor ikke se på det som en kjørevei når man skal ha vei uansett?

Bærum kommune: Vedtaket fra planutvalget er at det skal undersøkes en gang-sykkelvei fra Gamle Drammensvei. Men vi ser for oss at det er mer nærliggende å vurdere andre kiss&ride-plasser (Kjell Seberg)

- **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Det planlegges 250 boliger fra Høvik stasjon. De må krysse Gamle Drammensvei for å komme seg videre til Ballerud skole. Tar prosjektet innover seg disse vurderingene?

Rambøll: Ikke spesifikt, men alle veier i området blir vurdert som viktige skoleveier (Grethe Myrberg)

Bærum kommune: Det skal sies at beliggenheten av Ballerud er uheldig siden man må gjennom boligvei for å komme seg til skole/flerbrukshall. Men samtidig så gir Ballerud muligheten til enda kortere skolevei enn i dag for veldig mange (Kjell Seberg)

- **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Poenget er behovet for å tilrettelegge skolevei

Rambøll: Det skal vi vurdere (Grethe Myrberg)

- **Sissel Davidsson (Johs Faales vei):** Kan reguleringsjefen uttale seg mer om andre alternativer til Kiss&Ride. Vil en evt. utvidelse av Johs Faales vei ta beboeres garasje og hage?

Bærum kommune: Primært langs Høvikveien, f.eks. ved Kleivveien, Gjønnnesveien. Nei, man vil prøve å få til en evt. utvidelse innenfor kommunens eiendom (Kjell Seberg)

- **Sissel Davidsson (Johs Faales vei):** Har Rambøll utført Grønn mobilitetsanalyser tidligere? Hva slags erfaringer har de? Kan dere vise til konkrete resultater eller er det mer «tanker og ønsker»?

Rambøll: Har noen erfaringer rundt dette tidligere. Har gjort konkrete grønne mobilitetsplaner for virksomheter, bedrifter og skoler. Men generelt er grønn mobilitet en ganske ny ting. Erfaringene er derfor ikke helt konkrete ennå. Vi har noe mer konkret å vise fra enkeltprosjekter, ikke så mye fra store områdeplaner.

- **Sissel Davidsson (Johs Faales vei):** Vil dere ha konkrete tall på disse ideene? Hvordan

kan man være sikker på at de vil funke?

Rambøll: Det er avhengig av mye. Målet er å prøve å se hvordan det vil bli seende ut på Ballerud hvis vi skal klare de målsetningene som kommunen har satt. Men å tallfeste det konkret klarer vi ikke. Vi vil prøve å illustrere summen av mange tiltak (plan + drift) for å nå målet (Grethe Myrberg)

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Hvilke målkrav har kommunen? Er det bare synsing?

Rambøll: Kommunen har ingen konkrete tall som krav, men vi forholder oss til kommunale veinormer osv. Det vil være skjønnsmessige vurderinger: Er dette trafikksikker nok, hvordan vil det oppleves osv. (Grethe Myrberg)

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Hele Høvikveien må med i trafikkanalysen. Beboerne opplever at veien er for smal.

Bærum kommune: Vi er nødt til å vurdere helheten av situasjonen her. Når Rambøll har fått sine analyser, vil vi ta en vurdering. Vi vil se på veistandard mtp. støy og bokvalitet. Dessuten er vi i en heldig situasjon mtp. Gjøttesdiagonalen som nå skal realiseres. Det er en viktig forutsetning for å redusere trafikken på Høvikveien (Kjell Seberg)

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Forstår ikke hvilke arealer det vil være mulig å bruke til kiss&ride langs Høvikveien. Over på Ramstad skole er eneste løsningen. Gjøttesdiagonalen vil ha liten innvirkning ifølge trafikkanalysen fra 2018. Hvordan skal Høvikveien krysses trafikksikkert?

Bærum kommune: Det kan være en mulighet å sideforskyve Høvikveien lengre mot vest. Dette skal vi vurdere videre. Trafikkanalysen fra 2018 er uferdig og ikke gyldig. (Kjell Seberg)

• **Lars Elverum (Gjøttesveien 3, 5 og 7):**

Det snakkes veldig mye om arbeidsreiser. Hva med handlereiser og idrettsreiser? Barn går ikke så mye – de blir kjørt. Dette bør også tas med inn i vurderingene. Foreslår Gamle Drammensvei som adkomstvei for området. Jordet blir i dag ikke dyrket uansett.

Rambøll: Handlereiser, idrettsreiser og kjøring av barn til skole/barnehage blir tatt med i trafikkanalysen (Grethe Myrberg)

Bærum kommune: Gamle Drammensvei har allerede blitt diskutert tidligere i dag. Vurdering blir tatt med i trafikk- og mobilitetsanalysen (Claudia Gheorge)

• **Trond Breivik (Bekkestua vel):** Er glad for at Rambøll har faglig integritet og en nøytral rolle. Hadde fryktet en idealistisk tilnærming til grønn mobilitet. Håper og tror derfor at det «realistiske» også kommer frem i trafikkanalysen

• **Per Johannesen/Øyvind Rastad (Sameiet Johs Faales vei 1-20):**

Sett i betraktning til tidsrammen, og videre medvirkning: Hvordan blir vi involvert i

trafikkanalyseprosessen?

Bærum kommune: Rambøll skal igjennom mange faglige vurderinger. Medvirkningsgruppens innspill, både skriftlig og fra møter, vil bli vurdert. Medvirkningsgruppen vil kalles inn til et nytt møte når følgende foreligger: resultatet av spørreundersøkelsen, trafikk- og mobilitetsanalysen og utkast til planforslag med 2 alternativer. Dette vil skje før reguleringsplanen skal til 1.gangsbehandling (Claudia Gheorghe)

- **Sissel Davidsson (Johs Faales vei):** Kommunen sier at de løser de trafikale utfordringene med grønn mobilitet. Men hvis dette ikke kan måles så er det jo ikke nødvendigvis løst?

Bærum kommune: Vi skal være realistiske, og anslagene må ikke være for små. Når analysen og rapporten er klar, så presenteres de for dere. Vi sender dette ut på forhånd slik at dere kan komme med synspunkter og innspill. Vi håper dere er delaktige og kommer med løsninger. Kommunen er åpne for å diskutere løsninger (Kjell Seberg)

- **Sissel Davidsson (Johs Faales vei):** Forslag/innspill: Gang-/sykkelveien som evt. skal etableres fra kiss&ride-soner i Gamle Drammensvei til området bør bygges ut som kjørevei.

Bærum kommune: Det er ikke vedtatt at det skal bygges en gang-sykkelvei langs denne traseen, men skal utredes. Slik det ser ut vil det være liten sannsynlighet for at det er en aktuell løsning. (Kjell Seberg)

- **Steve Paulsen (Høvik vei):** Vi forventer å bli involvert videre i prosessen. Vi ønsker ikke få presentert ferdige konklusjoner.

Bærum kommune: Det er lagt opp til videre medvirkningsopplegg. Blant annet infomasjonsmøte 15. oktober hvor dere er veldig velkomne til å delta. Selv om agendaen her vil være ganske lik det første medvirkningsmøtet vi hadde i høst. Vi planlegger også å avholde et informasjonsmøte før 1.gangsbehandling, hvor vi presenterer foreløpig trafikkanalyse og resultater fra spørreundersøkelsen.

Etterkommentar: stipulert før årsskiftet (november om vi klarer). Mer info vil komme når den tid nærmer seg (Claudia Gheorghe)

- **Lars Elverum (Gjønnesveien 3, 5 og 7):** Programmet for flerbrukshallen må også være med i trafikkanalysen

Rambøll: Ja, det skal også være med (Grethe Myrberg)

Bærum kommune (etterskrift): Det er per dags dato ikke helt avklart enda, om flerbrukshallen vil inneholde tribune og mulighet for turneringer.

4	<p>Avslutning Bærum kommune v/Kjell Seberg: Det er viktig at vi får innspill fra dere. Vi har en situasjon hvor det er en vedtatt Kommuneplan: behov for skole, flerbrukshall, barnehage og avsatt areal til bolig. Vi vil komme tilbake til dere før vi har bestemt oss for noe, slik at dere er godt informert før 1. gangsbehandling. Vår oppgave er å gi politikerne best mulig beslutningsgrunnlag.</p>	

Vedlegg:

Ballerud - møte med medvirkningsgruppe_mobilitet_Bærum
kommune_06.10.20

5133265

PresentasjonBallerudRamboll061020

5133266