



## Statens vegvesen

Nesodden kommune  
Postboks 123  
1451 NESODDTANGEN

Behandlende enhet: Region øst	Saksbehandler/telefon: Tone Steinheim / 24058360	Vår referanse: 15/235419-9	Deres referanse: Kommuneplan 18/1636	Vår dato: 15.08.2018
----------------------------------	---	-------------------------------	--	-------------------------

### Innsigelse til kommuneplanen 2018 – 2042, Nesodden kommune

Vi viser til oversendelsen datert 30.5.2018 og epost datert 13.6.2018 med link til dokumenter og for øvrig til innvilget utsatt uttalelsesfrist til 15. august, jf. e-post fra Mille Astrup Rønning 3.7.2018.

#### Innsigelse:

- Til forslaget om at Tangen og Fagerstrand skal ta 40% hver av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen.  
Dette er i strid regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.
- Til bestemmelse § 32-2«LNF-Areal for spredt bolig, fritids- eller næringsbebyggelse». Vi kan ikke akseptere at det legges opp til å tillate spredt bolig, fritids- eller næringsbebyggelse på udefinerte steder i kommunen.  
Forslaget til bestemmelse må endres for å ivareta dette.

#### Samfunnsdelen

Det er oversendt høringsutkast for samfunnsdelen datert 16.5.18. I planforslaget er det satt opp visjoner og verdier, overordnede forventninger til arealutviklingen, satsninger for en bærekraftig samfunn og tjenesteutvikling samt kommuneorganisasjon som sentrale utredningstemaer.

Statens vegvesen uttaler seg som vegeier og sektormyndighet for riksveger og vegadministrasjon på vegne av fylkeskommunen på fylkesveger. Dette innebærer at vi har ansvar for å planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde vegene på en best mulig måte for brukerne og samfunnet for øvrig. Samtidig er vi et fagorgan med sektoransvar på vegne av Samferdselsdepartementet. Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region øst  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse  
Østensjøveien 34  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

politikk på vegnettet som helhet. Sektoransvaret innebærer at vi skal ivareta hensyn som trafiksikkerhet, kollektiv, gange, sykkel og universell utforming. Vi har også et ansvar for å redusere miljøbelastningen fra vegtrafikk langs riks- og fylkesveger.

Statens vegvesen forutsetter at regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, legges til grunn for kommuneplanens samfunnsdel og at retningslinjene i planen følges i planarbeidet. Det vises også til mobilitetsanalysene som er utarbeidet for å følge opp regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og skal være et felles kunnskapsgrunnlag som skal bidra til koordinert prioritering av areal- og samferdselstiltak mellom kommune, fylkeskommune og stat.

### *Generelt*

Kommuneplanens samfunnsdel skal gi føringer for det videre arbeid med arealdelen, og er et sentralt dokument for å forankre viktige valg som påvirker arealbruksutviklingen i kommunen. Vi ønsker å understreke at det er svært viktig å ha en god samordnet areal- og transportplanlegging.

Det er vesentlig at det i kommuneplanens samfunnsdel legges opp til en utvikling som vil minimalisere transportbehovet og gjøre det mulig å ferdes trygt til fots og på sykkel fra boligområder til skoler, arbeidsplasser, forretninger og fritidsarealer. Dette er viktig både med tanke på klima, miljø, trafiksikkerhet og sett i et folkehelseperspektiv. Kommunen forventes å ha en langsiktig arealbruksstrategi som sikrer et utbyggingsmønster som tilrettelegger for økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange som alternativ for privatbil.

### *Bolig- og befolkningsvekst*

Det legges til grunn at det skal bygges 150 nye boliger pr år som i planperioden kan gi 3600 nye boliger med dertil hørende befolkningsvekst. Dette er et høyt tall i Nesodden-sammenheng, og også høyt når vi sammenligner med lignende kommuner i Akershus.

### *Overordnede forventinger til arealdelen*

Kommunen opplyser at den vil legge til grunn at 80% av framtidig bolig- og arbeidsvekst fordeles likt mellom Tangen i nord og Fagerstrand i sør. Dette er i strid med regional plan for areal og transport vedtatt i 2015, der Nesoddtangen er utpekt som kommunens vekstområde.

Tangen er kommunens hovedsenter, der de fleste vesentlige funksjoner innenfor handel og servicevirksomhet samt publikumsrettet næring ligger og som skal videreføres og utvikles. Fagerstrand omtales som et lokalsenter for befolkningen sør i kommunen.

Det er utarbeidet særskilte kart som viser langsiktig vekstgrense for Tangen og Fagerstrand med 300 meters radius og 600 meter radius begrensning for utvikling. Kommunen vektlegger at områdene skal omfatte handel og næring i kombinasjon med boliger. Det presiseres at sentrumsområdene skal avgrensnes tydelig og at veksten skal skje «innenfra og ut», jf. også kommuneplanbestemmelse 7, underpunkt 1 og 2. Utbyggingen skal skje ved å konsentrere

vekst og å bygge kompakt. Slik utbygging vil være med på å styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

Kommunen omtaler seg som et grendesamfunn og vi noterer at det presiseres at grendene opprettholdes gjennom «foredling» og ikke gjennom vekst.

En høy andel av kommunens innbyggere benytter kollektive transportmidler (buss/båt) i forbindelse med arbeidsreiser og noen fritidsreiser. Kommunen peker på at den står i en særstilling når det gjelder bruk av kollektive reisemidler. Nesodden ønsker et sterkere fokus på fjorden som transportåre og kommunen mener det vil være hensiktsmessig å få etablert en båtforbindelse til Fagerstrand. Ruter har gitt imidlertid gitt klare signaler om at en slik båtforbindelse er lite realistisk.

#### *Satsinger for en bærekraftig samfunn og tjenesteyting*

Når det gjelder ny boligutbygging bør kommunen ha et sterkere fokus på å styre boligutbyggingen mot kollektivakser og i større grad fortette i eksisterende byggeområder og ev. transformere eksisterende byggeområder, framfor å legge ut nye boligfelt i jomfruelige områder. En slik utbygging vil være med på å styrke markedsgrunnlaget for kollektivtilbudet og vil gjøre det enklere for kollektivselskap å følge opp med hyppigere avganger i sitt rutetilbud. Kommunen vektlegger at det er viktig å bevare Nesoddmarka og kommunens øvrige grønne lunger. Kommunen har fram til i dag, ikke lagt opp til særskilte områder for spredt boligbygging og vi forutsetter at dette videreføres.

Nesodden er en pendlerkommune som en følge av få arbeidsplasser og lite næringsarealer. Kommunen ønsker å få en økt andel sysselsatte innenfor kommunens grenser og den vil tilrettelegge for å utvikle lokale arbeidsplasser. «Strategisk næringsplan» fokuserer på kommunens fortrinn innenfor maritime næringer, kompetanse, rehabilitering, kultur, skog og landbruk.

Kommunen mener det er viktig å styrke kollektivtilbudet til Oslo og Lysaker (båt) og til Ås/Ski (buss og jernbane). Kommunen ønsker forøvrig økt fokus på fjorden som transportveg, der det benyttes miljøvennlige drivstoff og transportmidler.

Det uttrykkes ønske om bedre tilrettelegging for gående og syklende til/fra daglige gjøremål og i forbindelse med fritidsaktiviteter. Vi forventer at kommunen følger dette opp i plansaker ved at anleggelse av tiltak for gående/syklende settes som rekkefølgekrav før ny utbygging kan igangsettes. Vi finner det svært positivt at kommunens sertifisering «trafikksikker kommune» videreføres.

Kommunen peker på utfordringer i forhold til klima, miljø og folkehelse. I denne sammenheng bør også energi og måter for å begrense energiforbruket tas med. Det er vesentlig at de nevnte utfordringene naturlig flettes inn i kommunens ulike planoppgaver og øvrige saker om forskjellige tiltak.

Når det gjelder klimautslipp, har kommunen satt et ambisiøst mål om å redusere klimautslippet med 40% innen 2020. Virkemidlene for å nå dette målet, kan gjerne tydeliggjøres.

Arealer til innfartsparkeringsplasser bør løpende vurderes og i arbeidet med arealdelen bør dette framgå. Allerede etablerte innfartsparkeringsplasser bør derfor ikke brukes til annet formål straks en ny byggesak eller plansak dukker opp. Statens vegvesen vil i samarbeid med kommunen se på mulighet for å utvide allerede etablerte innfartsparkeringsplasser framfor å etablere nye plasser.

En restriktiv parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å få flere til å gå, sykle og bruke buss slik at de nasjonale miljømålene nås. I den regionale planen for areal og transport, se retningslinje R15, framgår det en forventning om at kommunene utarbeider en parkeringspolitikk i samsvar med føringene gitt i regional plan. Vi vil understreke at for å få en reduksjon i bilbruk, er det svært vesentlig at det legges opp til lav parkeringsdekning med maksimalkrav. Kommunen opplyser pr epost 3.7.2018 at forslag til parkeringsstrategi og parkeringsnorm vil bli lagt ut på høring i august og at den vil bli innarbeidet i kommuneplanen straks den er vedtatt.

Det er uakseptabelt at kommunen ikke legger føringene i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus til grunn for kommunens framtidige utbyggingsmønster. For øvrig er forslaget til kommuneplanens samfunnsdel et godt utgangspunkt for arbeidet med kommuneplanens arealdel.

## **Arealdelen**

### **Innsigelse til utbyggingsomfang på Fagerstrand**

Som nevnt under omtale av samfunnsdelen vil en 40%/40% fordeling av utbyggingen mellom Tangen og Fagerstrand medføre at kommuneplanen blir i strid med føringene i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Der forutsettes det at 80 % av veksten skal skje på Tangen. Bakgrunnen for dette er at det i hovedsak er innenfor kommunesenteret at det ligger til rette for miljøvennlig transport både lokalt og regionalt.

Fagerstrand har i dag et dårlig utbygd veg- og kollektivtilbud både til mål internt i kommunen og regionalt. Omfattende utbygging på Fagerstrand vil derfor bli både en lokal og regional miljø- og transportutfordring ettersom slik utbygging må forventes å bli langt mer bilbasert enn på Tangen. Derfor finner Statens vegvesen å måtte fremme innsigelse til kommuneplanens utbyggingsvolum på Fagerstrand.

Statens vegvesen vil imidlertid berømme kommunens plangrep på Fagerstrand hvor det angis en tydelig utbyggingsstrategi fra et definert sentrum og utover. For å gi utbyggingen på Fagerstrand en miljøvennlig struktur for framtiden anbefaler vi kommunen å legge denne strategien til grunn, men begrense utbyggingsvolumet i de mer perifere delene av tettstedet slik at utbyggingsvolumet i kommuneplanperioden tilfredsstiller føringene i regional plan.

### *Sonekart for framtidig arealutvikling for Tangen og Fagerstrand (§ 28)*

Det er utarbeidet sonekart for Tangen og Fagerstrand som illustrerer med 300 meters radius og 600 meter radius framtidig utviklingsomfang av bolig, næring og sentrumsfunksjoner. Det legges vekt på at utviklingen skal skje «innenfra og ut». Det er uklart hvorfor kommunen velger 300 meter og 600 meter. Det er gjerne vanlig å legge til grunn utviklingsomfang basert på 500 meters radius og 1000 meters radius, der sistnevnte er avstand til lokale knutepunkt. Når det gjelder Tangen, så mener vi at sirkelens radius bør ha kommunesentret/kjøpesenteret som senterpunktet.

### *Arealinnspill*

Det framgår at det er innsendt 14 arealinnspill, der det fremsettes ønske om å endre fra LNF- til boligformål. Vi ser at kommunen velger å ikke ta inn noen av innspillene som betyr at de forblir LNF-formål.

### *Uregulerte boligområder*

Kommunen legger opp til at uregulerte arealer avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan (2014), skal endres til LNF-formål. Vi finner det meget positivt og peker på at det helt i tråd med det den regionale planen anfører at alle kommunene bør gjøre. Det er imidlertid uklart hvorfor området ved Strandlia som ikke er regulert, likevel vises som planlagt nytt område til boligformål, da det ligger et godt stykke sørøst for ytre vekstgrense for Fagerstrand.

### *Grendene*

Kommunen opplyser at grendene opprettholdes i form av vedlikeholdsvekst og innenfor resterende 20% av bolig- og arbeidsplassvekstensom kan skje utenfor vekstområdet, jf. den regionale planen.

### *Areal til næringsformål*

Kommunen uttrykker et sterkt ønske om å få etablert flere lokale arbeidsplasser. Det er uklart om det i denne rulleringen vil bli lagt ut nye områder til næringsformål, da dette ikke framgår av planbeskrivelsen eller plankart. Det er behov for en tydeliggjøring.

### *Kollektivtransport*

Kommunen ønsker seg en framtidig båtforbindelse til Fagerstrand. Ruter er imidlertid svært klare på at dette med dagens teknologi ikke er aktuelt (kostnadmessig og sett i et bærekraft perspektiv). For Nesodden er kollektivbetjening med buss (mot båten på Nesoddtangen) og buss mot Ås og Ski (til jernbane), det eneste reelle alternativ.

### *Spredt boligbebyggelse, m.m. (§ 32-2).*

Det er uklart om kommunen i denne rulleringen legger opp til å tillate spredt boligbebyggelse, spredt fritidsbebyggelse og spredt næringsformål. I tidligere rullinger av arealdelen, har det ikke blitt lagt opp til å tillate spredt utbygging. Statens vegvesen finner det svært uheldig om det nå legges opp til å tillate spredt boligbebyggelse, spredt fritidsbebyggelse og spredt næringsformål på udefinerte steder i

kommunen. Planbeskrivelsen og plankartet gir ingen opplysninger om hvor dette i så fall planlegges. Vi mener at det ikke må legges opp til spredt utbygging i det hele tatt. Som nevnt innledningsvis, fremmer vi innsigelse til dette.

#### *Rammeplan for avkjørsler (§ 8)*

Etter det vi forstår videreføres gjeldende rammeplan for avkjørsler, jf. kommuneplanbestemmelsen § 8, der det henvises til et eget temakart med bestemmelser.

I vårt brev datert 9.11.2017, ba vi om at kommunen vurderte om den ønsker endringer i rammeplanens klassifisering av fylkevegene på Nesodden. Vi kan ikke se at kommunen har tatt stilling til dette. Om ønskelig kan Statens vegvesen gjennomføre en slik vurdering, der kommunen følgelig får anledning til å kommentere vårt forslag.

#### *Byggegrense (§ 9)*

De aller fleste kommunene i Akershus har tatt inn bestemmelser som differensierer byggegrensene langs sine fylkesveger. I vårt brev datert 9.11.2017, listet vi opp forslag til byggegrenser langs kommunens fylkesveger. I kommuneplanbestemmelsen § 9, blir det imidlertid kun vist til veglovens bestemmelser når det gjelder byggegrense langs fylkesvegene. Vi antar derfor at kommunen ikke har tatt stilling til vårt innspill. Vi vil peke på at en slik differensiering av byggegrenser langs fylkesveger, vil gi mer forutsigbare rammer for innbyggerne og lette saksbehandlingen av byggegrensesøknadene både for kommunen og Statens vegvesen.

#### *Støy (§ 10)*

Det vises til utarbeidede støysonekart for fylkesvegnettet i kommunen. Det gis en beskrivelse og det omtales restriksjoner for ny bebyggelse i «Gul støysone» og i «Rød støysone». Det henvises for øvrig til støyretninslinjen T-1442(/2016). Vi forutsetter at støyretninslinjen legges til grunn for kommunens saksbehandling av bygge- og plansaker.

#### *«All vekst i persontransport skal skje med kollektiv, sykkel og gange» (§ 14)*

Av kommuneplanbestemmelsen § 14, framgår ovennevnte ambisiøse mål. Det er flott at kommunen setter et sterkt fokus på dette. Det er imidlertid litt uklart hvordan kommunen har tenkt å følge opp dette f.eks. i forbindelse med planlagte nye utbyggingsområder på Fagerstrand.

#### *Rekkefølgebestemmelser bl.a. vedr. kollektivbetjening og gang- og sykkelveger (§ 2)*

I denne bestemmelsen framgår det at utbygging ikke kan finne sted før bl.a. kollektivbetjening og gang- og sykkelveger er etablert.

Vi forutsetter at kommunen følger opp dette i ulike plansaker.

#### *«Areal for handel» (§ 16)*

Det er skrevet en egen bestemmelse for ovennevnte, jf. kommuneplanbestemmelse § 16 med tre kulepunkter Bestemmelsen gjelder for handelsvirksomhet på over 500 kvadratmeter BRA.

### *Sentrumsformål (§ 28)*

Kommuneplanbestemmelsen § 28 gjelder for områdene Tangen og Fagerstrand, der det er listet opp 10 punkter som må følges opp i forbindelse utviklingen av disse områdene.

### *Ny utbygging; «innenfra og ut» (§ 28 underpunkt 1 og 2)*

Det er positivt at kommunen har fastsatt ovennevnte premiss for utbygging.

### *Fritidsbebyggelse (§ 30)*

Kommuneplanbestemmelsen § 30 fastsetter at det ikke kan tillates oppføring av ny fritidsbebyggelse eller utvidelse av eksisterende fritidsbebyggelse.

Kommuneplanbestemmelsen § 32-2 er dermed i strid med denne bestemmelsen.

### *Næringsbebyggelse (§ 31)*

Kommuneplanbestemmelsen §31 gjelder for næringsbebyggelse, der det framgår at lokalisering av ulike typer næringsvirksomhet skal følge A, B, C-prinsippene.

Det er uklart om det settes av nye arealer til næring i forbindelse med denne rulleringen.

### *Parkeringsstrategi*

Det opplyses at kommunen har utarbeidet en «Parkeringsstrategi», med bakgrunn i anbefalingen gitt i regional plan for areal og transport. Vi kan imidlertid ikke se hvor i sakspapirene dette omtales. For å sikre at Parkeringsstrategien blir fulgt opp, mener vi at den må tas med i kommuneplanbestemmelsene.

### *Generelt om kommuneplanbestemmelsene*

Det er iverksatt en omfattende rekke med endringer og det er innarbeidet en del nye bestemmelser. Bestemmelsene er juridisk bindende for arealdelen og det er svært viktig at formulering blir korrekt, bl.a. sett i forhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

### *Opprydning i arealbruk*

Kommunen har også foretatt et omfattende opprydningsarbeid i arealbruk. Dette er svært positivt, da det viktig at dette er korrekt, idet arealplankartet også er juridisk bindende.

### *Tegnforklaring på arealplankartene*

Det er oversendt 3 kart over kommunen. Det er litt uklart hva som er forskjellen på kartene, da de ser ganske like ut. I tegnforklaringen står ordene «nåværende» og «fremtidig» – under hverandre for de ulike formålene i arealdelen. Dette gir en svært lang og noe uoversiktlig liste. Vi anbefaler at tegnforklaringen fra gjeldende arealdel videreføres, der «nåværende og «fremtidig» står ved siden av hverandre.

*Overordnet vegnett på Nesodden*

Det overordnede vegnettet på Nesodden består av fylkesveger. Noen steder i bestemmelsene (og tekst) står det «riks- og fylkesveger». Vi ber derfor om at ordet *riksveger* tas ut.

Vegavdeling, Akershus

Med hilsen

Nils Audun Karbø  
Avdelingsdirektør

Inga-Elisabeth Gjerdalen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Pb 8111 Dep , 0032 OSLO