

LYSAKER VEL
Boks 341
1326 LYSAKER

Etablert 1901

Leder: Dag Holmen, telefon 928 69 331

Til
Bærum kommune
Områdeutvikling
1304 Sandvika

post@baerum.kommune.no

Lysaker, 14.10.2013

Deres ref.: ARKIVSAK ID 13/2517

13/ 120052 /NVIK

Deres saksbeh.: Nina Koren Viksjø / Terje Hansen / Arvid Lunde

**UTTALELSE TIL PLANFORSLAG:
KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENSTREDNING FOR E18-KORRIDOREN
LYSAKER – SLEPENDEN**

**1.
INNLEDNING**

Det vises til Deres ekspedisjon av 28.06.2013. Lysaker Vel inngir med dette uttalelse til det utsendte planforslag for E18 Lysaker-Slependen.

Lysaker Vel omfatter et område som strekker seg fra Lysakerelva i øst og til og med Lysaker skole i vest, altså områder med postnummer Lysaker og Stabekk. En relativt stor del av kommunedelplanen berører derfor Lysaker Vels område.

Det er Lysaker Vels oppfatning at verken alternativ 3 eller alternativ 4 er anbefalingsverdige, og tilrår at Bærum kommune etter høringsrunden fastholder at verken alternativ 3 eller alternativ 4 kan anbefales. Dette standpunkt grunngis nærmere nedenfor.

Lysaker Vels oppfatning at dersom kommunen beslutter å legge alternativ 3 eller 4 til grunn, så er det en meget uheldig løsning å sende kollektivtrafikken inn i tunnel fra Lysaker til Tjernsmyr for derfra å bli ledet i et broanlegg over Tjernsmyr til Oksenøyveien. Vi mener derfor at dette er et forslag som ikke kan bifalles. Se pkt 3 nedenfor.

2.

E18 I TUNNEL UNDER LYSAKER

2-1 Uheldig avgrensning av planarbeidet mot Oslo gir dårlige løsninger for Bærum

Kommunedelplanen fra 2004 for E18 gjennom Bærum innebar at E18 skulle gå i tunnel under Lysaker. Om planen fra 2004 skriver rådmannen nå i sitt saksfremlegg for høringsutkastet til ny kommunedelplan at «*Gjennomføring av planen forutsetter (...) en planmessig avklaring av E18 i tunnel på en strekning innover i Oslo. En slik avklaring foreligger ikke.*» Årsaken til denne manglende avklaringen, slik Lysaker Vel får dette forklart i møter med Bærum kommune, Oslo kommune og Statens vegvesen (SVV), er først og fremst interessemotsetninger mellom kommunene. De siste årene har det vært stor bekymring i Oslo for at en ny E18 vestfra skulle bety større trafikkproblemer i byen. Bærum kommune har på sin side vært bekymret for at det å vente på avklaringer i Oslo skulle føre til lang tids utsettelse av prosjektet. Dette har i sum gjort det vanskelig å gjennomføre helhetlige planprosesser for vestkorridoren.

Planleggingsarbeidet til SVV har vært begrenset østover til kommunegrensen mot Oslo. SVV skriver i sin hovedrapport at «*For strekningen Lysaker – Høvik er de løsningsalternativer som foreslås i denne rapporten, basert på at det ikke bygges tunnel for E18 under Lysakerelva.*»

Etter Lysaker Vels oppfatning er det meget uheldig at kommunedelplanen for E18 kan komme til å legge sterke premisser for Lysaker, uten at det er gjort en vurdering av alternative løsninger i dette området. Det er innlysende at det ville være interessant å få vurdert E18 i tunnel under Lysakerelva. Vi ser det som meget sannsynlig at dette ville gitt en vesentlig bedre løsning for Lysaker-området på begge sider av kommunegrensen, og vi tror også en bedre løsning for regionen som helhet.

Oslo kommune har utarbeidet et utkast til planprogram for Fornebu-banen, og her legges det opp til at den nye T-banelinjen sees i sammenheng med blant annet stedsutvikling, arealutnyttelse, E18 og jernbanen. Planprogrammet fremhever at «*utvikling av E18 på strekningen Lysaker-Framnes (...) synes å gi rom for tiltak som kan komme byutviklingen til gode, eksempelvis løsninger som gir rom for (hel eller delvis) overbygging av Europaveien*». Holdningen i Oslo til ny E18 vestfra ser ut til å være i endring (jf. www.osloby.no 4.10.2013: «Byrådet gir grønt lys for ny E18»¹). Det er på høy tid at planarbeidene i Bærum og Oslo samordnes. Det bør være mulig å gjøre dette på en slik måte at fremdriften i arbeidet med ny E18 vest for Lysaker-området ikke forsinkes vesentlig.

Det er faktisk grunnlag for å si at det er vanskelig å forstå hvordan et så stort vegprosjekt som ny E 18 kan avgrensnes av en i denne sammenheng helt tilfeldig kommunegrense.

Lysaker Vel ber om at Bærum kommune snarest tar initiativ overfor Oslo kommune, SVV, Jernbaneverket, Ruter og andre relevante instanser for å planlegge infrastrukturen for samferdsel på tvers av kommunegrensen.

¹ <http://www.osloby.no/nyheter/Byradet-gir-gront-lys-for-ny-E18-7329553.html#.UlcMKo2IrX4>

2-2: Stedsutvikling på Lysaker

Videre planlegging må ta utgangspunkt i en ønsket utvikling for Lysaker som sted. Altfor lenge har Lysaker måttet rette seg etter de premissene som veiutbygging har lagt. Lysaker Vel har som representant for det kanskje mest trafikkutsatte område i Norge opplevd hvordan biltrafikken har generert først den opprinnelige Drammensveien, så den nye Drammensveien i 1958 og nå det foreliggende planforslag. Dessverre finner vi igjen det samme mønsteret i kommunedelplanen som nå er på høring. Forslaget innebærer at enda større arealer rundt knutepunktet Lysaker skal båndlegges til vei. I høringsutkastet beskrives stedsutvikling for Sandvika og Høvik, men for Lysaker er det bare nevnt bussterminal og sykkeltrasé.

Lysaker er selvfølgelig ikke bare et sted man reiser gjennom, det er også et sted hvor mange bor eller jobber. Lysaker har også spesielle kvaliteter som legger til rette for miljøvennlige løsninger. På et konsentrert område finner vi en av landets mest travle jernbanestasjoner, mange busslinjer, sykkeltrasé, båtforbindelse og fremtidig T-banestasjon. Rundt dette er viktige og gode rekreasjonsområder – vi nevner i fleng: Lysakerelva, Lysakerfjorden, Sollerudstranda, Lagåsen, Tjernsmyr. Dette er et ypperlig utgangspunkt for en miljøvennlig utvikling hvor folk i mye større grad kan la bilen stå. Men dette forutsetter at de verdifulle arealene nærmest knutepunktet Lysaker gir plass til boliger og folk, ikke veier.

Vi ber Bærum kommune om snarest å sette i gang mulighetsstudier for å belyse det store potensialet for å utvikle Lysaker som sted.

3.

LØSNINGER FOR BUSSTRAFIKK

Forslaget til håndtering av busstrafikk i Lysaker-området bærer preg av kompromisser og ad hoc-løsninger. En ny bussterminal skal bygges som en forlengelse av Lysakerlokket mot øst, og denne skal forbindes med lange, skjemmende ramper til E18. Det foreslås å sende bussene i tunnel fra Lysaker stasjon til Tjernsmyr (krysset mellom Professor Kohts vei og Gml Drammensvei), og deretter lage en ny bussvei over Tjernsmyr. Vi kommenterer disse punktene nedenfor.

Først vil vi bemerke at dersom E18 legges i tunnel under Lysaker, åpnes det store muligheter for en effektiv, komfortabel fremføring av busstrafikk i dagens E18-trasé på Lysaker.

3-1: Buss-i-tunnel-løsning og bussterminal på Lysaker

Vi bemerker at det ikke er kollektivtrafikkfremmende når busspassasjerer henvises til mørk tunnel, ramper og rundkjøringer. Det er vår vurdering at buss-passasjerer ikke bør utsettes for ikke-kollektivtrafikkfremmende tiltak. Å reise kollektivt skal være hyggelig, ikke u-hyggelig.

Lysaker Vel er kjent med at forslaget om å framføre kollektivtrafikken i tunnel fra Lysaker stasjon og deretter i broanlegg over Tjernsmyr er grunnlagt med at det er ansett nødvendig at alle busser tangerer Lysaker stasjon som et trafikk-knutepunkt, samt at dagens buss-stopp i retning Oslo har dårlig kapasitet. Til dette er å si:

1: Tangeringen av Lysaker stasjon behøver ikke være så tett, idet man her eksempelvis kan bruke heis og rullefortau. Avstandene som man avlegger inne på moderne flyplasser er til sammenligning betydelig lengre enn den avstanden man har fra dagens buss-stopp til Lysaker jernbanestasjon.

2: Antall busser på E 18 på Lysaker som belaster holdeplassen på sydsiden av E 18 er i dag på et all time high-nivå. Denne situasjonen vil bedre seg:

Det vises til at Fornebubanen vil føre til at trafikken med dagens ledd-busser rute 31 / 31 E med 5 minutters intervaller vil bli avviklet. Videre vil en stor del av dagens Oslo-rettede busser stoppe ved togstasjoner lenger vest. Dessuten vil fjernbusser som kjører parallelt og i konkurranse med tog måtte bli avviklet for å utnytte den allerede foreliggende tog-kapasitet og også for å begrense vegtrafikken.

3: Ikke under noen omstendighet kan vi se at det er vurdert alternativ framføring av bussene fra Lysaker stasjon med sikte på å unngå buss-i-tunnel-løsningen og det meget uheldige broarrangementet over Tjernsmyr-friområdet. Ulempene forbundet med det som er foreslått tilsier at man burde strekke seg langt for å unngå dette. Slik vi ser det, bør det plassmessig være mulig å føre bussene ut på E 18 på Lysaker, for eksempel utenfor Storebrandbygget når trafikken framføres i etasjer / heving /senking av terrenget på stedet. Det er etter dette Lysaker vels bestemte oppfatning helt påkrevd å løse kollektivtilførselen til Lysaker stasjon på en annen måte enn det man leser i forslagene.

4: Merk at også for kollektivtrafikken gjelder regelen om at den korteste vei mellom to punkter er den rette linje. Den foreslåtte løsning er så kronglete at den verken er en komfortabel reise eller tidseffektiv for busspassasjerer.

3-2 Buss-over-friområde-løsning

Vi leser i Statens Vegvesens hovedrapport s 13 under pkt 1.4 «Ikke prissatte konsekvenser»:

«Bussveg over Tjernsmyr (Lysakertjern) vil bryte opp grøntdraget og redusere attraktiviteten til ballbanen. Naturtypelokaliteten Lysakertjern (A-lokalitet) som er vurdert til å ha stor verdi vil bli berørt. Tunnelportalen nord for Prof. Kohts vei vil medføre et terrenginngrep i åssiden, og vil ligge nært Fagerhøy terrasse 9 og 11 som er regulert til spesialområde bevaring.»

Lysaker Vel er glad for at disse negative konsekvenser av det foreslåtte bussveganlegg over Tjernsmyr ikke forties. Vi er imidlertid meget skuffet over at man til tross for bevisstheten om de negative konsekvenser av bussveganlegget likevel velger å fremme alt 3 og 4 med dette bussveganlegget.

Bærum kommune har i april 2013 mottatt rapport fra BIOFOKUS der de helt spesielle naturkvaliteter ved Tjernsmyrområdet beskrives. BIOFOKUS påpeker at Tjernsmyrområdet er ett av meget få gjenværende rene naturområder i Oslo-området, og at området som sådant er unikt. Med denne kunnskap kommunen nå besitter om den naturtypelokaliteten som i realiteten foreslås rasert, er det en naturlig konsekvens at et naturinngrep som det foreslåtte besluttes unngått.

Hertil kommer at ballbanen, som i dag i praksis utgjør en del av Lysaker skoles uteareal, berøres sterkt ved buss-over-friområde-løsningen.

I tillegg vil Lysaker Vel vise til at veganlegget med den foreslåtte store rundkjøringen forut for der veganlegget er tenkt å gå inn i åssiden nord for Professor Kohts vei får sterkt negative konsekvenser for de verneverdige boliger Fagerhøy terrasse 9 og Fagerhøy terrasse 11 med hageanlegg, og dermed reduserer de kvalitetene ved disse eiendommer som nettopp har ført til at de er definert som verneverdige.

Dette nye veganlegget med rundkjøring ligger dessuten tett opp til det verneverdige veifar Gamle Drammensvei. Professor Kohts vei er på dette stykket er en del av den gamle kongeveien fra 1600-tallet. Planene her innebærer altså at kulturminner blir forringet.

OPPSUMMERING

Lysaker vel mener at:

1. Begge de foreslåtte alternativene (3 og 4) bør avvises.
2. Bærum kommune bør snarest mulig ta initiativ overfor Oslo kommune, SVV, Jernbaneverket, Ruter og andre relevante instanser for å planlegge infrastrukturen for samferdsel på tvers av kommunegrensen
3. Bærum kommune bør snarest mulig sette i gang mulighetsstudier for å belyse potensialene for å utvikle Lysaker som sted.
4. Ulempene forbundet med den foreslåtte framføring av bussene fra Lysker til Oksenøyveien er så betydelige at planforslaget her uansett må forkastes. Her må det utarbeides alternative løsninger.

Med hilsen
LYSAKER VEL

Dag Holmen