



Byrådsavdeling for byutvikling
Rådhuset
0037 OSLO

Dato: **02 SEPT. 2013**

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 200913924-11
Oppgis alltid ved henvendelse

Saksbeh: Frid Ane Jacobsen Møster

Arkivkode:

ANBEFALING OM INNSIGELSE TIL KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING FOR E18-KORRIDOREN LYSAKER- SLEPENDEN

Vi viser til brev av 04.07.13 fra byrådsavdeling for byutvikling der Plan- og bygningsetaten (PBE) bes samordne Oslo kommunes uttalelse v/ etatene. PBE har mottatt uttalelser fra Bymiljøetaten, Byantikvaren, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Vann- og avløpsetaten. Uttalelsene ligger vedlagt. Det har også blitt avholdt et kort møte med Ruter like i forkant av oversendelsen.

Tiltaket er i strid med omforente, overordnede mål om utvikling av transportsystemet

Tiltakshaver Statens vegvesens definerte samfunns mål som angitt i kommunedelplanen støttes i all hovedsak:

"Utviklingen av arealbruk og transportsystem på vei skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og reducere bilbruken".

Tiltaket tilfredsstillere ikke samfunns målet, men støtter seg på utvalgte mål fra NTP, og underkommunerer omforente mål for storbyområdet som sier at veksten må tas kollektivt eller med gang og sykkel.

Tiltaket øker den reelle veikapasiteten i forhold til planprogrammets og Oslopakke 3s forslag uten at dette er del av en behovsvurdering i konsekvensutredningen.

Tiltaket går på tvers av alle omforente mål for Oslo, regionen og overordnede nasjonale mål. Det gjelder bl.a. Oslo kommuneplan, Byøkologisk program, Areal- og transportplan for Oslo og Akershus, Plansamarbeidet for Oslo og Akershus, Ruter's K2012, Energi- og klimaplan for Bærum kommune, Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging 2013, RPR-SAT, Klimaforliket, Stortingsmld.nr.21, Oslopakke 3 og deler av NTP.

Oslo ønsker ikke økning i biltrafikk da byens gater ikke har mottakerkapasitet for tiltaket, verken i gatesystem eller i form av parkeringskapasitet. Byens tålegrenser må ikke overskrides. Oslos boligområder tåler ikke økning i støy og luftforurensing.



Plan- og bygningsetaten

Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:

Vahls gate 1, 0187 Oslo

www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord:

02 180

Kundesenteret: 23 49 10 00

Telefaks: 23 49 10 01

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Bankgiro: 1315 01 01357

Org.nr.: 971 040 823 MVA

For å kunne bidra til en mer miljøvennlig strategi som støtter opp om stedsutviklingen i Asker og Bærum, kunne enkelte av målene ha vært:

- Skape attraktive tettsteder og knutepunkter med gode byttemuligheter mellom miljøvennlig transport
- Øke kollektivandelen i Vestregionen
- Redusere reisetider for kollektivtransport og sykkel
- Gjøre det enklere å ta kollektivtransport som er konkurransedyktig med bil
- Øke sykkelandelen på strekningen
- Redusere andelen arbeidsreiser med privatbil

For å nå målet om at veksten skal tas kollektivt, er det nødvendig at andelen kollektivreiser dobles innen 2030 og tredobles på lengre sikt. Baneløsninger må ta størsteparten av veksten. Vi er spørrende til at et alternativ med en kollektivstrategi ikke er videreført og mener det bør lages en oppdatert systemanalyse der overordnede mål ligger til grunn og Oslos mottakskapasitet er inkludert. Oslo kommune er kritisk til en forslagsstillers tilnærming som går på tvers av alle overordnede mål og føringer. Særlig må kollektiv og sykkel gis en relativt sett mer sentral plass.

Sykkeltransport må prioriteres sterkere

Det skisserte målet for sykkeltransport tatt fra NTP, er som forslagsstiller påpeker 8 %, men gjelder for hele Norge. I storbyregionen bør målet være langt større, særlig på omtalte strekning da det er den desidert mest trafikkerte strekningen med syklist i Oslo som i høysesongen i 2010 lå på hele 3200 syklist med 688 syklist mellom kl.7 og 8. (økning fra 2500 året før). Mye tyder på at sykkeltrafikken har økt etter dette. Stigningsforholdene langs E18 gir gode forhold for syklist, og potensialet er langt høyere enn målet som det henvises til i planen.

Mål om økning i sykkeltransport må gjenspeiles også i krav til transportsystemet, da det allerede er mange syklist og potensial for mange flere på strekningen. Det er bemerkelsesverdig at det ikke legges vekt på krav til sykkelveien som går videre enn eksisterende normaler. Fordi treningssyklist holder stor fart, er det fare for kollisjoner på relativt smale veier. Det anses som helt nødvendig med særskilte krav om bredde, rett linjeføring og sikkerhet for syklist og fotgjengere som går ut over det forslagsstiller foreslår. For å øke sykkelandelen er det helt sentralt å planlegge for alle aldre og behov ved utforming av en ekspressykelvei, samt at alle områder langs E18 betjenes godt.

Oslo og Akershus har felles bolig- og arbeidsmarked. Transportsystemet som planlegges i tilgrensende kommuner har potensielt store konsekvenser for Oslo. Tilrettelegging for syklist er et behov, og det bør legges til rette for helårsbruk. Gode sykkelparkeringsplasser sammen med utvikling av en bysykkelordning vil styrke kollektivsystemet og avlaste veinettet. I Oslo er bysykkelordningen svært populær og øker daglig. I 2012 ble det lånt ut over 1 mill. sykler! En felles sykkel- og kollektivstrategi vil gjøre det enklere å bruke miljøvennlige transportformer. Sykkelparkeringsplasser kan lokaliseres både i knutepunkt og langs købelagte strekninger.

Behovsanalyse for prosjektet etterspørres som del av konsekvensutredningen

Forslagsstiller påpeker at en strategi med utvidelse med ett kollektivfelt ikke er realistisk. Forslagsstiller påpeker også at prosjektet ikke har vært gjennom en konseptvalgutredning (KVU) med begrunnelse i at O3 som prosjektportefølje har vært gjenstand for KVU. Vi merker oss at et slikt kostbart og omstridt prosjekt ikke har vært gjennom KVU- instituttets behovsdiskusjon, særlig da tiltaket går på tvers av omforente

overordnede mål for storbyområdet, og tiltakets økte kapasitet for biltransport i forhold til O3 og planprogrammet. Endringene gjort etter vedtak i Oslopakke 3 og planprogrammet, anses som så vidt omfattende at en behovsdiskusjon i alle fall må være del av en utvidet konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

Det gjøres oppmerksom på arbeid med KVVU for transportkapasitet inn til og gjennom Oslo som er planlagt ferdigstilt første halvår 2015. Denne vil vise behovet for hvordan tilbudet for de ulike transportmidlene bør planlegges inn til og gjennom Oslo.

Veisystemet som premissgiver for arealutviklingen - Behov for areal- og transportstrategi

En strategi som tar utgangspunkt i stedsutvikling med tilhørende miljøvennlige transportformer, lavere parkeringsnormer og andre transportpolitiske tiltak savnes. En slik strategi med satsing på kollektivsystemet vil avlaste veisystemet. Særlig fremheves Fornebubanen, Kolsåsbanen og styrking av jernbanens frekvens med lengre tog som viktige tiltak som reduserer reisetiden med kollektivtransport i forhold til i dag. Dette vil bidra til å få flere over fra bil til bane. Det er helt nødvendig at mesteparten av trafikkveksten fra vest kanaliseres til bane, buss og sykkel om det ikke skal bli kø, kork og kaos også i fremtiden. Det stilles spørsmål om baneløsninger som Fornebubane i det hele tatt er med i vurderingsgrunnlaget rundt veikapasiteten.

Utviklingen av E18 gjennom Vestkorridoren har en lang forhistorie gjennom flere tiår, og har hele tiden fremstått som en transportoppgave, mens arealutviklingen har vært lite behandlet. En arealutvikling samordnet med transportplanleggingen har ikke fått plass i planleggingen, selv om systemanalysen fra 2009 viser tydelig behov for en slik strategi. Dette kunne ha bidratt til en attraktiv byutvikling i en utviklingszone langs sjøen, tettstedene og jernbanen.

Oslo kommune står overfor store utfordringer med utvikling av meget attraktive arealer på strekningen fra Lysaker til Filipstad parallelt med utvikling av planene for Fornebubanen, hvor det skal utføres mulighetsstudier av hvordan arealbruken og løsningene for transportsystemet kan gi en optimal byutvikling.

Vi tror en slik tilnærming ville være verdifull også i den videre planprosessen i Bærum. Det er allerede innledet samarbeid mellom Bærum og Oslo kommuner om planene på Lysaker. Dette vil både bidra til byutvikling og til at flere får muligheten til å reise kollektivt.

Systemanalysen fra 2009 påpeker følgende:

"Skal kollektivandelen økes vesentlig må ikke bare tilbudet bedres. Det er behov for et bredt spekter av areal- og transporttiltak hvor også regulering av biltrafikken må inngå."

Arealutvikling, lavere parkeringsdekning enn i dag, tidsdifferensiert trafikantbetaling, trafikkstyring etc. er i liten grad drøftet i foreliggende konsekvensutredning.

Umulig å bygge seg ut av køproblemerkene for biltrafikken i Vestkorridoren

Dagens E18 gjennom Bærum har gjennomgående 2 bilfelt mot og 3 fra Oslo. Kun ett bussfelt er etablert på deler av strekningen mot Oslo, ingen vestover. Sykkelløsningen er ikke tilrettelagt på en tilfredsstillende måte. Ny E18 er et omfattende prosjekt som er antatt å koste ca. 20 mrd. kr. der store deler finansieres av bompenger. Fra Lysaker til Slepanden foreslås E18 med 3 felt i hver retning samt 2 felt samlevei i hver

retning for å kunne takle avvikssituasjoner i tunnel på E18. Dette innebærer en dobling av antall felt til biltrafikken fra 5 til 10 felt. I tillegg vil ny E18-korridor ha egen bussvei på strekningen. I realiteten innebærer da ny plan en fordobling av antall felt fra 6-12. På Ramstadsletta viser illustrasjonsplanen at hele veilegemet vil ligge i dagen med hele 14 kjørefelt ved siden av hverandre (samlevei + kollektivfelt + E18).

Et mål for arbeidet er å redusere antall personer som er plaget av støy og luftforurensing. Tiltaket bedrer situasjonen mye på kort sikt, blant annet grunnet omfattende innløsning av boliger, selv om de to foreslåtte alternativene genererer 10 000 ekstra i ådt i forhold til referansealternativet. Klimagassutslippene vil med biltrafikkveksten øke i forhold til referansesituasjonen.

Forbedringen for lokalmiljøet er imidlertid kortsiktig. På lengre sikt vil den sterke veiutbyggingen øke biltrafikken også over skissert nivå. Forslagsstiller advarer selv mot at dette kan gi samme eller dårligere fremkommelighet som i dag, noe som illustrerer at det er umulig å bygge seg ut av kjøproblemer for biltrafikken i Vestkorridoren ved økt veibygging. Støyen og luftforurensingen vil ta seg opp på sikt dersom tiltaket bygges i henhold til forslaget. Den relative konkurransefordelen i transportsystemet vil forbeholdes biltransport. Tiltaket vil føre til at trafikkveksten vil komme på bil i vestkorridoren, noe som understøttes også av systemanalysen fra 2009.

En viktig hensikt med planen, er å unngå snikkjøring på lokalveinettet i Bærum. For å redusere veksten i biltransport, vil det være helt nødvendig å legge til rette for flere bomsnitt i Bærum, også utenfor E18-systemet, samt lavere parkeringsdekning i områder med godt kollektivtilbud. Dette må være en sentral premiss, uansett strategi.

Bærum kommunes syn på at omkjøringssystemet ikke kan planlegges ut ifra avvikssituasjoner som kun vil skje i helt spesielle situasjoner støttes. Avvikshåndteringen må kunne håndteres på andre måter.

Rådmannens bemerkninger om at denne samleveien må planlegges bymessig slik at barrieren blir så liten som mulig støttes. Forslagsstiller påpeker selv at full stenging av et tunnellop vil skje svært sjelden, noe som er nok et argument for å ikke dimensjonere samleveien for avvikssituasjoner. Dersom samleveien etableres slik den foreslås, bør for eksempel to av feltene benyttes til for eksempel sykkel og/ eller kollektivtransport når det ikke er helt spesielle avvikssituasjoner.

Økning av kapasitet ett sted i systemet vil forplante seg videre og bidra til at det flere steder vil måtte øke kapasiteten og med dette store tunnelsystemer som er dyre og kompliserte å drifte. I følge PROSAMs fremkommelighetsregistreringer, foreligger det ingen særlig forsinkelse på E18 i Oslo (<0,5 min/km). Statens vegvesens forslag tar slik utgangspunkt i den sterke bilbruken i vest.

Kost – nytte, risiko og sårbarhet må knyttes til langsiktige effekter og omforente mål

Nyttevurderingene overfokuserer nytten for personbiltrafikk. I et kort perspektiv blir fremkommeligheten bedre for den enkelte bilist, mens det etter hvert blir mer kø som igjen vil skape de samme problemene som i dag. Hvis mål om større kollektivandeler ikke innfris må den relative forbedringen for kollektivtransporten være større enn for biltrafikken. I et lengre tidsperspektiv vil imidlertid, som forslagsstiller selv påpeker, trafikken øke og nytten reduseres betraktelig. Det er behov for å skille mellom nyttetraffic og privatbiler. Nytteten ved å tilrettelegge for sykkel mangler helt, og nytten for kollektivtransport er kort referert uten forklaring. PBE synes det er bemerkelsesverdig at det fokuseres så sterkt på tidsbesparelser for biltrafikken, mens besparelsene for kollektivtrafikken kun nevnes overfladisk.

I prosjektet er risiko vurdert for trafikanter som skal benytte det nye veisystemet. Sårbarheten er vurdert som konsekvenser av at E18 blir utilgjengelig slik at trafikken tvinges over på samleveien og lokalveisystemet. Risiko og sårbarhet kunne også ha vært vurdert som en risiko og påfølgende sårbarhet når trafikkmengden i fremtiden øker.

Konklusjon med hovedpunkter

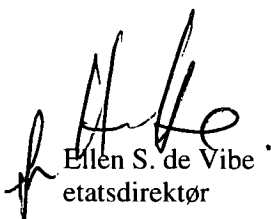
Kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 er ikke i tråd med nasjonale, regionale og kommunale mål for Oslo. Den er heller ikke i tråd med prosjektbeskrivelse for E18 i O3 eller foreliggende planprogram hva gjelder reell veikapasitet. Følgende må endres/ forbedres i planen før vedtak fattes:

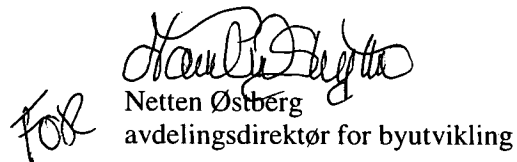
1. Planen og konsekvensutredningen må tilfredsstillende nasjonale, regionale og Oslo kommunes overordnede mål.
2. Det må gjennomføres en systemanalyse for hele strekningen som inkluderer E18, ringveisystemet og samlegater i Oslo som mottakersystem. Systemanalysen må gjøres som grunnlag for utvidet KU og før vedtak kan fattes. Analysen bør vise i hvilket omfang buss, tog, Fornebu-banen og Fjordtrikken kan håndtere reisebehovet lokalt og regionalt. I tillegg må syklistene og gående som trafikanter vurderes mer inngående som del av transportsystemet som drøftet ovenfor.
3. Potensialet for byutvikling og arealbruk i et av Norges mest attraktive område må vurderes tillegges større vekt i planforslaget.

Da planforslaget med konsekvensutredning ikke svarer på ovennevnte spørsmål og planforslagets foreslåtte økte veikapasitet vil kunne gi meget uønskede konsekvenser for transport, miljøeffekter og bruk av gategrunn i Oslo, anbefaler PBE at Oslo kommune fremmer innsigelse til planforslaget.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Øverste ledelse


Ellen S. de Vibe
etatsdirektør


Netten Østberg
avdelingsdirektør for byutvikling