

Bevar miljølokket på Strand!

23.04.2023

[Sendes til: firmapost@vegvesen.no med «Endring av reguleringsplan for E18:Strandlokket utgår» i tittel]

1 Innledning

Det vises til «Varsel om planoppstart for endret reguleringsplan; Strandlokket utgår» av 16. mars med frist for merknader/innspill den 24. april 2023.

Nedenfor følger innspill/merknader som Statens Vegvesen bes ta med i det videre arbeid.

I punkt 2 og 3 er det merknader til prosess og øvrige punkt er det merknader knyttet til innhold.

2 Stortingsvedtaket av 19. juni 2020 stiller krav om å gjennomføre hele prosjektet inklusive miljølokket på Strand

Statens Vegvesen skriver at «Hensikten med endringene er å følge opp Stortingsvedtaket av 19. juni 2020. Denne setter krav om å optimalisere løsninger som gir økonomisk besparelse i prosjektet.» Det er vanskelig å se at dette kan være korrekt.

Stortingsvedtaket gikk nettopp ut på at det ble fattet vedtak om å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta, dvs. utbygging i tråd med planene, der hvor miljølokket på Strand er del av prosjektet. Det ble endog fattet vedtak om finansiering og garanti av prosjektet der miljølokket var inntatt. Lenke til vedtaket finnes her: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?p=78247>

De endringer og presiseringer til prosjektet som Stortinget fattet vedtak om skulle ut av prosjektet, er opplistet i brev av 29. mai 2020 fra Samferdselsministeren. Miljølokket på Strand er ikke omfattet der.

Hadde Stortinget ønsket å vedta at miljølokket på Strand skulle fjernes, må man legge til grunn at fjerning av dette hadde blitt opplistet på samme måte som de delene av prosjektet som faktisk ble vedtatt tatt ut av prosjektet.

Stortingsvedtaket sier intet om at det skal kortes ned på miljøtiltak eller kutte kostander videre. Miljølokket på Strand er med andre ord ikke del av de pålagte endringer som ble vedtatt, men faktisk en viktig del av det prosjektet som ble vedtatt gjennomført og som hadde mange flere formål enn kun å tjene bussveien.

Det må i denne sammenheng nevnes at det i Stortingsbehandlingen var kommet inn forslag fra Senterpartiet som lød:

«Stortinget ber regjeringen gå gjennom prosjektet med sikte på betydelige kostnadsreduksjoner og reduserte bompenger for bilistene.»

Forslaget fra Senterpartiet ble med 78 mot 8 stemmer ikke bifalt. Videre ble det votert over forslag fra Frp som lød:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå prosjektet med det formål å redusere kostnadene, uten at det fører til redusert veikapasitet eller andre ulemper for bilistene.»

Men også dette forslaget ble med 71 mot 15 stemmer ikke bifalt.

Når Statens Vegvesen beskriver at «*hensikten med endringene er å følge opp Stortingsvedtaket av 19. juni 2020*», så synes det da ut som de følger opp forslagene fra FRP og Senterpartiet som ble nedstemt. De følger ikke opp selve vedtaket, da vedtaket som fikk flertall gikk ut på å gjennomføre prosjektet slik det forelå og hvor også finansieringen ble vedtatt

Stortinget har følgelig ikke pålagt ytterligere kostnadsutt for etappe 1 og Stortinget har spesielt ikke lagt føringer på at kostnadsuttene skal gjennomføres gjennom å droppe et av de få gjenværende miljøtiltak prosjektet hadde med seg.

På samme måte som det neppe hadde vært ansett akseptabelt å fjerne en veibane i prosjektet for å kutte kostnader, bør man heller ikke akseptere at et viktig nærmiljøelement ved den vedtatte løsningen skrinlegges.

Endelig må det påpekes at det i Stortingsvedtaket henvises til brev til transport- og kommunikasjonskomiteen fra samferdselsministeren av 29. mai 2020 og der står det spesifikt som overskrift:

«Samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.»

Denne finansiering ble sikret og det presiseres her at det nettopp understrekes at hele prosjektet skal gjennomføres. Punktet om aktivt søke etter inntektsgenererende/kostnadsreducerende tiltak, står under denne overskriften og må da forstås i den sammenheng at hele prosjektet skal gjennomføres og ikke at enkelte ytterligere deler skal unntas bortsett fra de elementer som spesifikt er opplistet.

Når Statens Vegvesen opplyser at «*Hensikten med endringene er å følge opp Stortingsvedtaket*», må det påpekes at ovennevnte viser at det å ta ut miljølokket på Strand, er i strid med vedtaket om å få gjennomført hele prosjektet og kan ikke anses som en lojal oppfølging av vedtaket.

3 Statens Vegvesens egen rapport «*Rapport Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak*» viser at fjerning av miljølokket på Strand ikke er en nødvendig oppfølging av Storting-vedtaket.

Statens Vegvesen har selv i 2021 utredet hvilke endringer som er nødvendige som følge av Stortingsvedtaket. Det er intet i Statens Vegvesens rapport som tilsier at fjerning av miljølokket på Strand er en nødvendig følge av Stortingsvedtaket, slik Statens Vegvesen nå gir uttrykk for at er tilfellet.

I rapporten beskrives blant annet følgene av Stortingsvedtaket på Strand slik:

«Støynivået reduseres betydelig for boliger på Strandlokket siden all trafikk legges i tunnel i løsning etter stortingsvedtaket. Boliger vest for Strandlokket vil i hovedsak få en betydelig reduksjon i støynivå. Dette skyldes færre busser (nesten halvparten av bussene er lagt i Høvik-

tunnelen i beregningsgrunnlaget), lavere hastighet fordi bussene kjører på lokalvegen samt at bussene holder seg på bakkenivå istedenfor på bru.»

I rapporten er det også laget en illustrasjon over situasjonen etter Stortingsvedtaket:



Figur 3-19: Terrang over Strandlokket uten bussveg, og med gang- og sykkelvegssystem. Hovedsykkelveg er plassert tilsvarende regulert løsning.

Rapporten finnes her:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e18vestkorridoren/vedlegg/lysaker-ramstadsletta/rapport-c-520-samlede-virkninger-som-folge-av-stortingsvedtak.pdf>

4 Behov for konsekvensutredning

Det tenkte tiltaket om å fjerne miljølokket på Strand, er ikke i samsvar med tidligere plan og vil få vesentlige virkninger for nærmiljøet. Konsekvensene av å droppe miljølokket på Strand for lokalsamfunnet er ikke konsekvensutredet på et detaljert nivå (tiltaksnivå) i en tidligere plan.

Unntaket fra plikten til konsekvensutredning kommer normalt ikke til anvendelse dersom reguleringsplan for samferdselstiltak legger til grunn en annen trasé eller nye løsninger enn det som er lagt til grunn for utredning i tidligere plan, noe som vel her er tilfellet.

Disse forhold tilsier at det er pliktig å konsekvensutrede etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b og/eller § 8.

5 Det er et miljølokk som Statens vegvesen vil la utgå av prosjektet

Statens vegvesen har helt siden de foretok områderegulering i 2017 benyttet betegnelsen «miljølokket»/«miljølokket på Strand» om det området som de nå har endret til å omtale som «Strand-lokket». Det er påfallende at Statens Vegvesen bruker betegnelsen «miljølokk» når de vil ha et prosjekt vedtatt og fullstendig dropper denne betegnelsen når de arbeider for at miljøtiltaket skal utgå. Er det fordi at det kanskje ikke høres så bra ut å kutte ut et «miljølokk»? Uansett, det er det som er realiteten. Miljølokket på Strand preget til og med forsiden til E-18 prosjektet til Statens

Vegvesens facebook-side og var vel deres «grønne alibi» oppi all veibaner og asfalt. (Men altså ikke lenger og forsidebildet er nå byttet ut.)

Oppfordringen får bli at Statens Vegvesen er ærlige og kaller en spade for en spade og et miljølokk for et miljølokk når denne saken skal behandles videre.

6 Utred nærmere og presenter de samlede negative effekter for nærmiljøet

I opprinnelig forslag til områderegulering fra Statens vegvesen (2016), beskrives blant annet effekten av miljølokket på følgende måte:

«Mindre trafikk på overflaten gir redusert barrierevirkning og øker tilgjengeligheten til nærområdene langs vegen.» « E18 i tunnel og miljølokk over lokalvegen og Bærumsdiagonalen vil redusere eksponeringen av veganlegget, og knytte terrenget på begge sider av vegen bedre sammen. Lokket gir mulighet for et sammenhengende grøntdrag langs bussvegen og gang-/sykkelvegssystemet.»

Dette følges opp av Kommunal- og moderniseringsdepartementet som i den endelige områdereguleringen (2017) skriver:

«Over lokalvegen og portalen for Bærumsdiagonalen sør for Kveldsro terrasse etableres et lokk. Miljølokket vil dekke over et forholdsvis bredt vegareal og vil redusere trafikkstøy i området betydelig. På lokket vil en legge hovedsykkelveg, gangforbindelser i alle retninger samt bussveg og bussholdeplass. På miljølokket vil det bli etablert grønne områder mellom vegene og på sidearealene.»

og

«Nytt miljølokk ved Kveldsro terrasse vil knytte sammen terrenget på begge sider av vegkorridoren. Det blir store vegetasjonsarealer langs bussvegen og over tunnelportalen som vil gi området et grønt preg.» «Visuelle virkninger og miljøbelastning på tilgrensende områder vil variere langs strekningen. Der E18 blir liggende i tunnel reduseres miljøbelastningen for tilgrensende nærmiljø og funksjonelle sammenhenger styrkes. Mindre trafikk på overflaten gir redusert barrierevirkning og øker tilgjengeligheten til nærområdene langs vegen.» «Miljølokket ved Kveldsro terrasse og E18 i tunnel gir redusert støy og luftforurensing. En nedskalering av lokalvegens dimensjon til 2 felt og bymessig utforming med grønne rabatter, samt betydelig trafikkreduksjon, vil styrke Strand som boligområde.»

Miljøeffekter som redusert barrierevirkning, økt tilgjengelighet for nærområdene, knytte terreng sammen, grønt preg, sammenhengende grøntdrag, betydelig reduksjon av trafikkstøy, redusert luftforurensing og styrking av Strand som boligområde, ble altså trukket frem av Statens Vegvesen og departementet da planen for prosjektet ble vedtatt.

Man må kunne legge til grunn at disse nærmiljøeffektene i all vesentlig grad vil bortfalle dersom miljølokket utgår.

Det synes følgelig ubalansert og underkommunisert når Statens Vegvesen ikke omtaler disse negative sidene i sitt «Varsel om planoppstart for endret reguleringsplan, Strandlokket utgår» og i øvrig kommunikasjon (bla. i media og på informasjonsmøte) som har vært gitt etter deres beslutning om at miljølokket skal utgå.

De negative følgene for nærområdet må uansett konsekvensutredes og også ses i sammenheng med øvrige miljøtiltak som har bortfalt fra prosjektet (grøntområdet på Lysaker, forkorting av Stabekk-lokket, bortfall av egen buss- og sykkeltrasé), herunder den samlede negative effekt av disse.

- Grøntområdet på Lysaker er blitt omregulert til næringsseiendom, se <https://www.budstikka.no/rigger-for-mer-naringseiendom-langs-nye-e18/s/5-55-1080474>
- Stabekk-lokket er blitt forkortet, se <https://www.budstikka.no/folg-nyhetsdognet/s/5-55-1266599?p=lc-5790435-27054-budstikkaE18>

Statens Vegvesen uttaler riktignok i varselet at «*Det totale omfanget av grøntareal vil likevel bli tilnærmet likt.*» Dette er ikke nærmere begrunnet, men det må understrekes at grønt sideareal og grønt areal mellom veibaner, på langt nær har den samme verdi for nærområdene som et grønt miljølokk, der folk i nærområdet kan ferdes og hvor veibarrieren blir brutt samt hvor støy og støv i stor grad blir redusert av lokket. Det totale omfanget av bortfall av grøntareal, må også ses i sammenheng med ovennevnte fjerning av grøntareal på Lysaker og Stabekk-lokket som ble forkortet.

Når man så skal sammenligne løsninger, må man sammenligne med status quo-løsningen, nemlig den som per i dag er aktuell, dvs. den løsning som er tegnet inn i illustrasjon 3.19 i Statens Vegvesens egne rapport «Rapport Samlede virkninger som følge av stortingsvedtak» (dok. C_520, se bilde ovenfor).

Siden dette allerede er utredet av Statens Vegvesen, er det naturlig at det tas utgangspunkt i de vurderinger Statens Vegvesen selv har gjort i punkt 3.6.2 «Virkninger», hvor det blant annet skrives:

- «*Området vil totalt sett få et grønnere preg med økte opplevelseskvaliteter for gående og syklende,*
- «*Støynivået reduseres betydelig for boliger på Strandlokket siden all trafikk legges i tunnel i løsning etter stortingsvedtaket. Boliger vest for Strandlokket vil i hovedsak få en betydelig reduksjon i støynivå. Dette skyldes færre busser (nesten halvparten av bussene er lagt i Høviktunnelen i beregningsgrunnlaget), lavere hastighet fordi bussene kjører på lokalvegen samt at bussene holder seg på bakkenivå istedenfor på bru,*
- «*Som følge av stortingsvedtaket vil en andel av bussene bli flyttet inn på E18, mens de resterende fordeles på lokalveger avhengig av retning. For Holtet-Strand vil dette medføre endring i luftkvalitet ved at den gule sonen trekkes noe tilbake fra bussvegen og inn mot E18 og lokalvegen,*
- «*Strandlokket vil i større grad fremstå som et parkdrag på tvers av E18 og lokalveger når bussvegen med tilhørende holdeplasser ikke bygges. Grøntarealene på lokket blir dermed en enda viktigere del av grønnstrukturen i området. Bedre plass gjør det også mulig å fjerne regulert støttemur mot Kveldsro terrasse og erstatte denne med en grønn skråning. Det vurderes som positivt for landskapsbildet omkring rundkjøringen på Strand at bru for regulert bussveg ikke bygges.*»

Det er opp mot denne beskrevne situasjonen effektene ved å la miljølokket utgå må vurderes.

7 En optimalisering betyr å gjøre noe bedre – ikke bare billigere

Statens vegvesen skriver at hensikten med endringene er:

«å følge opp Stortingsvedtaket av 19. juni 2020. Denne setter krav om å optimalisere løsninger som gir økonomisk besparelse i prosjektet.»

At miljølokket på Strand utgår er svært uheldig for nærområdet og innbyggerne i Bærum kommune. Dette vil resultere i at veibanen i mye større grad vil virke som en kontinuerlig og fortsatt barriere. Alle vet at en dropping av miljølokket på Strand vil føre til økt støy og støv for store deler av nærområdene. De samme nærområdene vil miste et sårt tiltrengt grøntområde i en ellers jungel av asfalt og kjørebener. Dette er svært uheldig sett i et nærmiljøperspektiv og lite rettet mot fremtiden. Dette vil medføre en markant svekkelse av Strand og nedre Stabekk som boligområde.

Det er snarere tale om en forsimpning av løsningen ved at man tar vekk et svært viktig og et av de få gjenværende nærmiljøtiltak i prosjektet. Det vises her til at busstraseen og sykkeltrasséen allerede er blitt tatt ut av E-18- prosjektet i tillegg til bortfall av grøntområdet på Lysaker og forkorting av Stabekk-lokket.

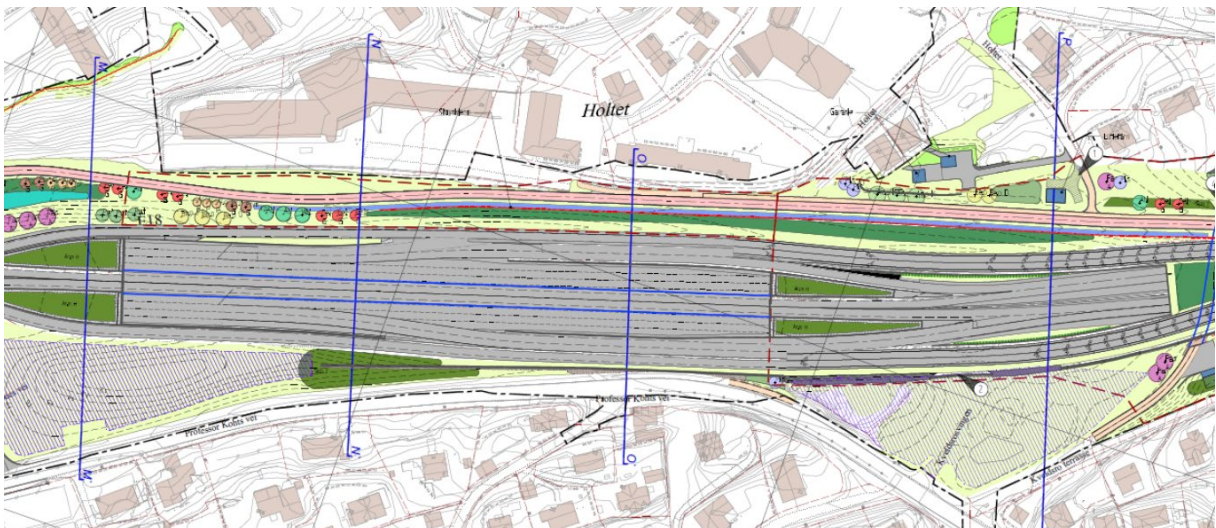
Forslaget griper følgelig svært inn i et helt nødvendig nærmiljøtiltak. Når man skal vurdere om noe er en optimalisering, altså den beste løsningen, må man se på helheten i en løsning, inkludert nærmiljøeffektene.

Alt som innebærer en økonomisk besparelse er ikke nødvendigvis en optimalisering.

8 Hvis det skal jobbes mot kostnadskutt må det kuttes i annet enn nærmiljøtiltakene

Hvis det til tross for at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av hele prosjektet, likevel er påkrevd med kostnadskutt i etappe 1 av E18 utbyggingen, kan det ikke være slik at det er de sårt tiltrengte nærmiljøtiltakene som må kuttes ut.

I denne sammenheng er det viktig å trekke frem at området mellom Stabekk-lokket og Strand er planlagt med det som ser ut til å være minst fjorten felt i bredden, se illustrasjon nedenfor. Dette i et tett befolket område. Blant beboere i nærområdene har disse miljølokkene blitt sett på som en slags form for fattig kompensasjon for den mastodonten som bygges gjennom nærområdet og som representerer store ulemper i form av støy, støv og barrierer for svært mange beboere i Bærum.

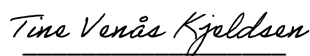


Hadde Statens Vegvesen virkelig vært opptatt av å kutte kostnader/få inntekter i prosjektet, burde de ha lagt et sammenhengende lokk mellom Stabekk-lokket og Strandlokket og ikke fjernet/reduert

disse. Det flate sjønære arealet like ved Oslogrensen, ville det nok vært svært god betalingsvilje for både hos utbyggere av boliger og næring samt trolig også hos Bærum Kommune. Her kan det trekkes erfaringer både fra Skøyen, Lysaker og Lilleaker, hvor slike prosjekter har blitt gjennomført med godt resultat for alle parter. Hvis det er slik at Statens Vegvesen jobber for å redusere kostnader, har et slikt alternativ blitt utredet og vurdert? Hvis ikke, hvorfor ikke? Og for alle tilfeller bør et slikt tiltak utredes og vurderes opp mot den planlagte fjerningen av miljølokket på Strand.

Det bør uansett ikke være slik at man vedtar kostnadsutt i den ferdig vedtatte og finansierte etappe 1 av E18 utbyggingen til fordel for å overføre reduserte kostnader til annet delprosjekt av utbyggingen eller annet veiprojekt.

Disse merknader sendes inn på vegne av Holtekilen Vel, Østre Stabekk Vel og Fagerstrand Vel.



For Fagerstrand Vel

Tine Venås Kjeldsen,
Nestleder



For Holtekilen Vel

Snorre Finanger,
Nestleder



For Østre Stabekk Vel

Adele Os
Styreleder



Jens Thommesen

Beboer Stabekk