

Aksjonsgruppen Strand:

- Fagerstrand Vel
- Holtekilen Vel
- Vestre Stabekk Vel
- Østre Stabekk Vel
- Kveldsro Terrasse

# Strand:

# Har SVV vært tro mot oppdraget?

---

MØTE I PLANUTVALGET 2025-01-16

v/ Per Thrane-Nielsen og Einar Semb

# Original vedtatt plan for Strand

- Fjerning av barrierer for miljø- og byutvikling
- Et grønt miljø-lokk på over 200m med bussvei og sykkel-ekspressvei
- Lokalvei som møter Michelets vei i en rundkjøring
- Lokket knytter nord- og sørside sammen, utnytter naturlig kupering i terrenget og har naturlig støyreducerende effekt
- Godt gjennomtenkt plan med bred støtte fra statlig, kommunalt og lokalt hold samt fra SVV
- *"Tilgjengeligheten til busstilbudet vil bli vesentlig bedre enn i dag, og det blir bedre å oppholde seg på holdeplassene når de skilles fra trafikken på E18."* SVV 'Forslag til områderegulering 2016



# Reviderte nasjonale føringer for prosjektet

- Bussveien over miljø-lokket kuttes
- SVV skal føre god kostnadskontroll
- Miljø-lokket skal ikke kuttes og innbyggerne loves at løsningen uten bussvei vil bli bedre
- Totalrammen for denne delen av prosjektet er 400 millioner
- Stortinget vedtar at prosjektet- slik fremforhandlet - skal gjennomføres innenfor en gitt kostnadsramme på ca. 21 milliarder NOK (2025 kroner).
- Hvilke deler som skulle tas ut av prosjektet var da fremforhandlet mellom SVV, Oslo og Viken og ligger til grunn for vedtaket





# Hva SVV utlyser og tildeler Skanska før noen endring er vedtatt

- Miljø-lokket er fullstendig fjernet
- En smal sykkel-bro erstatter miljø-lokket
- Rundkjøringen er flyttet østover og hevet over sykkel-ekspressvei, hvilket krever store fjellskjæringer og støygjerder
- En ny og større underkjøring er tegnet inn vest for dagens underkjøring
- Da nesten all lokaltrafikk skal føres til/fra lokalveien virker det meningsløst å ha en stor underkjøring og så kun en rampe opp til lokalveien
- Bussholdeplass er tegnet inn vest for underkjøringen, hvilket gjør totalbredden på veien større
- Berørte parter blir ikke informert om hvilke besparelser som oppnås når alle nærmiljø-gevinster kuttes betydelig og større veisystemer tegnes inn uten dialog eller behovsprøving
- De nye løsningene bryter med de forutsetninger og forlik som ligger bak vedtaket om lokal garanti stilt av BK samt finansiering gjennom bompenger (som i stor grad vil skje gjennom beboere i Asker og Bærum).
- Ingen forutgående høring av berørte interesser – kortsletter alle lokaldemokratiske prosesser



# Hva SVV har fått lagt ut på høring og ønsker at dere skal godkjenne

- Sykkel-broen er erstattet med et smalt lokk på om lag 50 meter
- Store fjellskjæringer, massive støygjerder og massive veisystemer ødelegger lokalmiljøet fullstendig
- Bussholdeplasser er fjernet i forhold til hva området hadde tidligere og bussholdeplassene betjener ikke trafikk fra Gjønnestunnelen eller E18
- Ettersom sykkel-ekspressvei ikke lenger får plass i dagen, legges denne i en 190m sykkel-tunnel
- Kort sagt, dårligere kollektivtilbud, mer vei i dagen og myke trafikanter i tunnel



# Prosesen SVV har ført

---

- SVV utlyser anbud og signerer avtale med Skanska for å bygge noe helt annet enn de er gitt i oppdrag å bygge
- Uten dialog/høring av berørte parter fjerner de miljø- og byutviklings-tiltak og tegner inn nye og fordyrende elementer
- Bilister prioriteres over myke trafikanter
- Det SVV kaller dialog-møter er presentasjoner av ferdige løsninger uten dialog eller innsigelsesmulighet, og der SVV bevisst viser misvisende representasjoner av grøntareal
- At SVV nå sier at «*lokkets funksjon var å være bru for bussveien med bussholdeplass over lokalveien mellom Strand og Stabekk*» bryter med deres tidligere fokus på miljø-lokkets funksjon for nærmiljøet (grøntområde, barrierebryter, støyhinder osv.)
- Høringsinnspill der vel og lokalmiljø prøver å finne gjensidig fordelaktige og kostnadsbesparende løsninger blir blankt avvist på sviktende grunnlag
- Om jeg hadde levert noe helt annet enn min sjef hadde bedt meg om og ikke fremtrådt på en korrekt måte ville jeg ha mistet jobben...

# Hva politikerne må svare for om de godkjenner planen til SVV

---

- Myke trafikanter blir puttet i tunnel
- Miljø-lokket som skulle knytte sammen nord og sør er nesten forsvunnet
- Landskapet er skjendet med store fjellskjæringer, støygjerder og asfalt
- Minimalt eller ingen kostnadsbesparelser (?) grunnet SVV sine uønskede og fordyrende elementer
- Kollektivtilbudet blir vesentlig dårligere med fjerning av holdeplasser og ved at området ikke betjenes av busser som går gjennom Høvik- eller Gjønnes-tunnelen, hvilket strider mot garantiene SVV ga i 2016
- Var planendringene nødvendige for at SVV skulle gjennomføre det vedtatte prosjektet innenfor den gitte kostnadsrammen på ca. 17,4 mrd 2019-NOK (=21 mrd 2024-NOK)? Er ikke status 20,5 mrd 2024-NOK?
- Er sluttproduktet i tråd med forutsetningene for at Bærum Kommune stilte 3,18 mrd NOK i kommunal garanti?



## Forhandlinger om justert prosjekt-SVV, Oslo, Viken (BK) (april 2020)

10	Fjerning av luftetårnet over Gjønnestunnelen.	På grunn av raskere teknologisk utvikling av bilparken enn tidligere antatt blir det mindre luftforurensing og luftetårnet kan fjernes.	Løsningen ivaretar krav i forurensingsforskriften	-20
11	Forkorte Stabekklokket (reduksjon på ca. 50 m)	Hvis bussvegen utgår, blir også bussholdeplassen ved Oksenøyveien borte. Dette åpner for at Stabekklokket kan forkortes med ca. 50 m i østre ende.	Løsningen medfører mer støy for naboer til E18, utløser behov for ny vurdering av støyskjerming av E18 og lokale støytiltak på boliger.	-75

I tabellen under er det satt opp tre alternative kombinasjoner av besparelser basert på tabellen over.

Nr.	Kombinasjoner	Beskrivelse	Sum
A	2+3+4+6	Bussveien fjernes helt. Kollektivterminal på Lysaker. Lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår av E18-prosjektet.	-680
B	2+5+6+8+10	Bypass for buss vest for Strand. Kollektivterminal på Lysaker. Fornebukrysset i østgående retning utsettes. Lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår av E18-prosjektet. Luftetårn fjernes.	-75
C	1+3+4+6	Bussveien fjernes helt. Lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår av E18-prosjektet.	-1380
D	2+3+4+6+8+10+11	Bussveien fjernes helt. Kollektivterminal på Lysaker. Lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår av E18-prosjektet. Kutte ombygging av Fornebukrysset østgående løp. Fjerning av luftetårnet over Gjønnestunnelen. Forkorte Stabekklokket (reduksjon på ca. 50 m).	-810



=> Strandlokket har aldri vært nevnt som et kostnadsbesparende element

## Stortingsvedtak om å gjennomføre det justerte e18-prosjektet (juni 2020)

### Vedtak 735

- Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker-Ramstadsletta innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kroner.
- Under forutsetning av at det gjennom godkjent vedtak stilles tilstrekkelig lokal garanti for et bompengelån, samtykker Stortinget i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Viken. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen, med de endringer og presiseringer som fremkommer i brev av 29. mai 2020 fra samferdselsministeren.
- Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansierungsordningen.

Utdrag fra brev av 29.mai 2020 som Stortingsvedtaket viser til:

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

- Bussveien utgår.
- Innkrevningstiden forlenges fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst.
- Det er lagt til grunn at E18-prosjektet skal ha en nøktern standard. Det forutsettes sterk kostnadskontroll.
- Partene forplikter seg til aktivt å søke etter inntektsgenererende/ kostnadsreduserende tiltak som bl.a. økte inntekter gjennom omregulering av eiendom og grunneierbidrag, fjerning av luftetårnet i Gjønnestunnelen, utsetting av ombygging av Fornebukrysset østgående retning.
- Området over Høviktunnelen utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklande og gående.
- Justeringene omtalt over gir en besparelse på om lag 800 mill. kr sammenliknet med den foreslåtte styringsrammen i Prop. 38 S. Prosjektets kostnader vil kunne reduseres med om lag 1,5 mrd. kr ved at bussveien fjernes, lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår, ombyggingen av Fornebukrysset kuttes i østgående løp, luftetårn over Gjønnestunnelen fjernes og Stabekklokket forkortes med ca. 50 m. Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, med en økonomisk ramme på maksimalt 700 mill. kr.



# Alternativene

---

1. Løsningsforslaget i høringsinnspillet fra Aksjonsgruppen Strand, der rundkjøringen er i plan med E18 men ellers tilnærmet likt plassert som den originale vedtatte planen og Strand bussholdeplass er innplassert der den var tidligere
2. Behold løsning vest for SVV sitt minimale lokk slik den var tidligere på E18, med separate nord/syd ramper og uten rundkjøring

I begge tilfeller bør man bruke alle tilgjengelige midler for å forlenge miljø-lokket mest mulig for å ivareta premisene for hele prosjektet gitt fra SVV, statlig og kommunalt hold





Markalleen

Markalleen

Kveidso  
terrasse

Professor Kohts vei

Michelets vei

Hulveien

SVV forslag



Markalleen

Markalleen

Kveidsrø  
terrasse

Professor Kohts vei

Denne løsningen er dagens regulerte løsning hvor rundkjøringen er løftet opp på dagens E18 nivå (eller litt lavere hvis mulig) ved bruk av den nordlige på/avkjøringsrampen i samme område som i dag samt ca halvert løkk lengde (200->100 m)

Michelets vei

Hulveien

Alternativt prinsippforslag





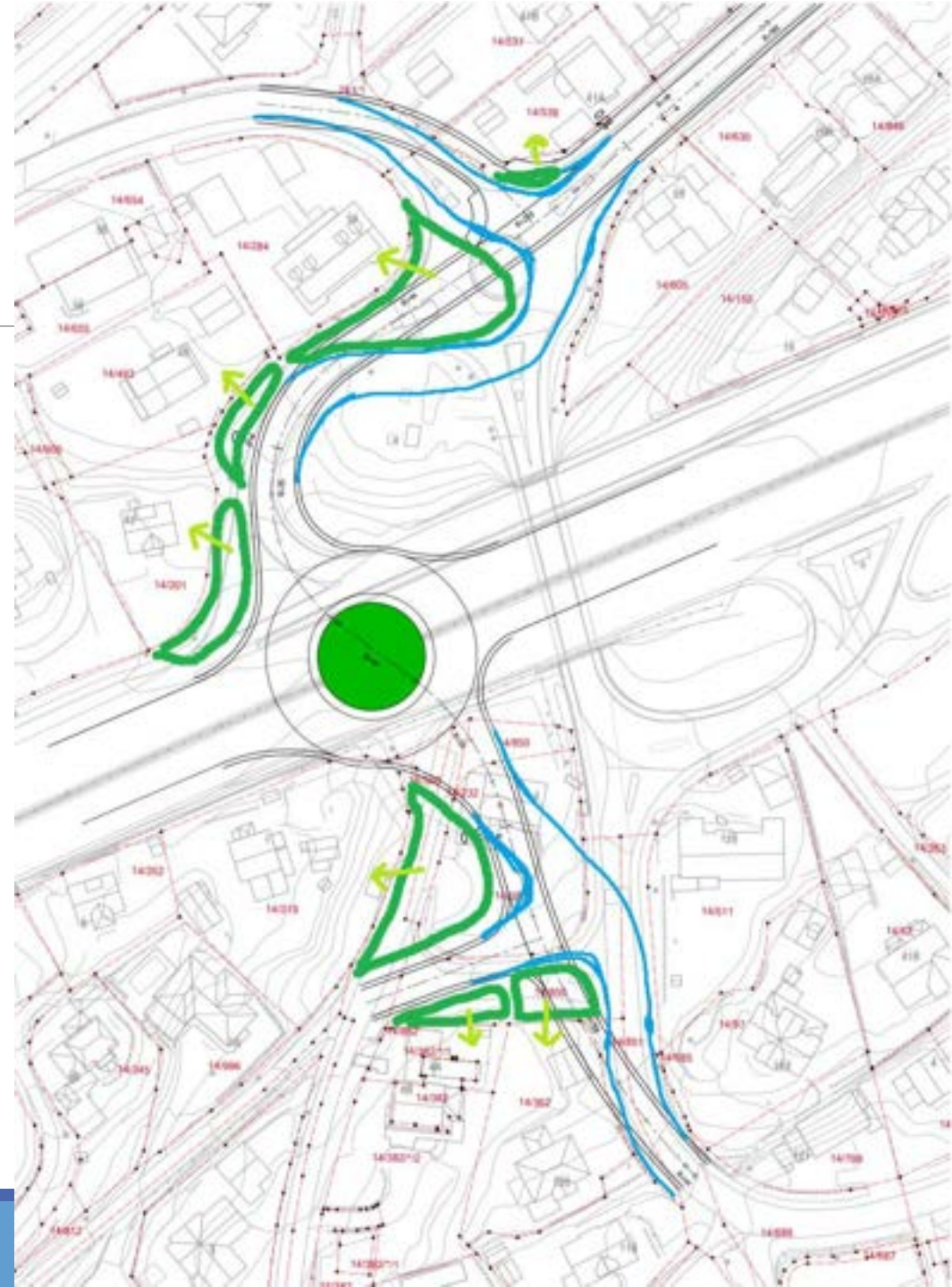
# Hvorfor Aksjonsgruppens løsningsforslag?

---

1. Miljø-lokkets lengde er ikke lenger begrenset av rundkjøringen
2. Lengre miljø-lokk gir mindre barriere effekter
3. Gjenbruker mest mulig av dagens veisystem og har mindre masseuttak
4. Høydekurvene i området stemmer med det som skal bygges
5. Strand bussholdeplasser kan flyttes østover slik Kommunedirektøren ønsker og som gi en mer sentral plassering
6. Muliggjør kortere sykkel-tunnel
7. Mindre dominerende lokal- og sykkelvei
8. Gir ledig tomteareal/grøntareal der SVV planlegger påkjøring til rundkjøringen fra sør
9. Areal kan tilbakeføres nabotomter og ekspropriasjon av Markalleen 28 og Kveldsro Terrasse 13/15 er ikke nødvendig
10. Mindre trafikk på sørsiden da biler fra nord ikke trenger å krysse under lokalveien for så å bruke rampen på sydsiden
11. Det er ikke behov for en ny bil-undergang

# Bevisst undergraving av Aksjonsgruppens løsningsforslag

- SVV har i sin vurdering av forslaget innplassert det på en minst mulig gunstig måte slik at flest mulig eiendommer ble berørt
- I tillegg er gradienter beviselig feilkalkulert av SVV
- Forslaget er understøttet av faggruppen i ABT, som blant annet består av en tidligere fagdirektør fra SVV
- Forslaget krever ikke tomteerverv eller store fjellskjæringer samt kortere sykkel tunnel
- Forslaget passer naturlig inn i eksisterende terreng, gir bedre trafikkavvikling og større grøntareal
- En normal avvikssituasjon med stengt Høviktunell vil bare være stenging av ett tunelløp, og ved en ekstrem situasjon med begge tunelløp stengt, kan nord-syd kryssing stenges og parallellveiene benyttes



# ...og hva med å beholde planløsning fra E18 vest for lokket?

---

I forhold til løsningen foreslått av SVV:

1. Betraktelig mindre arbeid
2. Ingen behov for å måtte innplassere en 45m diameter rundkjøring
3. Kun behov for å rehabilitere dagens underkjøring og reetablere rampene slik de var
4. Lettere og bedre innplassering av bussholdeplasser
5. Tilstrekkelig plass for sykkel-ekspressvei i dagen