

14. oktober 2013
Deres arkivsak-ID: 13/2517

Bærum kommune
post@baerum.kommune.no

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING FOR E 18-KORRIDOREN LYSAKER–SLEPENDEN

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom viser til høring av kommunedelplan og konsekvensutredning for E 18-korridoren Lysaker–Slependen. Vi er svært kritiske til det foreliggende planforslaget og avgir herved vår felles uttalelse, som består av følgende punkter:

- Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil uttrykke sterk bekymring for konsekvensene for trafikkomfang og klimagassutslipp av et nytt vegsystem i Vestkorridoren, som i sum vil få 12 kjørefelt (og hele 14 kjørefelt over Ramstadsletta), mot 6 kjørefelt i dag.
- Vi erkjenner at dagens vegsystem gir store miljøkonsekvenser, ikke bare globalt, gjennom høye klimagassutslipp, men også lokalt, i form av bl.a. støy, luftforurensing, barrierer og arealbeslag. Det er derfor oppsiktsvekkende at det foreslåtte vegsystemet vil ha minst 6 kjørefelt i dagen (og på delstrekninger hele 14 felt), som betyr at vegene fortsatt vil være en stor barriere i lokalmiljøet og kreve store arealer.
- Det er ikke gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) for prosjektet, som kanskje vil bli Norges største veganlegg, med en prislapp på rundt 30 mrd. kroner (når vi også inkluderer kostnadene i nabokommunene). Vanlig praksis er at det skal gjennomføres KVU for alle utbygginger som antas å koste minst 0,75 mrd. kroner. Mangel på KVU gjør at vi mangler en reell behovsanalyse og drøfting av alternative konsept som vil gi oss en sikrere oppnåelse av viktige mål, bl.a. Stortingets mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange og Akershus fylkeskommune og Oslo kommunes egne mål om at regionens klimagassutslipp skal halveres i perioden 1991–2030.
- Planforslaget viser at nytt vegsystem vil gi økt trafikk og økte klimagassutslipp. Restriksjoner på biltrafikken pekes på som nødvendig for å motvirke dette. Det er vi helt enige i. Men dette trengs uansett. Vedtak om innføring av restriktive virkemidler som parkeringsbegrensninger, rushtidsavgift osv. vil etter alt å dømme ikke fattes samtidig med eventuelle vedtak om vegutbygging. Det framstår dermed som svært usikkert om slike virkemidler vil bli innført i tilstrekkelig grad. Og, dersom vegsystemet bygges ut som planforslaget viser, vil det være behov for enda kraftige restriksjoner for å innfri målet om ingen vekst i personbiltrafikken, sett i forhold til om vegsystemet ikke bygges ut. Når dette målet innfris, vil det heller ikke være behov for den veksten i vegkapasiteten som planforslaget legger opp til.
- Planforslaget viser en sammenhengende sykkelveg i korridoren. Det er positivt. Det er også bra med bedre kår for busstrafikken, gjennom kollektivfelt/bussveg i begge retninger. Vi har imidlertid vanskelig for å forstå at vegsystemet må få 10–12 kjørefelt for øvrig trafikk (og med totale utbyggingskostnader på anslagsvis 30 mrd. kroner mellom Oslo og Asker) for å få til forbedringene for syklister og busser. Vi bekymrer oss også for at økt trafikk på sidevegene vil bety at bussene må stå i kø der, slik at deler av de positive effektene for bussene spises opp.

- Utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren må gjøres i tråd med en helhetlig plan, som må på plass før det kan være aktuelt å vedta detaljplaner for nytt vegsystem. Da er det viktig å være klar over at dagens vegsystem ikke mangler kapasitet. Problemet er at kapasiteten utnyttes svært dårlig. I morgenrushet er det i gjennomsnitt bare 1,2 personer om bord i hver bil som passerer Oslos bygrense i vest. Planforslaget peker på at godt over halvparten av trafikken i E 18-korridoren har start- eller endepunkt i Bærum. Det betyr at en betydelig del av trafikkveksten som følger av flere kjørefelt, sannsynligvis vil være lokaltrafikk. Og det betyr at et bedre kollektivtilbud lokalt, mer samkjøring (altså flere som kjører i én bil) samt lokale restriktive virkemidler vil ha stor betydning for trafikkomfanget i Vestkorridoren. Ifølge Statistisk sentralbyrås kommunetall sto vegtrafikken i 2009 for 56 prosent av klimagassutslippene i Bærum og Asker.
- Noe av det første som må gjøres, er gjøre om ett av dagens utgående kjørefelt på E 18 til kollektivfelt. Dette kan komme på plass raskt og med minimal kostnad. Ruter har gjort oss kjent med at jernbanen sammen med oppgradering av Kolsåsbanen, bygging av Fornebubanen samt buss på kollektivfelt i begge retninger vil ha nok kapasitet til å ta all trafikkvekst i svært lang tid. Viktige grep i en helhetlig plan må, etter vårt skjønn, være følgende:
 - Bedre busstilbud, bl.a. gjennom flere kollektivfelt, ikke minst gjennom å omgjøre ett av dagens utgående felt på E 18 til dette
 - Bedre togtilbud og T-banetilbud gjennom oppgradering av Kolsåsbanen og bygging av Fornebubanen
 - Restriksjoner på biltrafikken, som vil sikre nødvendig trafikkflyt og bidra til at viktige miljømål innfris
 - Forbedringstiltak for gående og syklist
 - Avbøtende tiltak som bedrer lokalmiljøet langs eksisterende vegsystem
- Dersom det fortsatt vil være aktuelt å bygge nytt vegsystem, og det vil være midler til dette som ikke kan anvendes til andre samferdselstiltak i regionen med høyere samfunns- og miljønytte, ber vi om at de foreliggende planene endres, bl.a. slik at antall kjørefelt for personbiler ikke øker fra dagens 5 til 10–12, men til "bare" 6–8:
 - Av E 18s 6 felt (som vil gå i tunnel på store deler av strekningen) må 2 felt avsettes til kollektivtrafikk (eventuelt også for næringstransporter). Alternativt må vegen bygges med bare 4 felt
 - Vegsystemet i dagen må bestå av 2 felt for buss og maksimalt 2 felt for øvrig trafikk. I situasjoner der tunnelene vil måtte være stengt, vil det da fortsatt være 4 felt i dagen til å ta unna trafikken
 - Det vil antakelig være nødvendig med mer kollektivfelt på sidevegene enn hva planforslaget legger opp til. I tillegg må vegprising/trafikanbetaling utformes slik at trafikken dempes også på sidevegene
 - For å redusere støy- og støvplagene og andre lokale miljøkonsekvenser foretrekker vi at E 18 i størst mulig grad legges i tunnel, som angitt i alternativ 3

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken
leder i Naturvernforbundet



Silje Lundberg
leder i Natur og Ungdom