

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for Samfunnsvitenskap
Institutt for Landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015
30 stp

Prioritering og ivaretagelse av målsettinger for vegprosjektet E18 Lysaker - Slependen

Prioritization and attending to objectives for the
road project E18 Lysaker - Slependen

Åse Lund Bøe

BIBLIOTEKSIDE

Tittel: Prioritering og ivaretagelse av målsettinger for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen

Title: Prioritization and attending to objectives for the road project E18 Lysaker – Slependsen

Forfatter: Åse Lund Bøe, masterstudent by- og regionplanlegging ved NMBU

Veileder: Einar Lillebye, professor ved ILP, NMBU

Format/sidetall: A4 (210 mm x 297 mm), 166 sider (dette inkluderer vedleggene)

Antall ord: 32131 (dette inkluderer ikke vedleggene)

Opplag: 7 eksemplarer

Emneord: E18 – vegplanlegging – Statens vegvesen- målsettinger

Keywords: E18 – road planning – Norwegian Public Road Administration- objectives

Kilder: Litteraturliste er oppført på s. 130- 133

Kilder for figurer finnes på s. 134- 135. Der annet ikke er oppgitt er figurer, foto og illustrasjoner forfatterens egne.

FORORD

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på mitt femårige studie innen By- og regionplanlegging ved Institutt for landskapsplanlegging ved Norges miljø og biovitenskapelige universitet. Oppgaven er skrevet med finansiell støtte fra Statens vegvesen, Vegavdeling Buskerud, Seksjon for plan og forvaltning.

Gjennom flere fag ved NMBU vokste min interesse for vegplanlegging. Dette førte igjen til at jeg søkte om å få jobbe som sommervikar for Statens vegvesen, som etter hvert utviklet seg til en deltidsstilling som har gått over to år. Ved å kunne være en del av fagmiljøet oppdaget jeg etter hvert flere spørsmål som jeg ønsket svar på, men ikke alltid var like enkelt å besvare. Gjennom denne oppgaven tar jeg for meg noen av disse spørsmålene, både av egen interesse men også med et ønske om å tilføre etaten lærdom som jeg har opparbeidet gjennom arbeidet med denne masteroppgaven.

Jeg vil takke Statens vegvesen for et godt samarbeid, og min veileder tilknyttet kontorstedet Nils Brandt som har vært tilgjengelig for spørsmål. Jeg er også svært takknemlig for tilgang på eget masterkontor med kort veg til kaffemaskin og kollegaer som har kommet med støttende ord underveis i prosessen.

Informantene som stilte opp til intervjuer og sitt bidrag av informasjon fortjener en stor takk.

Takk for gode ord fra venner og familie.

Jeg vil spesielt takke min veileder Einar Lillebye ved NMBU som har gitt mange gode tilbakemeldinger og innspill gjennom hele skriveprosessen. Takk for at du har delt dine erfaringer og kunnskap.

Til slutt vil jeg takke Jesper for at du alltid har vært tilgjengelig med god hjelp og oppmuntring.

Åse Lund Bøe
Mai 2015



SAMMENDRAG

Denne masteroppgaven omhandler et paradigmeskifte fra transport til mobilitet innenfor vegplanleggingen. Historisk sett har Statens vegvesen arbeidet for å tilrettelegge for biltrafikken, men denne tilnærmingen er i endring – noe som gjenspeiles gjennom målsettinger. I dag er det en nasjonal målsetting at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Masteroppgaven søker derfor å undersøke om slike aktuelle målsettinger blir ivaretatt i endelig plan for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen, og graden av måloppnåelse.

FORSKNINGSSPØRSMÅL:

Er aktuelle målsettinger for planområdet ivaretatt gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen?

UNDERPROBLEMSTILLINGER:

Hva bidrar tunnelene med i prosjektet?

Hvilke målsettinger:

- har blitt sterkest prioritert i prosjektet?
- bør prioriteres ved målkonflikter?

For å besvare forskningsspørsmålene har det blitt gjennomført et casestudie for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen. Videre har det blitt gjennomført intervjuer med fagpersoner og politikere tilknyttet prosjektet eller fagområdet.

Gjennom oppgaven vil målsettingene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen bli sammenlignet med aktuelle målsettinger i planområdet for å undersøke om disse stemmer overens eller ei. Videre vil måloppnåelsen av målsettingene for vegprosjektet bli vurdert.

ABSTRACT

This master thesis deals with the paradigm shift from transportation to mobility within road planning. Historically the Norwegian Public Road Administration has focused its resources towards car traffic, but this approach is changing – as evidenced through the objectives for planning. Today the national is to cover the growth in transport with public transport, cycling and walking. This masters thesis seeks to examine whether such current objectives are taken into account in the final plan for the road project E18 Lysaker – Slependen, and the degree of achievement.

RESEARCH QUESTION:

Is appropriate objectives for the planning area attended to through the road project E18 Lysaker – Slependen?

ADDITIONAL RESEARCH QUESTIONS:

What does the tunnels contribute with through the project?

What goals:

- has been prioritized the strongest through the project?
- should be prioritized when goals are conflicting?

To answer the research questions, a case study has been carried out for the road project E18 Lysaker – Slependen. Moreover, there were interviews with professionals and politicians associated with the project or the academic field.

Through this thesis the objectives for the road project E18 Lysaker – Slependen will be compared with current objectives in the planning area to check if it corresponds or not. Furthermore, the achievements of objectives for the road project will be considered.

BEGREPSFORKLARING

For å sikre en klarhet rundt bruk av begreper gjennom denne oppgaven, er det nødvendig med en gjennomgang av disse. Dette er for å sikre at begrepene blir forstått riktig og for å unngå misforståelser.

TRANSPORT

Transport vil si en forflytning av fysiske gjenstander mellom ulike destinasjoner.

MOBILITET

Mobilitet vil tilsa et potensiale for bevegelse, evnen til å kunne bevege seg mellom forskjellige destinasjoner.

BÆREKRAFTIG MOBILITET

Innenfor bærekraftige rammer skal potensialet for bevegelse maksimeres.

MÅLSETTING

En målsetting kan forstås som en klart formulert intensjon om en ønsket, fremtidig tilstand. Målsettingen blir dermed førende for det videre arbeidet, slik at sluttproduktet svarer til målsettingene.

SAMFUNNSMÅL

«Beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til tiltakets virkninger for samfunnet.» (Finansdepartementet 2010, s.5)

EFFEKT MÅL

«Beskriver hvilke virkninger som søkes oppnådd for brukerne av tiltaket.» (Finansdepartementet 2010, s.5)

ÅRSDØGNSTRAFIKK (ÅDT)

ÅDT er den totale trafikken i et snitt eller på en trafikkløkke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året.

KONSEPTVALGUTREDNING (KVU)

«Konseptvalgutredning (KVU) er en faglig statlig utredning i tidlig fase for store prosjekter, strekninger og for transportsystem i byområder.»

(Statens vegvesen 2013b) I tillegg til en KVU gjennomføres det en KS1 (ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen) ved større prosjekter som har en beregnet kostnadsramme som overstiger 750 mill. kroner. Målet for en KVU er å se på ulike alternativer for hvordan man kan løse ulike behov for transport. Det er Samferdselsdepartementet som avgjør om det skal gjennomføres en KVU samt KS1. (Statens vegvesen 2013b)

FORTETTING

«(..) økning i arealutnyttelsen i eksisterende bebyggelse, vanligvis i byer og andre tettbebygde områder. Fortetting skjer ved at det bygges nye hus på ledige arealer, ved oppdeling av tomter og ved påbygg eller tilbygg.» (Store norske leksikon 2014b)

PARADIGMESKIFTE

Et paradigme kan forklares slik: «En problemløsning som blir akseptert som forbilledlig for løsninger av lignende problemer innen samme vitenskap, og som derved skaper en vitenskapelig tradisjon.» (Store norske leksikon 2013) Når man ser videre på hva som forårsaker en endring fra et paradigme til et annet, kan dette forklares i form av kriser i vitenskapen. Det kan være store uenigheter blant fagfolkene innenfor fagfeltet, der det nye paradigmet tar over for det gamle. Man opplever en endring eller et skifte i den vitenskapelige tradisjonen. Det er rett og slett en ny tilnærming til problemløsning innen en vitenskap. (Store norske leksikon 2013)

TILGJENGELIGHET

Tilgjengelighet kan forstås som enkelheten av å nå destinasjoner. Er man på et sted med høy tilgjengelighet kan man enkelt nå andre destinasjoner raskt. Er man derimot på et sted med lav tilgjengelighet, vil det å forflytte seg til destinasjoner være vanskelig å ta lengre tid. Man vil ikke kunne nå like langt og like mange destinasjoner som når tilgjengeligheten er god.

FREMKOMMELIGHET

Fremkommelighet kan forklares som jevn flyt i trafikken uten hindringer. Dette vil tilsa at fremkommeligheten på vegnettet er god. Opplever man derimot mange forsinkelser i forhold til forventningene, vil man kunne si at det er en dårlig fremkommelighet på vegnettet.

MEDVIRKNING

Tilrettelegging for medvirkning er pålagt gjennom Plan- og bygningsloven for enhver som fremmer planforslag. Det er kommunens oppgave å påse at dette etterfølges. (Regjeringen, Medvirkning)

Medvirkning går hovedsakelig ut på at de en plan vil kunne påvirke, må ha mulighet til å uttale seg om saken, og dermed opptre som en påvirkningskraft. For en få en god plan med bred enighet, er det viktig at de den berører kan uttale seg, slik at de føler seg hørt i en planprosess. Dette kan også være svært positivt for initiativtaker, slik at man kan utforme en god plan som flere parter kan si seg enige i. Det finnes mange ulike typer former for medvirkning, her blir det opp til initiativtaker å finne riktig form for medvirkning til sitt prosjekt, som gir mest mulig utnytte. (Regjeringen 2014)

INNHALDSFORTEGNELSE

DEL A: INTRODUKSJON

1. INNLEDNING	s. 11
1.1 Oppgavens tema og relevans	s. 12
1.2 Forsknings spørsmål	s. 13
1.2.1 Avgrensning av oppgaven	s. 13
1.3 Min tilnærming til oppgaven	s. 14
2. METODE	s. 17
2.1 Oppgavens struktur	s. 18
2.2 Case studie	s. 19
2.2.1 Kvalitativ metode	s. 19
2.2.2 Intervju	s. 19
2.3 Forskerens rolle	s. 20
2.4 Produksjon av data	s. 21
2.5 Etske vurderinger ved kvalitative intervjuer	s. 22
2.6 Tolkning og analyse	s. 24
2.7 Reliabilitet og validitet	s. 25

DEL B: PROSJEKTBEKRIVELSE

3. OPPGAVENS CASE	s. 27
3.1 Infrastruktur	s. 28
3.1.1 Trafikkstrømmer	s. 29
3.2 Bærum kommune	s. 30
3.1.1 Arealstrategi	s. 30
3.3 Prosjektutløsende faktorer	s. 31
3.4 Prosjektbeskrivelse	s. 32
3.5 Prosjektillustrasjoner	s. 34
4. MÅLSETTINGER	s. 53
4.1 Aktuelle målsettinger for planområdet	s. 54
4.2 Prosjektets målsettinger	s. 62
4.2.1 Finnes det målkonflikter i vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden?	s. 62
4.2.2 Målkonfliktene	s. 64
4.3 Dekker prosjektets mål aktuelle målsettinger i planområdet?	s. 65
4.4 Hvilke målsettinger blir ikke dekket gjennom vegprosjektets mål?	s. 68
4.5 Oppsummering	s. 71

DEL C: ANALYSE

5. TEORI	s. 73
5.1 Et paradigmeskifte innen vegplanleggingen	s. 74
5.2 Tilrettelegge eller forhindre?	s. 76
5.2.1 En bærekraftig byutvikling	s. 77
5.3 Hvorfor legges det planer som gir vekst i biltrafikken når målet er det motsatte?	s. 78
5.4 Bærekraftig mobilitet	s. 80
5.5 Tunnelenes rolle i vegplanleggingen	s. 82
5.6 Oppsummering	s. 83

6. FUNN	s. 85
6.1 Måloppnåelse	s. 86
6.2 Grad av måloppnåelse	s. 104
6.3 Prioriteringer	s. 105
6.3.1 Vegprosjektets prioriteringer gjennom planen	s. 107
6.4 Tunnelenes rolle i vegprosjektet	s. 108
6.5 Andre funn	s. 110
6.6 Oppsummering	s. 113

DEL D: DRØFTING OG KONKLUSJON

7. DRØFTING	s. 115
7.1 Er aktuelle målsettinger for planområdet ivaretatt gjennom vegprosjektet E18 Lysaker- Slependeren?	s. 116
7.2 Hva bidrar tunnelene med i prosjektet?	s. 117
7.3 Hvilke målsettinger har blitt sterkest prioritert gjennom prosjektet?	s. 118
7.4 Hvilke målsettinger bør prioriteres ved målkonflikter?	s. 119
7.5 Oppsummering	s. 121

8. KONKLUSJON	s. 123
8.1 Faglige konklusjoner	s. 124
8.2 Forslag til tiltak dersom prosjektet ikke gjennomføres	s. 125
8.3 Egne refleksjoner om oppgavens tema	s. 128

REFERANSER	s. 130
Litteraturliste	s. 130
Figurliste	s. 134

VEDLEGG	s. 136
Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste AS	s. 136
Informasjonsskriv og samtykkeskjema	s. 138
Transkriberte intervjuer	s. 140



Fig. 1

1. INNLEDNING

Dette kapitlet er ment som en innledning til oppgaven. Her presenteres oppgavens tema og valgt case, som er ny E18 på strekningen Lysaker – Slependen. Videre presenteres forskningsspørsmål som oppgaven søker å besvare. Det vil også gjøres rede for egen tilnærming til oppgaven.

1.1 OPPGAVENS TEMA OG RELEVANS

Hovedstadsområdet står ovenfor store utfordringer når det gjelder å legge til rette for en stadig økende befolkning. I denne sammenheng er det derfor svært interessant å se på hvordan man gjennom store prosjekter for infrastruktur velger å løse disse utfordringene. Vestkorridoren er en viktig transportåre inn/ut av hovedstaden. På deler av denne strekningen planlegger man nå å gjøre store endringer, i form av ny E18. Denne oppgaven vil ta for seg E18 Lysaker – Slepanden. Planene for ny E18 på denne strekningen er svært omstridt, og omtales stadig i media. Her kommer det blant annet kritikk til kostnadene av prosjektet, fryktet forurensning, frykt for økt trafikk inn mot Oslo og at det etter noen år vil være like mye kø på vegen som i dag.

Temaet for denne oppgaven er derfor å undersøke om målsettingene man har satt seg for prosjektet er i tråd med andre aktuelle målsettinger i planområdet. Dette er aktuelt å finne ut av, da dette sier noe om ønskede mål for prosjektet bryter med eller tar til seg andre aktuelle målsettinger. Om prosjektets målsettinger samsvarer med aktuelle mål i planområdet er en ting, men om de faktisk følges opp gjennom endelig plan og har en god måloppnåelse, er en annen. Denne oppgaven er derfor svært relevant, da den undersøker vegprosjektets tilnærming til målsettingene. Dette er viktig, da vegplanleggingen i dag er inne i et paradigmeskifte der fokuset ikke lenger skal handle om å tilrettelegge for bilen, men forhindre en vekst i biltrafikken. Dette er fulgt opp gjennom en nasjonal målsetting som sier at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Men er dette fulgt opp gjennom plan for ny E18 Lysaker – Slepanden?

1.2 FORSKNINGSSPØRSMÅL

Gjennom mine studier ved by- og regionplanlegging har jeg arbeidet med flere fag som omhandler vegplanlegging. Flere ganger har det slått meg at nasjonale målsetninger prioriteres bort for andre mål når vegen skal prosjekteres. Når det så er målkonflikter, hvilke målsettinger velger man å prioritere, og hvilke burde man egentlig prioritere? Jeg registrerer også at tunneler er en svært populær løsning lokalt, da det er et middel som kan svare til enkelte målsettinger.

Oppgaven søker å belyse følgende forskningsspørsmål:

Er aktuelle målsettinger for planområdet ivaretatt gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen?

Underproblemstillinger:

Hva bidrar tunnelene med i prosjektet?

Hvilke målsettinger:

- **har blitt sterkest prioritert i prosjektet?**
- **bør prioriteres ved målkonflikter?**

For å kunne besvare oppgavens forskningsspørsmål er det nødvendig å samle inn aktuelle målsettinger i planområdet. Disse målsettingene må deretter sammenlignes med målene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen for å kunne undersøke om disse er sammenfallende eller ei. Videre må det undersøkes om målsettingene er fulgt opp i den endelige planen for prosjektet. Dette gjøres ved å studere Hovedrapport for E18-korridoren Lysaker – Slependsen av Statens vegvesen, kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependsen og intervjuobjektens vurderinger. Ved en sammenstilling og vurdering av disse, kan måloppnåelsen for prosjektet vurderes, og således om aktuelle målsettinger i planområdet er ivaretatt gjennom planen for prosjektet.

Den første underproblemstillingen kan besvares ved å undersøke fordeler og ulemper ved å bygge tunneler. Deretter vil det bli trukket linjer til tunnelene i prosjektet, med sine fordeler og ulemper. Videre vil det bli trukket inn erfaringer innhentet gjennom intervjuene i forhold til plan for ny E18 Lysaker – Slependsen. Her vil det komme frem hva intervjuobjektene mener om tunnelene i prosjektet, som er et middel for å kunne nå enkelte målsettinger.

Andre underproblemstilling kan være noe vanskelig å besvare, da dette kommer an på individuelle syn og meninger. Det vil derfor bli undersøkt hvilken grad av måloppnåelse de ulike målsettingene har fått gjennom prosjektet. Ut i fra dette vil det kunne være mulig å trekke konklusjoner i forhold til hva som har fått større prioritet gjennom prosjektet enn hva målsettingene tilsier.

Den tredje underproblemstillingen vil bli besvart med en diskusjon rundt hvilke målsettinger som bør prioriteres ved målkonflikter. Det vil bli undersøkt om det finnes målkonflikter internt innenfor vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen sine egne målsettinger. Videre vil det bli diskutert om det er nasjonale overordnede mål som bør gjelde ved målkonflikter, eller om det heller er andre hensyn som må tas ved målkonflikter.

1.2.1 AVGRENSNING AV OPPGAVEN

Oppgaven vil ta for seg vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen i sin helhet. Da hovedandelen av prosjektet geografisk befinner seg i Bærum kommune, er det valgt å fokusere på Bærum kommune sin håndtering og behandling av prosjektet.

1.3 MIN TILNÆRMING TIL OPPGAVEN

Gjennom mine studier og oppfølging av flere saker som omhandler infrastruktur i form av veg, opplever jeg at mange prosjekter ender opp som kompromisser. Det er mange interesser med egne målsettinger for hva man ønsker å få ut av et vegprosjekt. Ofte kan disse målene være både motstridene og sammenfallende. For å kunne tilfredsstille mange av disse målsettingene ender man ofte opp med et kompromiss som få er fullt fornøyd med eller fullt misfornøyd med.

I Norge har vi i dag et sterkt selvstyre, der kommunene sitter med mye makt i forhold til hva som skal skje i egen kommune. Når det så skal anlegges en nasjonalt og regionalt viktig vegforbindelse gjennom flere kommuner, hvilke målsettinger er det da man skal prioritere? Dette spørsmålet kan være svært vanskelig å besvare, og mye ligger nok i hva slags politikk som føres. Likevel ønsker jeg gjennom denne oppgaven å sette meg inn i hva slags målsettinger man har prioritert, og om den foreløpige løsningen for E18 Lysaker – Slepden ser ut til å bli et kompromiss mellom ulike målsettinger, eller ikke.

Jeg ønsker spesielt å sette meg inn i de ulike målsettingene i forhold til tunnel. Tunnel er et virkemiddel som mange ser på som en løsning der man enkelt kan fjerne vegen og legge den under bakken. På denne måten kan man frigi viktige arealer for eventuell utbygging og samtidig bli kvitt mye støy og svevestøv lokalt. Problemet er at tunneler er avanserte tekniske konstruksjoner som krever mye drift og vedlikehold, noe som er dyrt og fører til midlertidige stengninger av vegforbindelsen. Videre krever tunneler store arealer i dagen for omkjøringsveger. Poenget er at tunneler ikke er en enkel og grei måte å løse et problem på. Tunneler kan også være et godt middel å benytte for å svare til enkelte målsettinger, men kan i svært mange tilfeller føre til økt trafikk grunnet behov for omkjøringsveger i tillegg til vegen i tunnel. Derfor velger jeg spesifikt å se nærmere på hva de ulike målsettingene med tanke på tunnel har vært, i forhold til hva som har blitt vedtatt i kommunedelplanen for prosjektet.





Fig. 2

2. METODE

Dette kapitlet har som formål å gjøre rede for egen bruk av metode og arbeidsprosess. Her vil jeg også gå inn på vurderinger som ble gjort i forbindelse med intervjuer og produksjon av data.

2.1 OPPGAVENS STRUKTUR

DEL A: INTRODUKSJON

- 1. INNLEDNING:** Presenterer oppgavens tema
- 2. METODE:** Presenterer metodebruk og egne vurderinger

DEL B: PROSJEKTBEKRIVELSE

- 3. OPPGAVENS CASE** Presentasjon av vegprosjektet E18 Lysaker- Slepden
- 4. MÅLSETTINGER** Presenterer prosjektets målsettinger og sammenligner med andre aktuelle målsettinger i planområdet

DEL C: ANALYSE

- 5. TEORI:** Aktuell teori for oppgaven som grunnlag for analyse
- 6. FUNN:** Funn i forbindelse med måloppnåelse for vegprosjektet

DEL D: DRØFTING OG KONKLUSJON

- 7. DRØFTING** Drøfting der forskningsspørsmålene søkes å besvares
- 8. KONKLUSJON** Avsluttende konklusjoner og refleksjoner

Del A fungerer som en introduksjon til oppgaven, og innehar to kapitler. **Kapittel 1, Innledning** - presenterer oppgavens tema og aktualitet. Her presenteres også oppgavens forskningsspørsmål. **Kapittel 2, Metode** – gjennomgår metode for arbeidet, samt vurderinger gjort underveis. Gjennom dette kapitlet fremgår det også metode for produksjon og innhenting av data.

Del B gir videre en mer inngående prosjektbeskrivelse, og innehar to kapitler. **Kapittel 3, Oppgavens case** – gjennomgår lokale forhold med prosjektutløsende faktorer. Deretter gis det en innføring i selve caset, vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden. Her legges det også ved planillustrasjoner. **Kapittel 4, Målsettinger** – gjennomgår aktuelle målsettinger i planområdet, for deretter å sammenligne disse med målsettingene for vegprosjektet. Her vurderes det også om det finnes målkonflikter.

Del C omhandler analysene, og innehar to kapitler. **Kapittel 5, Teori** – gir en innføring i aktuelle teori for oppgaven. Dette innebærer blant annet teori rundt paradigmeskifte innen vegplanleggingen, bærekraftig mobilitet og tunnelenes rolle. Denne teorien fungerer som et faglig grunnlag for videre analyser. **Kapittel 6, Funn** – analyserer innhentet data for å kunne vurdere graden av måloppnåelse for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden. Her blir også prioriteringer gjort gjennom prosjektet gjennomgått, samt andre funn med utgangspunkt i gjennomførte intervjuer.

Del D er oppgavens avslutning der det drøftes og konkluderes. Del 4 innehar to kapitler. **Kapittel 7, Drøfting** – gjennomgår oppgavens forskningsspørsmål, og søker å besvare disse med utgangspunkt i innsamlet data og analyser i oppgaven. **Kapittel 8, Konklusjon** – gjennomgår faglige konklusjoner for oppgaven. Videre vil det bli gjennomgått forslag til tiltak, dersom vegprosjektet ikke gjennomføres. Oppgaven avsluttes deretter med egne refleksjoner til arbeidet med masteroppgaven.

2.2 CASE STUDIE

Da arbeidet med oppgaven ble startet, var det naturlig å benytte metoden case studie. Dette var fordi jeg ønsket å gjøre et dypdykk i et aktuelt og pågående prosjekt, for å undersøke avgjørelser og vurderinger som har blitt gjort i forbindelse med målsettinger for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen. Dette var også for å oppnå en større forståelse av bakgrunnen for utforming av et sentralt, men likevel svært omstridt vegprosjekt.

Et case studie kjennetegnes ved at man innhenter mye informasjon fra et eller få case. Dette case kan velges fordi det er særegent og kan bidra til ny teori innen området. Fordelen med case studie er at det gir tilgang til mye informasjon innenfor et avgrenset område. Videre kan dette også være en svakhet da man ikke uten videre kan bruke resultatene til å si noe om et annet case. Likevel kan funnene om et case representere noe typisk, som igjen kan bidra til overførbarhet. (Askheim & Grenness 2008, s. 70 – 72)

2.2.1 KVALITATIV METODE

Når man arbeider med case studie er det vanlig å benytte seg av kvalitative metoder, som er en form for tilnærming til virkeligheten. Denne formen ender ofte opp med at det produseres beskrivende data som kan være ulike menneskers uttalte eller nedskrevne ord. Den kvalitative forskningen fokuserer på meningene mennesker har i forhold til opplevelser eller erfaringer. Ut i fra datamaterialet som forskeren selv har samlet inn, kan man utvikle mening og forståelse med grunnlag i mønstre som kommer frem gjennom datamaterialet. Kvalitativ metode er svært fleksibel og gir førstehåndskunnskap om det man ønsker å undersøke. (Askheim & Grenness 2008, s. 12-13)

2.2.2 INTERVJU

For innsamling av informasjon til denne oppgaven, var intervjuer sentrale. Dette var fordi en sentral del av oppgaven omhandler prioritering av målsettinger innenfor prosjektet. Det var derfor viktig å intervju personer som var og er involverte i prosjektet av ulike årsaker, for å høre om deres vurderinger. Denne type informasjon ble derfor innsamlet gjennom flere dybdeintervjuer.

Askheim og Grenness har produsert en tabell med oversikt over fordeler og ulemper ved dybdeintervjuer. Nedenfor en denne tabellen ført opp med punktene som er aktuelle for denne oppgaven:

FORDELER

- *Ikke gruppepress, individuell mening kommer frem*
- *Mer konsentrert informant*
- *Mer informasjon fra hver informant*
- *Kan avdekke dypere holdninger*
- *Enklere å improvisere eller tilpasse intervjuet til den enkelte informant*
- *Kan avdekke sensitiv informasjon*
- *Ingen krav til å samle mange innen bestemt målgruppe*

ULEMPER

- *Kostbare og tidkrevende å gjennomføre*
- *Krevende for moderator (reise, lang gjennomføringstid)*
- *Kompliserer analyse og fortolkning*

(Askheim & Grenness 2008, s. 91)

2.3 FORSKERENS ROLLE

Gjennom innsamling av informasjon ved intervjuer er det svært viktig at spørsmålene som stilles ikke er farget av intervjuerens egne meninger. Det er viktig å ha i minnet at formålet med intervjuet er å finne ut hva den man intervjuer mener og innehar av kunnskap, ikke å diskutere med intervjuobjektet. Det er derfor svært viktig å utforme spørsmål slik at de i størst mulig grad er objektive, slik at man ikke påvirker svarene til intervjuobjektene. Likevel er det svært viktig å tolke svarene man får ut i fra konteksten.

Gjennom intervjuene oppfattet jeg at min deltidsstilling ved Statens vegvesen påvirket svarene intervjuobjektene ga. Dette i form av at intervjuobjektene forventet at jeg kunne mye om vegplanlegging, og til dels mye om retningslinjene i Statens vegvesen. Ved enkelte temaer kunne jeg oppleve at intervjuobjektet ytret at dette var vel noe jeg kjente bedre til enn han selv. Dette var mest aktuelt da politikere ble intervjuet. Videre kan det at jeg opplyste om min stilling ha påvirket hvordan intervjuobjektene valgte å besvare spørsmålene som ble stilt. Det kan være at de valgte å svare med et mer faglig språk enn dersom de skulle besvart en vanlig privatperson. Ved innledning og avslutning av intervjuene var intervjuobjektene svært interessert i hva jeg arbeidet med i Statens vegvesen, da de på forhånd var informert om min deltidsstilling og finansielle støtte. Dette opplevdes ikke som noe problem, men ga derimot et grunnlag for innledende samtaler.

Ved gjennomføring av intervju er det viktig at man tar hensyn som sikrer det etiske. Jeg opplevde det som viktig at spørsmål og informasjon om intervjuet ble tilsendt i forkant til intervjuobjektene. På denne måten kunne jeg sikre at intervjuobjektene var klar over hva som ville bli tatt opp gjennom intervjuet, og at de ikke ble overrasket over spørsmål de ikke hadde forventet å måtte svare på. I og med at spørsmålene ble tilsendt på forhånd, tror jeg dette kan ha bidratt til at intervjuobjektene følte det var enklere å samtykke til at det ble gjort lydopptak, samt at deres navn kunne publiseres i oppgaven. Lydopptak fra intervjuene vil bli slettet når sensuren av oppgaven er gjennomført. Prosjektet er meldt inn til Personvernombudet.

2.4 PRODUKSJON OG INNHENTING AV DATA

Intervjuene i forbindelse med studiet ble gjennomført i perioden 2. mars – 27. april 2015. Intervjuobjektene var valgt ut med bakgrunn i deres faglige posisjon i forhold til vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen, samt tilknytning til fagmiljøet for vegplanlegging. Grunnen til at nettopp disse intervjuobjektene ble valgt, var for å kunne belyse ulike sider av prosjektet samt refleksjoner rundt fagrelaterte spørsmål tilknyttet oppgavens forskningsspørsmål. Intervjuene ble avholdt på et sted bestemt av intervjuobjektene. Dette ble gjort fordi intervjuobjektene skulle føle at de var på hjemmebane og selv kontrollere omgivelsene.

For gjennomføring av intervjuene valgte jeg formen halv-strukturerte intervjuer. Dette var fordi det var noen spørsmål jeg ønsket svar på, men valgte likevel å formulere disse ganske åpent. Dette begrunnet med at jeg i stor grad ønsket en åpen samtale der intervjuobjektene kunne komme med egne refleksjoner. Spørsmålene jeg hadde forberedt i forveien var ment som en rettesnor gjennom intervjuet, slik at jeg i noen grad kunne styre samtalen i en retning som var interessant for oppgaven. Det ble utarbeidet ulike spørsmål til de ulike intervjuobjektene ut i fra deres rolle. Likevel var flere av spørsmålene av lik karakter da det var interessant å høre hva de ulike fagpersonene hadde for svar til de samme spørsmålene. Dette for å avdekke eventuelle likheter eller ulikheter i oppfatning av samme spørsmål. Intervjuene ble gjennomført med undertegnede samt intervjuobjekt, altså individuelle intervjuer ansikt til ansikt.

Ved gjennomføring av intervjuene opplevde jeg at intervjuobjektene forholdt seg relativt sikre til situasjonen. Det virket som om intervjuobjektene snakket fritt og ikke lot seg plage av at det ble gjort lydopptak av intervjuet. Da intervjuene ble avtalt indikerte jeg at intervjuet kunne ta opp til en og en halv time, selv om jeg var ganske sikker på at det ville ta kortere tid. Dette var for å sikre at det ikke ble et tidspress på intervjuobjektene, men at de hadde satt av god tid for intervjuet.

Alle intervjuene med unntak av ett ble gjennomført i begynnelsen av mars. Ett intervju ble vanskelig å få gjennomført tidligere, grunnet at ønsket intervjuobjekt var ute til permisjon. Deretter måtte jeg finne et alternativt intervjuobjekt, og grunnet en travel timeplan for vedkommende var det ikke mulig å gjennomføre intervjuet tidligere enn 27. april.

I tillegg til informasjon innsamlet gjennom intervjuer, har offentlige dokumenter fungert som en viktig kilde for data. Det har vært viktig at de innsamlede dataene har hatt gode kilder for å kunne sikre validiteten i oppgaven. Med tanke på at vegprosjektet har vært mye omdiskutert i media, var det derfor viktig at også denne informasjonen blir belyst. Denne informasjonen har fungert som et supplement til å fange opp meninger rundt prosjektet og for å underbygge egne argumenter.


2.5 ETISKE VURDERINGER VED KVALITATIVE INTERVJUER

Intervjuobjektene ble først kontaktet gjennom telefonsamtaler. I disse samtalene informerte jeg om oppgavens tema, og ytret et ønske om å gjennomføre individuelle dybdeintervjuer. Alle som ble kontaktet var interessert i å gjennomføre et intervju. Gjennom samtalen ble det informert om at det ville bli sendt en mail som inneholdt hovedtrekkene for studiet, spørsmålene, samt informasjon om hva det ville innebære å delta i studien i form av et intervju med en varighet på en til to timer. Her ble det også opplyst at dersom deltagere sa seg villig til det, ville lydopptak av intervjuet bli gjort. Her fikk intervjuobjekt informasjon om at deltagelse var frivillig og at han/hun når som helst kunne trekke seg fra studiet, uten å oppgi noen grunn. Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Prosjektet er meldt inn til Norsk Samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD) for å sikre personvern hensyn gjennom studiet. Den tilsendte mailen inneholdt også et skjema med alternativer for i hvilken grad intervjuobjektene ønsket anonymitet. De fikk følgende valgmuligheter:

1. Jeg samtykker til å delta i intervju.
2. Jeg samtykker til at personopplysninger (navn, stilling, arbeidssted) kan publiseres i oppgaven.
3. Jeg samtykker til å delta i intervju men ønsker å forbli anonym – kun deler av intervjuet som ikke kan spores tilbake til deg som fagperson vil bli publisert.
4. Jeg samtykker til at det blir gjort lydopptak av intervjuet.
5. Jeg ønsker å få tilsendt transkribert intervju for gjennomlesning.

Ved at intervjuobjektene på forhånd hadde fått opplyst om hvilke muligheter de hadde for anonymisering, gjorde dette at når intervjuet fant sted, kunne de enkelt krysse av for hva de ønsket å samtykke til, da de allerede hadde fått reflektert rundt hva de selv ønsket. Videre var det også nyttig å sende ut spørsmålene på forhånd, slik at intervjuobjektene kunne sette seg nærmere inn i saken og forberede seg til intervjuet. På denne måten ville jeg sikre at intervjuobjektene kunne føle seg mer komfortable i forhold til hvilke spørsmål som ville bli tatt opp gjennom intervjuet. Intervjuobjektene opplyste ved denne første telefonsamtalen at de syntes det var nyttig å få tilsendt spørsmål i forkant av intervjuet.

Samtlige intervjuobjekter krysset av for at de samtykket til punkt 1, 2 og 4. Alle ønsket å få tilsendt transkribert intervju for gjennomlesning, med unntak av én. Etter at selve intervjuene var gjennomført, ble intervjuobjektene som hadde krysset av på punkt 5 informert om at transkribert intervju ville bli tilsendt dem når arbeidet med dette var gjennomført. Dette var for at intervjuobjektene kunne rette opp eventuelle misforståelser. Jeg forhørte meg også om det var mulig å legge til noen tilleggsspørsmål ved mailen dersom jeg så at det var noe mer informasjon jeg ønsket fra dem. Dette sa alle intervjuobjektene seg villige til.



Samtlige intervjuobjekter samtykket til at deres navn, stilling og arbeidssted kunne publiseres i oppgaven. Etter en vurdering har jeg altså valgt å bruke disse opplysningene i oppgaven, da jeg mener at deres navn og rolle innenfor prosjektet kan bidra til en faglig tyngde i denne masteroppgaven. Det som derimot kan være en ulempe med denne fremgangsmåten er at intervjuobjektene har vært mer forsiktige i sine uttalelser gjennom intervjuene. I og med at både spørsmål og muligheter for anonymisering ble tilsendt intervjuobjektene i forkant av intervjuene, håper jeg derimot at intervjuobjektene følte seg så komfortable med hvilke spørsmål som skulle bli stilt, at de syntes det var greit at navn, stilling og arbeidssted blir publisert.

Følgende er intervjuet i forbindelse med masteroppgaven:

- Prosjektleder, Statens vegvesen: Knut Gløersen
- Planlegger, Bærum kommune: Terje Hansen
- Varaordfører og Leder i Planutvalget, Bærum kommune: Ole Kristian Udnes
- Ansvarlig for utarbeidelse for retningslinjer for tunnel, Vegdirektoratet: Jan Eirik Henning
- Enhetsleder, Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune: Jørn Roar Moe

2.6 TOLKNING OG ANALYSE

De innsamlede dataene gjennom intervjuene utgjør et råmateriale som gir mulighet til å finne likheter og ulikheter mellom intervjuobjektene svar. For å kunne analysere svarene ble det valgt en fremgangsmåte der svarene ble systematisert ut i fra ulike temaer, angitt av målsettingene for vegprosjektet for E18 Lysaker – Slepender. Denne fremgangsmåten for å kunne analysere de innsamlede dataene var oversiktlig, siden eventuelle likheter og ulikheter kan bli sett opp i mot hverandre. Andre funn som ikke blir dekket gjennom temaene fastsatt av målsettingene for prosjektet blir gjennomgått i et eget underkapittel, da disse svarene fra intervjuene likevel viste seg å være interessante.

Det var nødvendig å tolke sammenligning av vegprosjektets mål og aktuelle målsettinger i planområdet. Grunnen til at dette måtte gjøres, er at målene som regel ikke er definert helt likt. Derfor må det utøves skjønn for å kunne undersøke om målsettinger i planområdet stemmer overens med vegprosjektets mål.

Videre var det nødvendig å tolke målsettingene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender for å kunne utforske betydningen av disse. Så langt det er mulig har jeg forsøkt å belyse ulike måter disse målsettingene kan tolkes og forstås, men det er godt mulig at det er andre muligheter å tolke disse på enn hva som er ført opp i oppgaven.

Ved vurdering av måloppnåelsen for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender benyttes Hovedrapport for E18-korridoren Lysaker – Slepender av Statens vegvesen, kommunedelplan for E18 Lysaker – Slepender og intervjuobjektene vurderinger. Videre blir erfaringene innhentet gjennom denne sammenstillingen overført til en tabell som fastslår om de enkelte målsettingene for vegprosjektet blir ivaretatt gjennom planen. Denne måten å undersøke graden av måloppnåelse er innhentet med inspirasjon fra Statens vegvesens «Håndbok V712 Konsekvensanalyser». (Statens vegvesen 2014c, s. 217-218) Ved denne analysemetoden oppnår man en oversiktlig og lett lesbar tabell for graden av måloppnåelse gjennom prosjektet. Ved denne vurderingen av måloppnåelse er det vanskelig å sikre objektivitet, da det er forskerens vurderinger som ligger til grunn.

2.7 RELIABILITET OG VALIDITET

Kvalitative studier er ofte svært vanskelig å kunne etterprøve. Det er mange faktorer som spiller inn på hva slags type informasjon man kan innhente gjennom dybdeintervjuer. Dette kan også avhenge av forskeren som selv er et instrument når det gjelder innhenting av data. For å kunne tydeliggjøre hvilke spørsmål og svar som kom opp gjennom intervjuene, er de transkriberte intervjuene vedlagt oppgaven.

For å kunne øke påliteligheten til oppgaven, er min arbeidsprosess for denne masteroppgaven gjengitt i dette kapittelet. Her redegjøres det for vurderinger som ble gjort, samt valg og beskrivelse av arbeidsmetode.

Med tanke på overførbarheten av oppgavens funn, er nok ikke denne generaliserbar da oppgaven tar for seg kun et case. Dette kan være en svakhet for oppgaven. Videre mener jeg at denne masteroppgaven kan bidra til å belyse en trend innenfor prioriteringer og ivaretagelse av målsettinger for store vegprosjekter.

Når det gjelder troverdigheten til oppgaven, mener jeg at jeg har intervjuet personer med variert bakgrunn som er aktuelle for oppgaven. Dette er med på å belyse flere innfallsvinkler til vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen. Intervjuobjektene er i denne oppgaven henvist til gjennom navn, arbeidssted og stilling. Dette mener jeg er med på å styrke troverdigheten i oppgaven.

Masteroppgaven er utarbeidet av en person som er oppvokst i Bærum og derfor har bred kjennskap til stedet. Videre er også oppgaven utarbeidet av en person som har studert by- og regionplanlegging i fem år. Dette kan ha påvirkning på objektiviteten i oppgaven, men jeg velger å se på det som en fordel å ha en god del lokal kunnskap i møtene med intervjuobjektene i forhold til å forstå deres uttalelser. Ved at forskeren har en dobbeltrolle slik som i dette tilfellet, stiller det strenge krav til at forfatteren forholder seg objektiv. Dette korrigeres ved at funn og drøftinger er redegjort for på en faglig og metodisk måte som er objektiv. Dersom det gjøres vurderinger som er av en subjektiv karakter, vil dette bli opplyst om.



Fig. 3

3. OPPGAVENS CASE

Gjennom dette kapitlet ønsker jeg å presentere caset denne oppgaven tar for seg; E18 Lysaker – Slepden. Her vil jeg gå inn på lokale forhold og prosjektutløsende faktorer, samt informasjon om selve vegprosjektet. Dette er for å kunne gi leseren en bedre forståelse av forholdene som ligger til grunn for en ny E18 i området.

3.1 INFRASTRUKTUR

Caseområdet som omtales gjennom oppgaven, er E18 på strekningen Lysaker til Slependen. Denne vegstrekningen er en del av Vestkorridoren som er en av innfartskorridorene mot Oslo. I dag kobler E16 seg på E18 ved Sandvika, og ved Fornebu kobles Ring

3 på E18. Videre passerer jernbanen området, og lengre nord går Kolsåsbanen som en del av nettet for T-bane. I Sandvika er busstasjonen plassert ved siden av togstasjonen, det samme gjelder på Lysaker. Se fig. 4 for oversikt over eksisterende infrastruktur.

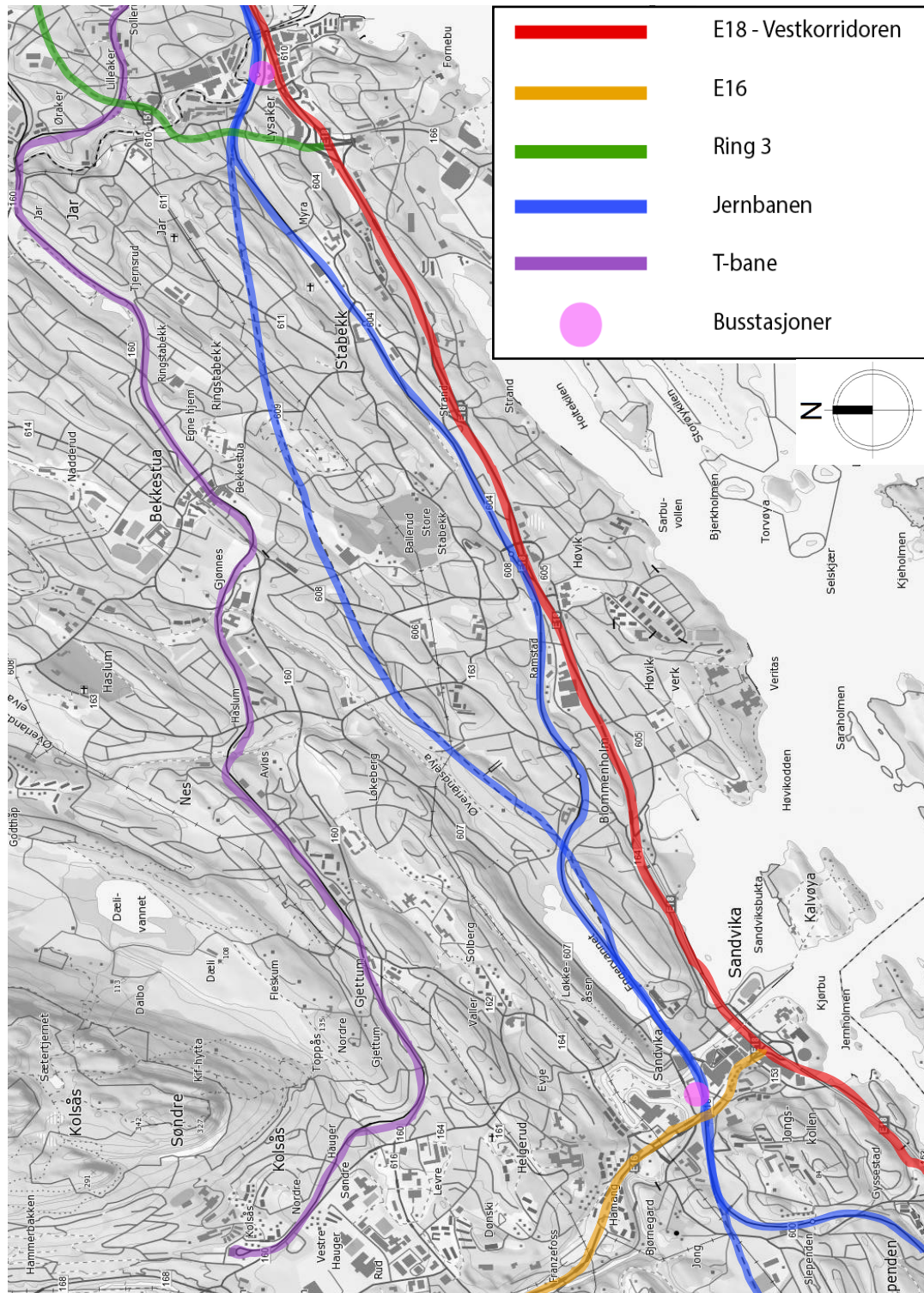


Fig. 4: Oversikt over viktig infrastruktur i planområdet.

I området er det mange planer for utbygging av infrastruktur i ulike former. For jernbanen foregår det nå en ombygging av Høvik stasjon slik at man får mulighet til å vende tog her. Denne ombyggingen fører til at jernbanestasjonene Stabekk, Høvik og Blommenholm er stengt i anleggsperioden fra våren 2013 frem til høsten 2015. (Statens vegvesen 2013a) For jernbanen er det også planer om ny jernbanetrasé mellom Sandvika og Hønefoss. Dette prosjektet ligger også inne i NTP 2014-2023. (Statens vegvesen 2013a)

I 2014 ble Kolsåsbanen gjenåpnet etter å ha vært stengt i flere år grunnet oppgradering til metrostandard. Ruter ser på muligheter der denne kan kobles opp mot en eventuell ny bane fra Rykkin til Sandvika. Når det gjelder metro ut til Fornebu er Ruter i gang med reguleringsplanarbeidet. (Statens vegvesen 2013a)

Det foregår nå en utbygging av E16 mellom Sandvika – Sollihøgda. Deler av strekningen er ferdigstilt, mens andre er under bygging eller planlegging. (Statens vegvesen 2013a) Videre er det også planer om å utbygge E16 videre til Hønefoss, dette prosjektet samarbeider Statens vegvesen og Jernbaneverket om.

3.1.1 TRAFIKKSTRØMMER

I og med at Vestkorridoren er en av hovedinnfartsårene inn mot Oslo er det mye trafikk som skal gå gjennom Bærum kommune. Likevel viser de beregnede trafikkstrømmene at svært mye av trafikken gjennom kommunen er lokalt generert.

I underkant av 60 % av trafikken som krysser Lysakerelva er generert av Bærum. Dette vil igjen legge føringer for hvordan ny E18 utformes med tanke på å håndtere både gjennomgående trafikk og den lokale trafikken. (Statens vegvesen 2013a, s. 55-57)



Fig. 5: Oversikt over trafikkstrømmer i planområdet.

3.3 PROSJEKTUTLØSENDE FAKTORER

Vestkorridoren er en av de viktigste innfarts-korridorene inn mot Oslo. Fra Asker og inn mot Oslo er strekningen sterkt trafikkert med størst rushtidsforsinkelse i Oslo-området. Dette er mye grunnet at Vestkorridoren har en gjennomsnittlig trafikk på ca 90.000 biler i døgnet. I dag er det totalt seks kjørefelt på den aktuelle strekningen for E18. Erfaringer tilsier at når det oppstår mye kø på E18 velger mange bilister å benytte seg av lokalvegene, noe som igjen fører til mye ekstra støy og forurensning i nærliggende boligområder. Videre er det en stor vekst innen etablering av nye arbeidsplasser og boliger i nær tilknytning til E18. Dette er med på å bidra til økt trafikk på både lokalveger og E18. (Statens vegvesen 2013a)

Når det gjelder kollektiv transport på strekningen, passerer i overkant av hundre busser Lysakerelva hver time i rushtiden. På strekningen har også bussen flere passasjerer enn toget i døgnet. I retning inn mot Oslo er et av disse feltene avsatt til kollektiv, mens kjøreretning vestover ut fra Oslo ikke har kollektivfelt. Ved at busser og el-biler nå deler kollektivfeltet, kan dette påvirke bussens fremkommelighet på strekningen, spesielt i rushtiden. Også når det gjelder forholdene for syklende, er tilbudet av varierende kvalitet på strekningen. (Statens vegvesen 2014a)



Fig. 7: Illustrerer dagens situasjon med antall felter, samt mye kø på E18. Sandvika by i bakgrunnen.

3.4 PROSJEKTBEKRIVELSE

Vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen er en del av utbyggingen av E18 i Vestkorridoren. Dette prosjektet er en del av Oslopakke 3 og har en høy prioritet i NTP. For Oslopakke 3 har det blitt gjennomført en konsekvensutredning. Opprinnelig var vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen tiltenkt begrenset innenfor grensene til Bærum kommune. Ettersom man arbeidet med løsningene for prosjektet, har avgrensningen blitt utvidet noe inn i Asker kommune, samt kollektivløsninger som strekker seg inn i Oslo kommune. (Statens vegvesen 2013a)

Innenfor utbyggingen av Vestkorridoren er det fire etapper for utbygging.

Foreløpig har disse følgende utbyggingstakt:

- | | | |
|----|----------------------------|-----------|
| 1. | Lysaker – Ramstadsletta: | 2017-2023 |
| 2. | Ramstadsletta – Slependen: | 2022-2025 |
| 3. | Slependen – Hønsjordet: | 2024-2027 |
| 4. | Hønsjordet – Drengsrud: | 2027-2030 |

(Statens vegvesen 2014a, s. 3)

Totalt er en utbygging av hele Vestkorridoren beregnet til å ha en kostnad på ca. 40 milliarder kroner. Når det gjelder strekningen Lysaker – Slependen er denne beregnet til å ha en kostnad på 19,6 milliarder kroner. Her ligger det også en usikkerhet i kostnadene på ca. +/- 25%. (Statens vegvesen 2014b)

Det har blitt gått mange runder på hva slags løsningsprinsipper prosjektet skulle ha. Det alternativet som nå har blitt vedtatt som kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen av Bærum kommune, er det såkalte alternativ 4. (Se prosjektillustrasjoner på s. 34-51)

Høsten 2008 – våren 2009 ble det utarbeidet en Systemanalyse for Vestkorridoren som endte opp med to hovedprinsipper for vegprosjektet: utvidelse av dagens E18 og ny E18. Det var også et konsept der man ikke skulle ha noen utvidelse av E18 for biltrafikk, men kun et kollektivfelt. Det konseptet ble ansett som urealistisk og ble ikke utredet videre. (Statens vegvesen 2011, s.19)

Det var altså hovedprinsippet om ny E18 som ble valgt, der det også var et stekt lokalt press fra Bærum kommune om dette. Ved utarbeidelse av alternative løsninger stod man til slutt igjen med alternativ 3 og 4. Alternativ 4 ble anbefalt av Statens vegvesen, noe Bærum kommune etterfulgte i sine planer. Grunnen til at alternativ 4 ble anbefalt, var at man mener at de trafikale løsningene er langt bedre enn alternativ 3, noe som blir tillagt større vekt enn miljømessige fordeler ved alternativ 3. De trafikale løsningene mener man er bedre for området Lysaker samt Fornebu ved alternativ 4. Alternativ 4 får dermed et bedre resultat rent samfunnsøkonomisk i forhold til trafikanntytte. (Statens vegvesen 2013a)

I Statens vegvesen sin hovedrapport for E18 korridoren Lysaker – Slependen, skrives følgende om tiltakshavers anbefaling:

«Statens vegvesen anbefaler alternativ 4 med lokk ved Nedre Stabekk, tunnel fra Strand til Ramstadsletta og tunnel forbi Sandvika lagt til grunn for videre planlegging og utbygging av E18 på strekningen Lysaker – Slependen.» (Statens vegvesen 2013a, s. 160)

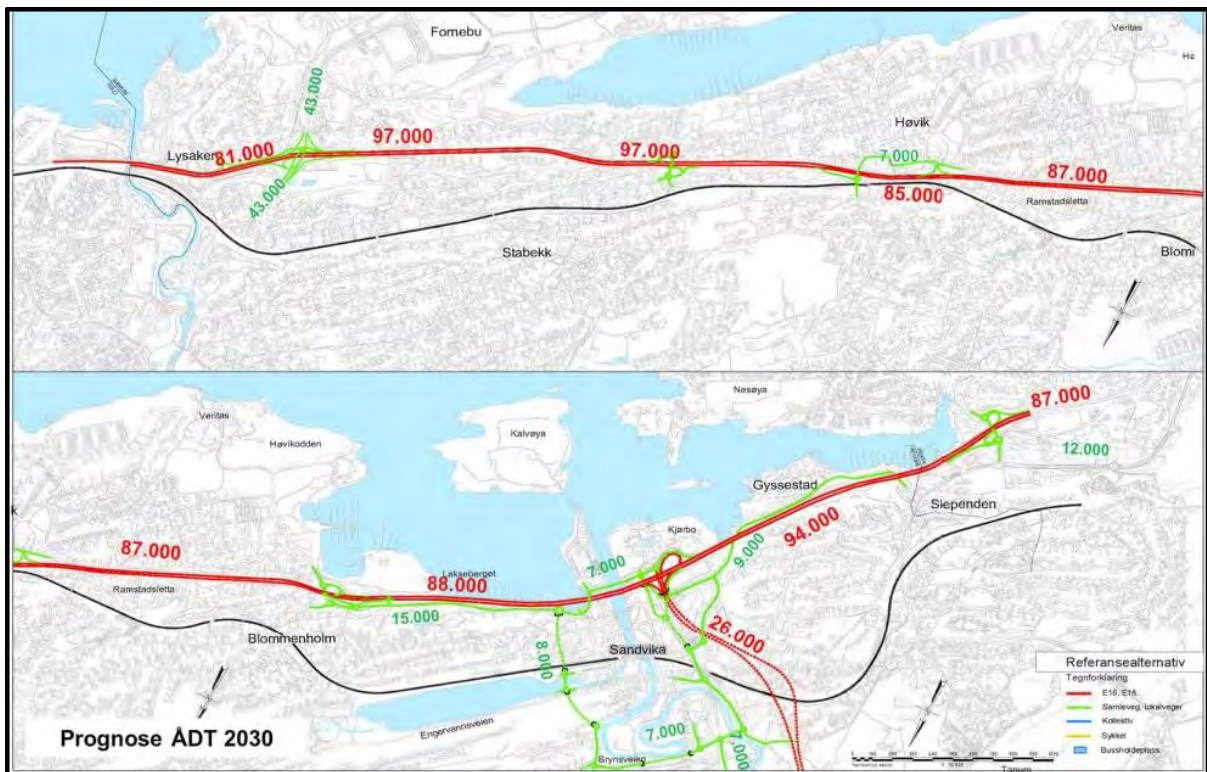


Fig. 8: Prognose for ÅDT i planområdet i 2030, for referansealternativet- altså dersom man beholder dagens E18.

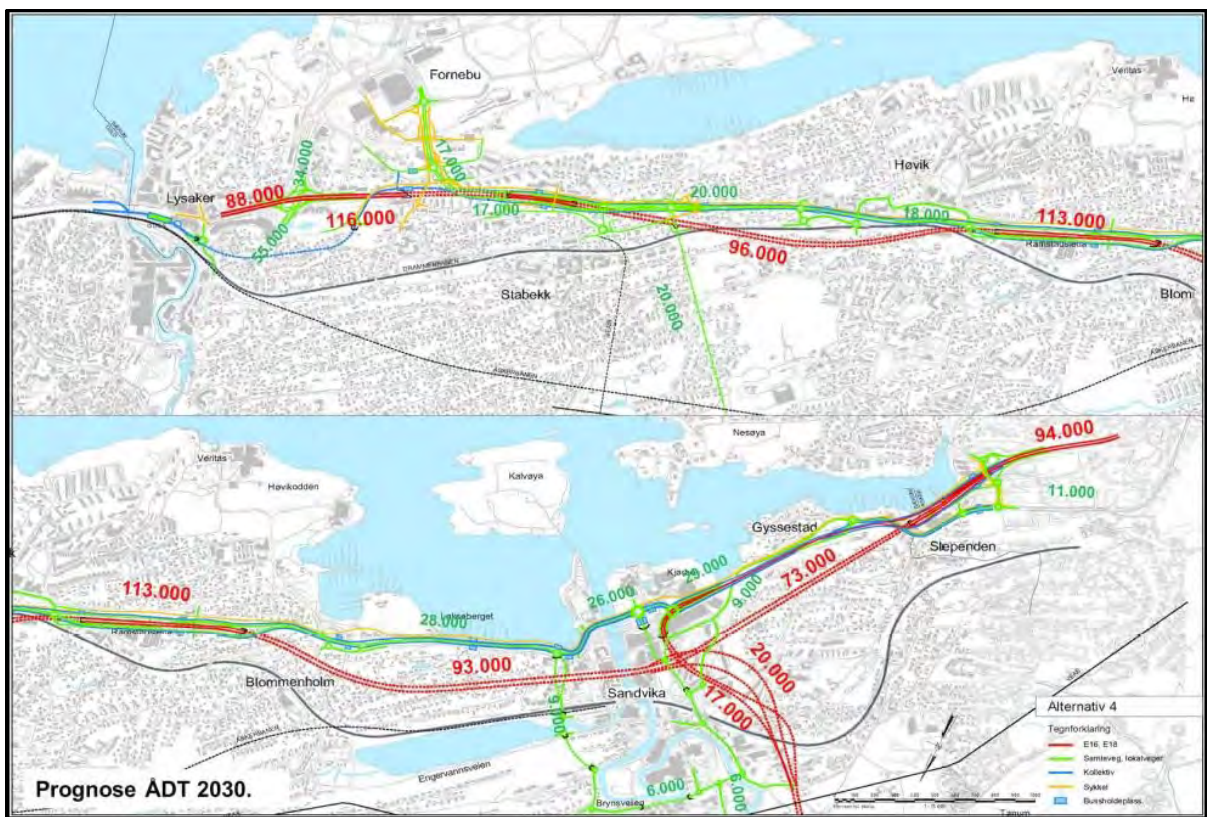
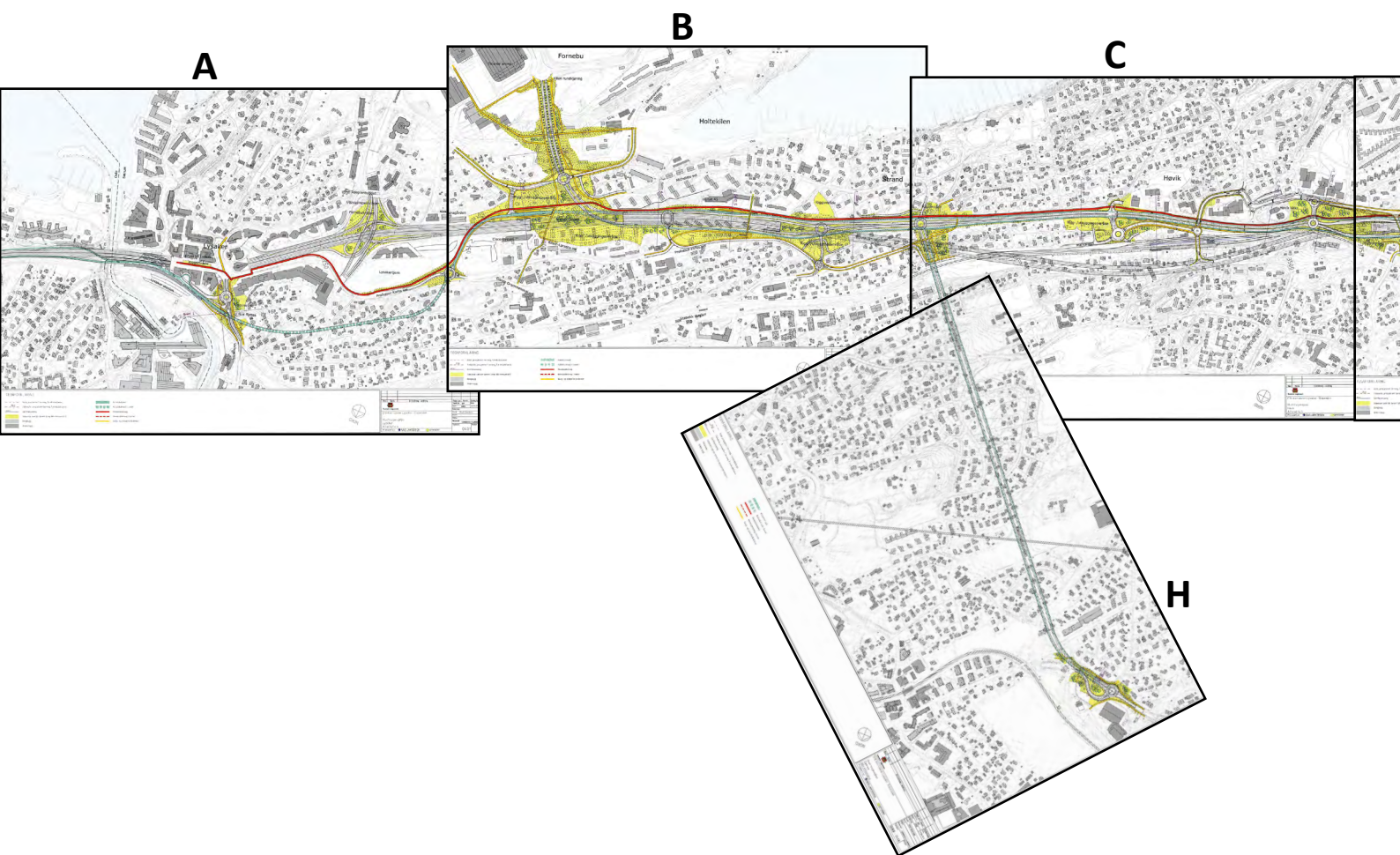


Fig. 9: Prognose for ÅDT i planområdet i 2030, ved alternativ 4, som er vedtatt gjennom kommunedelplan.

3.5 PROSJEKTILLUSTRASJONER

Nedenfor er prosjektillustrasjoner for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen fremstilt sammenhengende. Dette er for å kunne gi et helhetlig inntrykk av prosjektets størrelse og utstrekning. Hver av disse illustrasjonene er gitt en benevning i form av bokstaver. På sidene som følger vil hver av disse prosjektillustrasjonene bli gjengitt i et mer detaljert format.



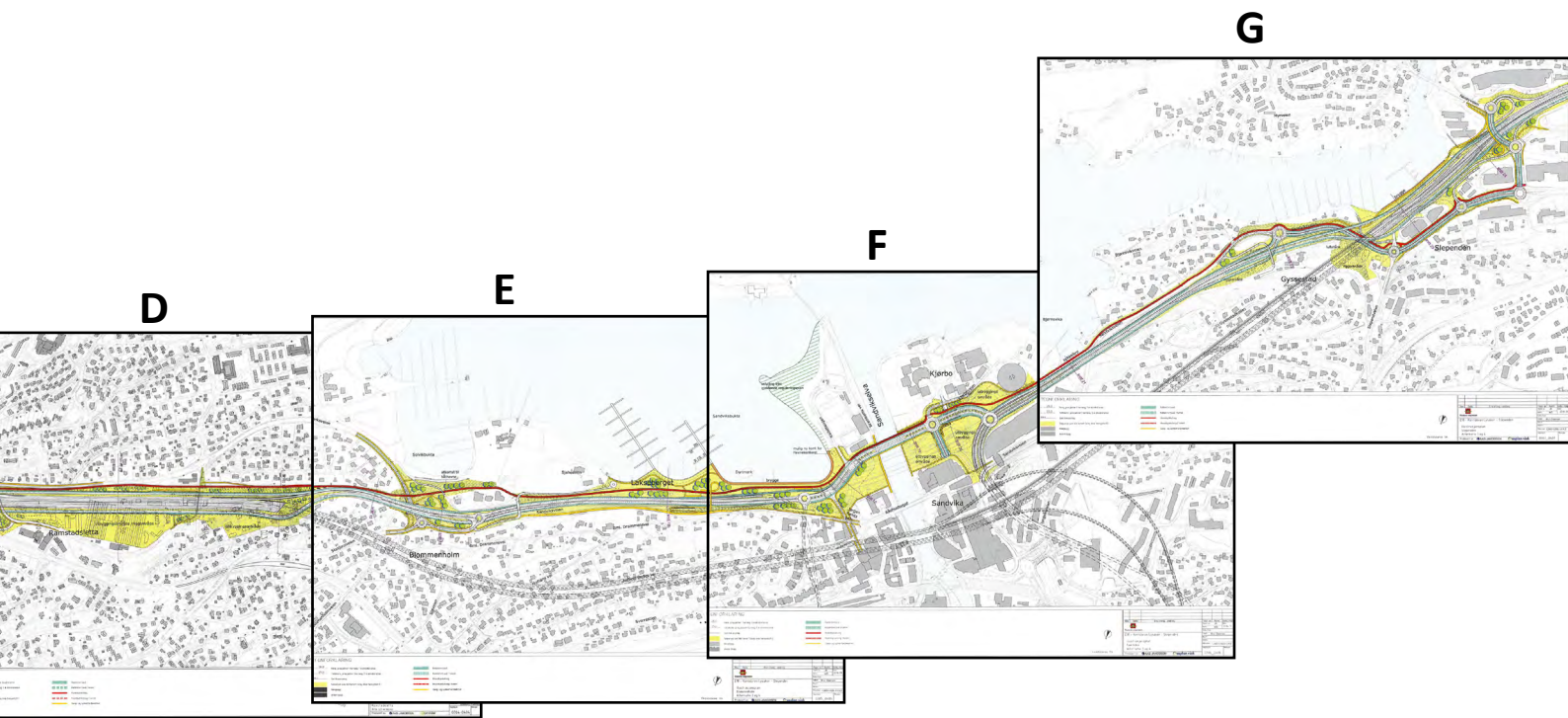


Fig. 10: Sammenstilling av prosjektillustrasjoner.

A

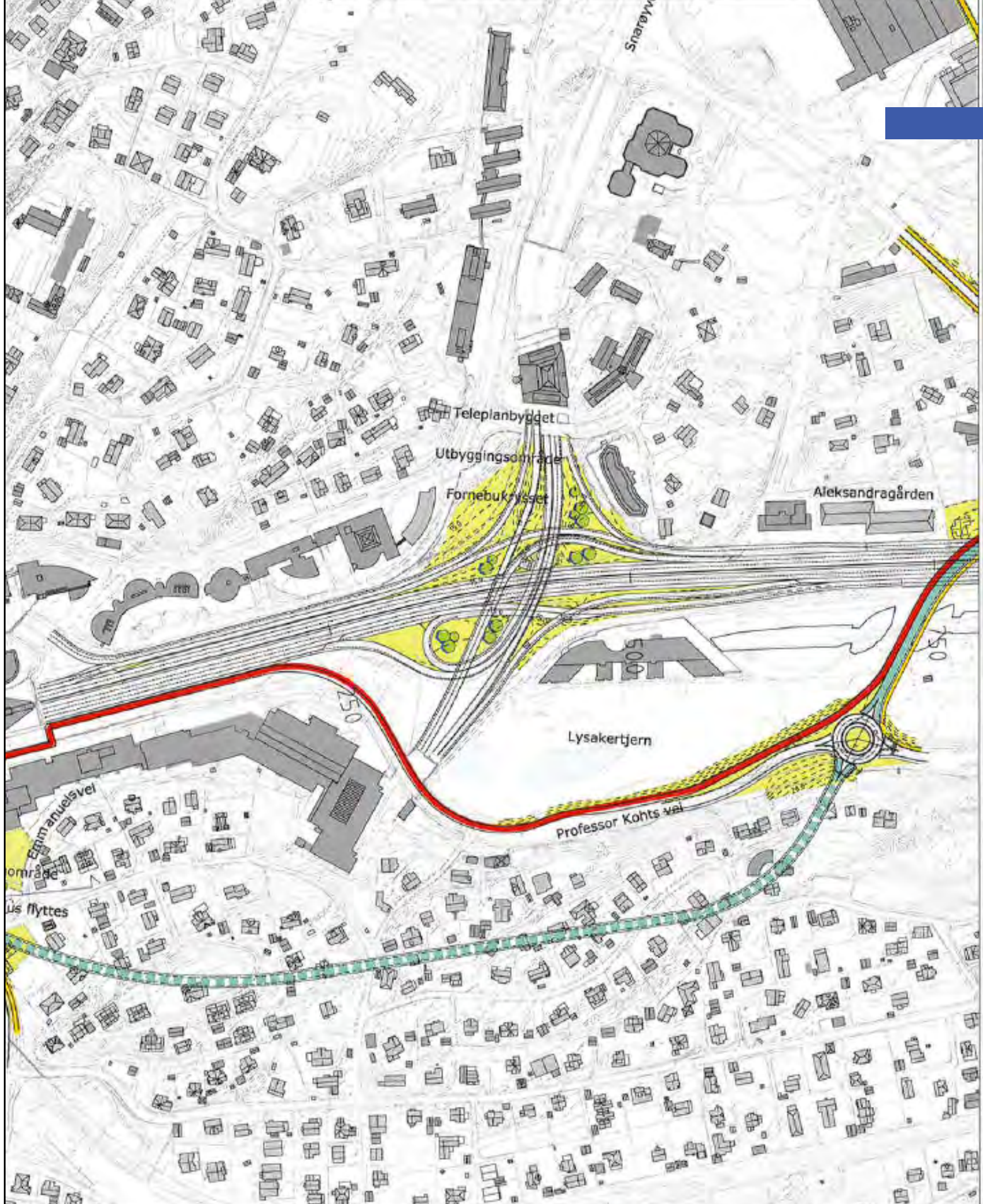
Fig. 11



TEGNFORKLARING

- Kule, prosjektert løsnings, 1 m elevasjonsklasse
- 25.0 Faltakene, prosjektert løsnings, 5 m elevasjonsklasse
- Snittlinje
- Sakseregulert område (blått i M-konseptet)
- Bebyggelse
- Andre bygg

- Kollektivtrafikk
- Kollektivtrafikk i tunnel
- Hovedsykkelveg
- Hovedsykkelveg i tunnel
- Gange- og sykkelkorridorer

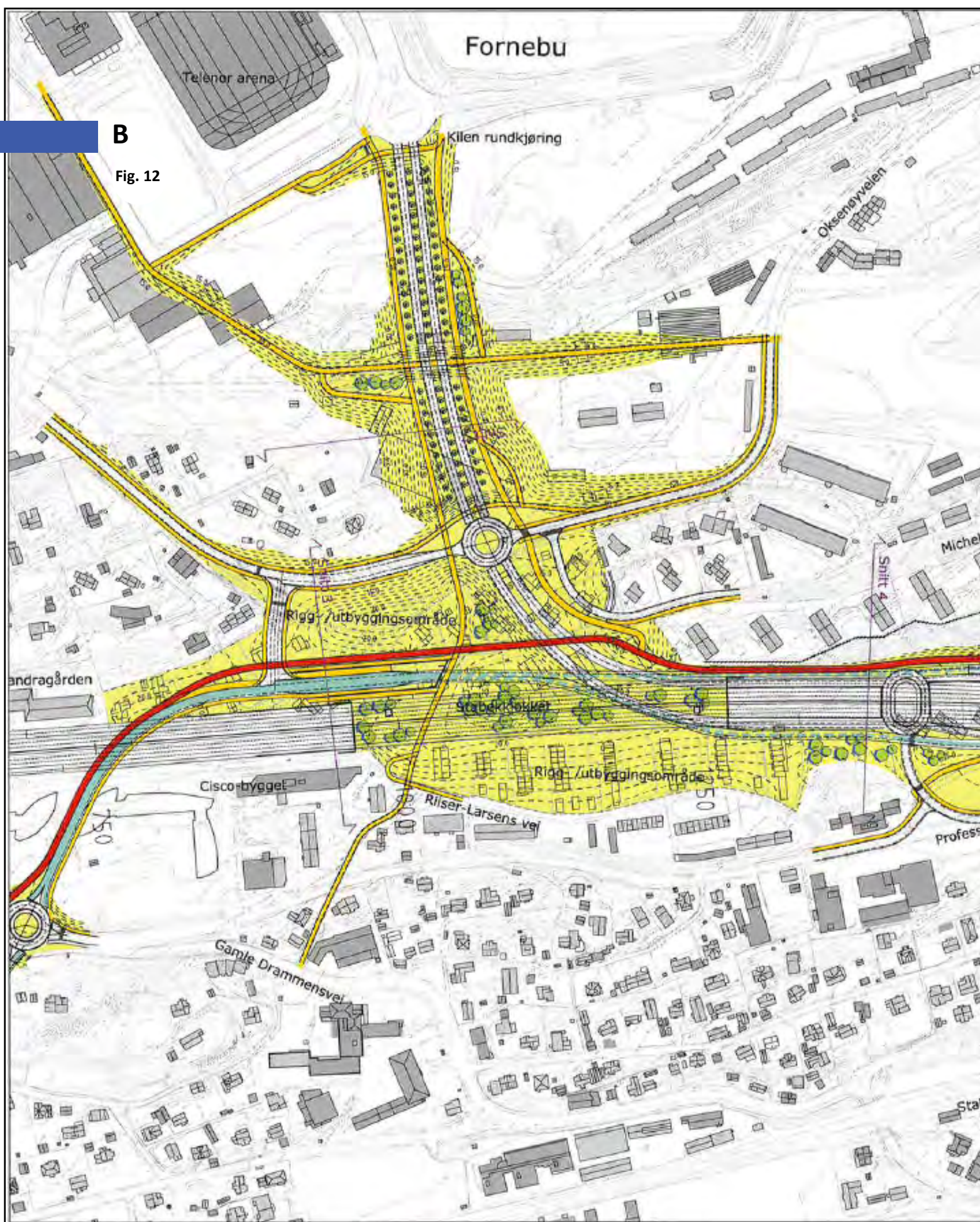


Rev.	Dato	Endring - endring	Faga av	Kontrollert av	Geddy/Ansvar
 Statens vegvesen			22.04.2011		
E18-korridoren Lysaker - Stependen			Tittel: Kraf Gleerstad		
Illustrasjonsplan Lysaker Alternativ 4			Prosjekt: 12966(A) / 14000(A)		
Prosjekt nr. 0401			0401		

Fornebu

B

Fig. 12



TEGNFORKLARING

- | | | | |
|--|--|--|-----------------------------|
| | Kule, prosjektert terrang, 1 m ekskludans | | Kollektivtrakk |
| | Tettkule, prosjektert terrang, 5 m ekskludans | | Kollektivtrakk i tunnel |
| | Snittlinjering | | Hovedskillevog |
| | Sidareal som blir benytt (stap, ikke hensjært) | | Hovedskillevog i tunnel |
| | Bebygg | | Gang- og sykkelforbindelser |
| | Andre bygg | | |

Holtekilen

Strand

Holtet 45

Skilt 5

Riggområde

Riggs Utbyggningsområde

Høvikvingelen

ets vel

for Kohts vel

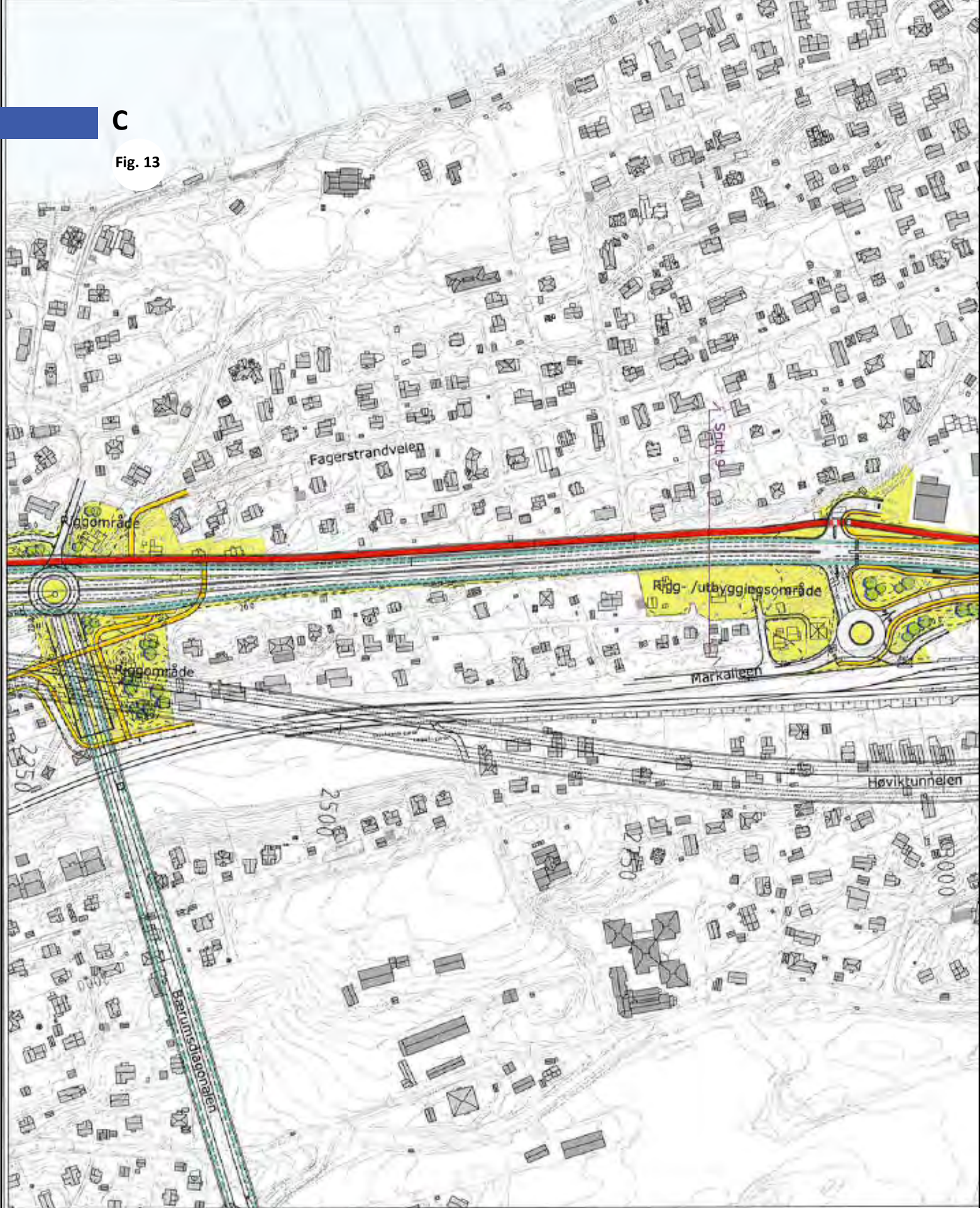
bekk stasjon



Rev. dato	Erstatterig - endring	Tegnet av	Kontr.	Godkj./sign
		BBK		Oppn
		14.0		22.04.2017
 Statens vegvesen		Godkj./sign Saksb. Knut Gaersen Dr. nr. Prosjekt 12093/16 (14600/A3) Tegning nr.		
E18-korridoren Lysaker - Støpenden Illustrasjonsplan Støbekk Alternativ 4 Produsent av: AAS-JAKOBSEN grøndaker		04.02		

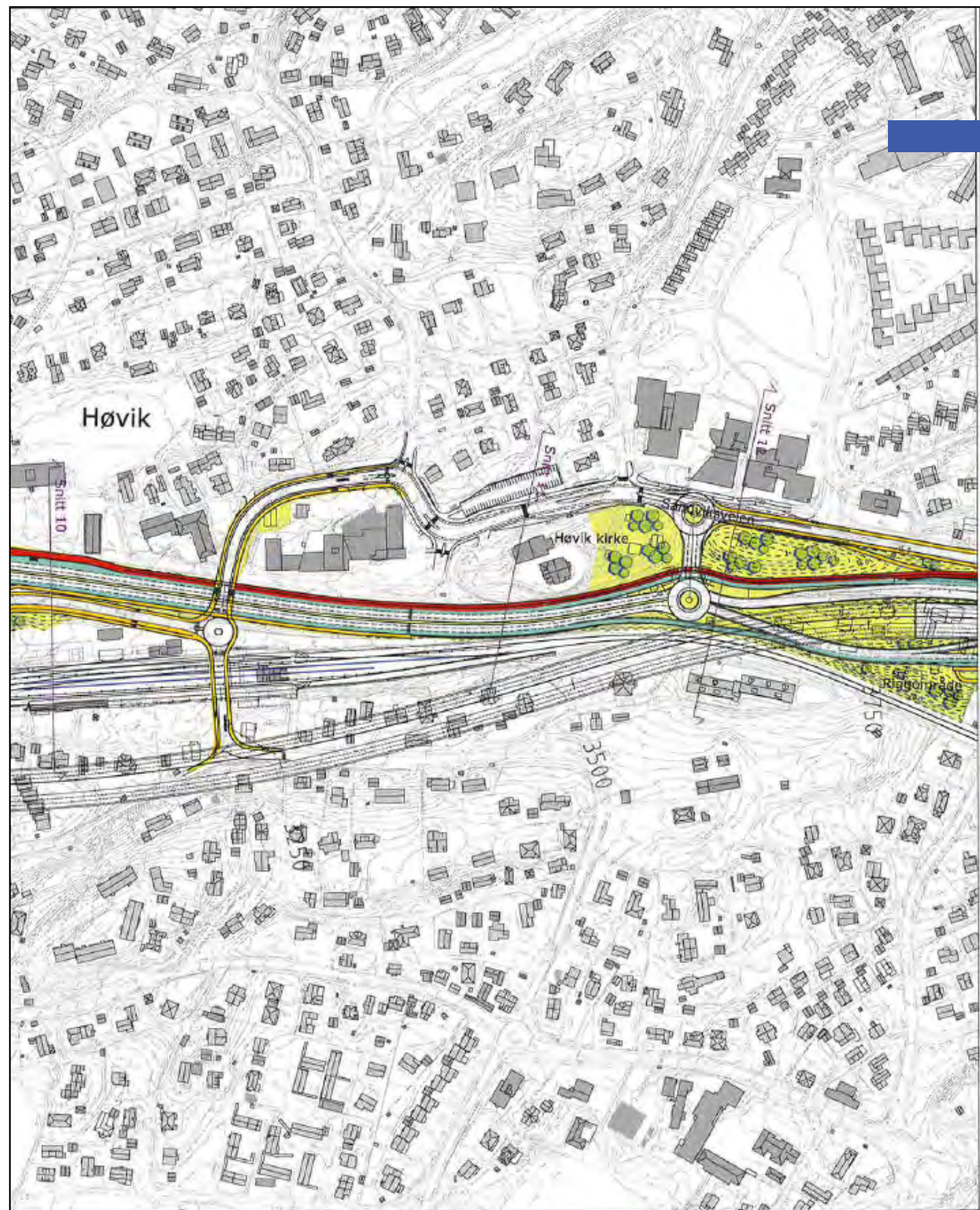
C


Fig. 13



TEGNFORKLARING

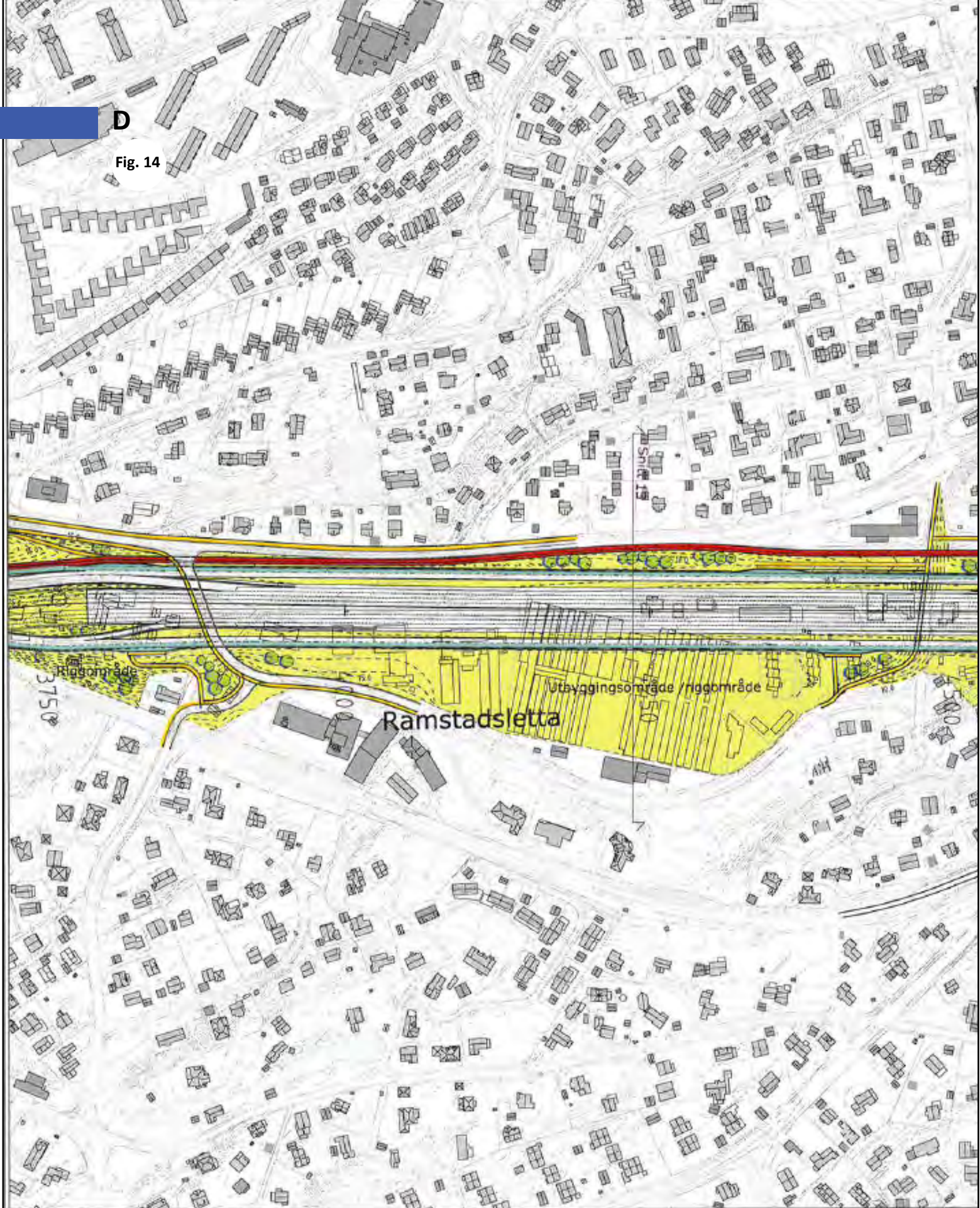
- | | |
|---|--|
|  Kote, prosjektert forring, 1m elevasjon |  Kollektivtrafikk |
|  Tellekote, prosjektert forring, 5 m elevasjon |  Kollektivtrafikk i tunnel |
|  Skillevesting |  Hovedsykkelveg |
|  Sideareal som blir berørt (farge skal hensyntatt) |  Hovedsykkelveg i tunnel |
|  Boligtype |  Gang- og sykkelforbindelse |
|  Andre type | |



Rev.	Dato	Endring - endring	Legg av	Konstr.	Godkjenning
 Statens vegvesen			Tegnet av: SKM Saksr: SIAD Godkjenning:	22.04.2019	
F19-korridoren Lysaker - Slependen			Saksb. Knut Gaersem Bruk nr: Prosjekt:		
Illustrasjonsplan Høvik Alternativ 4			Prosjekt nr: 120801A117160001A1 Tegning nr:		
Prosjekt nr: AAS-IAKSESEN			0403		

D

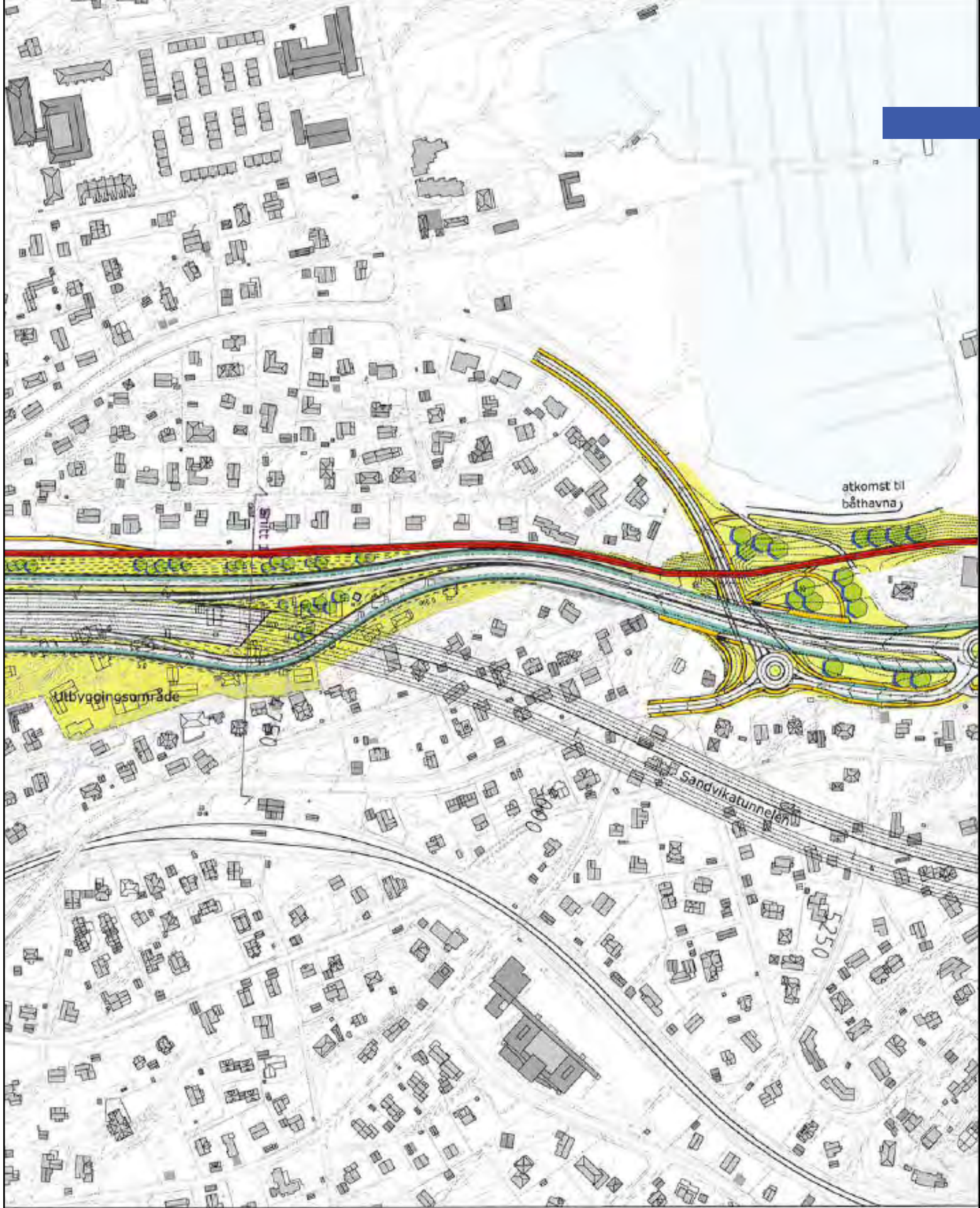
Fig. 14



TEGNFORKLÄRING

- Kote, projekterad terräng, 1 m elevskillnad
- - - - - 25% Totalkote, projekterad terräng, 5 m elevskillnad
- Svitthöjning
- Schematiskt område berört av utbyggnad
- Byggnader
- Andra byggnader

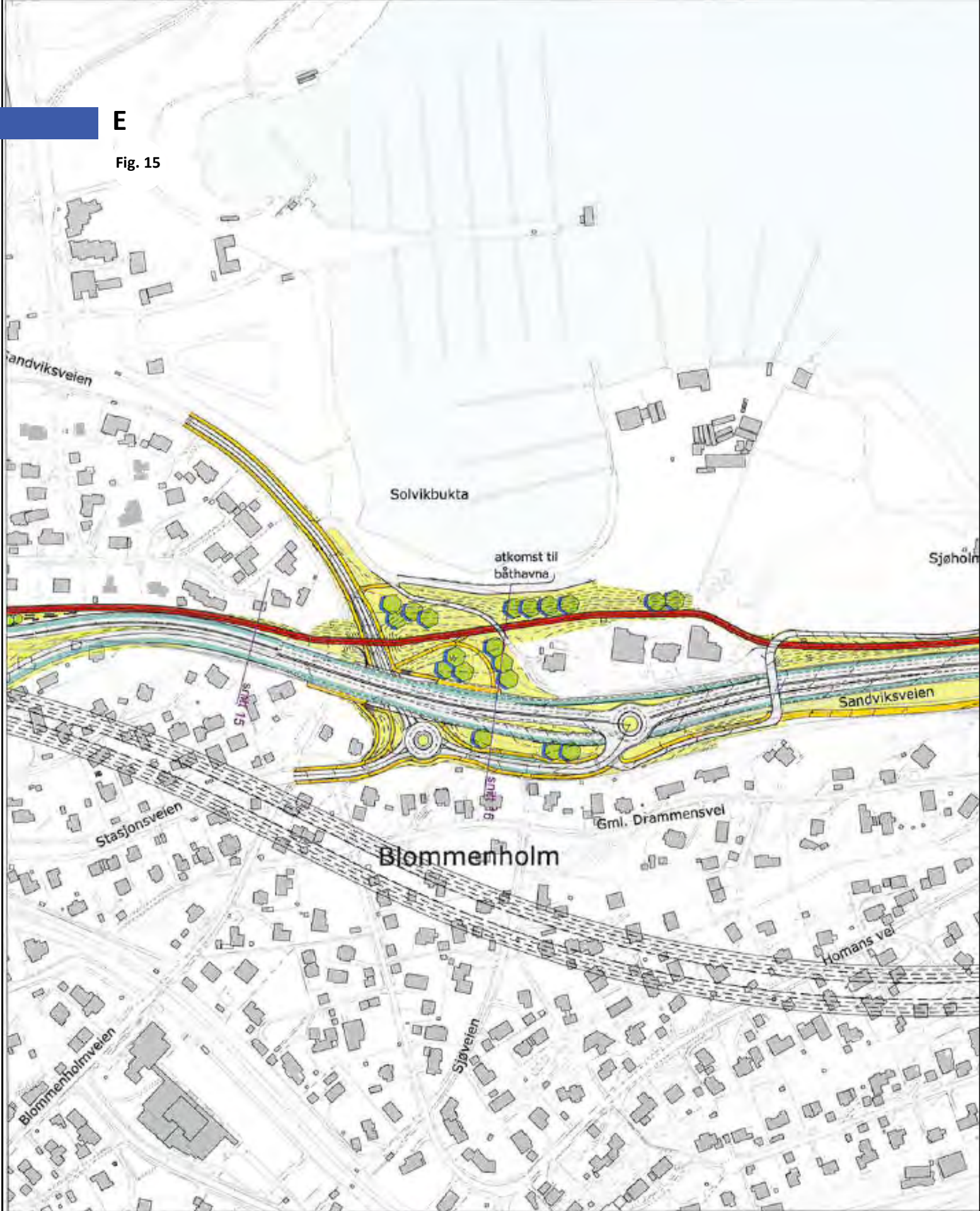
- Källområde
- Källområde i terräng
- Huvudbyggnad
- Huvudbyggnad i terräng
- Gång- och cykelvägar



Rev.	Dato	Erstatning - ændring	Tegnet af	Kontrollør	Godkendt af
			gde	gde	Dato
			Kont.	HAD	27.04.2019
Statens vegvesen E18-korridoren Lysaker-Slependen			Saksbehandler: Knut Gaersen Skisse: [blank] Tegningsnummer: 120006A11 / 140996A3 Rev. nr.: [blank]		
Illustrationsplan Rammedokument Alle alternativer Produsert av: AAS-JAROBSEN gindaker			0304-0404		

E

Fig. 15



TEGNFORKLARING

- 26.0 Kote, prosjektert høyning 1 m eksidolansse
- 25.0 Tettekote, prosjektert høyning 5 m eksidolansse
- 2000 Satt høyning
- Sikringsområde som blir berørt (utryk ikke hensyntatt)
- Bakgrunn
- Andre bygg

- Kollektivtrase
- Kollektivtrase / tunnel
- Hovedsykkelveg
- Hovedsykkelveg i tunnel
- Gang- og sykkelforandelse



Fkvidtelse 1m

Rev.	Dato	Erstatning - ændring	Fagsjef	Kontor	Godkj / godkj
 Statens vegvesen			Tegnet av: MS Dato: 22.04.19 Godkj:		
E18 - Korridoren Lysaker - Steganden			Saksh: Knut Gleerzer		
Illustrasjonsplan Blommenholm Alternativ 3 og 4			Prosjekt: 12002/10001 AVA30 Tegnet:		
Produsert av: AAS-JAKOBSEN			Casplan viak		
			0305_0405		

F

Fig. 16



TEGNEFORKLARING

- | | | | |
|------|--|--|----------------------------|
| 25.0 | Kala, prosjektert forreng, 1 m breddeklasse | | Kollektivtrase |
| 25.0 | Tetteste prosjektert forreng, 5 m breddeklasse | | Kollektivtrase i tunnel |
| | Silteforreng | | Banetrekkeveier |
| | Soneområde som blir berørt (stør ikke henrykket) | | Banetrekkeveier i tunnel |
| | Banbygg | | Gang- og sykkeltrase/veier |
| | Anker bygg | | |



Ekvidistanse 1m

Rev	Dato	Erstatning - beskriv	Tegn nr	Kontroll	Godk / Sign
			24	MS	22.04.13
 Statens vegvesen E18 - Korridoren Lysaker - Stependen Illustrasjonsplan Sandviksvika Alternativ 3 og 4 Prosjekt nr: AAS-JAKOBSEN asplan viak					
			0316	04.06	

G

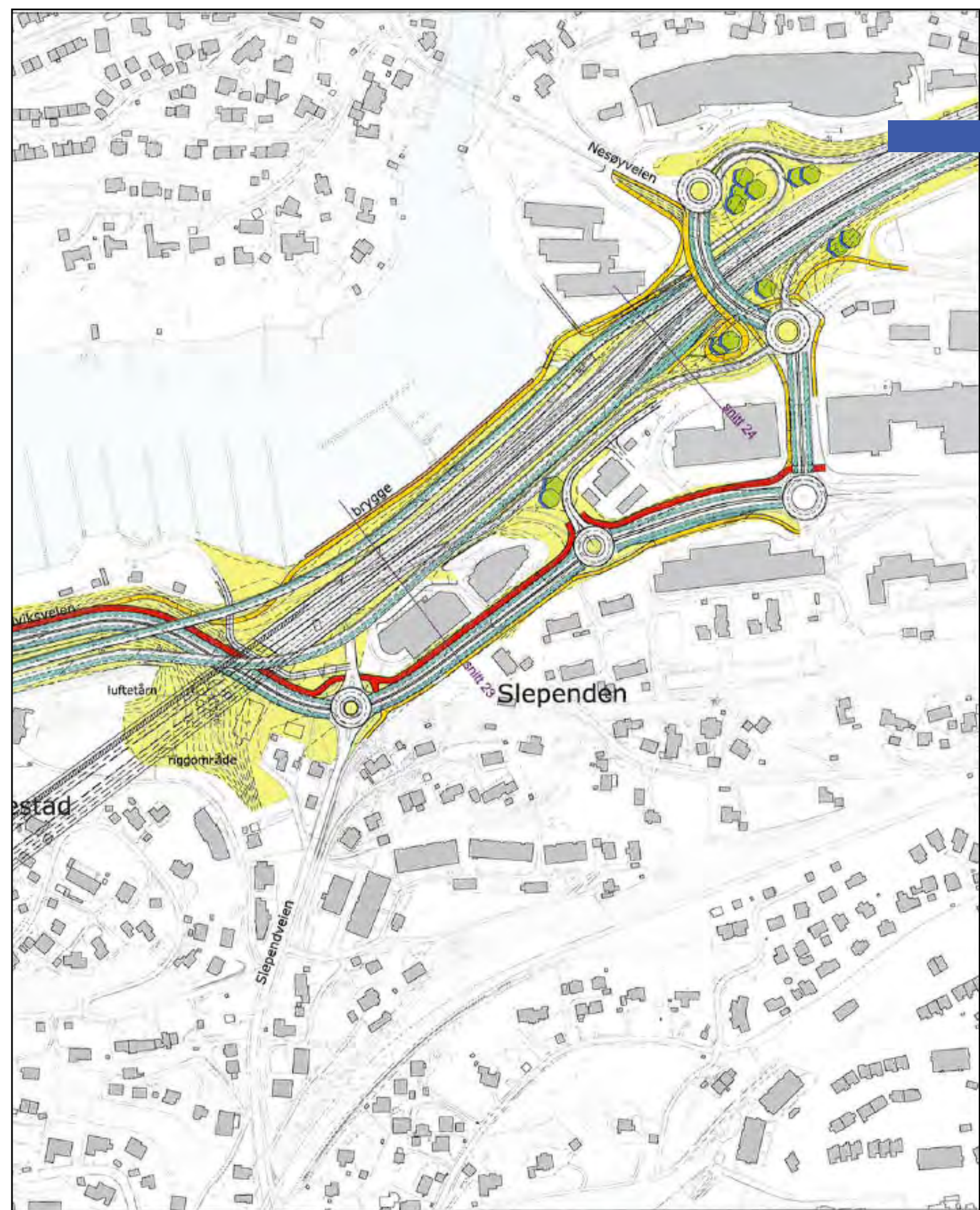
Fig. 17




TEGNI ORKLARING

- 26,0 Kote, prosjektert terreng, 1m skredslåse
- 25,0 Tiltakets, prosjektert terreng, 3m skredslåse
- linje 1 Spilthensning
- Sidareal som blir berørt (støy- og lysforstyrrelse)
- Holdebygg
- Andre bygg

- Kollektivtrasé
- Kollektivtrasé i tunnel
- Hovedsykkelvog
- Hovedsykkelvog i tunnel
- Gang- og sykkelforbindelser



Rev	Dato	Endring - endring	Drøt. nr.	Kont.	Godk. dato
 Stolens vegvesen			2003. nr. 2003. nr. 2003. nr.	2003. nr. 2003. nr. 2003. nr.	22.04.19
E18 - Korridoren Lysaker - Slependen					
Illustrasjonsplan Slependen Alternativ 3 og 4					
Prosjekt nr. AAS-JAKOBSEN			asplan viak		0307_0407



Ekvidistanse 1m

H

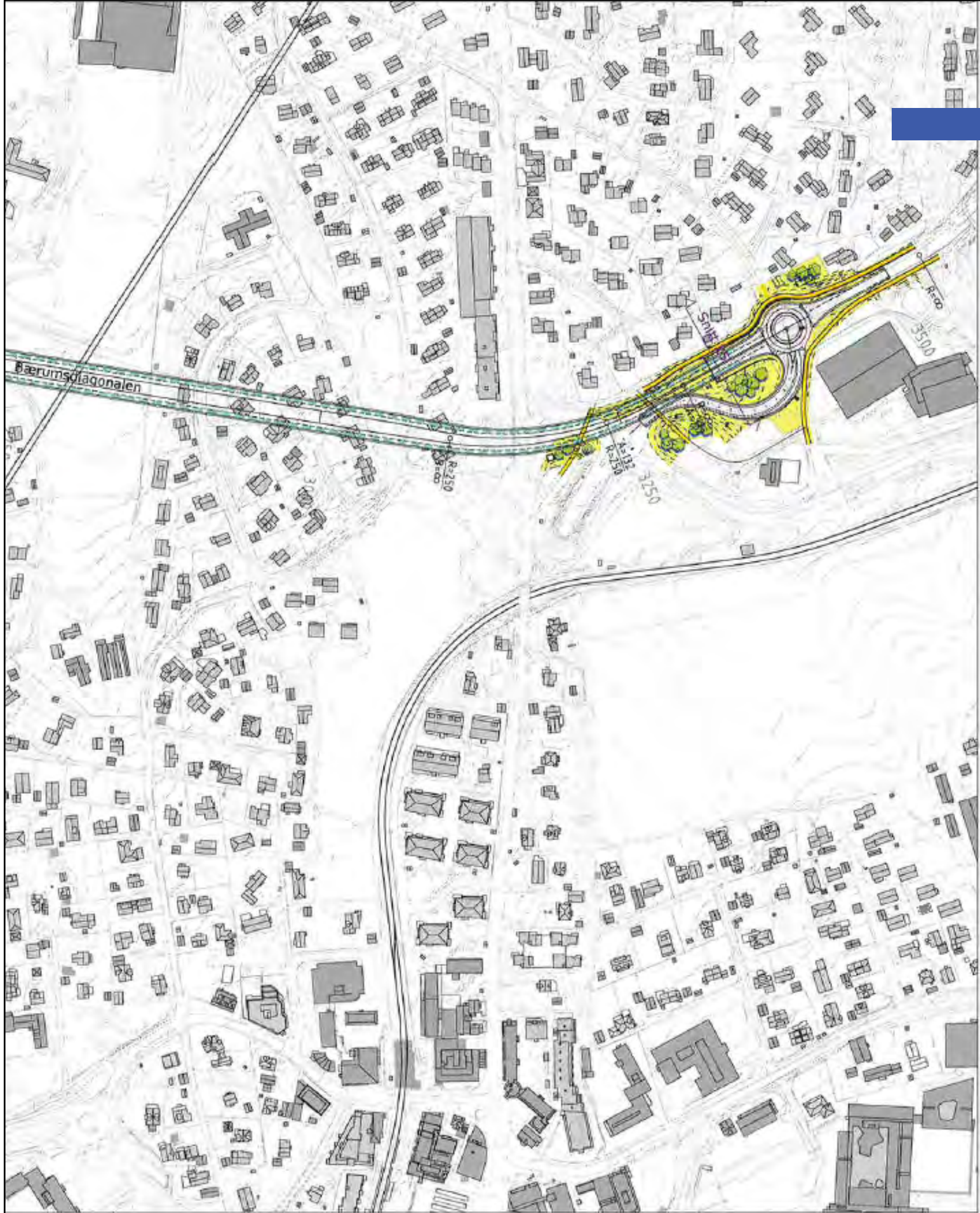
Fig. 18

Bærumdiagonalen

TEGNFORKLARING

- Kule, prospekt i fem etg, 1 m standard etas
- - - - - Tattakule, prospekt i fem etg, 5 m standard etas
- Sivilløsning
- Suppleert som står her (skal ikke hærystes!)
- Boligbeig
- Andre bygg

- Kollektivt utø
- Kollektivt utø i tunnel
- Hovedsykkelveg
- Hovedsykkelveg i tunnel
- Gang- og sykkelforbindelser



Rev.	Dato	Erstatning - endring	Trag. av	Kont.	Godkj. dato
			Trag. av	881	22.04.2013
			Rev.	HAD	
			Saksfor.		
			Saksb.	Knut Gleersen	
			Prosj.		
			Allokert	1.200.000,00	11.000.000,00
			Prosjekt		
			Produert av	AAS-JAKOBSEN	grindaker
					0308 - 04.08



Fig. 19

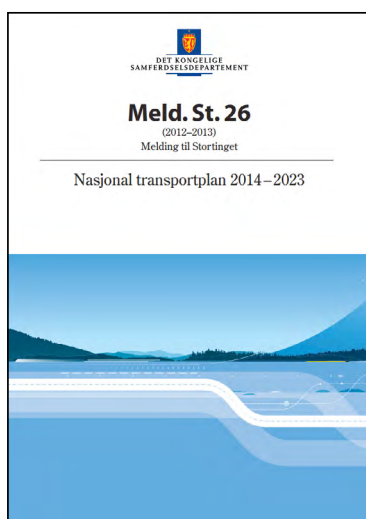
4. MÅLSETTINGER

Gjennom dette kapitlet gjennomgås aktuelle målsettinger for planområdet. Her har det blitt gjort et utvalg av viktige aktører, men det finnes også andre med målsettinger som er aktuelle for planområdet. Oppgaven vil her ta for seg målsettinger fra Nasjonal transportplan (NTP), KVVU for Oslopakke 3, Bærum kommune, Akershus Fylkeskommune, Ruter, Jernbaneverket, Plansamarbeidet – Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Samarbeidsalliansen Osloregionen, Oslo Navet og Oslo kommune. Disse målsettingene vil videre bli sammenlignet med målene definert av Statens vegvesen for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen. Dette er for å kunne undersøke om det er enighet/uenighet rundt målsettingene. Videre vil det bli undersøkt om det finnes målkonflikter innenfor vegprosjektets egne målsettinger.

4.1 AKTUELLE MÅLSETTINGER FOR PLANOMRÅDET

Gjennom denne oppgaven står ulike målsettinger som omhandler planområdet sentralt for å kunne vurdere om disse er motstridene eller sammenfallende. Derfor er det nødvendig å gjennomgå målsettingene fra ulike hold. Her er det viktig å nevne at målsettingene som er listet opp nedenfor er et utvalg av målsettinger som kan være aktuelle i planområdet og derfor ikke en fullstendig liste over målsettingene fra ulike hold som videre blir listet opp.

NASJONAL TRANSPORTPLAN



Nasjonal transportplan (NTP) er et styrende dokument som revideres hvert fjerde år og gjelder for en periode på ti år. NTP blir lagt frem og vedtatt i Stortinget etter behandling i transport- og kommunikasjonskomiteen. NTP representerer regjeringens transportpolitikk og «(..) legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene.» (NTP 2014)

Grunnen til at NTP er aktuell for caset omtalt i denne oppgaven, er at dette dokumentet er styrende for overordnede målsettinger og prioriteringer for transporten i Norge. Målsettingene definert gjennom NTP er derfor høyst aktuelt for et så stort og omfattende vegprosjekt som E18 Lysaker – Slependen.

Mål fra NTP for planperioden:

- «*Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*
- *En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*
- *Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.*
- *Et transportsystem som er universelt utformet.*»

(Samferdselsdepartementet 2013, s.71)

Mål for den nasjonale transportpolitikken i byområdene:

«*Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.*»

(Samferdselsdepartementet 2013, s.142)

KVU FOR OSLOPAKKE 3



Oslopakke 3 er en overordnet plan som Akershus Fylkeskommune, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Oslo kommune samarbeider om. Planen omfatter finansiering og bygging av kollektivtrafikk og veger i Oslo og Akershus. Et av disse prosjektene i Oslopakke 3 er E18 Lysaker – Slependen. For Oslopakke 3 er det blitt gjennomført en Konseptvalgutredning (KVU). (Statens vegvesen 2015)

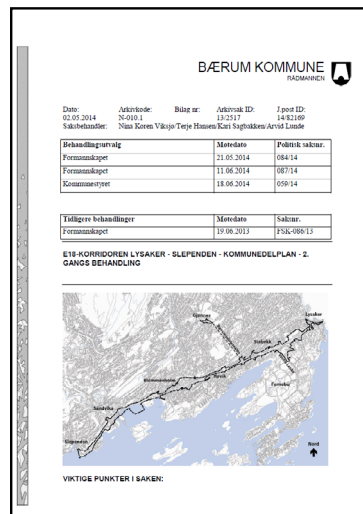
Målene definert ved KVU for Oslopakke 3 er svært aktuelle for prosjektet, da det er gjennom Oslopakke 3 at vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen er definert.

KVU for Oslopakke 3- mål:

- «Sikre et transportsystem som har god fremkommelighet, tilstrekkelig kapasitet og er robust for hendelser.
- Utvikle transportsystemet i tråd med nullvisjonen for trafiksikkerhet.
- Skjerme Oslo indre by, viktige knutepunkter/ tettsteder og boligområder for vekst i biltrafikk.
- Bidra til vesentlig redusert vekst i biltrafikk, bl.a. for å begrense utslipp av klimagasser.»

(Statens vegvesen og Jernbaneverket 2007, s.6)

BÆRUM KOMMUNE



Bærum kommune er en sentral aktør da mesteparten av vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen befinner seg i kommunen. Det er også Bærum kommune som vedtar planene for ny E18 gjennom kommunedelplan og reguleringsplan. Det er derfor naturlig at kommunen har utformet noen målsettinger for prosjektet.

Bærum kommune – Arealstrategi, pkt. 8:
«Videreutvikle og utnytte eksisterende større næringsområder og utvalgte arealer langs ny E18 til næringsformål.» (Bærum kommune 2013)

Bærum kommune – E18-korridoren Lysaker – Slependen – Kommunedelplan- 2. gangs behandling:

- «Redusere miljøproblemene i E18-korridoren gjennom etablering av E18 i tunnel.
- Forbedre fremkommeligheten, spesielt for næringslivets transport, kollektivtrafikk og sykkel.
- Avlaste lokalveinettet.
- Gjennomføre aktiv medvirkning med berørte vel og organisasjoner.
- Oppnå raskest mulig avklaring av boliginnløsningsprosessen.
- Oppnå raskest mulig utbygging av hele E18.»

(Bærum kommune 2014, s.18)

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE



Akershus Fylkeskommune er et folkevalgt regionalt styringsnivå for Akershus fylke. Akershus Fylkeskommune har blant annet oppgaver som forvaltning av veier og oppgaver innenfor miljø.

Mål definert av Akershus Fylkeskommune for samferdsel er viktige for prosjektet da disse danner grunnlag for hvordan man helst ønsker å prioritere i fylket.

Samferdselsplan Del 2 Handlingsprogram 2015-2018:

- 1.** «Bidra til økt verdiskaping, bærekraftig utvikling og god folkehelse.
 - a. Utbygging av gang- og sykkelveger.
- 2.** Bidra til at Akershus er et foregangsfylke innen klima og miljø.
 - a. Miljøvennlig kollektivtransport.
 - b. God luftkvalitet.
 - c. Redusere saltbruket i vinterdriften.
- 3.** Sikre bedre framkommelighet og sikkerhet i trafikken.
 - a. God kollektivtilbud for alle innbyggere.
 - b. Infrastruktur for kollektivtransport.
 - c. Tilgjengelighet for alle på holdeplasser og terminaler.
 - d. Gradvis redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier.
 - e. Trafikksikkerhet.
 - f. All vekst i persontransport med gange, sykling og kollektivtransport.
 - g. Bidra til redusert bilbruk og økt tilgjengelighet til kollektivtransport.
- 4.** Bidra til at veksten skjer i byer og tettsteder i tilknytning til kollektivknutepunkter.
 - a. Utvikle bærekraftige kollektivknutepunkt.»

(Akershus Fylkeskommune 2014, s. 9)

RUTER



Ruter er eid av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. «Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.» (Ruter 2012)

Ruter sine mål er svært viktig å undersøke, da det er ruter som drifter flere former for kollektiv transport i området. Det er derfor viktig at deres mål blir fulgt opp gjennom vegprosjektet.

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060:

- 1.** «Ruter vil ha flere og mer fornøyde kunder og en økt markedsandel for kollektivtrafikken.
 - a. Ruter vil være en kundedrevet organisasjon.
 - b. Mer kollektivtrafikk for pengene.
- 2.** Ruter vil tilby økt kapasitet for å kunne ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, som bidrag til funksjonsdyktighet og miljø i en region i sterk vekst.
 - a. Tilrettelegging for minst 750 000 nye innbyggere og en tredobling av kollektivtrafikken.
- 3.** Ruter vil ta vare på verdiene og prioritere en pålitelig trafikkavvikling.
 - a. Pålitelig drift krever økt vekt på reinvestering og vedlikehold.

- 4.** Ruter vil styrke stammene i nettet ved nye sentrumstunneler for metro og jernbane, bundet sammen i effektive knutepunkter.
 - a. Modernisering av T-banen til en fornyet Metro med økt kapasitet ved ny sentrumstunnel.
 - 5.** Ruter vil effektivisere og modernisere trikken, blant annet ved nye, kapasitetssterke bybanestrekninger.
 - a. Trikkens framtid ligger i vesentlig høyere kapasitet til en klart lavere enhetskostnad enn i dag.
 - 6.** Ruter vil optimalisere busstilbudet ved å legge større vekt på nye markedsmuligheter.
 - a. Tilbudsdifferansiering fra femminutters rute til betalingstrafikk.
 - 7.** Ruter vil effektivisere produksjonen og Ruter-nettet.
 - a. Optimalisert nett, pålitelig trafikkavvikling og kostnadseffektiv produksjon.
 - b. Forsinkelser gir over 3 milliarder kroner i årlig samfunnsøkonomisk tap.
 - 8.** Ruter vil modernisere salgskanalerne.
 - a. Reisekortet er en viktig mellomstasjon, og nye billettmedier vil komme.
 - b. Pristilbud som kombinerer abonnement og enkeltreise.
 - 9.** Ruter vil være tilgjengelig, og prioritere gjennomføring av trafikantinformasjonsprogrammet.
 - a. Bedre trafikantinformasjon.
 - b. Universell utforming.
 - 10.** Ruter vil anbefale en større statlig satsing på kollektivtrafikken i hovedstadsområdet.
 - a. Samfunnets funksjonsevne er avhengig av en effektiv kollektivtrafikk.
 - b. Behov for nye tanke-, ansvars-, organisasjons- og finansieringsmodeller.»
- (Ruter 2011, s.8-19)

JERNBANEVERKET



Jernbaneverket er en statlig etat med ansvar for jernbanens infrastruktur, og forvalter all offentlig infrastruktur for jernbane på vegne av staten.

Jernbaneverket sine mål er aktuelle da de er en svært viktig aktør innen den kollektive transporten i området. Deres prioriteringer kan føre til en endring innen folks tilgang på et bedre kollektivtilbud i området.

Handlingsprogram 2014-2023:

«Punktlighet, regularitet og oppetid:

De fleste mål, ambisjoner og krav er satt for tiårsperioden, men når det gjelder mål for oppetid, punktlighet og regularitet for togtrafikken, er det satt måltall for hva som skal oppnås i 2017.

Det er satt som mål for planperioden (2014-2023) at antall forsinkelsestimer skal reduseres med om lag 30 pst, og antall innstilte tog med om lag 60 pst, sammenliknet med nivået i 2012. Målene tar høyde for at togtrafikken forventes å øke i perioden.

I planperioden legges det særlig vekt på å bedre regulariteten og oppetiden, mens målene for punktlighet videreføres.

Framkommelighet:

En målrettet utvikling av infrastrukturen med økt pålitelighet med et bedre transporttilbud vil gi regionforstørring og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Bedret framkommelighet og økt kapasitet vil gi mer effektive kollektivløsninger i og rundt de store byene.

For jernbanen skal det satses på:

- Reduserte reisetider for IC- og regiontog
- Økt antall seteplasser (sete-km) og avganger (tog-km) i persontrafikken
- Forsinkelser i rushtiden skal reduseres i de fire største byområdene

Trafikksikkerhet:

Sikkerhetsnivået på jernbane er høyt. Målet er at det høye sikkerhetsnivået skal opprettholdes og styrkes i planperioden.

Det satses på:

- Tiltak for å forebygge ulykker ved planoverganger
- Tiltak for å hindre sammenstøt mellom tog
- Sikring mot skred og flom
- Utbedring av plattformer og overganger på stasjoner

Miljø:

Jernbanen bidrar til å redusere transportens bidrag til klimagassutslipp og lokal luft- og støyforurensning og er en arealeffektiv transportform som minimaliserer behovet for arealinngrep.

Det satses på å:

- redusere klimagassutslipp
- oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- redusere tap av naturmangfold
- begrense inngrep i dyrket mark

Universell utforming:

Det endelige målet er at transportsystemet skal være universelt utformet, noe som vil øke kvaliteten for alle reisende. På veien mot et universelt utformet jernbanesystem vil det være et viktig delmål å få flest mulig knutepunkter og større stasjoner opp på et brukbart nivå – «tilgjengelig for alle».

Det satses på å:

- *utforme alle nye stasjoner universelt*
- *utbedre 40-80 stasjoner med økt tilgjengelighet*
- *videre utbygge digitale anvisere og monitorer»*

(Jernbaneverket 2014a, s. 12)

Videre har Jernbaneverket konkretisert sine prioriteringer for planperioden:

«Prioriteringer:

Jernbanens fortrinn ved at den transporterer mange reisende miljøvennlig, utnyttes for å ta veksten i trafikken rundt de store byene. For å avvikle store transportvolumer krever banetransport vesentlig mindre areal enn vegtransport, hvilket det er knapphet på spesielt i sentrale byområder. Transportveksten i og rundt storbyene skal tas kollektivt der togtilbudet spiller en sentral og strukturerende rolle med attraktiv frekvens og konkurransedyktig reisetid.

Videre vektlegges:

- *At jernbanen skal gi et pålitelig tilbud, høy driftsstabilitet, god komfort og høy sikkerhet*
- *Å utvikle togtrafikken der potensialet er størst med et pendleromland til de store byene innenfor om lag en times reisetid*
- *Å innføre en ny grunnrute i Østlands-området med betydelig økt kapasitet*
- *Å etablere halvtimesfrekvens og ekstra rushtidsavganger for indre IC innen 2024»*

(Jernbaneverket 2014a, s. 12-13)

PLANSAMARBEIDET – REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

Plansamarbeidet skal utarbeide en regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og skal være ferdig juni 2015. Dette er et samarbeid mellom Akershus Fylkeskommune, Oslo kommune og alle kommunene i Akershus. Arbeidet som gjøres gjennom Plansamarbeidet skal følges opp av kommunene gjennom deres planer. (Plansamarbeidet 2015a)

Målene satt gjennom Plansamarbeidet er utarbeidet i fellesskap og kommunene har forpliktet seg til å følge opp disse i sine planer. Disse målene er derfor svært viktige for prosjektet, da det er Bærum kommune som vedtar kommunedelplanen for vegprosjektet.

Mål:

- *«Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.*
- *Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.*
- *Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.*

I tillegg til dette er det anført detaljerte mål rundt blant annet klima, jordvern, næringslivets konkurransekraft, naturmangfold og tettstedsutvikling.» (Plansamarbeidet 2015b)

SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN



Samarbeidsalliansen Osloregionen består av 78 kommuner og fire fylkeskommuner i hovedstadsområdet. (Samarbeidsalliansen Osloregionen 2015)

Samarbeidsalliansen er et samarbeid som skal styrke Osloregionen. Disse målene er derfor noe som alle samarbeidspartnerne i fellesskap ønsker å oppnå. Det er derfor viktig at målene også følges opp gjennom planer av Bærum kommune, som er en del av dette samarbeidet.

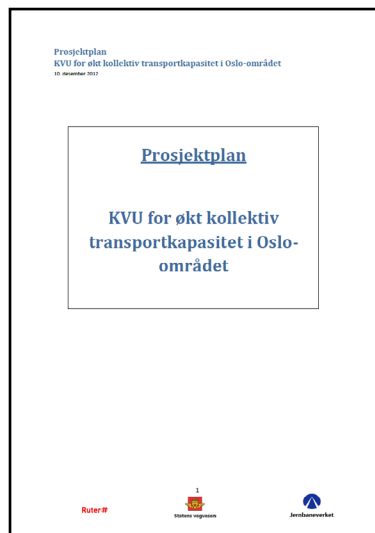
Handlingsprogram 2013:

«Samarbeidsalliansens overordnede målsetting er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Alt Osloregionen gjør skal ha relevans for denne målsettingen. Strategiene for å nå målet kan deles i to:

- Den direkte innsatsen for å profilere og markedsføre Osloregionene, nasjonalt og internasjonalt, dvs. gjøre Osloregionen bedre kjent.*
- Innsatsen for å påvirke positive ulike faktorer som gjøre Osloregionen både konkurransedyktig og bærekraftig, dvs. gjør Osloregionen bedre.»*

(Samarbeidsalliansen Osloregionen, s. 2)

OSLO NAVET



Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å belyse hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles inn og gjennom Oslo. (Jernbaneverket 2014b)

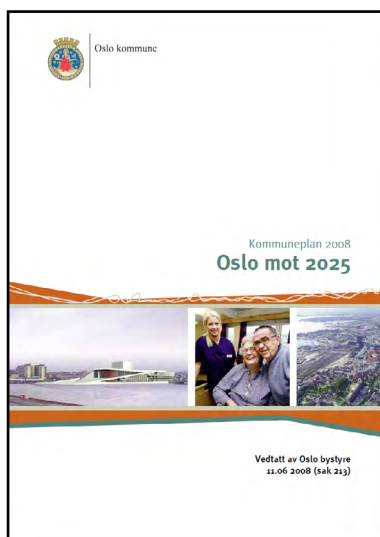
Målene definert gjennom Oslo Navet har stor betydning, da disse sier noe om hvordan transportsystemet bør utvikles i sentrale områder i og nær Oslo. Her utforsker man mulighetene for den kollektive transporten, noe som bør følges opp i vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen av Statens vegvesen.

Prosjektplan – KVVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området:

«Målet for arbeidet er å gjennomføre en KVVU som viser hvordan transportsystemet må utvikles for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. I henhold til bestillingen skal utgangspunktet være å utvikle et kollektivt transporttilbud som på best mulig måte kan håndtere transportetterspørselen. For at etterspørselen etter kollektivtrafikk skal øke så sterkt, må kollektivtilbudet være attraktivt for de reisende. Et slikt kollektivt transporttilbud må ha høy kvalitet, dvs. gi korte reisetider, høy frekvens, høy pålitelighet, god kapasitet og komfort, attraktive og bekvemme

knutepunkter og vogner og gi sømløse reiser. Dette krever at en ser kollektivsystemet i sin helhet, analyserer hvilken rollefordeling det skal være mellom driftsformene og hvordan disse kan kobles sammen på en mest mulig effektiv måte. Kollektivtrafikken må også være godt sammenkoblet med sykling og gåing, samt med biltrafikken der dette er hensiktsmessig. Det er behov for gode overgangsmuligheter mellom kollektivtrafikken og de andre transportformene.» (Jernbaneverket 2014c, s. 6)

OSLO KOMMUNE



Oslo kommune er en sentral aktør i vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender da deler av strekningen strekker seg inn i kommunen. Valgene som gjøres for utformingen av E18 i Bærum kommune vil kunne påvirke Oslo. Dette gjør at målsettingene fra Oslo kommune er aktuelle for vegprosjektet.

Mål satt av Oslo kommune. Underliggende strategier er kun ført opp der de er aktuelle for oppgaven.

Kommuneplan 2008, Oslo mot 2025:

- 1.** «Oslo skal være en internasjonalt attraktiv by og en drivkraft i Osloregionen.
 - a. Ivareta hovedstadsrollen til beste for Osloregionene og hele landet.
 - b. Styrke rollen som regional utviklingsaktør.

- c. Bidra til at Osloregionen utnytter sitt potensial som landets ledende næringsområde.
- d. Befeste sin posisjon som en av Europas mest miljøvennlige og bærekraftige hovedsteder.
- 2.** Oslo skal være en trygg by med god livskvalitet for innbyggerne.
 - a. Arbeide for trivelige og rene byrom.
 - b. Tilrettelegge for økt friluftsliv, mosjon og naturopplevelse.
 - c. Sørgje for universell utforming av omgivelser og tjenester.
 - d. Utvikle Oslo til en attraktiv, mangfoldig og unik kulturhovedstad.
- 3.** Oslo kommune skal tilby brukertilpassede tjenester av høy kvalitet.
- 4.** Oslos innbyggere skal delta i byens utvikling.
- 5.** Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling.
 - a. Tilrettelegge for et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone.
 - b. Bidra til at Osloregionen får en samordnet areal- og transportstrategi.
 - c. Videreutvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem.
 - d. Tilrettelegge for en mest mulig miljøvennlig og effektiv varetransport og samordning av de store logistikkterminalene i Osloregionen.
 - e. Redusere miljøbelastningene i det sentrale byområdet.
 - f. Tilrettelegge for en forutsigbar arealberedskap for nærings- og servicefunksjoner.
 - g. Sikre arealer til barnehager, grunnskoler, ulike idrettsarenaer, friområder og møteplasser.
 - h. Tilrettelegge for tilstrekkelig og variert boligbygging.
 - i. Videreutvikle den blågrønne strukturen.
 - j. Legge til rette for energi- og miljøeffektive bygninger og bygningsmiljøer.
 - k. Bærekraftig forvaltning av kulturarven.
 - l. Ta vare på nasjonale kulturminneverdier.» (Oslo kommune 2008, s.29-51)

4.2 PROSJEKTETS MÅLSETTINGER

For å kunne trekke linjer mellom aktuelle målsettinger for planområdet og de utvalgte målene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen, er det nødvendig å gå nøye gjennom prosjektets målsettinger. Målene er som følger:

«Samfunns mål:

Utviklingen av arealbruk og transportsystem på veg 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 redusere bilbruken.

Effekt mål:

1. Et transportsystem med bedret tilgjengelighet og reduserte reisetider.

- Reduserte rushtidsforsinkelser, næringsliv og kollektivtransport skal prioriteres.
- Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel.
- Tilrettelegge for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt.

2. Redusere trafikkskapte miljøproblemer

- Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by.
- Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.
- Redusere klimagassutslipp fra transport.
- Redusere barrierer som hindrer ferdsel og reduserer opplevelsesverdier.»

(Statens vegvesen 2013a, s. 19)

4.2.1 FINNES DET MÅLKONFLIKTER I VEGPROSJEKTET E18 LYSAKER-SLEPENDEN?

Først vil det være nødvendig å undersøke om prosjektets egne målsettinger er sammenfallende eller er motstridene. Dette er for å kunne se om prosjektet har hatt tydelige mål som lar seg gjennomføre samtidig, eller om prosjektet har målsettinger som vil være vanskelige å følge opp da de er motstridene. Her vil det også være nødvendig å tolke hva som menes med målene.

SAMFUNNSMÅL

Når det gjelder samfunnsmålets første ledd, lyder det som følger: «Utviklingen av arealbruk og transportsystem på veg skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil.» At arealbruken og transportsystemet på veg skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål, tolker jeg som at arealbruken må støtte opp under utviklingen av knutepunkt for å gjøre det enkelt og reise mellom viktige reisemål. At man skal legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil tolkes som at bruken av bilen må reduseres og miljøvennlige transportformer må øke. Eksempler på miljøvennlige transportformer er ulike former for kollektiv transport, ellers også andre typer fremkomstmiddel som krever fysisk energi som for eksempel sykkel, skateboard og sparkesykkel. Videre er selvsagt også gange og jogging er svært miljøvennlige måter for transport som bør øke.

Samfunnsmålets andre ledd lyder som følger:

«Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.» At tiltakene man utfører gjennom ny E18 skal føre til at de trafikkskapte miljøproblemene skal reduseres, vil kunne tolkes som at direkte følger som støv, svevestøv og lokal forurensning skal reduseres. Dette kan for eksempel skje i form av rensing av

utslipp eller skjerming. Dette er derimot en moderat tolkning, en annen form for tolkning kan være at man skal redusere trafikken da dette også vil redusere de trafikkskapt miljøproblemene. Videre i samfunnsmålets andre ledd står det at man skal reduserer bilbruken i Vestkorridoren. Denne delen gir lite rom for tolkning da det står relativt klart og tydelig at bilbruken i Vestkorridoren skal reduseres.

EFFEKTMÅL

Et transportsystem med bedret tilgjengelighet vil tilsi at man enkelt skal kunne nå destinasjoner raskt og effektivt. Bedret tilgjengelighet i forhold til vegprosjektet kan forstås som et transportsystem med god lesbarhet i forhold til å nå viktige destinasjoner. Videre kan arealbruk støtte opp under tilgjengeligheten, da dette kan gi flere mennesker muligheten til å bo og arbeide i områder med god tilgjengelighet. Et transportsystem med god tilgjengelighet kan også bety at kollektivtrafikken skal få bedret sine forhold når det gjelder tilgjengelighet. Det er mange som velger og sykle inn mot Oslo, men sykkelveiene i dag preges av dårlig tilgjengelighet og lite sammenheng. Bedret tilgjengelighet for transportsystemet bør derfor også inkludere syklistene.

Et transportsystem med reduserte reisetider er et relativt tydelig mål. Det fremgår ikke at det skal være reduserte reisetider for enkelte transportgrupper, målet må derfor tolkes som at man skal oppnå redusert reisetid for alle transportformer.

Reduserte rushtidsforsinkelser er også et tydelig mål. Heller ikke her fremgår det hvilke transportgrupper det er snakk om, og må derfor tolkes som reduserte forsinkelser i rushtiden for alle transportgrupper.

Prioritering av næringsliv og kollektivtransport kan tolkes som at disse transportgruppene skal prioriteres med tanke på fremkommelighet i trafikken. Dersom næringstransporten får forsinkelser i trafikken, utgjør dette et stort

økonomisk tap i form av reisetid. Videre er kollektivtrafikken viktig da den transporterer mange mennesker på en arealeffektiv måte, og skal derfor prioriteres.

Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel er et tydelig definert mål. Dette kan forstås som at vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen skal legge de fysiske forholdene til rette for at flere reisende skal velge å benytte seg av mer miljøvennlige transportformer. Hva man definerer som miljøvennlige transportformer er nok mer avhengig av hvem man spør. Dette kan enten tolkes moderat i form av biler som forurenser mindre, som hybridbiler eller elbiler. En annen form for tolkning vil være at andelen som benytter seg av kollektiv transport, eller velger å sykle eller gå skal øke. Dersom dette er tilfellet, vil en naturlig konsekvens være at man legger til rette for effektive veier for bussen uten hindringer, samt trygge og attraktive gang- og sykkelveier for ulike brukere.

Tilrettelegge for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt. Dette målet vil tilsi at vegprosjektet bør ta hensyn til arealbruken i møtet med områder som er viktige knutepunkter, slik at det kan skje en konsentrert utbygging av funksjoner i disse aktuelle områdene.

Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by vil tilsi at man ikke bare skal hindre en økning av trafikkbelastningen, men man skal begrense den. Når man i målet nevner gatenettet i Oslo indre by, kan dette tolkes som at vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen skal redusere trafikkbelastningen på gatene, altså ikke på hovedveiene i Oslo indre by. Dette vil enten tilsi at trafikkmengden skal begrenses, eller en omfordeling av trafikken, slik at større deler av denne går på hovedveinettet.

Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder er et tydelig mål. Det kan forstås som at hovedveiene skal være mer attraktive for trafikantene, slik at de heller velger dette alternativet fremfor gjennomkjøring av boligområder.

Redusere klimagassutslipp fra transporten tolkes som at selve klimagassutslippene som kommer fra transporten skal reduseres. Dette vil kunne bety at biltrafikken må reduseres for å kunne redusere klimagassutslippene, at transportformene må bli mer miljøvennlige eller at flere velger bort de formene for transport som har mest klimagassutslipp, til fordel for enda mer miljøvennlige transportformer.

Redusere barrierer som hindrer ferdsel og reduserer opplevelsesverdier kan tolkes som at fysiske eller opplevde barrierer skal reduseres. Dette kan gjøres ved å skape mer attraktive og sammenhengende forbindelser for ferdsel og bygge opp under viktige opplevelsesverdier.

4.2.2 MÅLKONFLIKTENE

Etter en gjennomgang av hvordan man kan tolke de ulike målene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen, finner man noen tydelige målkonflikter.

Når det gjelder målene om reduserte reisetider og reduserte rushtidsforsinkelser, er dette mål som vil kunne være vanskelig å oppnå for alle transportgruppene med mindre alle disse blir prioritert. Dette står i konflikt med målet om at det er næringsliv og kollektivtransporten skal prioriteres. For at en transportgruppe skal møte færre hindringer i trafikken, er det naturlig at disse gruppene får en økt kapasitet på vegen. Videre sier målene at biltrafikken skal reduseres, men denne gruppen skal også få redusert reisetid og rushtidsforsinkelser. Dette vil altså tilsi at kapasiteten på E18 også må økes også for bilistene dersom dette skal oppnås. Ved bedre fremkommelighet på vegen, kan ikke dette sies å være i tråd med en reduksjon i biltrafikken – da vegen vil være et svært godt alternativ når fremkommeligheten blir bedret.

Begrenset gjennomgangstrafikk i boligområder og begrenset trafikkbelastning på gatenettet i Oslo indre by kan sees i sammenheng, siden mange som reiser med bil i dag velger alternative ruter til hovedvegnettet, da dette er preget av mye kø i rushtiden og har en lang reisetid. Dersom disse målene skal oppnås, vil dette bety at denne trafikken enten må reduseres eller omfordes, slik at en større del av denne i stedet går på ny E18. Det vil altså bety at det vil bli flere bilister på motorvegen, noe som igjen strider i mot målet om redusert reisetid og rushtidsforsinkelser.

Noen av målene er imidlertid til dels vage, da de gir rom for flere former for tolkning. Dette gjelder blant annet målet om at man skal tilrettelegge for en økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel.

4.3 DEKKER PROSJEKTETS MÅL AKTUELLE MÅLSETTINGER I PLANOMRÅDET?

For å kunne undersøke om målsettingene for E18 Lysaker – Slependen svarer til de aktuelle målsettingene i planområdet, er det nødvendig å bryte prosjektets målsettinger opp i enklere mål, slik at de enklere kan sammenlignes. Når samfunns målet for prosjektet deles opp, får vi følgende målsettinger:

1. Forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål.
2. Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil.
3. Redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren.
4. Redusere bilbruken.

Effektmålene er derimot litt mer konkrete, da disse skal beskrive virkningene man ønsker oppnådd for brukerne av E18 Lysaker – Slependen. Disse kan derfor listes opp på denne måten:

5. Transportsystem med bedre tilgjengelighet.
6. Transportsystem med reduserte reisetider.
7. Reduserte rushtidsforsinkelser.
8. Næringsliv skal prioriteres.
9. Kollektivtransport skal prioriteres.
10. Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel.
11. Tilrettelegging for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt.
12. Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by.
13. Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.
14. Redusere klimagassutslipp fra transporten.
15. Redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier.

Disse punktene har blitt sammenlignet med tidligere nevnte målsettinger som er aktuelle i planområdet. Ved denne sammenligningen var det viktig å tolke målsettingene, siden disse kan være ulikt formulert, men kan ha samme mål. Nedenfor er det ført opp en matrise med oversikt over ulike prosjekter og aktører, der det kommer frem om deres målsettinger er i tråd med målsettingene for E18 Lysaker – Slependen. Her er det viktig å legge til at det er tatt utgangspunkt i skriftlig definerte målsettinger. De ulike prosjektene og aktørene kan ha målsettinger som går ut over disse, men det er altså her tatt utgangspunkt i målsettinger som er tydelig definert.

MATRISSE FOR SAMMENLIGNING AV MÅLSETTINGER

	NTP	Oslopakke 3	Bærum kom.	Akershus Fylk.	Ruter	Jernbanev.	Plansamarb.	Samarbeidsall.	Oslo Navet	Oslo kom.
1 Forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2 Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3 Redusere trafikkskapte miljøproblemer	●	●	●	●	●	●	●	●		●
4 Redusere bilbruken	●	●		●	●	●	●	●	●	●
5 Transportsystem med tilgjengelighet	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
6 Transportsystem med reduserte reisetider	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7 Reduserte rushtidsforsinkelser	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8 Næringsliv skal prioriteres	●		●			●	●	●		●
9 Kollektivtransport skal prioriteres	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
10 Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
11 Tilrettelegge for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt	●		●	●	●	●	●	●	●	●
12 Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by		●								●
13 Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder			●	●						●
14 Begrense klimagassutslipp fra transporten	●	●	●	●	●	●	●	●		●
15 Redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier					●		●	●	●	●

Matrisen viser en oversikt over samfunns- og effektmål for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden, definert av Statens vegvesen. Disse målsettingene er videre brutt opp, slik at de vil være enklere å sammenligne opp mot aktuelle målsettinger i planområdet.

Av matrisen kommer det frem at det er enkelte målsettinger som alle prosjektene og aktørene har definert som også er definert for E18 Lysaker - Slepden. Det er altså en bred enighet om disse målsettingene:

BRED ENIGHET

- 1.** Forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål.
- 2.** Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil.
- 5.** Transportsystem med bedre tilgjengelighet.
- 6.** Transportsystem med reduserte reisetider.
- 7.** Reduserte rushtidsforsinkelser.
- 9.** Kollektivtransport skal prioriteres.
- 10.** Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel.

Videre kan man se av matrisen at det er flere målsettinger det også er mye enighet om. Følgende målsettinger er halvparten eller flere av de aktuelle målsettinger for planområdet enige om:

MIDDELS ENIGHET

- 3.** Redusere trafikkskapt miljøproblemer.
- 4.** Redusere bilbruken.
- 8.** Næringsliv skal prioriteres.
- 11.** Tilrettelegging for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt.
- 14.** Redusere klimagassutslipp fra transporten.
- 15.** Redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier.

Målsettinger som er definert gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden, som de færrest av andre aktører og prosjekter også har definert, er:

LAV GRAD AV ENIGHET

- 12.** Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by.
- 13.** Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.

4.4 HVILKE MÅLSETTINGER BLIR IKKE DEKKET GJENNOM VEGPROSJEKTETS MÅL?

Ved en gjennomgang av målsettinger som er aktuelle i planområdet, er det tydelig at det er flere målsettinger som vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen ikke har definert.

NTP

Av målene definert gjennom NTP er det særlig visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hard skadde, samt et universelt utformet transportsystem som gjør seg gjeldende. Dette punktet om trafiksikkerhet var også definert gjennom KVU for Oslopakke 3. En forklaring på at disse målsettingene ikke er definert i prosjektet, kan ha sammenheng med at dette er definerte mål som Statens vegvesen har som etat. Særlig gjelder dette for sikkerheten i transportsektoren, der vegvesenet daglig arbeider for sin definerte null-visjon: null hardt skadde og null drepte i trafikken.

BÆRUM KOMMUNE

Mål definert av Bærum kommune for prosjektet som ikke er definert gjennom E18 Lysaker – Slependen er mer rettet til selve planprosessen. Det går på slike ting som aktiv medvirkning av berørte vel og organisasjoner, rask avklaring av boliginnløsningsprosessen og til slutt, oppnå en raskest mulig utbygging av hele E18. Når det gjelder medvirkning er dette lovpålagt gjennom Plan og bygningsloven (, se Begrepsforklaring s. 7).

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE

Akershus Fylkeskommune har som mål at saltbruket i vinterdriften skal reduseres, reduksjon av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier samt trafiksikkerhet. Disse målene er ikke dekket av målsettingene for E18 Lysaker – Slependen. Dette er nok mye grunnet at dette er spesifikke mål, som for et overordnet vegprosjekt som E18 ikke er aktuelt. Målet om trafiksikkerhet er gjort rede for tidligere.

RUTER

Ruter som organisasjon har mange målsettinger som sammenfaller for E18 Lysaker – Slependen. Likevel er det flere målsettinger som vegprosjektet ikke dekker, noe som har sammenheng med Ruter sine oppgaver. Eksempler på Ruters målsettinger som ikke er forankret i E18 Lysaker – Slependen, er at de vil være en kundedrevet organisasjon, økt vekt på vedlikehold, ny sentrumstunnel for metro og jernbane, modernisering av T-banen, effektivisering av trikken, modernisering av salgskanaler og bedre trafikaninformasjon. Disse målsettingene er mindre aktuelle for vegprosjektet, da disse går mer på andre transportformer og markedsføring.

JERNBANEVERKET

Av Jernbaneverkets målsettinger som vegprosjektet ikke dekker, angår disse jernbanetrafikken. Dette er målsettinger som ikke er aktuelle for E18 Lysaker – Slependen, da prosjektet ikke påvirker jernbanen direkte. Likevel har Jernbaneverket og E18 Lysaker – Slependen mange felles målsettinger i form av satsing på kollektiv transport og reduksjon av klimagassutslipp.

PLANSAMARBEIDET

Plansamarbeidet har definert mål om at overordnet grønnstruktur skal bevares. Dette er ikke et mål som er definert gjennom vegprosjektet. Videre finnes det også mål rundt jordvern. Dette er heller ikke noe som er definert ved E18 Lysaker – Slependen. Dette kan ha sammenheng med at området som er aktuelt for utbygging ikke ser ut til å inneha viktige jordbruksarealer, siden området i dag er bebygget.

SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN

Samarbeidsalliansen har mål om å profilere og markedsføre Osloregionen, nasjonalt og internasjonalt. Det er vanskelig å si om et vegprosjekt som E18 Lysaker – Slependen kan være med på å gjøre Osloregionen bedre kjent, men det vil kunne være en bidragsyter med tanke på å være en effektiv transportkorridor i nær tilknytning til hovedstaden.

OSLO NAVET

Oslo Navet har mål om at det kollektive transporttilbudet skal holde en høy kvalitet for å sikre at etterspørselen etter kollektivtrafikk skal ha en sterk økning. Her vektlegges det at det må være attraktive og bekvemmelige knutepunkt for reiser. Dette er ikke en målsetting gjennom vegprosjektet. Videre er det lagt vekt på sømløse reiser, der man ser på hvordan de ulike driftsformene kan kobles sammen på en effektiv måte, med gode overgangsmuligheter. Dette har heller ikke vært et bestemt mål fra vegprosjektet sin side.

OSLO KOMMUNE

Av målsettinger som Oslo kommune har definert og som er aktuelle for E18 Lysaker – Slependen, er følgende ikke fulgt opp: universell utforming av omgivelser, videreutvikle den blågrønne strukturen og ivaretagelse av nasjonale kulturminneverdier. Igjen er nok målene om universell utforming og ivaretagelse av nasjonale kulturminneverdier ivaretatt gjennom generelle målsettinger for Statens vegvesen sin praksis.



4.5 OPPSUMMERING

Etter en gjennomgang av aktuelle målsettinger i planområdet, ser man at det er store likheter med disse og målsettingene som er definert for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen. Her kan spesielt målsettingene om prioritering av mer miljøvennlige transportformer som alternativ til bilen trekkes frem. Det synes å være en bred enighet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre er miljø et viktig stikkord, da man ønsker å redusere trafikkskapt miljøproblemer.

Ut i fra målsettingene bør man kunne forvente at vegprosjektet også legger opp til en konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt. Dette kan igjen bygge opp under målet om forbedret tilgjengelighet til viktige reisemål. Reduserte reisetider og rushtidsforsinkelser vil kunne være til fordel både for kollektivtrafikken samt næringstransporten.

Som en oppsummering av dette kapitlet, kan vi si at aktuelle målsettinger i planområdet er ivaretatt gjennom de definerte målsettingene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen. Om disse definerte målsettingene faktisk har blitt fulgt opp gjennom planen vil bli gjennomgått senere i oppgaven.



Fig. 20

5. TEORI

Gjennom dette kapitlet ønsker jeg å gjennomgå aktuell teori som kan bidra til belyse sentrale temaer. Denne teorien fungerer som et teoretisk premiss for analysen.

5.2 ET PARADIGMESKIFTE INNEN VEGPLANLEGGINGEN

Statens vegvesen er en statlig etat med blant annet ansvar for bygging og vedlikehold av riks- og fylkesveier. I et historisk perspektiv har prioriteringene og målsettingene for Statens vegvesen endret seg. På 60-tallet fikk bilen sitt store inntog på norske veier, ved opphevingen av rasjonering av personbiler. Dette førte igjen til en sterk økning i antall registrerte biler i Norge. (Statistisk sentralbyrå 1999) Dette tilsa at vegene måtte tilpasses den nye bruken. Man kan på sett og vis si at Statens vegvesen sin oppgave ble å sikre fremkommeligheten for transport av varer og personer. Dette gjorde man ved å bygge ut vegnettet, da bilen ble sett på som det moderne fremkomstmiddelet. Det ble derfor lagt inn mye ressurser for å kunne bygge ut vegene slik at bilene kunne komme effektivt og raskt frem til sine destinasjoner.

I nyere tid har man fått mer kunnskap om at biltrafikken i Norge i stor grad bidrar til forurensning og ulike former for uheldig påvirkning. Videre er vi i en tid der de store byene har en stadig økende befolkning. Dette legger igjen press på viktige og sentrale arealer i byområdene. Vi ser også at det er store bilkøer inn og ut av de store byene i rushtiden. I denne situasjonen kan fort Statens vegvesen komme opp i et dilemma – skal man bygge ut vegene for å sikre fremkommeligheten til bilene slik man i et historisk perspektiv har gjort tidligere? Alternativet er å følge de tydelige målsettingene gjennom Nasjonal Transportplan som peker på at man i storbyområdene skal prioritere sykkel, gange og kollektivtrafikk fremfor bilen. Dersom man ønsker en endring, må man også endre egen tilnærming.

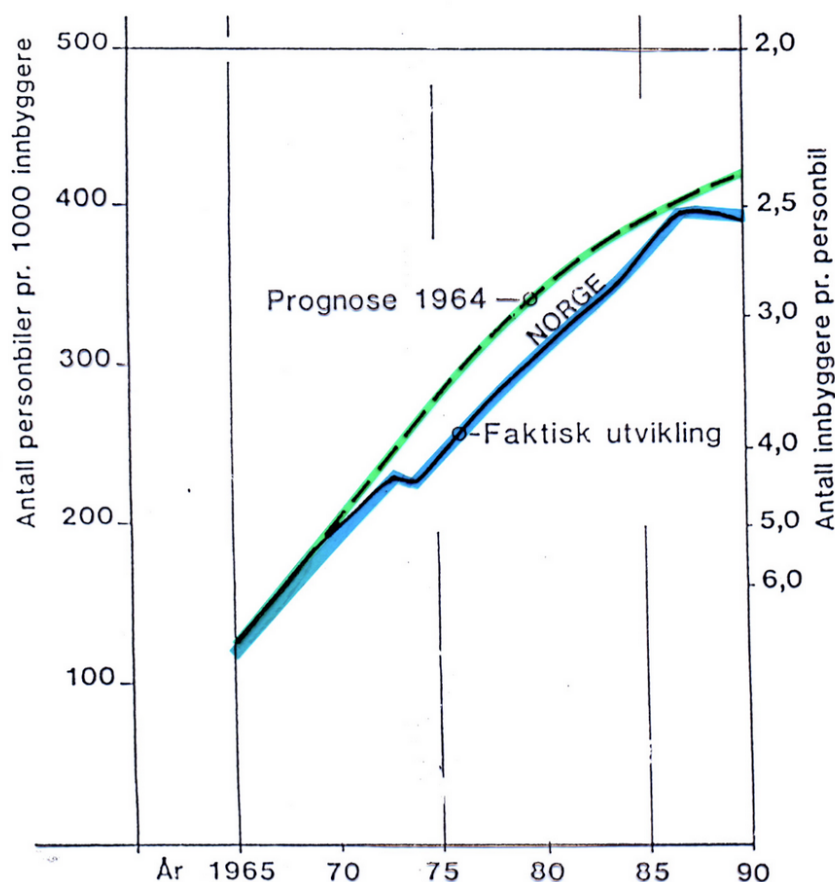


Fig. 21: Veksten innen den norske bilparken har fortsatt og øke, slik vist gjennom grafen.



Fig. 22: Denne illustrasjonen er hentet fra Transportanalysen for Oslo 1965. Illustrasjonen viser at man da prioriterte bilens fremkommelighet så høyt, at den fikk en hedersplass i forkant av slottet. I dag er nok mange glade for at virkelighetens Karl Johans gate i Oslo ikke ser slik ut.

5.3 TILRETTELEGGE ELLER FORHINDRE?

Når det gjelder endringen vi ser i form av et paradigmeskifte innen vegplanleggingen, har Susan Owens ved Department of Geography ved University of Cambridge skrevet en svært aktuell artikkel. Gjennom «From predict and provide to predict and prevent?: pricing and planning in transport policy» peker Owens på at det på den ene siden er en følelse av krise og endring, mens på den andre siden nesten en resignasjon i forhold til å få til en endring fra der vi er i dag, til en fremtid med mer bærekraftig mobilitet. Strategien der man forutser for deretter å etterfølge behovet innen vegplanleggingen, er en metode som er sterkt kritisert. Det å etterkomme etterspørselen er fortsatt en gjeldende tilnærming innen vegplanleggingen.

Mange steder er nok bilbruken mer en nødvendighet fremfor et eget valg. Dette kan komme av at man har blitt avhengige av en økt mobilitet grunnet spredning av funksjoner. Det er derfor svært viktig at arealplanleggingen støtter opp under en utvikling der behovet for lange reiser i dagliglivet reduseres og oppmuntring til mer miljøvennlige transportformer. Dersom det er billig å gjøre lange reiser i det daglige, vil dette kunne medføre at folk er mer villige til å reise langt for å arbeide, til handelsområder og kan velge å flytte til mer usentrale områder der boligprisene er lavere. Ved at folk er mer villige til å reise langt vil dette også kunne bli fulgt opp av næringslivet i form av hvor de velger å etablere seg. Dermed vil en følge vært at tid og penger lagt i reiser blir et enkelt valg når man oppnår disse faktorene. Denne modellen fører likevel med seg mange følgeproblemer, spesielt for miljø og helse. Hvis målsettingen da er å redusere biltrafikken, er det svært viktig at dette følges opp gjennom arealplanleggingen i form av å tilrettelegge for effektive og kortere reiser. (Owens 1995)

Owens konkluderer med at løsningen ligger i å få prisen på reisene korrekt, planlegge for å redusere behovet for lengre reiser og store investeringer i kollektiv transport. Det er svært viktig at man ikke ser på disse ulike fremgangsmåtene separat, men i en sammenheng for å kunne oppnå gode løsninger. Owens peker også på at det er viktig å ha målsettingene klart for seg, om hva slags miljø vi ønsker å etterlate oss til fremtidige generasjoner. En viktig del av dette inkluderer hva slags transportsystem vi planlegger for. (Owens 1995)

Målsettingene for hva slags transportsystem vi planlegger for har endret seg gjennom årene. Målsettingene for transportplanleggingen i dag peker tydelig på en utvikling der vi i de store byområdene skal forhindre en økning i biltrafikken. Det er derfor tydelig at målsettingene i større grad nå speiler kunnskapen på området. Utfordringen blir å utøve disse målsettingene og denne kunnskapen slik at man ikke bare gjennom målsettingene, men også i gjennomføringen av prosjekter kan gå fra å tilrettelegge til å forhindre en økning i biltrafikken. (Owens 1995)

5.3.1 EN BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING

Aud Tennøy er trafikkforsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI) og har forfattet en artikkel som tar for seg utfordringene ved transportanalyser i planleggingen. Hun stiller spørsmål ved om transportanalysene er et riktig verktøy i forhold til areal- og transportplanleggingen, der redusert biltrafikk er en sentral målsetting. Gjennom sin forskning av ulike case, har hun observert at tilstrekkelig vegkapasitet er noe man skal sikre gjennom å bygge nok veg. Oppfattelsen fra fagmiljøet tilsier at transportanalyser er et godt verktøy som sikrer dette. Tennøy peker videre på flere svakheter ved transportanalysene, ved at de ikke klarer å fange opp virkningene av trafikkreduserende tiltak. På denne måten vil ofte svaret være å bygge veger, og nok veger. Konklusjonen er at gjennom casene som ble studert, var det tydelig at transportanalysene utgjorde en hindring for å få til en bærekraftig byutvikling. (Tennøy 2004)

Artikkelen til Tennøy peker på en viktig utfordring. Dersom Statens vegvesen som planlegger av transportsystemer benytter seg av metoder som er lite følsomme i forhold til å fange opp trafikkreduserende tiltak, vil metoden kunne begrense mulighetene for et helhetlig og godt resultat. Spørsmålet blir da om man skal benytte seg av de samme metodene som da man skulle tilrettelegge for biltrafikken, når målsettingen er en annen – nemlig å forhindre en økning i biltrafikken. (Tennøy 2004)

Ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet sitt Institutt for landskapsplanlegging forskes det mye innenfor bærekraftig byutvikling. Innenfor forskningen som gjøres på instituttet finnes det en egen forskningsgruppe som forsker på nettopp dette temaet. «*Gruppens forskning fokuserer dels på bærekraftrelaterte konsekvenser av byutviklingen, og dels på ulike drivkrefter som påvirker hvordan byutviklingen blir.*» (NMBU 2014) Dette er viktig i sammenheng med denne masteroppgaven, da det viser at man også innenfor forskningen prioriterer en bærekraftig byutvikling.

5.4 HVORFOR LEGGES DET PLANER SOM GIR VEKST I BILTRAFIKKEN NÅR MÅLET ER DET MOTSATTE?

Det er viktig å huske på at personbilen har ført til store fremskritt i samfunnet vårt. Vi er mer mobile, kan reise lange avstander, nye områder blir tilgjengelige og mange mener at bilen gir en frihetsfølelse. Likevel fører bilen og vegene med seg mange uheldige bieffekter som skal tas alvorlig. Støy, forurensning, store arealbeslag, ulykker, energiforbruk, kø, stress, inaktivitet og overvekt er noen av de negative følgene av bilen og vegene som er tilrettelagt for dem. Det er rett og slett svært mange fordeler man kan oppnå dersom bilbruken reduseres. Dette er blant grunnene til at Tennøy har skrevet en doktoravhandling som stiller spørsmål ved hvorfor planleggere legger planer som gir vekst i biltrafikken.

Tennøy konkluderer med at dersom målsettingene om reduksjon av biltrafikken er sterkt definert i de overordnede planene, og planleggerne er enige om at dette er en målsetting som må prioriteres, er sjansen større for at man finner alternativer som vil redusere biltrafikken. Videre finnes det mange ulike momenter som vil påvirke planleggingen og i hvilken grad målsettingen for redusert biltrafikk vil bli oppnådd. Disse er fritt oversatt og listet opp på neste side. (Tennøy 2012)

Når planer som ikke fremmer reduksjon av biltrafikken utarbeides, kan dette være grunnet at dette ikke var definert som en hovedmålsetting som prosjektet måtte løse. Dette vil igjen kunne føre til at reduksjon i biltrafikken ikke ble sett på som relevant.

Man kan her se at hvordan målsettingen om en reduksjon i biltrafikken er svært følsom ovenfor mange momenter. Statens vegvesen sin oppgave om å bygge og vedlikeholde riks- og fylkesveger er konstant, men målsettingene det planlegges etter endres ut i fra samfunnets utvikling. Planleggingen er også sensitiv for politikken som føres, slik at enkelte prosjekter får økt eller mindre prioritet. Norge har også et sterkt selvstyre der kommunene skal vedta vegutbyggingen gjennom sine planer. Dette kan igjen føre til at kommunene innehar en rolle med mye makt i forhold til hva slags utforming planene får.

En annen svakhet som kan påvirke hvorvidt målsettingen om redusert biltrafikk blir fulgt opp, kommer an på om man gjennom planleggingen av transportsystem synes at målsettingen er viktig. Dersom man havner i en målkonflikt, hvilke målsettinger velger man da å prioritere? Dersom en planlegger mener at andre målsettinger er mer viktig, kan dette påvirke hva slags typer alternativer som blir utredet og tilslutt vedtatt. Målsettingen om redusert biltrafikk er heller ikke et bestemt krav som skal etterfølges, men et mål for planleggingen. Det blir dermed opp til planleggerne og vurdere fra prosjekt til prosjekt hvordan målsettingene skal vektlegges.

Målsettinger	Kunnskap	Utøvende krefter
Om man synes målsettingene "reduserer biltrafikken" er viktig	I hvilken grad planleggerne innehar fagkunnskap som er aktuell	Om, hvordan og i hvilken grad de ulike aktørene utøver sine krefter i forhold til deres agenda
Om hovedmålsettingene i prosjektene er motstridende med "redusere biltrafikken"	Hvordan de oppfatter denne kunnskapen	Strukturelle krefter og hvordan de er utøvd i forhold til, og bevisst eller ubevisst uttrykker konflikter
Hvordan man oppfatter målsettingen: hva det betyr; om det er oppnåelig; om det er prioritert politisk	Hva slags alternativ kunnskap de innehar og vet om	
	Hvilken kunnskap og metode de benytter og støtter	

(Tennøy 2012)

5.5 BÆREKRAFTIG MOBILITET

For at man skal kunne oppnå en bærekraftig mobilitet, slik man kan tolke at målene definert gjennom NTP legger opp til, har David Banister gjennom «The sustainable mobility paradigm» kommet frem til noen handlinger som kan legge til rette for dette:

a) Utnytte teknologien til det fulle og gi industrien klare føringer for hva som er den ønskede utviklingen, for eksempel innen alternative energikilder for kjøretøy og energieffektive kjøretøy. Dette er likevel ikke tiltak som vil ha noen stor innvirkning på det daglige mønsteret for trafikanter, da de kan bruke kjøretøyet som vanlig uten store forandringer. Ved at bilførere også endrer sin adferd og kjører mer miljøvennlig og innenfor fartsgrenser, kan dette bidra til at man kan nå effektivitetsmål. Men likevel kan man få noen negative følger ved at folk velger å kjøre mer, fordi at kjøretøyene er mer effektive.

b) Regulering og prissetting gjennom høyere priser på drivstoff og noen form for vegavgift. Ved å kunne styre etterspørselen kan det redusere køene og gi fordeler for miljøet. En slik form for behovsstyring reduserer køene og kan bidra til å redusere negative følger for miljøet. Dette kan igjen redusere behovet for lange reiser og antall reiser.

c) En viktig del som må være integrert er arealbruk, planlegging og regulering. På denne måten kan fysiske tiltak bidra til at utbyggingen bygger opp under målene om god tilgjengelighet slik at det vil være enkelt å forflytte seg, og behovet for lengre reiser blir mindre.

d) For å kunne legge til rette for bærekraftig mobilitet, er det viktig at folk aksepterer det. Ved å informere, overtale og utøve et sosialt press, kan dette bidra til at folk blir mer åpne for en forandring i sine reisevaner. (Banister 2008)

Videre konkluderer Banister med at det må være en villighet til endring og en følelse av kollektivt ansvar som må ligge til grunn. Argumentasjonen må være så god at folk er villige til å gi opp sin avhengighet til bilen. Den bærekraftige mobiliteten spiller en svært viktig rolle for at byene skal kunne være bærekraftige. Dette kan kun skje dersom folk forstår og er villige til å endre sine reisevaner. (Banister 2008)

For at man skal lykkes i å sikre en bærekraftig mobilitet, er det tydelig at det er mange momenter som må spille på lag for å kunne få dette til. En kombinasjon av å opplyse folk om å være bevisste på egne reisevaner, samtidig som man tilrettelegger for at mer miljøvennlige former for transport blir lett tilgjengelig. Et eksempel kan være naboer til en sterkt trafikkert veg klager på at det er så mye støy og forurensning som følge av vegen og alle bilistene. De ønsker derfor at vegen skal legges i tunnel for å bedre forholdene. Her ville en holdningsendring kunnet bedret forholdene dramatisk dersom man hadde et reflektert forhold til egne reisevaner. Det kan være enkelt å peke på problemene som «alle andre» skaper, mens man raskt kan glemme å reflektere over egne vaner. Dersom flere mennesker benyttet seg av kollektive transportmidler og gjorde seg mindre avhengige av bilen, ville det kollektive resultatet kanskje ført til bedre forhold langs vegen i eksempelet. Videre er det også svært viktig at den fysiske planleggingen støtter opp under målene, slik at det mer miljøvennlige alternativet blir mer reelt for brukerne.

Tilrettelegging for transport	Bærekraftig mobilitet
Regionalt fokus	Lokalt fokus
Motorisert transport	Alle transportformer
Trafikk	Mennesker som skal et sted
Fremkommelighet	Tilgjengelighet
Reisetidsreduksjon	Fornuftig reisetid og punktlighet
Øke trafikhastigheten	Få ned bevegelseshastighet
Fysisk dimensjon	Sosial dimensjon
Gate som veg	Gate som sted
Trafikkseparering	Integrering av trafikk og mennesker
Økonomiske virkninger	Analyse av flere virkninger med miljø og sosiale konsekvenser
Trafikkprognoser	Byvisjoner
Modeller	Scenarioer
Etterspørsel	Styring

(Banister 2008, oversatt av Guro Berge)

5.6 TUNNELENES ROLLE I VEGPLANLEGGINGEN

Smeby jobber i Vegdirektoratet med rådgivning innen vegplanlegging og vegutforming. I forbindelse med Tunnelstudiet, et tilbud for ansatte i Statens vegvesen, Jernbaneverket samt rådgivere og entreprenører, holdt Smeby et foredrag om tunneler. Gjennom dette foredraget peker Smeby på at det finnes mange gode argumenter for bruk av tunneler i vegprosjekter, men også mange utfordringer ved dem. Rent historisk sett var tunnelene brukt som et verktøy for å kunne forsere fjell og vanskelig terreng. På 80-tallet begynte man derimot å etablere tunneler for et annet bruk; som erstatning for bruer og i byer for å redusere trafikk- og miljøproblemer.

Nedenfor er det listet opp en enkel oversikt over argumenter for og mot tunneler, gjengitt slik Smeby presenterer dem:

“Argumenter for tunnel:

- *Vi unngår inngrep i landskap og miljø*
- *Vi unngår støy og barriere for folk og dyr*
- *Tunnel kan være det billigste og beste alternativet*
- *Tunnel kan gi større kapasitet enn veg i dagen*
- *Tunnel kan gi bedre sikkerhet og punktlighet enn veg i dagen*

Argumenter mot tunnel:

- *Tunneler er dyrt (investering, drift og vedlikehold), og energikrevende*
- *Brann og eksplosjon kan utvikle seg til ekstreme hendelser*
- *Psykologisk påvirkning (tunnelskrek) kan føre til irrasjonell adferd*
- *Vi har ofte stopp i tunneler, systemet er følsomt, særlig hvis det er én-strengs*
- *Syklende og gående kan miste transporttilbudet”*

(Smeby 2011)

Et problem er at tunneler har blitt en svært populær løsning på problemer som tidligere ble løst med langt enklere tiltak. Det er med andre ord en sterk tunnelappetitt mange steder lokalt. På 80-tallet ble det bygget en god del billige løsninger, noe man i dag sliter med i form av etterslep av store utgifter til drift, vedlikehold og oppgraderinger. I dag koster tunnelene langt mer å etablere og drifte da det er andre krav som er gjeldene. Denne tunnelappetitten sett i sammenheng med etterslep i vedlikehold av eksisterende tunneler koster samfunnet enorme pengesummer. Smeby mener at vi kanskje har bygget de tunnelene som har fått størst og best effekt, og heller bør være mer restriktive i forhold til flere dristige tunnelønsker. (Smeby 2011)

Videre stiller Smeby spørsmål ved måten man kan oppnå høyest samfunnsnytte gjennom vegprosjekter. Kommunene har en sterk rolle, da det er de som skal vedta planer for riksvegene. Dersom et vegprosjekt strekker seg over mange kommuner, vil prosessen være komplisert for å oppnå enighet, samt at det gjerne vil være tidkrevende. Videre ser man gjennom flere saker at kommunene har sansen for dyre løsninger på ofte enkle problemer. Videre pekes det på at statlig plan er lite brukt. Her stiller Smeby spørsmål ved om dette burde være normalen ved planer av nasjonale transportårer. (Smeby 2011)

5.7 OPPSUMMERING

Gjennom kapitlet for teori kan vi se at vegplanleggingen er inne i et paradigmeskifte. Man kan se en endring i målsettingene for transportplanleggingen, men utfordringen blir å følge dette opp gjennom de fysiske planene. Målsettingene tilsier at vi ikke lenger skal tilrettelegge, men forhindre en vekst i biltrafikken. Det er da svært viktig at man planlegger helhetlig ved å få prisen på reisene korrekt, planlegge for å redusere behovet for å reise og øke investeringer i kollektiv transport.

Når målsettingene er annerledes enn tidligere, er da transportanalysene et riktig verktøy å benytte seg av, eller bør verktøyene endres når man nå ønsker et annet resultat? Videre er prioriteringer i et prosjekt svært viktig for resultatet. Hvorvidt man oppnår målsettingen om redusert biltrafikk, vil være avhengig av hvilken prioritet dette gis, og hva som blir prioritert ved en eventuell målkonflikt.

Dersom vi skal oppnå en bærekraftig mobilitet er man også avhengig av en allmenn aksept om at det kreves en endring i reisevaner. For å kunne oppnå dette kreves det god informasjon og argumentasjon samt utbygging som bygger opp under målene om god tilgjengelighet.

Til slutt er tunneler et middel i vegplanleggingen som har både sine fordeler og ulemper. Likevel koster det i dag langt mer å bygge samt drifte tunneler, siden kravene er skjerpet. Det bør altså være gode grunner til at man velger en løsning som inkluderer tunnel, og man bør kanskje være mer restriktive i forhold til dristige tunnelønsker.



Fig. 23

6. FUNN

Gjennom dette kapitlet ønsker jeg å gjennomgå de fastsatte målsettingene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepden, og sammenligne med eksisterende kommunedelplan og tilbakemeldinger innhentet gjennom intervjuene. Dette er for å kunne undersøke graden av måloppnåelse for vegprosjektet. Hvordan målene har blitt valgt tolket vil også presenteres her.

6.1 MÅLOPPNÅELSE

Målsettingene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen ble i delkapittel 4.3 delt opp i 15 mål for å kunne sammenligne disse med aktuelle målsettinger i delområdet. Disse er ført opp her, og vil fungere som utgangspunkt for vurdering av vegprosjektets måloppnåelse. Til grunn for vurderingene, har det blitt tatt utgangspunkt i Hovedrapport for E18-korridoren Lysaker – Slependen av Statens vegvesen, kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen, innhentet teori og intervjuobjektene kommentarer.

- 1. FORBEDRE TILGJENGELIGHETEN TIL VIKTIGE REISEMÅL**
- 2. LEGGE TIL RETT FOR ØKT BRUK AV MILJØVENNLIGE TRANSPORTFORMER SOM ALTERNATIV TIL BIL**
- 3. REDUSERE TRAFIKKSKAPTE MILJØPROBLEMER**
- 4. REDUSERE BILBRUKEN**
- 5. TRANSPORTSYSTEM MED BEDRE TILGJENGELIGHET**
- 6. TRANSPORTSYSTEM MED REDUSERTE REISETIDER**
- 7. REDUSERTE RUSHTIDSFORSINKELSER**
- 8. NÆRINGS LIV SKAL PRIORITERES**
- 9. KOLLEKTIVTRANSPORT SKAL PRIORITERES**
- 10. LEGGE TIL RETTE FOR ØKT ANDEL REISER MED MILJØVENNLIGE TRANSPORTMIDDEL**
- 11. TILRETTELEGGE FOR KONSENTRERT UTBYGGING AV BOLIGER, ARBEIDSPASSER OG SERVICE I VIKTIGE KNOTTEPUNKT**
- 12. BEGRENSE TRAFIKKBELASTNINGEN PÅ GATENETTET I OSLO INDRE BY**
- 13. BEGRENSE GJENNOMGANGSTRAFIKK I BOLIGOMRÅDER**
- 14. REDUSERE KLIMAGASSUTSLIPP FRA TRANSPORTEN**
- 15. REDUSERE BARRIERER FOR HINDRER FERDSEL OG OPPLEVELSESVERDIER**

1. FORBEDRE TILGJENGELIGHETEN TIL VIKTIGE REISEMÅL

Gjennom hovedrapportens analyse av målene for prosjektet, skrives følgende om tilgjengeligheten:

«Fremkommeligheten på vegnettet øker og derved tilgjengeligheten til viktige reisemål for næringstrafikk og andre.» (Statens vegvesen 2013a, s. 157)

Ved god tilgjengelighet skal det være enkelt å nå ulike destinasjoner. Dette vil også sette krav til lesbarheten av trafikksystemet. Er vegen fra en destinasjon til en annen ulogisk og vanskelig å finne frem på, er tilgjengeligheten dårlig. Vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen hadde to reelle alternativer før kommunedelplanen ble vedtatt. Bærum kommune valgte her å følge anbefalingene fra vegvesenet om å velge alternativ 4, som hadde noe mindre tunnel enn alternativ 3. Dette var begrunnet med at alternativ 4 ville gi en bedre tilgjengelighet til den viktige destinasjonen Fornebu. Varaordfører og Leder i Planutvalget for Bærum kommune, Ole Kristian Udnes forklarer situasjonen slik:

«Med robust løsning tenker vi her særlig på transporten inn og ut av Fornebuområdet. Da fulgte vi vegvesenets råd om å velge alternativ 4. Hvis vi hadde valgt alternativ 3, hadde folk som kommer i fra Drammen og skal til Fornebu, måtte ha kjørt inn på lokalvegssystemet vårt allerede på Høvik – og kjørt lokalvegen ut til Fornebu. Med alternativ 4 så kan du kjøre i tunnel på den nye vegen helt frem til du skal ta av til Fornebu. Sånne trafikkmessige forhold har vi lagt vekt på. En bedre trafikkavvikling rett og slett, og mindre ulykkesrisiko enn alternativ 3 ville gitt.»

I dette tilfellet måtte tilgjengeligheten kombinert med trafikksikkerheten komme i første rekke fremfor støy i akkurat dette området. Videre kan man si at tilgjengeligheten blir mye bedre for overgangen mellom E18 og E16 gjennom vegprosjektet. Dersom man i dag kjører fra Oslo mot Sandvika og skal

fortsette ferden på E16, er man nødt til å ta av fra motorveien og inn på veger preget av mye lokal trafikk. Gjennom ny E18 Lysaker – Slependen får man en ny kobling fra E18 gjennom tunnel til E16. Her vil tilgjengeligheten bli bedret.

Også sykklistene vil oppleve en bedre tilgjengelighet ved gjennomføring av prosjektet enn dagens situasjon. Her vil man nemlig få en gjennomgående sykkelveg, som i hovedsak vil følge den nye lokalvegen i dagen i en direkte rute. Varaordfører og Leder i Planutvalget for Bærum kommune, Ole Kristian Udnes forklarer overgangen slik:

«Hvis man for eksempel sykler og skal gjennom Sandvika, så må man jo inn på lokalvegssystemet og krysse en hel haug med veger osv. for å sykle videre inn mot Oslo. Det er klart at det medfører jo en sterkt forbedret trafiksikkerhetsløsning, det sykklistene vil få i fremtiden. De vil jo sikkert komme mye raskere frem også med den nye traséen.»

Når det gjelder tilgjengeligheten for busstrafikken på strekningen vil den gjennom prosjektet få en separat trasé i begge retninger. I dag går denne trafikken på eksisterende E18, og tilgjengeligheten til viktige reisemål kan derfor sies å være uendret siden busstrafikken både i dag og i fremtiden vil ha en direkte rute.

Målet om forbedret tilgjengelighet til viktige reisemål kan se ut til å ha en god måloppnåelse for biltrafikken og syklende gjennom vedtatt kommunedelplan for vegprosjektet. Derimot synes ikke busstrafikken å ha noen særlig endring i tilgjengeligheten. Måloppnåelsen vurderes som derfor som middels.

2. LEGGE TIL RETTE FOR ØKT BRUK AV MILJØVENNLIGE TRANSPORTFORMER SOM ALTERNATIV TIL BIL

Hovedrapporten legger vekt på fordelene ved nytt buss- og sykkelveganlegg i prosjektet. Det nye bussenlegget som det planlegges for vil få en høyere fremføringshastighet i begge retninger langs E18. Sykkelanlegget vil gi tidsbesparelser i forhold til dagens anlegg, og er også mer lettlest, samt får færre konfliktpunkter med annen trafikk. (Statens vegvesen 2013a, s. 157)

Gjennom intervju med prosjektleder Knut Gløersen, nevnte han blant annet dette om hva som har blitt prioritert høyt gjennom vegprosjektet:

«Og vi har prioritert buss og sykkel sterkt, med egen bussveg og den tverrforbindelsen vi har i tunnel til Gjøannes, den er viktig for bussen.»

«Syklistene blir sterkt prioritert, for det er jo kanskje på mange måter sterkest prioritert.»

Gløersen sier altså at både bussen og syklistene har blitt sterkt prioritert gjennom vegprosjektet. Dersom man sammenligner med dagens situasjon for disse gruppene, kan man også si at forholdene vil bli forbedret. Det videre spørsmålet blir da om man tilrettelegger godt nok for disse gruppene. Dersom det er de miljøvennlige transportformene man skal tilrettelegge for i størst grad, fremfor andre grupper, som for eksempel bilistene – kunne løsningene vært annerledes. Jørn Roar Moe fra Plan- og bygningsetaten sier følgende:

«Men så burde det også generelt vært et mye mer utbygget sykkelvegnett. Uansett burde det være noe som går langs E18. Men når du ser på dette her, det er designet for bilen. Hadde man laget et system som prioriterte kollektiv først, deretter sykkel og til slutt bilen så ville det sett helt annerledes ut.»

Prosjektet søker altså å legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer, men et annet moment her – er å få folk til å faktisk benytte seg av disse. Gjennom «The sustainable mobility paradigm», formidler Banister at det er viktig at folk også er villige til å endre sine reisevaner, og gi opp avhengigheten til bilen. Det er derfor også viktig å informere, overtale og utøve et sosialt press dersom man vil få folk til å endre sine vaner over til mer miljøvennlige transportformer. (Banister 2008)

Det er altså ulike oppfatninger vedrørende om man tilrettelegger nok for miljøvennlige alternativer til bil i planen for E18. Prosjektleder Gløersen mener at dette har blitt prioritert sterkt, mens Moe fra Plan- og bygningsetaten mener at planen hadde sett helt annerledes ut dersom man virkelig hadde prioritert kollektiv og sykkel først. Vi kan derfor si at måloppnåelsen er av middels grad da den bedrer forholdene, men kanskje ikke i stor nok grad.

3. REDUSERE TRAFIKKSKAPTE MILJØPROBLEMER

Om måloppnåelsen av målet om å redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren, skrives følgende i Hovedrapporten:

«E18 i tunnel kombinert med at lokale veger avlastes, gir betydelig støyavlastning i boligområder og utendørs oppholdsområder (eks. Sandviksbukta) også utenfor E18s nærmeste områder.» (Statens vegvesen 2013a, s.157)

Langs eksisterende E18 finnes det mange boligområder som er utsatt for høye nivåer for støy. Disse støynivåene har vært veldig viktig for Bærum kommune å redusere. Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen sier følgende:

«Støy og forurensningsproblematikken, å gjøre noe med det er et mål. Det er svært mange berørte husstander i Bærum som ligger innenfor de røde og gule støysonene, dette har vært et viktig mål for kommunen.»

For å kunne redusere de trafikkskapte miljøproblemene i Vestkorridoren, har man altså valgt å løse dette ved å legge store deler av vegen i tunnel. Prosjektleder Gløersen sier blant annet dette om fordelene ved tunnelene i prosjektet:

«Fordelene er selvfølgelig at det gir bedre skjerming mot lokale miljøgrupper, først og fremst støy og luftforurensning og redusert barriereeffekt.»

Nettopp dette med å skjerme boligområder har altså vært svært viktig for Bærum kommune å ivareta gjennom planen i form av tunnel. Her har også lokale velforeninger vært aktive i forhold til å få lange tunnelløsninger. Terje Hansen sier følgende:

«En viktig spenning eller motsetning har ligget i et ønske fra kommunen om å få så lange tunneler som mulig for å skjerme lokalmiljøet. Det har vært svært viktig for politikere, men også for velforeninger og andre som har vært med i prosessen.»

Her har man altså valgt å løse de trafikkskapte miljøproblemene ved å skjerme områder ved å legge store deler av vegen i tunnel, fremfor å redusere trafikken. Selv om store deler av vegen legges i tunnel, vil det fortsatt være en samleveg i dagen på totalt seks felt. Det vil være støy fra denne vegen også, men her planlegges det for en lavere hastighet – som igjen påvirker støyen.

Den nye samlevegen vil gi langt lavere støynivåer enn dagens motorveg i dagen gir. Ut i fra dette kan man si at vegprosjektet har en god måloppnåelse. Likevel bør det legges til en kommentar om at dette kunne vært løst på en annen måte ved å redusere bilbruken og dermed ta problemet ved roten, fremfor å dempe effektene.

4. REDUSERE BILBRUKEN

Når det gjelder å redusere bilbruken, pekes det i hovedrapporten på at dersom man skal innføre strengere restriksjoner for bilbruken, må det finnes bedre alternative reisetilbud enn bilen. Derfor mener man at en utbygging av knutepunktene i kombinasjon av restriksjoner for bilene kan dempe veksten innen biltrafikken og gi en økning i kollektivandelen. (Statens vegvesen 2013a, s. 27) Videre når målene analyseres i hovedrapporten, synes ikke reduksjon innen bilbruken å bli tatt opp. (Statens vegvesen 2013a, s. 157)

Gjennom intervju med prosjektleder Knut Gløersen fra Statens vegvesen ble det stilt spørsmål om hvordan man skal sikre at det ikke blir noen økning i persontransporten med bil. Her nevnte strakt Gløersen restriktive tiltak:

«Vi anbefaler at man må sikre restriktive tiltak. Det ene er at vi satser maks på kollektiv, i tillegg til det som gjøres på skinner nå, som vi støtter fullt ut – med Fornebubane og alt.»

Gløersen fortsetter videre:

«Vi mener at man da må satse på en form for permanent betaling, altså kjøprising – eller kall det hva du vil. Men man må holde det nede. Også har vi parkeringsrestriksjoner på særlig arbeidsplasser, slik at du har færre bilparkeringer.»

Utenom bompenger er det vanskelig for Statens vegvesen å kunne påvirke tiltak som restriktiv parkering, annet enn å anbefale det. Ved slike tilfeller er det den aktuelle kommunen som må følge opp disse anbefalingene. Gjennom intervju med planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen – kom det frem hva slags holdninger kommunen har til parkeringsrestriksjoner:

«Vi lager nå en kommuneplan med mye strengere parkeringsnormer enn vi har hatt før. Dels fordi vi faglig sett mener det er nødvendig for å nå disse målsettingene – mindre bilbruk, men også fordi vi får ganske sterke signaler fra Fylkesmannen og Statens vegvesen om å bli mye strengere på parkering. Men her er nok politikerne våre mindre lystne på å være restriktive enn det regionale myndigheter er. Det er en diskusjon som går i kommunen om at behovet for parkering er såpass stort, at om man bygger for lite, så får man et stort problem ved at folk likevel kjører, men setter bilen fra seg på steder de ikke skal stå. Det er liten vilje til å bruke pisk, når man mener at behovet er såpass stort. Det man er redd for er at om det blir mindre parkering i sentrum, så blir det mer parkering i boligkater i stedet.»

For at man skal kunne klare å realisere målet om å redusere bilbruken, kan et tiltak være å gjøre det mindre attraktivt for folk å kjøre bil. Dersom man lar fremkommeligheten for biltrafikken være dårlig samtidig som man bedriver holdningsendrende kampanjer og bedrer tilbudet innen kollektivtransporten, kan dette føre til at folk endrer sine vaner – da bilen ikke lenger er det mest effektive fremkomstmiddelet.

På mange måter ser det ut til at målet om å redusere bilbruken kun delvis blir fulgt opp gjennom begrensende tiltak som bompenger. Kommunen vil innføre strengere parkeringsnormer enn tidligere, men det er tydelig at det finnes en skepsis til disse tiltakene internt. Slike former for tiltak er viktige for å kunne gjøre det vanskeligere for folk å benytte seg av bilen, og dermed redusere bilbruken.

Tennøy stiller spørsmålsteget ved at det legges planer som gir vekst i biltrafikken når målet er det motsatte. Her peker hun på at selv om det er et mål om å redusere biltrafikken, kan dette nedprioriteres i en eventuell målkonflikt, avhengig av hva man gjennom planleggingen mener er mest viktig. Også dersom planlegger mener at andre målsettinger er

mer viktige, kan dette påvirke alternativene som blir utredet. (Tennøy 2012)

På spørsmål om kombinasjon av ny tunnel og etablering av omkjøringsveier kan øke kapasiteten, svarer ansvarlig for utarbeidelse av retningslinjer for tunnel i Vegdirektoratet, Jan Eirik Henning følgende:

«Hvis du bygger en tunnel, bør du tenke på å ha alternative ruter slik at du får avviklet trafikk selv om man må blokkere tunnelen i forhold til å drive med aktiviteter som kreves i en tunnel. Det kan tenkes at du må legge opp til ekstra kapasitet i forhold til omkjøring, slik at du får fremkommelighet selv om tunnelen ikke er aktiv en dag. Det har vi nok vært mer bevisst på i senere tid at et tunnelsystem er veldig sårbart i forhold til oppgradering og fornyelse og den type ting. På den måten er det nok enklere med veg i dagen i forhold til å legge om trafikk.»

Gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender kan det synes at målet om å redusere biltrafikken har blitt nedprioritert til fordel for støyskjerming, i form av tunnel. Ved å etablere tunnel i planen gir dette også føringer for dimensjonene på samleveg i dagen. Totalt vil tunnel kombinert med samleveg gi en økt kapasitet for biltrafikken. Dette prøver man å korrigere gjennom prosjektet i form av kjøprising. Ut i fra Jan Eirik Henning sin kommentar, kan ny tunnel i kombinasjon med etablering av omkjøringsveier skape økt kapasitet. I forhold til dette kan det være enklere å ha en hovedveg som ligger i dagen, i forhold til stenging og vedlikehold av tunnel for å opprettholde fremkommeligheten.

Vegprosjektet vil gi en økt kapasitet for veg for biltrafikk, men dette søkes å korrigere ved bedret forhold for kollektiv, og kjøprising. Det kan derfor se ut til at man kan begrense veksten i biltrafikken dersom de restriktive tiltakene fungerer. Derimot ser det ikke ut til at prosjektet vil gi en reduksjon i bilbruk. Måloppnåelsen vurderes derfor som dårlig.

5. TRANSPORTSYSTEM MED BEDRE TILGJENGELIGHET

Dette målet ble på mange måter gjennomgått ved mål 1 (Forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål). Mål 5 fokuserer ikke bare på bedre tilgjengelighet, men mer spesifikt for transportsystemet. Transportsystemet vil få en bedre tilgjengelighet, spesielt i forhold til Fornebu der det legges opp til en mer robust løsning for trafikken.

Likevel vil antallet av- og påkjøringer til E18 reduseres i forhold til dagens situasjon. Dette vil altså bidra til en dårliger tilgjengelighet til motorvegen.

Graden av måloppnåelse i forhold til et transportsystem med bedre tilgjengelighet, vurderes derfor som middels.

6. TRANSPORTSYSTEM MED REDUSERTE REISETIDER

Gjennom hovedrapporten omtales ikke måloppnåelsen av dette målet. Når det gjelder bussen, er det mye som tyder på at den vil få reduserte reisetider ved planlagt ny E18. Dette er fordi det etableres separate bussveger som vil bidra til at bussen i større grad kan kjøre uforhindret. Prosjektleder Knut Gløersen omtaler den nye bussvegen slik:

«At vi gir best mulig forhold for bussen, bussen langs E18 – nå er jo den i stor grad hindret på grunn av alle elbilene, den har fått det mye dårligere enn den hadde det før, har jeg følelsen av. Bussen vil jo få det mye bedre og mer forutsigbart. Men på en annen måte så vil de nok få en litt lavere gjennomsnittshastighet. Nå kjører de jo på motorvegen i 80 km/t, men når de stopper langs motorvegen så holder de jo ikke den farten. Bussvegen har vi i teorien sagt at kan ha en hastighet på 80 km/t, men vi tenker at den kan ha en annen hastighet enn parallellvegen – det kan jo fort i hvert fall bli 70 km/t.»

På denne samlevegen som går parallelt med motorvegen vil altså bussen få en mer forutsigbar reisetid. I prosjektet legges det opp til at denne separate bussvegen kun vil være for busser, ikke taxi eller elbiler. Dette vil altså bedre forholdene for bussen, kanskje spesielt i rushtiden.

Ved at man gjør tiltak for å avlaste lokalvegnettet, kan dette også bidra til en kortere reisetid for bussene i Bærum. Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen sier følgende:

«Et viktig argument for E18-prosjektet, at man avlaster det lokale vegnettet – og da vil bussen få bedre fremkommelighet på det lokale vegnettet. Ved å avlaste lokalvegnettet gir det også kanskje muligheter for å prioritere bussen på en litt annen

måte enn man kan i dag. Bærumsdiagonalen vil i følge trafikkberegningene bidra til en stor avlastning av lokalvegnettet i vestre Bærum. Det man oppnår er at fremkommeligheten på Gamle Ringeriksveg som er en viktig bussforbindelse, blir mye bedre. Det gir kanskje også mulighet til en annen bussprioritering enn det man har i dag.»

Det ser altså ut til at bussen kan få en redusert reisetid også på det lokale vegnettet i Bærum gjennom vegprosjektet. Når det gjelder reduserte reisetider for bilistene, er dette heller usikkert på sikt. Kapasiteten på vegen økes, og umiddelbart vil man kunne få en effekt der en følge er reduserte reisetider. I retning mot Oslo avsluttes vegprosjektets utstrekning ved Lysaker. Enhetsleder i PBE, Jørn Roar Moe uttrykker en bekymring i forhold til trafikken her:

«Det kan du fort få et press på at du må utvide kapasiteten yttligere videre innover mot Oslo.»

Dette er et viktig moment i forhold til reisetiden. Ved økt kapasitet mellom Lysaker – Slependen, kan man få en økning i antall bilister fordi reisetiden er mer gunstig. Et problem man da vil få, er at det kan bli mer kø jo mer man nærmer seg sentrumsområder i Oslo. Dette kan som Moe peker på, gi et press på kapasitetsøkning videre inn i Oslo.

I forhold til måloppnåelsen til målet om et transportsystem med reduserte reisetider, vurderes denne til middels grad.

7. REDUSERTE RUSHTIDSFORSINKELSER

Gjennom hovedrapportens vurdering av måloppnåelse, skrives det følgende:

«Vegtiltaket med ny E18 og samleveg med kollektivfelter/bussveg for busser i begge retninger bidrar til: Reduserte forsinkelser i rushtid både for biltrafikk og kollektivtrafikk. Tiltaket må på sikt suppleres med restriktive tiltak og øke kollektivtilbud for at gevinsten skal opprettholdes.» (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Ved at kapasiteten på vegen totalt sett økes, vil dette også kunne føre til økt trafikk – da det finnes en mulighet for tidsbesparelse for bilistene. Dette vil altså kunne føre til reduserte rushtidsforsinkelser som presentert i Hovedrapporten.

Det er likevel et paradoks som dukker opp. Man øker kapasiteten for biler, men bedrer også forholdet for kollektivtrafikken. Her legger man altså de fysiske forholdene til rette for at biltrafikken kan øke, samt at kollektivtrafikken kan øke. Her er det likevel vanskelig å tro at de reisende kommer til å endre sine reisevaner frivillig, ved å bytte i fra bil til kollektiv transport. Dette gir altså grunn til å se for seg at den økte kapasiteten som til å begynne med vil kunne gi en reduksjon i rushtidstrafikken, vil reduseres etterhvert.

Det nevnes også i Hovedrapporten at tiltaket må suppleres med restriktive tiltak for at gevinsten skal opprettholdes. Dersom man så skulle innføre økte bomavgifter, er det grunn til å tro at dette vil luke ut noe av biltrafikken. Likevel er det rom for å tro at mange bilister ikke vil la seg skremme av økt avgifter, så lenge kapasiteten på vegen er god og man får en tidsbesparelse.

Målet om reduserte rushtidsforsinkelser vurderes til å ha en middels måloppnåelse. Dette grunnet at den vedvarende effekten av tiltaket er usikker, og avhenger av at restriktive tiltak fungerer optimalt.

8. NÆRINGS LIV SKAL PRIORITERES

Gjennom Hovedrapportens gjennomgang av vegprosjektets måloppnåelse, skrives følgende om næringstransporten:

«Fremkommeligheten på vegnettet øker og derved tilgjengeligheten til viktige reisemål for næringstrafikk og andre.» (Statens vegvesen 2013a, s. 157)

I og med at det er så mye kø på dagens E18, går dette ut over næringstrafikken – og dens lønnsomhet. Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes sier følgende om næringstrafikken:

«Næringslivet er jo også viktig fordi trailerne står jo i dag og stanger inn i samme kø som bussene og bilene. Det er klart at i og med at det er så mange arbeidsplasser her og i Oslo, så er jo hensynet til næringslivet også veldig viktig. Vi har laget masse rapporter over næringslivets besparelser som følge av ny E18. Der opererer man med tall som sier at de sparer en milliard kroner i året i form av reduserte tidskostnader og sånne ting.»


Med mange arbeidsplasser og beboere i nærheten av E18 er man avhengig av næringstransport i området. Samtidig er Vestkorridoren en viktig trafikkåre til og fra hovedstaden som tilsier at mye næringstransport ferdes i korridoren. På spørsmål til prosjektleder Gløersen om hvordan man tilrettelegger for næringstransporten gjennom vegprosjektet, svarte han følgende:

«Det har vi jo store problemer med å få noen gode løsninger på. Vi har ikke gått inn for separate felt for næringstransport. Det har vi sett litt på i Manglerudprosjektet, der er det lagt inn noe. Men jeg regner med at den debatten fortsatt kommer. Det vi har jobbet med og vil legge til rette for er mer tilfartskontroll, slik at ved å holde tilbake trafikk fra

sidevegene – det er jo de som skaper køene i dag, først og fremst. Sandvika, Blommenholm, Høvik først og fremst – det er de kryssene som skaper køene. Hvis du holder igjen trafikken der noe, slik at du sørger for bedre flyt på E18 der den tunge næringstransporten går, vil jo det indirekte også prioritere næringstransporten.»

Gløersen sier altså at man har problemer i forhold til å få gode løsninger som prioriterer næringstransporten. Man prøver altså gjennom vegprosjektet for ny E18 å kontrollere trafikken som kobler seg på E18 ved å sluse disse inn i etapper. Dette kan få bedre flyt i trafikken på E18, men prioriterer ikke næringstrafikken spesifikt – men får likevel følger for den. Jørn Roar Moe forstår at det kan være vanskelig å få til gode løsninger for næringen, og sier følgende:

«Man skal ikke glemme, at hvis man tar det fra den andre siden, at dette er en viktig nasjonal hovedveg med koblinger til resten av landet. Det er en god del trafikk som kommer langveis fra som skal frem. For næringslivet er det viktig at du har en trygg fremkommelighet, og aller helst fort også. Slik som det er i dag, i rushtrafikken med korte og mellomlange reisende som kommer inn på E18, så tar du bort den forutsigbarheten. Så kan du jo si at næringslivet burde tilpasse seg litt og komme til tider mellom rushen, og det skjer jo til en viss grad også. Men det er det som gjør det vanskelig, den – kall det lokaltrafikken fra vestre delen av Bærum til Fornebu – er jo formidabel på E18. Den samlede trafikken herifra og inn til Oslo, ved Skøyen og Oslo S er stor. Jeg skjønner at vegvesenet sliter litt, for de har et mål om å ha et trygt og kapasitetssterkt hovedvegssystem, og E18 er en del av det hovedvegssystemet. Men det er samtidig det som skaper store lokale utfordringer. Som jeg sier, så ville jeg løst det ved å få et best mulig system for buss og sykkel, når det er snakk om vegvesenets ansvarsområder.»



Det finnes ulike måter man kan prioritere næringstrafikken på, blant annet gjennom separate felter for denne gruppen. Noen slik løsning har man ikke gått inn for gjennom prosjektet, men heller en indirekte prioritering ved å forsøke å få en god flyt i trafikken på E18 som også vil gagne næringen. Videre kan man si at næringslivet også gis prioritert i forhold til sentrumsnære arealer som blir frigitt gjennom planen. Her kan det finnes mulighet for at næring kan etablere seg i viktige knutepunkt.

Som en konklusjon kan man si at måloppnåelsen i forhold til næring, vurderes til middels.

9. KOLLEKTIVTRANSPORT SKAL PRIORITERES

Gjennom hovedrapporten pekes det på fordelene ved at det etableres egne kollektivfelt, som da også vil redusere forsinkelsene i rushtiden. Likevel legges det vekt på at dette må suppleres med restriktive tiltak og et økt kollektivtilbud dersom disse gevinstene skal kunne opprettholdes. (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Om prioriteten til kollektivtransporten i prosjektet, sier Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen følgende:

«Det er vel en prioritering som har vokst med prosjektet, det å få bussen frem på en god måte, og etter hvert en helt separat bussveg. Det har ikke vært en slik separat løsning hele tiden, man har diskutert kollektivfelt og sånt noe. Men nå har man vel kommet dit at man ønsker en veg med fri flyt for bussen.»

Ut i fra Hansen sin kommentar, ser det altså ut til at prioriteringen av kollektivtrafikken har økt etter hvert som prosjektet har utviklet seg. På spørsmål til Prosjektleder Knut Gløersen, om hvilke målsettinger som bør prioriteres, svarte han blant annet følgende:

«Det er ikke noen tvil om at du må tilrettelegge for god kollektivavvikling i et prosjekt som går mot byen. Det må i hvert fall være et overordnet mål. Det viktigste også når du planlegger veger, er at du må sørge for at bussene får en forutsigbar avvikling uten noen sterk innflytelse fra annen trafikk, slik at det stopper opp. Det må være et hovedmål.»

Prosjektleder Gløersen understreker her at denne prioriteringen av kollektivtrafikken må være et hovedmål. Videre ble Enhetsleder i Plan- og bygningsetaten (PBE), Jørn Roar Moe spurt om PBE hadde noen mål for dette vegprosjektet. Han svarte blant annet følgende:

«Vi ønsker derfor et system som prioriterer kollektiv, altså buss, og sykkel. Gjøre det attraktivt å bruke kollektivt, med bussen som en del av kollektivsystemet, og sykkelen.»

Videre ble Moe spurt om han mener at disse målene blir fulgt opp i planen for ny E18 Lysaker Slependen. Han ga følgende svar:

«Nei. Det mener heller ikke Plan- og bygningsetaten. Men her er det viktig å merke seg at Oslo kommune – altså byrådet som avgår det var bare delvis enig. Vi anbefalte at Oslo kommune burde legge inn innsigelse. Byrådet var enig i veldig mye av problemstillingene vi tok opp, men mente ikke at det var såpass kritisk til at de ville legge inn innsigelse.»

Det fremkommer altså her at PBE mener at vegprosjektet ikke følger opp målene om å prioritere kollektivtrafikken i stor nok grad, og ønsket at Oslo kommune skulle fremme innsigelse til vegprosjektet. Dette ble likevel ikke gjort.

Om man vurderer målet om at kollektivtransporten skal prioriteres, kan man si at denne måloppnåelsen er god. Dette er grunnet at bussen får bedret sine forhold med separat bussveg.

10. LEGGE TIL RETTE FOR ØKT ANDEL REISER MED MILJØVENNLIGE TRANSPORTMIDDEL

Effekt målet om å legge til rette for økt andel med miljøvennlige transportmiddel omtales ikke gjennom Hovedrapportens vurdering av måloppnåelse, foruten omtale om fordelene ved separat bussveg. (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Dette målet innebærer at man skal legge de fysiske forholdene til rette, slik at en større andel av reisende velger miljøvennlige transportmiddel. Dette vil dermed inkludere former for ferdsel som kollektivtransport, sykkel og gange. Ved gjennomgang av mål 9 (Kollektivtransport skal prioriteres), ser vi at man her legger til rette for egne bussveger med færre hindringer enn ved dagens E18, i form av mange av- og påkjøringer. De fysiske forholdene for bussen vil derfor forbedres gjennom ny E18, som vil kunne øke andelen reiser med miljøvennlige transportmiddel. På spørsmål om hvilke målsettinger som bør være sterkest prioritert gjennom prosjektet svarer Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes følgende:

«Det mener jeg at er kollektivtransporten, miljø og hensynet til de som sykler. Hvis man skal ta en rangering av de igjen, vil jeg nok si at kollektivtrafikken og miljø er de aller sterkeste. Da vil jeg legge til at Oslo og Akershus regionen vil få en sterkt økende befolkning i årene som kommer. Man snakker om at frem til 2030 vil vi få – noen snakker om 300.000 – 350.000 flere innbyggere i Oslo og Akershus. Den vil øke såpass sterkt at jernbanen kan ikke ta hånd om den befolkningsveksten. Vi vil fortsatt være veldig avhengig av busser. Og jeg tror at noe sånt som halvparten av kollektivtransporten i fremtiden, men den økningen i befolkningen må skje via buss. Det nytter ikke å bare snakke om tog og bane, du må ha gode bussløsninger.»

Når det gjelder tilretteleggingen for sykkel, sier Prosjektleder Knut Gløersen følgende:

«Ellers så satser vi på denne ekspress-sykkelvegen som betyr litt. Den legger jo til rette for at det blir mer attraktivt å sykle.»

I forhold til dagens situasjon vil nok denne nye sykkelvegen bety at det blir mer attraktivt å sykle inn/ut av Oslo. Enhetsleder i PBE, Jørn Roar Moe mener at syklistene ikke har blitt prioritert godt nok gjennom planen for prosjektet. Han sier følgende:

«Hvis dette skal være ekspress-sykkelvegen inn til Oslo så er det klart ikke den beste løsningen.»

Når man da videre skal vurdere graden av måloppnåelse for dette målet, må man ta til etterretning at kapasiteten for biltrafikken øker som en følge av prosjektet. På spørsmål om hvilke målsettinger som faktisk har blitt prioritert høyest i prosjektet svarer Moe følgende:

«Bilen. Bilens fremkommelighet.»

Dette gir en indikasjon på at man gjennom prosjektet prioriterer bilen, selv om dette ikke var et mål i seg selv. Med tanke på da å legge til rette for en økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel, synes dette vanskelig å få til, grunnet en bedret fremkommelighet for bilen gjennom prosjektet. Likevel bedres forholdene for buss og syklistene gjennom vegprosjektet i forhold til dagens situasjon. Fordelene ved den bedrede kapasiteten for biler på ny E18 forsøker man å dempe gjennom kjøprising.

Som en konklusjon kan man si at graden av måloppnåelse vurderes til middels. Dette fordi bilens fremkommelighet øker gjennom prosjektet. En vekst i trafikken forsøker man å stanse gjennom kjøprising. Forholdene for sykkel og buss bedres noe.

11. TILRETTELEGGING FOR KONSENTRERT UTBYGGING AV BOLIGER, ARBEIDSPLASSE OG SERVICE I VIKTIGE KNOTEPUNKT

I Hovedrapporten skrives følgende om måloppnåelsen av dette målet:

«Tiltaket frigjør noen utbyggingsarealer, men i hovedsak er det en kommunal oppgave å videreutvikle arealbruken nær viktige knutepunkter i kollektivsystemet.» (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Det Hovedrapporten peker på er at den nye E18 der store deler av vegen legges i tunnel, vil kunne bidra til at man får noen nye arealer som kommunen bør utvikle. Dette er spesielt ønskelig i knutepunkter for kollektivtrafikk. Det er altså ikke Statens vegvesen sin oppgave å fortette i disse områdene, men kommer med en anbefaling om dette til kommunen, da dette er deres oppgave. Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes kommer med følgende kommentar til utbyggingen i kommunen:

«Det vi gjør i Bærum nå, og for øvrig andre steder, er at vi prioriterer utbyggingen vår til kollektivknutepunkter og tettsteder. Altså Sandvika da, for å ta et eksempel på det. Der kommer det såkalte Plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus inn i bildet, som akkurat har lagt frem en rapport som sier noe om hvor kommunene i Oslo og Akershus bør bygge i fremtiden for å få best mulig miljø og kollektivtransport. Det går jo på å bygge i knutepunkter, kollektivknutepunktene – og bygge i banetraséene. Det tar vi konsekvensene av i Bærum også.»

At kommunen altså ønsker å satse på en utvikling konsentrert i kollektivknutepunktene tyder på en positiv utvikling. Dette er igjen et bidrag til at det vil bli enklere for folk å benytte seg av kollektiv transport, dersom de ikke bor langt unna et kollektivknutepunkt.

Når det gjelder muligheten for å frigi sentrale arealer i Sandvika, sier Prosjektleder Knut Gløersen i forhold til at valget falt på tunnel forbi Sandvika:

«Det alternativet med å ikke ha tunnel i Sandvika, det var jo i utgangspunktet også et alternativ. Det lå vel derimot i kortene som et premiss, at tunnel gjennom Sandvika, det skulle man ha. Det var gjennomgående politisk akseptert, det aksepterte alle – det var naturlig at byutvikling var verdt å satse på. Så kan man spørre seg om den tunnelen gir så mye som man skal ha det til. Man får ikke så veldig mange arbeidsplasser ut av den, for eksempel. Det er mer i bakkant du kan etablere arbeidsplasser.»

Selv om Gløersen uttrykker en usikkerhet i forhold til hvor mye arealer som frigis til utbygging som følge av tunnel gjennom Sandvika, virker det som at det er en politisk vilje i Bærum kommune til å utbygge disse områdene. På spørsmål om hvorfor mange kommuner ønsker seg tunnel fremfor veg i dagen, svarer ansvarlig for utarbeidelse av retningslinjer for tunnel hos Vegdirektoratet, Jan Eirik Henning følgende:

«Det er vel fordi man ser at verdien på bakkenivå er så stor at man velger å legge vegen under bakken, det er nok utgangspunkt for veldig mange.»

En bakgrunn for å etablere tunnel, er altså at man ser at arealene på bakkenivå har store verdier i forhold til for eksempel byutvikling. Prosjektleder Gløersen kommenterte at denne tunnelen gjennom Sandvika lå i kortene som et premiss og var politisk akseptert av alle. I silingsrapporten var det et alternativ at E18 skulle ligge i eksisterende trasé uten tunnel, og et annet alternativ som innebar full utbygging av ny E18. (Statens vegvesen 2011) Dette første alternativet ble forkastet. Gløersen forklarer grunnen til dette slik:

«Det var politisk fullstendig utenkelig og umulig å få gjennom. Signalene var jo allerede da så sterke, at hvis vi skulle gå inn for det alternativet, så måtte vi gå inn i en ren tvangsplanlegging ovenfor Bærum kommune. Altså statlig plan og full overkjøring. Så vi mente at hvis vi først skulle gjøre noe, så ville det være bortkastede penger og ressurser og mye krangling hvis vi først skulle prøve å gjennomføre noe sånt.»

Gjennom denne silingsrapporten tok man altså et viktig valg i forhold til den videre utviklingen av vegprosjektet og retningen den skulle gå i. Her valgte Statens vegvesen å etterkomme kommunens krav til tunnel. Til spørsmålet om press på en kort planprosess kan påvirke valg av vegløsninger, svarer Henning følgende:

«Det vil nok skje av og til, det tror jeg nok. Det er klart at det er enklere å få gjennom en løsning der du legger det under bakken, og få gjennomslag for en slik plan, enn å skulle bearbeide overflaten og bruke den til vegformål. Jeg tror nok det er en sterk faktor som av og til slår inn.»

Statens vegvesen etterkommer kommunens ønske i forhold til å etablere tunnel, slik at nye arealer blir tilgjengelig for kommunen til å utvikle. Likevel er ikke disse arealene betydelige grunnet samleveggen som blir liggende i dagen. Denne vil ta opp store arealer i et sentrumsnært område. Hadde denne samleveggen fått en redusert dimensjon, ville dette kunne frigitt enda større arealer for utvikling. Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen sier følgende om dimensjonene på samleveggen:

«Det er en vanskelig sak, for her ønsker kommunen å få redusert dimensjonene på samleveggen som skal ligge på overflaten der E18 ligger i dag. Vegvesenet ser behovet for vegen, både fordi at den generelle trafikken er ganske stor, men også i forbindelse med avvikssituasjonene der tunnelen er stengt, at de har behov for å avvike trafikken oppå bakken, og de

mener de trenger fire felt, to i hver retning på den lokale vegen som skal gå over bakken. Den trafikkmengden og de fysiske løsningene man da sitter og diskuterer, et eksempel på konflikt er for stedsutvikling. Høvik er et eksempel der kommunen ønsker å fjerne E18 for å koble Høvik sentrum til stasjonen, og gjenetablere et lokalt nivå på Høvik som fungerer fint. Man kunne tenke seg at man så på denne samleveggen mer som en bygate i et sentrumsområde.»

Kommunen ønsker altså at den nye samleveggen ikke skal få så store dimensjoner, men heller fungere som en bygate gjennom viktige knutepunkt, slik at man kan få til en bedre stedsutvikling.

Måloppnåelsen i forhold til å tilrettelegge for en konsentrert utbygging i viktige knutepunkt, vurderes til middels grad. Dette grunnet at samleveggen tar opp tilnærmet like mye arealer som eksisterende E18.

12. BEGRENSE TRAFIKKBELASTNINGEN PÅ GATENETTET I OSLO INDRE BY

Gjennom Hovedrapporten skrives følgende om måloppnåelse i forhold til å begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by:

«Tiltaket må suppleres med restriktive tiltak for å nå målet om å begrense biltrafikk i Oslo indre by. Dette ligger utenfor prosjektets ramme. Tiltaket vil i midlertid ikke føre til økt belastning på vegnettet i Oslo da kapasiteten ved bygrensa ikke endres.»
(Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Det kan altså tyde på at man vurderer det som at dersom kapasiteten på vegen ikke endres, vil ikke dette føre til noen økt belastning. Det er snakk om at ny E18 vil gi en omfordeling av trafikken på veiene. Prosjektleder i Statens vegvesen, Knut Gløersen forklarer trafikkbelastningen slik:

«Det er en omfordeling, hele prosjektet gir en omfordeling av trafikken slik at du får mer trafikk i E18-korridoren, og mindre trafikk på lokalvegene. Det er litt forskjellig, det er gjort flere beregninger her, men det er små tall som kan gi litt forskjellig resultat. Men samlet trafikkbelastning er på samme nivå, det gir ingen effekt på gatenettet i Oslo. Det er forsovet ikke så rart, for det er ikke noen stor trafikkøkning slik som beregningene er. Prosjektet gir ikke noen stor trafikkøkning, trafikkøkningen kommer av antallet i økningen av bosatte og antall arbeidsplasser.»

Dette tolkes som at mer av trafikken som går i fra Bærum mot Oslo vil forflyttes over på E18-korridoren. Dette vil altså føre til en vekst i trafikken her, men gi mindre trafikk på lokalveinettet. Videre henviser Gløersen til at det vil skje en generell økning i trafikken grunnet flere bosatte og arbeidsplasser i området.

Dersom man tolker målet som at man skal begrense trafikkbelastningen på gatenettet og ikke hovedvegene i Oslo indre by, ser det ut til at man gjennom ny E18 vil nå dette målet. Dersom man heller velger å tolke det som en generell trafikkbelastning fra Vestkorridoren og inn mot Oslo, er måloppnåelsen heller tvilsom.

På spørsmål om hva slags påvirkning vegprosjektet vil få for Oslo, svarte Jørn Roar Moe fra Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune følgende:

«Jeg tror jo at det vil komme flere biler inn til Oslo. Det synes jeg er uheldig, da vi ikke har kapasiteten til å ta det. Vi har ikke et ønske om å ha flere.»

Det er altså tydelig at Plan- og bygningsetaten ikke er fornøyd med trafikkbelastningen vegprosjektet vil føre til for vegnettet i Oslo kommune. Måloppnåelsen vurderes derfor som dårlig, da det det ikke er godt nok fulgt opp gjennom planen.

13. BEGRENSE GJENNOMGANGSTRAFIKK I BOLIGOMRÅDER

I Hovedrapporten skrives følgende om måloppnåelsen av begrenset gjennomgangstrafikk i boligområder:

«Med et avlastet lokalt vegnett bidrar tiltaket klart til å begrense gjennomgangstrafikk i boligområder. Tiltaket må på sikt suppleres med restriktive tiltak og økt kollektivtilbud for å opprettholde denne gevinsten.» (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Det som altså skrives i Hovedrapporten er at om man bygger en bra motorveg vil flere bilister heller velge det alternativet fremfor å kjøre gjennom boligområder. Et problem ved dette er at det ser ut til at motorvegen vil bli belastet med bompenger, på et nivå som ser ut til å ligge et stykke over dagens takster. Varaordfører og Leder av Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes sier følgende om bompenger:

«Det som er viktig for oss, er jo at denne vegen skal bompengefinansieres. Det som er viktig for oss, er å få den løsningen slik at folk ikke velger å kjøre over på lokalvegene i Bærum, så lenge de kan inn mot Oslo. Slik at du ikke får en opphopning av trafikk på Bærumsveien for eksempel. Der har du ikke bommer. Det er ganske viktig å styre. Det må vi jobbe litt med. Nivået på bompengene høres ikke så verst ut, slik som beregningene nå er gjort. Det betyr at du kan kjøre i fra Asker sentrum til Oslo tur-retur for ca. 100 kroner.»

Ved slike bompengetakster, og målet om å begrense gjennomgangstrafikken i boligområder, er det derfor viktig at trafikken også kontrolleres på de lokale vegene. Prosjektleder Knut Gløersen sier følgende om vegvesenets planer for å forhindre at trafikken flyter ut på de lokale vegene:

«Vi vil helst få til slik at vi får bommer i hvert fall på de primære og lokale parallellvegene. Ellers må vi vurdere former for stenging for å sørge for at det ikke tyter ut. Vi ser jo helt klart at det blir vegger som vil få ganske kraftig trafikkøkning. Det er noe vi skal gjennomgå nå, vi skal utrede bompenger på parallellvegene.»

Disse vegene som Gløersen nevner vil få en kraftig trafikkøkning, har nok sammenheng med at det vil bli færre påkjøringsmuligheter ut på ny E18 enn det som finnes i dag. Dette vil føre til at når folk skal kjøre fra sin bopel og ut på ny E18, vil disse bilene føre til at enkelte strekninger får en økning i trafikk i forhold til dagens situasjon.

Dersom man får til en god gjennomføring i form av bommer og bompenger også på de lokale vegene, vil man måtte si at målsettingen om å begrense gjennomgangstrafikken i boligområder kan synes å være god gjennom vegprosjektet.

14. REDUSERE KLIMAGASSUTSLIPP FRA TRANSPORTEN

Måloppnåelsen i forhold til å redusere klimagassutslipp fra transporten, omtales slik gjennom Hovedrapporten:

«Vegtiltaket bidrar ikke til reduserte klimagassutslipp da trafikkarbeidet øker noe som følge av vegutbyggingen. Med restriktive tiltak og økt kollektivtrafikk vil utslippet kunne reduseres. Økningen skyldes også at tunnelene gir større høydeforskjeller for trafikantene og dermed noe økt forbruk av drivstoff.» (Statens vegvesen 2013a, s. 158)

Det er altså tydelig at ny E18 i seg selv ikke vil føre til en reduksjon av klimagassutslipp, men derimot en økning fordi vegen bygges ut i kombinasjon med tunneler som gir økt forbruk av drivstoff. Prosjektleder Knut Gløersen nevner at det lokale miljøet vil oppleve en stor endring fordi store deler av vegen legges i tunnel. Likevel vil man altså få en økning av klimagassutslipp grunnet vegprosjektet. Gjennom intervjuet hadde Gløersen følgende kommentar til utslipp fra tunnelene:

«Vi må jo ha utslippstårn på alle tunneler. Da får vi jo utslipp gjennom tårn, men da får du jo spredt det. Da får du ikke utslipp ut over disse grenseverdiene i noen særlig stor grad, du får jo noe i nærområdene der vegen går i dagen.»

Vegprosjektet vil altså ikke føre til noen reduksjon av klimagassutslipp fra transporten, men gi en økning som vil bli spredt ved hjelp av utslippstårn. Da Varaordfører og Leder av Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes ble stilt spørsmål om hvilke mål for prosjektet som var viktige for Bærum kommune, svarte han blant annet:

«Så er det en annen veldig viktig målsetting, som går på klima og miljø ved at vi får lagt større deler av vegen i tunnel, så får vi en adskillig bedre klima- og miljøsituasjon fremover.»

Da planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen ble spurt om hvilke målsettinger som bør prioriteres sterkest i et slikt vegprosjekt, svart han blant annet:

«Sett i fra Bærum sitt ståsted, så er det klart at hensyn til knutepunkt og stedsutvikling, og lokale miljøproblemer, man kan ikke leve med denne vegen i dagen. Den er sterkt trafikkbelastet og en stor forurensningskilde. Jeg synes det er en riktig prioritering fra kommunen sin side at man ønsker å legge E18 i tunnel.»

Disse svarene kan tyde på en vanlig form for misforståelse. Når biler kjører gjennom tunneler betyr ikke det at man unngår klimagassutslipp. Derimot blir utslippene mer konsentrert fordi det er få veier utslippet kan gå. Det lokale miljøet kan oppleve en bedring da man får mindre direkte støy og svevestøv da vegen ligger i tunnel. Likevel ser vi at ny E18 vil føre til en økning av klimagassutslipp.

Muligheten man har for å kunne begrense denne økningen er at færre kjører bil ved at man innfører restriktive tiltak, og at kollektivtrafikken øker. Målet får derfor en dårlig grad av måloppnåelse.

15. REDUSERE BARRIERER SOM HINDRER FERDSEL OG OPLEVELSESVERDIER

Måloppnåelsen av dette målet blir ikke nevnt gjennom Hovedrapporten. Likevel velger jeg å tolke det slik at man ser på eksisterende motorvegbru forbi Sandvika som en stor barriere som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier. Dette kan nok gjelde også generelt for motorvegen i seg selv som en barriere. Prosjektleder Knut Gløersen sier følgende om fjerningen av dagens motorvegbru i Sandvika til fordel for tunnel:

«Men det å åpne Sandvika ut mot sjøen, jeg ser jo at motorvegen i dag ikke er noen skjønnhet for utsikten. I og med at den brua allerede i dag er så kontroversiell, hvis vi skulle få til en utvidelse, så måtte vi utvide brua – eller bygge en bru til – det hadde i hvert fall blitt sett på som utenkelig.»

I forhold til opplevelsesverdien av tilgangen til sjøen, er det forståelig at man ønsker motorvegbrua fjernet, da den fungerer som en visuell barriere. Likevel kan man si at selve motorvegbrua i Sandvika ikke fungerer som noen fysisk barriere i dag. Både gående, syklende, busser og biler kan bevege seg fritt på bakkeplan under motorvegbrua. Gjennom planen for ny E18 vil denne brua fjernes, men det vil bli etablert samleveg på stedet. Denne vil ha en dimensjon på totalt seks felt. To felt for bil og et separat felt for buss i hver retning. Denne samlevegen vil senkes, og dermed legges lavere i terrenget, nærmer bestemt bakkeplan. Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes sier følgende om den videre planleggingen av samlevegen:

«Men det er klart at en problemstilling for oss når vi skal ta standpunkt til detaljreguleringen for det nye vegprosjektet, som vi skal gjøre i løpet av 2016, så er det klart at vi ønsker oss den lokalvegen så liten som mulig.»

Det er altså tydelig at man i Bærum kommune ønsker å minimere barriereeffekten av denne samlevegen. Det er her også ytret ønske om å utforme denne i et mer bymessig preg fra kommunen sin side. Hva slags type krysningsmuligheter syklende og gående vil ha på tvers av samlevegen er usikkert. Dersom det legges opp til at denne kan krysses i plan, vil barriereeffekten kunne minimeres. Dersom kryssing vil måtte skje enten i form av underganger eller bruer, kan ikke dette sies å redusere barrieren.

I forhold til opplevelsesverdier vil dette også avhenge av hva slags utforming denne nye samlevegen vil få. Dersom alle seks feltene samles, vil nok ikke opplevelsen av vege endres i stor grad i forhold til dagens E18, med unntak av redusert støy grunnet lavere hastighet.. Dersom vege får et mer bymessig preg som bidrar til å bryte opp massiviteten av vege, vil dette kunne bedre opplevelsen.

Målet om å redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier vurderes til middel grad av måloppnåelse. Dette er grunnet at det finnes et potensiale for redusert barriereeffekt, men det er også mulig at det forblir relativt uendret. Ellers vil fjerning av motorvegbru også fjerne forbindelse på tvers av denne i bakkeplan, under brua.

6.2 GRAD AV MÅLOPPNÅELSE

Matrisen nedenfor illustrerer gjennomgangen av målene satt for prosjektet, og deres grad av måloppnåelse. Dersom man ser disse i sammenheng, får man en sum på en middels grad av måloppnåelse for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen.

	GOD	MIDDELS	DÅRLIG
1 Forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål		●	
2 Legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil		●	
3 Redusere trafikkskapte miljøproblemer	●		
4 Redusere bilbruken			●
5 Transportsystem med tilgjengelighet		●	
6 Transportsystem med reduserte reisetider		●	
7 Reduserte rushtidsforsinkelser		●	
8 Næringsliv skal prioriteres		●	
9 Kollektivtransport skal prioriteres	●		
10 Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel		●	
11 Tilrettelegge for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt		●	
12 Begrense trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by			●
13 Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder	●		
14 Redusere klimagassutslipp		●	
15 Redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier			●
SUM		●	

6.3 PRIORITERINGER

For vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen har man definerte målsettinger. Likevel er det vanskelig å sikre at alle disse får like høy prioritet gjennom den endelige planen. Her vil jeg gjennomgå hva de ulike intervjuobjektene pekte på som viktige målsettinger man burde prioritere. Dette er interessant å belyse, da det sier noe om intervjuobjektene sine opplevelser av hva som blir prioritert. Videre vil jeg ta en vurdering av hvilke målsettinger som synes gjennom planen for vegprosjektet å ha fått tilegnet høyest prioritet.

Prosjektleder Knut Gløersen sier følgende om hvilke målsettinger han mener har fått høyest prioritet gjennom prosjektet:

«Jeg må jo påstå at målet om lokal skjerming har vi hatt en bra prioritering av. Byutvikling av Sandvika har definitivt vært høyt prioritert med det systemet vi har der. Og vi har jo prioritert buss og sykkel sterkt, med egen bussveg og den tverrforbindelsen vi har i tunnel til Gjønnes, den er viktig for bussen.»

Ved en gjennomgang av planen, gjenspeiler den disse målsettingene som Gløersen nevner. Ved bygging av tunnel oppnår man en skjerming for omkringliggende områder, samtidig som dette kan åpne opp for ledige arealer til utvikling. Bussen og syklistene ser også ut til å ha blitt prioritert gjennom planen, da disse vil få bedre forhold gjennom den nye planen, sammenlignet med dagens situasjon.

Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen sier følgende om hvilke målsettinger han mener har fått høyest prioritet gjennom prosjektet:

«Det er mange ting man prioriterer, men tunneler har blitt prioritert veldig høyt. Ikke nødvendigvis i utgangspunktet noe ønske fra vegvesenet, men et veldig sterkt politisk press på det.»

Denne kommentaren fra Hansen gjenspeiles også tydelig gjennom planen for vegprosjektet. Her legges en betydelig andel av motorvegen i tunnel, mye

grunnet et politisk press for å skåne nærliggende områder for støy og lokal forurensning.

Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes sier følgende om hvilke målsettinger han mener har fått høyest prioritet gjennom prosjektet:

«Det er kollektivtransporten, det er miljø og det er også i en grad hensynet til de som sykler.»

Av målsettingene som Udnes mener har fått størst prioritet gjennom prosjektet, er det nok miljø som er mest tydelig gjennom planen. Dette er altså dersom man tolker miljø som trafikkskapt miljøproblemer i form av støy. Denne prioriteringen kommer tydelig frem i planen i form av tunnelene som skal redusere støyen i nærliggende områder. Kollektivtransporten har også fått prioritet gjennom planen i form av separate bussfelt som sørger for mer forutsigbarhet i forhold til reisetid. Syklister har også blitt prioritert gjennom prosjektet ved etablering av ekspresssykkelveg som er mer sammenhengende. Men om det er syklistene som er blant de mest prioriterte gruppene er heller usikkert. Dette er grunnet at sykkelvegen vil likevel få mange krysningspunkter.

Enhetsleder i Plan- og bygningsetaten, Jørn Roar Moe sier følgende om hvilke målsettinger han mener har fått høyest prioritet gjennom prosjektet:

«Bilen. Bilens fremkommelighet. Og i forhold til trafiksikkerhet, og de rammene og normene som ligger der.»

Ved en gjennomgang av planen for prosjektet er det også tydelig at Moe sine observasjoner om at bilens fremkommelighet er høyt prioritert. Gjennom planen er det bilen som får minste motstands veg i form av den mest direkte ruten. Også trafiksikkerheten er nok noe som er høyt prioritert, siden man følger vegvesenets håndbøker med føringer for utforming av vegnettet.

Ansvarlig for utarbeidelse av retningslinjer for tunneler i Vegdirektoratet, Jan Eirik Henning forteller om målene som skal ligge til grunn for at man velger en tunnelløsning:

«Det viktigste budskapet er at man må ha de overordnede målene på plass i forhold til det nye vegsystemet, og at man ivaretar de tre målene for fremkommelighet, sikkerhet og miljø og hvordan du balanserer et slikt system, slik at du får tak i de effektene med best mulige løsninger og samfunnsøkonomisk gir de beste løsningene på sikt.»

Til noen av intervjuobjektene ble det også stilt spørsmål om hvilke mål som burde bli prioritert i et slikt type prosjekt. Gløersen svarte følgende:

«Det er ikke noen tvil om at du må tilrettelegge for god kollektivavvikling i et prosjekt som går mot byen. Det må i hvert fall være et overordnet mål. Det viktigste også når du planlegger veger, er at du må sørge for at bussene får en forutsigbar avvikling uten noen sterk innflytelse fra annen trafikk, slik at det stopper opp. Det vil være et hovedmål. Jeg synes ofte at lokale hensyn drukner litt i CO₂ og klimamål. Klima er viktig og et overordnet mål på mange måter, men er det egentlig prosjekter? Det er liksom inne i hele grepet – overordnet, som det forsovet er gjort nå. Det er jo lokalmiljøet, når man først skal gjøre noe sånt så må man jo tilrettelegge for at det blir redusert miljøbelastning. Det er en viktig del av det. Også er det uansett viktig å ha en forutsigbar trafikkavvikling, ikke køfri – men at du har et vegnett som er balansert, og gir en forutsigbarhet i større grad enn i dag. Hvis du har et vegnett som gjør at du kan få kø når som helst på dagen, det er litt mer tvilsomt. Når vi gjør noe sånt, så må vi sørge for at vi får trafikken ut fra boligområdene, det synes jeg er viktig. Når vi først skal bygge et nytt vegsystem som dette her, må vi sørge for at boligveger ikke blir snikveger. Trafikksikkerhet, det blir litt glemt her – for man opplever ikke at det er noe stort problem fordi vi har en firefeltsveg. På en måte er det riktig, det er

få virkelig store ulykker på store firefeltsveger, men vi må jo aldri glemme trafikksikkerheten. Den er jo et veldig viktig overordnet mål som er viktig å ta med seg og ikke glemme.»

Kort oppsummert mener altså Gløersen at kollektivtrafikken, klima, lokalmiljø, forutsigbar trafikkavvikling og trafikksikkerhet bør være de målene man bør prioritere i denne typen vegprosjekter.

Hansen svarte følgende til hvilke mål som burde prioriteres:

«Ja, det er et vanskelig spørsmål. Sett ut i fra Bærum sitt ståsted, så er det klart at hensyn til knutepunkt og stedsutvikling, og lokale miljøproblemer, man kan ikke leve med denne vegen i dagen. Den er svært trafikkbelastet og en stor forurensningskilde. Jeg synes det er en riktig prioritering fra kommunen sin side at man ønsker å legge E18 i tunnel. Det er nok de viktigste målsettingene med utgangspunkt i et kommunalt ståsted. Her i Sandvika er det et stort byutviklingspotensiale som kan utløses ved å legge vegen om, men også ved Lakseberget. Det vil jo gi en mulighet til å ta fjorden tilbake.»

Det er også svært forståelig at kommunen prioriterer mål som stedsutvikling, redusere lokale miljøproblemer og en reduksjon av forurensning. Udnes svarte følgende om hva han mener bør prioriteres:

«Det mener jeg at er kollektivtransporten, miljø og hensynet til de som sykler.»

Udnes nevner her de samme målene som han mener har fått størst prioritet gjennom planen for vegprosjektet.

6.3.1 VEGPROSJEKTETS PRIORITERINGER GJENNOM PLANEN

Av planen ser det ut til at målet om å redusere trafikkskapt miljøproblemer i form av støy og annen lokal forurensning har fått svært høy prioritet. Dette i kombinasjon med å frigjøre arealer for utvikling har ført til at man får store deler av ny E18 i tunnel på strekningen. Videre har målsettinger som omhandler trafikken sin fremkommelighet, tilgjengelighet til viktige reisemål og reduserte rushtidsforsinkelser også blitt sterkt prioritert gjennom prosjektet. Det har blitt fokusert på å få robuste løsninger for trafikken. Dette førte blant annet til at man valgte alternativ 4 foran alternativ 3 i forbindelse med forbindelse til Fornebu, da alternativ 4 ga bedre trafikale forhold. Lokale beboere i området ønsket alternativ 3, da det ville gi en bedre støyreduksjon da alternativet innebar lengre tunneler. Likevel valgte man altså her å prioritere trafikken.

Av intervjuene kom det frem at prioriteringen av kollektiv og syklende har vokst gjennom prosjektet. Disse gruppene ser ut til å bli middels prioritert gjennom planen ved at bussen har fått egen bussveg og syklistene en ekspress-sykkelveg. Derimot må disse vegene tilpasse seg i forhold til bilvegens prioriterte rute som går strake vegen gjennom prosjektets planområde. Det ser derfor ut som man delvis gjennom prosjektet prioriterer å legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil. Også målet om at næringsliv skal prioriteres i prosjektet, ser også ut til å kun delvis bli prioritert gjennom planen. Det fremgår ikke at næringstrafikken har blitt spesielt prioritert gjennom planen, heller indirekte ved at man søker å oppnå reduserte reisetider for alle transportgruppene.

De målsettingene som ser ut til å ha fått lavest prioritet gjennom prosjektet er å redusere bilbruken, begrense trafikkbelastningen på Oslo og en reduksjon av klimagassutslipp fra transporten. Disse målsettingene er også definert gjennom NTP, men får altså i vegprosjektet E18 Lysaker – Slependeren liten prioritet i forhold til andre fastsatte målsettinger for prosjektet.

6.4 TUNNELENES ROLLE I VEGPROSJEKTET

Gjennom intervjuene kom det tydelig frem at det hadde vært mange diskusjoner rundt tunnelene og deres lengde i vegprosjektet. Bærum kommune på sin side, har hatt et ønske om mest mulig tunnel. Varaordfører og Leder i Planutvalget I Bærum kommune, Ole Kristian Udnes har følgende kommentar:

«Vi har jo selvfølgelig ønsket oss mest mulig tunnel. Nå må jeg med en gang si, at den løsningen som nå ligger på tegnebordet – den synes vi er bra. Og jeg tror at det vil bli noe sånt som 10 km med tunnel gjennom Bærum som følge av dette prosjektet. Og da er det sånn at dette prosjektet er ikke bare hovedvegen, men det er også Bærumsdiagonalen eller Gjøannesdiagonalen. Den er jo veldig viktig i dette prosjektet her. (..) I dag går jo all transporten på bakken, altså over bakken. Så det er jo klart at det er en drastisk forbedring. Når det er sagt, så kunne jo vi ønske oss enda mer tunnel, da er det spesielt Ramstadsletta som jeg tenker på. Der har vi måtte akseptere vegvesenets saksargumenter med at vi rett og slett ikke får lov til å bygge en sammenhengende tunnel fra Lysaker til Asker, eller til Sandvika – for å si det sånn.»

Av Udnes sitt svar, fremkommer det at Bærum kommune gjerne ville hatt en kontinuerlig tunnel for E18 gjennom kommunen, dersom dette var mulig. Prosjektleder Gløersen beskriver utviklingen av omfanget av tunneler gjennom planen, der man til å begynne med hadde omfattende tunnellingder gjennom et prosjekt med en KU, godkjent i 2002. Denne tunnelen gikk fra Frognerstranda, ut ved Stabekk i en kort dagsone før den gikk videre i en lang tunnel. Rundt den samme tiden arbeidet man med en koblingstunnel for E16 i Sandvika. Her sier Gløersen følgende:


«Men da sa det stopp, da fikk vi stoppordre fra Vegdirektoratet fra Vegdirektøren Sjøfteland personlig, som sa at det ble for mye tunnel. Da måtte prosjektet bli liggende, og da vi satte i gang

igjen med denne analysen i 2009, så kom kommunedelplanen i 2010, da var målsettingen å redusere tunnellingden. Men det ble sagt at tunnel under Sandvika var greit, da det var et byutviklingsprosjekt. Men videre innover skulle det være minimalt med tunnel.»

Det kom rett og slett en svært tydelig beskjed direkte fra daværende Vegdirektør om at de tunnellingdene som var tiltenkt, ikke var aktuelle – og at man måtte se på nye løsninger. Vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen la videre opp til et lokk på 500 meter ved Høvik, men denne vokste seg stadig lengre da vegvesenet så at det ville bli vanskelig å få plass til veggen her. Gløersen fortsetter videre:

«Så la vi frem en rapport for Bærum kommune våren 2011 – Silingsrapporten. Da ble det skikkelig rabalder. Da var kommunen i harnisk, da var det et møte – under innledningen til valgkampen for lokalvalg. Da fikk vi vårt pass påskrevet fra hele fjøla, fra ytre venstre til ytre høyre – alle var enige om at dette var helt håpløst og at her måtte vi ha mye mer tunnel. Det er jo da for lokalmiljøet som var på deres agenda. Etter det økte vi den tunnelen fra 500 meter til ca. 2 km.»

Det kommer her frem at politikere i Bærum kommune ikke ville godta en løsning med mindre tunnel, slik som Statens vegvesen foreslo. Det kan virke som det er spesielt to faktorer som har vært essensielle for at valget falt på de tunnellingdene man i dag ser gjennom planen. Disse er lokalmiljø og sentrumsutvikling. At Statens vegvesen valgte å etterkomme Bærum kommune sine krav til tunnellingder, på tross av at man hadde fått signaler fra Vegdirektoratet om å redusere – er bemerkelsesverdig. Her kan en kommentar fra Ansvarlig for utarbeidelse av retningslinjer for tunneler i Vegdirektoratet, Jan Eirik Henning være aktuell:



«Det er ofte målkonflikter, da kan det ofte være fristende å velge å prioritere de målene der tunnel svarer til målsettingene.»

Gjennom oppgaven har det også blitt henvist til Hennings kommentar om at valget av vegløsninger kan bli påvirket av presset på en kort planprosess. Det er et politisk trykk på å få gjennomført dette prosjektet, og Prosjektleder Gløersen har uttalt at det ville være uaktuelt med en tvangsplanlegging ovenfor Bærum kommune med statlig plan. Uten å trekke noen konklusjoner, kan de lange tunnelløsningene man nå ser gjennom vegprosjektet være et tiltak for å få godkjenning av planen av kommunen, for deretter å få en rask utbygging av prosjektet, som er politisk prioritert.

6.5 ANDRE FUNN

Gjennom intervjuene ble flere intervjuobjekt stilt spørsmål om hvordan de i en drømmesituasjon ville sett for seg at transporten ville foregått fra Bærum og inn mot Oslo. Det var flere av intervjuobjektene som så på dette spørsmålet som krevende, da de hadde arbeidet så mye med prosjektet – og det var derfor vanskelig å se prosjektet på avstand. Likevel etter noe betenkningstid, kom det noen interessante svar fra intervjuobjektene:

«Nei, men ideelt sett så ville det vært å få så stor kapasitet på jernbane og bane at du ikke ville behøvd å bygge ny E18, for å si det på den måten. Det ville kanskje vært det ideelle. Fordi bane, både metro til Kolsås og jernbane er jo de mest miljøvennlige løsningene. Det ville jo vært et drømmescenario, men grunnen til at det ikke er gjennomførbart er at det finnes ikke en kapasitet gjennom jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området som gjør at du kan gjennomføre det. Det som er den største flaskehalsen for det, er jernbanekanaliseringsen gjennom Oslo. Det at du må ha en ny Oslotunnel for jernbanen hvis du skal kanalisere drastisk mer jernbanetrafikk gjennom Oslo. En ting er å bygge flere spor. Jernbaneverket har som plan en eller annen gang i fremtiden å bygge seks spor gjennom Sandvika til Drammen. Det er nå så, for det vil stoppe opp i Oslo. Denne Oslotunnelen gjennom Nasjonalteateret også videre, der er jo kapasiteten sprengt. Derfor så snakker jo jernbanefolket om det såkalte Oslo Navet, det store prosjektet som går på hvordan du skal få sluset mer jernbanetrafikk gjennom Oslo sentrum. Da må det etter hva jeg forstår en helt ny gjennomfartstunnel til for å få til det. Men i drømmescenarioet så ville du jo ikke hatt den begrensningen, det hadde vel løst problemet ved å kjørt alt på forstadsbane og jernbane.»


Dette sitatet er hentet fra intervjuet med Varaordfører og Leder av Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes. Her sier Udnes ganske tydelig at han mener at etableringen av en ny tunnel for jernbane ville løst mange av problemene man i dag har i Vestkorridoren med tanke på trafikkmengden. Det er et interessant funn at en ledende politiker i Bærum kommune sier at drømmen ville vært å droppe ny E18 til fordel for bedre kapasitet på bane.

Gjennom intervjuene ble det også stilt spørsmål om hvorvidt de trodde at prosjektet kom til å bli gjennomført. Dette spørsmålet var interessant å få svar på, i og med at det er mye debatt rundt prosjektet i media. Prosjektleder Knut Gløersen svarte følgende:

«Ja, jeg gjør jo det nå. Nå er det såpass tung politisk trøkk, selv om det stadig er uro. Det er jo ikke så lenge siden en enstemmig transportkomité sa at det nå hastet. (..) Vi er nok nærmere nå ved å få til noe, enn hva vi noen gang har vært. Men det er ikke fattet noe endelig utbyggingsvedtak.»

Her peker Gløersen på at det er en stor politisk vilje til å få gjennomført prosjektet. Planlegger i Bærum kommune, Terje Hansen svarer at ingenting er helt sikkert enda, men at man har kommet godt i gang med prosjektet. Varaordfører og Leder i Planutvalget i Bærum kommune, Ole Kristian Udnes svarer følgende:

«Ja, jeg tror prosjektet vil bli gjennomført. Jeg tror det fordi det er et helt nødvendig prosjekt, fordi alternativet er den vegen som vi ser i dag. Og den må ta en økt befolkningsmengde, for vi får ikke alle over på jernbane. Og det vil jo si at det vil bli helt håpløse forhold på denne vegen i 2030, 2040 med 300.000 flere innbyggere i Bærum, Asker, Oslo, Drammen osv., det blir helt håpløst altså. Vi er fortsatt i en spennende fase, vi jobber veldig hardt for å få gjennomført planen.»



Udnes understreker her altså troen på at prosjektet vil gjennomføres, da alternativet er håpløst. Det er likevel interessant at hva Udnes skisserer som et drømmescenario, nemlig at veksten i trafikken skal kunne tas med bane – ser han ikke på som reelt. Han vil videre arbeide for å få gjennomført vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen. Også Enhetsleder i Plan- og bygningsetaten, Jørn Roar Moe tror at prosjektet vil bli gjennomført, og svarer følgende:

«Hvis du snakker om den nøyaktige planen som ligger her nå – ja, jeg tror vel egentlig at den tunnelløsningen som ligger her nå, i store trekk fra Høvik og forbi Lysaker vil bli gjennomført. Men i hvor stor grad man klarer å forbedre det som er på bakken, det vet jeg ikke.»

Moe uttrykker her at han tror planen vil bli gjennomført, men hvorvidt de får til en god løsning for samleveggen på bakkenivå er heller usikkert. Det som er gjennomgående av disse svarene, er at intervjuobjektene har tro på at vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen vil bli gjennomført, på tross av mye kritikk som har kommet frem gjennom media.



6.6 OPPSUMMERING

Etter en vurdering av måloppnåelsen for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen, vurderes denne til middels grad. Ved en gjennomgang av prioriteringene av målsettingene for prosjektet, ser det ut til at særlig lokalmiljø, sentrumsutvikling og trafikken fremkommelighet har blitt prioritert høyt. Målsettingene som har blitt lavest prioritert er reduksjon av bilbruken, begrense belastningen på Oslo og redusere klimagassutslipp fra transporten.

Videre kan det se ut som at tunnelene i prosjektet spiller en rolle som sikring for at vegprosjektet skal kunne gjennomføres. Bærum kommune ønsker seg mest mulig tunnel, mens vegprosjektet har fått beskjed om at tunnellengdene tidligere i prosjektet måtte reduseres. Det er et politisk press på at prosjektet skal gjennomføres, derfor kan tunnelene fungere som et kompromiss mellom Statens vegvesen og Bærum kommune, for å slippe statlig plan.

Av andre funn, pekte Udnes sitt drømmescenario seg ut. Der uttaler Udnes at det beste ville vært om man kunne fått bygd en ny jernbanetunnel i Oslo, slik at kapasiteten på bane kunne økt. På denne måten kunne veksten tas gjennom bane, og vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen slik vi kjenner det ville blitt unødvendig.

Intervjuobjektene tror alle at vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen kommer til å bli gjennomført.



Fig. 24

7. DRØFTING

I dette kapitlet vil jeg søke å besvare forskningsspørsmålene for oppgaven.

7.1 ER AKTUELLE MÅLSETTINGER FOR PLANOMRÅDET IVARETATT GJENNOM VEGPROSJEKTET E18 LYSAKER-SLEPENDEN?

For vegprosjektet E18 Lysaker – Slepends har det blitt utformet målsettinger som skal være utgangspunktet for planen. Etter undersøkelser av aktuelle målsettinger for planområdet fra andre aktører, var det mange likhetstrekk mellom disse og prosjektets. Av målsettinger fra de andre aktørene som ikke ble tatt opp gjennom vegprosjektets, var disse hovedsakelig av en mer detaljert natur, ut i fra aktørens virkeområde. Aktuelle målsettinger i planområdet synes derfor å være godt representert gjennom målene for vegprosjektet E18 Lysaker – Slepends.

Videre gjennom oppgaven ble graden av måloppnåelse for vegprosjektets mål vurdert. Summen av disse vurderingene, resulterte i en middels grad av måloppnåelse. Målsettinger som det var enighet rundt, som å redusere bilbruken, samt redusere klimagassutslipp fra transporten fikk her en dårlig grad av måloppnåelse gjennom vegprosjektet. Dette er uheldig, da dette er målsettinger som tillegges stor viktighet gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). De målsettingene som det var bredest enighet om blant aktørene, ble vurdert til en middels grad av måloppnåelse.

Man kan her si at aktuelle målsettinger for planområdet kun delvis har blitt ivaretatt gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slepends.

7.2 HVA BIDRAR TUNNELENE MED I PROSJEKTET?

Prosjektet innebærer at ca. 10 km. med tunneler blir bygget. Argumentene bak disse tunnallengdene baseres på skjerming for støy og lokal forurensning, samt sentrumsutvikling. Tunnelene bidrar altså til at mange boliger som i dag ligger i rød- og gul støysone, vil bli redusert. Dette er altså svært positivt for mange beboere som i dag bor i nærliggende områder med mye støy.

Et annet argument som taler for tunnallengdene i prosjektet er at man kan frigi arealer for sentrumsutvikling. Det er noe arealer som vil bli frigjort, men det vil likevel bli etablert en samleveg, som i hovedtrekk går i samme trasé som eksisterende E18. Denne nye samlevegen vil derimot få et annet uttrykk, samtidig som hastigheten vil reduseres.

Ved at disse målene om lokal skjerming og sentrumsutvikling prioriteres, er det andre negative følger ved etableringen av tunnelene i prosjektet. Spesielt kommer dette negativt ut i forhold til økte klimagassutslipp. Tunnelene fører til at nye E18 vil få større høydeforskjeller som igjen vil føre til økt forbruk av drivstoff. Dette vil altså si at man ved å etablere tunnelene gjennom prosjektet for å bedre lokalmiljøet, faktisk øker klimagassutslippene.

Funn gjort gjennom oppgaven tilsier også at tunnelene kan fungere som en slags forsikring, for å sikre at prosjektet vil bli raskt gjennomført, da det er et politisk press på dette. Vegprosjektet hadde i utgangspunktet planer om mye tunnel, men fikk beskjed av daværende Vegdirektør, at omfanget av tunneler måtte reduseres. Siden den gang har planen blitt endret, men tunnallengdene har fortsatt å øke. Dette kan ha sammenheng med de lokale kravene fra Bærum kommune om at lokalmiljøet måtte skjermes for støy, samt mulighet for sentrumsutvikling. Prosjektlederen i Statens vegvesen mener at det ville vært uaktuelt å gå inn for en statlig plan for å kunne trumfe gjennom sine løsninger ovenfor Bærum kommune. Ansvarlig for utarbeidelse av retningslinjer for tunneler i Vegdirektoratet sier også at det fort kan være fristende å prioritere de målsettingene som tilsier at man bygger tunnel. Han peker også på at valget av vegløsningene kan bli påvirket av press på en kort planprosess.

7.3 HVILKE MÅLSETTINGER HAR BLITT STERKEST PRIORITERT GJENNOM PROSJEKTET?

Gjennom vegprosjektet ser det ut til at man har prøvd å prioritere både lokalt forankrede mål, samt nasjonale. Spesielt ser det ut til at lokal skjerming av støy og mulighet for sentrumsutvikling har fått høy prioritet. Måten man har valgt å ivareta disse målettingene gjennom planen er gjennom etablering av tunneler.

Videre har det også blitt lagt vekt på at transportsystemet inn og ut av Oslo bør være effektivt, og få reduserte reisetider. Videre har også kollektivtrafikken i form av buss, samt syklistene blitt prioritert gjennom planen med separat bussveg og ny ekspress-sykkelveg.

Det ser altså ut til at målene om lokal skjerming for støy, sentrumsutvikling og bedre forhold for trafikken har fått høyest prioritet gjennom prosjektet. Her kan det også legges til at det virker som om en kjapp gjennomføring av prosjektet har vært et uskrevet mål som har vært viktig å oppnå. Dette har sammenheng med et politisk press på prosjektets gjennomføring.

7.4 HVILKE MÅLSETTINGER BØR PRIORITERES VED MÅLKONFLIKTER?

Denne problemstillingen er vanskelig å gi et klart og entydig svar på. Intrykket etter å ha studert caset E18 Lysaker – Slependen, peker på at en hovedkonflikt har vært forholdet mellom lokale hensyn og nasjonale hensyn. Vestkorridoren er en viktig transportåre både regionalt og nasjonalt. I tillegg til dette, må Vestkorridoren på strekningen Lysaker – Slependen takle også mye trykk fra lokal trafikk. Ved Lysakerelva, kommer ca. 60% av biltrafikken i fra Bærum. Det er altså mange lokale reiser, men også mange langveisreisende som vegprosjektet må løse forholdene for.

Disse forholdene gir utgangspunkt for en viktig diskusjon. Er det målene for prosjektet som er viktigst lokalt som skal prioriteres høyest, eller er det nasjonale hensynet? Det enkle svaret er at man helst vil kunne gjøre alle til lags. Dette er dessverre vanskelig å få til, da det kan oppstå målkonflikter. I caset som er studert gjennom denne oppgaven, ble det funnet noen målkonflikter blant målsettingene definert for vegprosjektet. Dette gikk spesielt ut på at trafikken skulle få reduserte reisetider og reduserte rushtidsforsinkelser. Dette vil på mange måter tilsi at kapasiteten må økes. Dette står derimot til kontrast til at bilbruken skal reduseres. Også ved at fremkommeligheten skal økes, ser dette ut til på sikt å være vanskelig forenelig med at bilbruken skal reduseres. Dette kommer av at økt fremkommelighet for bilen, vil gjøre dette alternativet til transport mer attraktivt. Videre er det et mål at gjennomgangstrafikken i boligområder skal reduseres. Dette vil altså si at denne trafikken vil få en omfordeling, der disse blir flyttet over på hovedvegnettet i form av E18. Dette står igjen til konflikt med at bilbruken skal reduseres.

I forbindelse med at Vestkorridoren er en viktig transportåre, er det derfor viktig at denne raskt og effektivt kan håndtere trafikk, og at den gir en god tilgjengelighet til viktige reisemål. På den andre siden ønsker Bærum kommune at vegprosjektet

skal bygge opp under lokale mål som reduksjon av miljøproblemer fra transporten og muligheter for sentrumsutvikling. Det er altså forskjellige prioriteringer i forhold til hva man ønsker å oppnå gjennom prosjektet. Her kommer vi igjen tilbake til vurderingen av hvilke hensyn som skal veie tyngst ved målkonflikter.

Det er mange målsettinger som vegprosjektet må forholde seg til, her kanskje spesielt NTP. Målene som er definert gjennom NTP er retningsgivende for transportplanleggingen, men er ikke pålagt å etterkomme til punkt å prikke. Et annet moment som her er viktig, er at det er den aktuelle kommunen som faktisk skal vedta prosjektet gjennom kommunedelplan. Prosjektet er derfor avhengig av at kommunen er enig i planen for vegprosjektet, for at den skal bli gjennomført.

Min subjektive mening er at de nasjonale målsettingene bør prioriteres fremfor lokale mål, ved eventuelle målkonflikter i et prosjekt som dette, da det er av nasjonal interesse. Blant målene definert gjennom NTP, nevnes et om at i storbyområdene, skal veksten i persontransporten tas ved kollektiv, sykkel og gange. Jeg mener at dette er mål som bør følges opp gjennom prosjektet, da det legger de fysiske forholdene til rette for ferdsel i hovedstadsområdet. Med tanke på befolkningsveksten som er forventet i området, er det spesielt viktig at forholdene legges tilrette for at flere folk skal velge å benytte seg av kollektivtrafikken, sykkel og gange til fordel for bilen.

Det er altså ikke noe tydelig svar på hvilke målsettinger som bør prioriteres ved målkonflikter, men etter min subjektive vurdering, mener jeg at nasjonale mål bør prioriteres foran lokale mål, i vegprosjekter som er av nasjonal interesse.



7.5 OPPSUMMERING

Gjennom forskningsspørsmålene som har blitt stilt i denne oppgaven, har det kommet frem mange viktige funn. Et av disse var at aktuelle målsettinger i planområdet ble ivaretatt gjennom vegprosjektets mål, men i mindre grad gjennom planen for ny E18.

Videre spiller tunnelene en viktig rolle i prosjektet, da de fungerer som en forsikring for prosjektets gjennomføring. Det er begrenset hva tunnelene rent fysisk løser, men skaper likevel mye problemer. Dette gjelder spesielt den nye samleveggen som vil bli liggende på bakkenivå, og ha samme antall felt som dagens E18 har. Ved å bygge tunneler, øker altså den samlede kapasiteten for trafikk i Vestkorridoren. Dette vil på sikt kunne føre til en økning i biltrafikken. Problemet er altså at man ved å bygge tunneler prioriterer transportgrupper som bilister, fremfor å redusere omfanget av denne gruppens tilstedeværelse på E18.

Når det gjelder hvilke målsettinger som ser ut til å ha fått høyest prioritet gjennom prosjektet, er disse skjerming av støy, reduksjon av lokal forurensning, mulighet for sentrumsutvikling og et effektivt transportsystem med reduserte reisetider. Også buss og syklist har blitt prioritert ved separat bussveg og ekspress-sykkelveg. Videre kan det også se ut til at rask gjennomføring av prosjektet har blitt prioritert, grunnet et politisk press.

Dersom målkonflikter oppstår, er det ikke alltid like enkelt å vite hva man bør prioritere. Gjennom vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender er det flere konflikter som spesielt går på om det er de lokale eller nasjonale hensynene man skal vektlegge. Gjennom prosjektet ser det ut til at lokale mål har blitt prioritert ved målkonflikter. Min personlige mening er at man skal søke å oppnå en enighet, men ved målkonflikter bør de nasjonale målene prioriteres. Dette gjelder altså for prosjekter av nasjonal interesse.



Fig. 25

8. KONKLUSJON

I dette avsluttende kapitlet ønsker jeg å komme med noen konklusjoner rundt funnene og analysene i oppgaven. Her vil jeg også presentere forslag til tiltak som kan gjennomføres for å etterkomme målsettingene definert av Statens vegvesen for E18 Lysaker – Slependen. Disse forslagene til tiltak vil kunne være aktuelle dersom prosjektet ikke gjennomføres. Avslutningsvis ønsker jeg å reflektere rundt egen arbeidsprosess.

8.1 FAGLIGE KONKLUSJONER

Som en faglig konklusjon kan man si at i forhold til graden av måloppnåelse undersøkt i denne oppgaven, er ikke denne god nok i forhold til midlene det vil koste å gjennomføre tiltakene. De målsettingene som ble satt for prosjektet hadde en relativt bred enighet i forhold til aktuelle målsettinger i planområdet. Likevel var det noen målkonflikter innad for målsettingene satt for vegprosjektet. Ut i fra en vurdering på hvordan de ulike målsettingene for ny E18 har blitt fulgt opp i planen for vegprosjektet, ser ikke denne ut til å være holdbar. Strekningen på E18 Lysaker – Slepender er beregnet gjennom vegprosjektet til å ha en prislapp på ca. 20 milliarder kroner, med en feilmargen på +/- 25 %. Dette er en stor kostnad for et vegprosjekt som kun delvis følger opp målsettingene som i utgangspunktet ble satt for prosjektet.

Det er flere positive elementer ved planen for ny E18, i form av bedre trafikale løsninger og en økt prioritet for buss og sykkel enn det vi finner i dagens situasjon. Likevel prioriteres bilens fremkommelighet i stor grad gjennom prosjektet. Selv om dette kanskje ikke var et mål, gjenspeiler planen at det er dette som likevel har skjedd.

Et av de store hovedgrepene ved vegprosjektet, er å legge store deler av motorvegen i tunnel for å skjerme områder i nærheten av eksisterende E18 for støy. Det kan virke som at en støyreduksjon for nærliggende områder har fått svært stor prioritet – som igjen har fått følger for planen. Ved at man legger deler av vegen i tunnel, er man også nødt til å ha gode omkjøringsmuligheter ved eventuell stenging av tunnelene. Dette medfører at man likevel vil oppleve at store arealer på bakkenivå, tilsvarende dagens E18, vil bli benyttet til en samleveg. Ved dette grepet øker man også kapasiteten i korridoren for biler. En målsetting for prosjektet har altså vært å redusere bilbruken, men ved å prioritere støydemping i form av tunnel, er resultatet en økt kapasitet. Her velger man altså å dempe symptomene til problemet, fremfor å ta problemet

ved roten og redusere bilbruken. Ved økt kapasitet, er det også dessverre en stor sannsynlighet for at trafikken også vil øke, noe som beregningene for ÅDT i 2030 viser (s. 33). Det er også et paradoks at man velger en tunnelløsning for å redusere trafikkskapte miljøproblemer som støy, men en bieffekt er at man får en økning i klimagassutslipp som følge av prosjektet. Det vil altså bli mindre støy, men økt klimagassutslipp.

Dersom vegprosjektets målsettinger hadde blitt fulgt opp gjennom planen, ville vi etter mitt syn – hatt en plan som ville sett totalt annerledes ut. Dersom man virkelig skal satse på å få gjennomført målsettingene, er det essensielt at vi endrer vår tilnærming til slike vegprosjekter. Man kan ikke lenger planlegge for veger på en tradisjonell måte der man utvider kapasiteten for å forhindre køer og forsinkelser. Innenfor vegplanleggingen er vi inne i et paradigmeskifte, og det er nå på tide at man tar målsettingene på alvor, slik at planen gjenspeiler dem.

8.2 FORSLAG TIL TILTAK DERSOM PROSJEKTET IKKE GJENNOMFØRES

Ut i fra graden av måloppnåelse for vegprosjektet E18 Lysaker – Slependen, kan man si at denne ikke er god nok. Dette er grunnen til at jeg her vil komme med noen forslag til tiltak man kan gjennomføre for å kunne få en bedre måloppnåelse, dersom prosjektet ikke blir gjennomført.

Mange av målene man ønsker å oppnå for prosjektet kunne blitt oppfylt dersom man gjorde det mindre attraktivt å benytte seg av bilen, men heller prioritere mer miljøvennlige former for transport, som kollektiv og sykkel. Dersom man kun valgte å bygge ut felt for buss og ekspressveg for sykkel, hadde man tydeliggjort prioriteringer i prosjektet som bygget opp under en satsning på miljøvennlige former for transport. Vegsikkerhetsveteran Richard Muskaug har gått ut i media, hvor han uttaler seg om at man bør nøye seg med å bygge ut for kollektiv og sykkel. På denne måten ivaretar man målene gjennom NTP om at veksten for persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. (Dagsavisen 2015) På denne måten bygger man ut infrastrukturen som må være på plass for å gjøre det mer attraktivt å benytte seg av buss og sykkel. Dersom man bygger opp et godt alternativ til bilen, vil det kanskje bli enklere for folk å benytte seg av det. Et moment som er viktig her, er tidsaspektet. Dersom en som arbeider i Oslo og bor i Bærum, har et reisetilbud som er tidsbesparende og billigere enn å benytte bilen, så vil dette kunne bidra til en endring i reisevanene. For å kunne oppnå en slik endring er det altså viktig at infrastrukturen ligger til rette for dette, samt at man kan utvide tilbudet innenfor kollektivtrafikken, i form av hyppigere avganger osv.

For at vegprosjektet skal kunne bidra til en endring innen reisevaner, nytter det ikke å kun bygge ut infrastruktur for buss og sykkel. Selv om infrastrukturen hadde ligget på plass, er det likevel svært mange i dag som velger å benytte seg av bilen, selv om dette betyr at de vil bruke mye tid på å stå i kø. Her tenker jeg at man burde øke satsene for bompenger, samt innskrenke fordelene for bilistene. Nettopp dette momentet med å øke bompengesatsene for å kunne redusere antall biler på E18, er det også en trafikkforsker som stiller seg bak. (NRK 2015) Ved å bygge nye bussfelt som omtalt ovenfor, vil det være et bussfelt i retning til og fra Oslo, og to felt hver veg avsatt til bilister. Innenfor dette bussfeltet, bør elbilene miste sine rettigheter og heller bli flyttet over til vanlig felt for bilister. Dette er grunnet at bussene har en dårligere fremkommelighet, spesielt i rushtiden – grunnet elbiler som tar opp kapasiteten. Dette har blitt diskutert mye i media, der det blant annet kommer frem at flere velger å droppe bussen til fordel for elbil. (Osloby 2015) Det er ikke en situasjon som er holdbar dersom man ønsker å prioritere bussens fremkommelighet.

Ett av disse feltene i hver retning for bilister, kunne blitt omgjort til et samkjøringsfelt, som også næringstransporten kunne benytte seg av. Ved et samkjøringsfelt, menes et felt avsatt til biler med totalt to eller flere personer om bord. Et stort problem i dag, er at det er så mange biler som står i kø med kun en sjåfør. Dette tar opp enormt mye plass på veggen. Ved et samkjøringsfelt som også næringstransporten kan benytte seg av – vil den også kunne oppleve en bedret fremkommelighet. Ved en slik utforming, sitter man igjen med kun ett felt som er avsatt til bilister med kun en sjåfør om bord. Dette vil altså gjøre det vanskeligere for folk å stå i kø på E18, da fordelene begrenses – og kostnaden i form av tid brukt i kø også øker. Dersom man i tillegg kombinerer dette med økte bompengesatser, vil man kunne luke ut enda flere bilister fra E18. Disponeringen av feltene på E18, kan se ut som vist nedenfor i fig. 26.

Etter undersøkelser for å finne ut om denne løsningen er benyttet noe sted, ser jeg at Oslos byråd for miljø og samferdsel, Guri Melby ønsker å utrede mulighetene for en lignende løsning. Den løsningen går ut på at kollektivfeltet er avsatt for buss og taxi, deretter et eget felt for næringstransport, samt elbiler og biler der det samkjøres. Det siste feltet gjengstår da for vanlige biler med kun sjåfør. (Dagens næringsliv 2014)

Gjennom mitt forslag ønsker jeg ikke at feltet for næringstrafikk og samkjøring også skal være spesifikt for elbiler. Denne vurderingen er gjort på grunnlag av at jeg mener at elbilen i like stor grad som en vanlig bil opptar verdifull plass på vegene. Det er positivt at vanlige biler byttes ut med elbiler, men ikke dersom dette går på bekostning av kollektivtrafikken. Eiere av elbiler har mange fordeler som parkeringsplasser, ladestasjoner, reduserte avgifter osv., men jeg mener at denne gruppen ikke lenger bør prioriteres spesifikt i rushtiden med egne felt, da de bidrar i like stor grad til dannelse av kø. Ved samkjøring, er selvsagt også elbilene velkomne til feltet for næringstransport og samkjøring i mitt forslag.

Ved en gjennomføring av de enkle tiltakene jeg har nevnt ovenfor, i forhold til plan for vegprosjektet, vil man få en relativt god måloppnåelse. Her vil man legge forholdene til rette for en økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bilen – ved å avsette mer plass til dette formålet, samt gi spesielt bedre løsninger for syklende. For syklistene vil man få en forbedret tilgjengelighet til viktige reisemål.

Ved å bygge ut kollektivfelt samt ekspress-sykkelveg vil man mest sannsynligvis ikke få noen endring i trafikkskapte miljøproblemer som støy. På sikt vil det derimot være mulig å kunne se for seg en reduksjon.

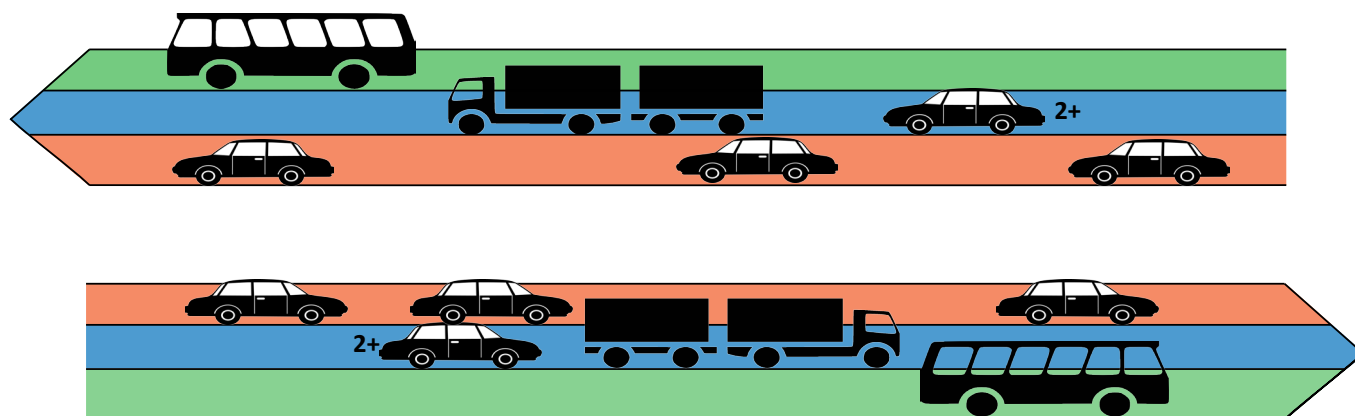


Fig. 26: Mitt forslag til filfordeling på E18. Grønn = buss, blå = næring + samkjøring, oransje = biler med kun sjåfør.

Dette er grunnet i at attraktiviteten vil øke for kollektiv og sykkel, mens det vil bli mer problematisk for bilistene. Dette vil igjen kunne føre til at folk endrer sine reisevaner, og flere mennesker lar bilen stå til fordel for mer miljøvennlige reiseformer. Dette vil derfor på sikt kunne redusere de trafikkskapte miljøproblemene i Vestkorridoren og redusere bilbruken.

Transportsystemet vil etter mitt forslag kunne gi reduserte reisetider for de brukergruppene man ønsker å styrke, samt bedre forholdene for. Dette gjelder da spesielt kollektivtrafikken, syklende, næringstrafikken. Videre vil biler med flere passasjerer få bedre forhold og dermed en kortere reisetid, da de har et felt som deles med næringstransporten. Dette vil også redusere rushtidsforsinkelsene for disse gruppene, i forhold til dagens situasjon.

Gjennom mine forslag til tiltak, er kollektivtransporten og næringslivet spesielt prioritert gjennom eget bussfelt, og felt som næringstrafikken deler med samkjørende. De vil da ha bedre fremkommelighet i forhold til dagens situasjon.

At man gjennom vegprosjektet skal tilrettelegge for en konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkter, er i all hovedsak opp til den aktuelle kommune å følge opp. Likevel er det her viktig å peke på at en god utnyttelse av arealer i viktige knutepunkt er svært viktig i forhold til å lykkes med at flere skal velge å benytte seg av den kollektive transporten og ekspressvegene for sykkel.

Ved å ikke øke kapasiteten på vegnettet til/fra Oslo på strekningen Lysaker – Slependsen, vil man ikke øke trafikkbelastningen på gatenettet i Oslo indre by. Ved kombinasjonen av tiltak som redusert kapasitet for biler samt økte bomprisavgifter, vil dette bidra til at flere kan velge å benytte seg av kollektiv og sykkel. Dette vil bidra til en redusert trafikkbelastning på

gatenettet i Oslo indre by, samt hovedvegnettet.

For å kunne begrense gjennomgangstrafikken i boligområder, er det viktig å begrense muligheten for å kjøre der, spesielt i rushtiden. Her kan tiltak som bruk av bommer for å stenge av veger være effektivt. Her kan man også innføre køprising for å dempe trafikken.

Ved at man får redusert antall biler i Vestkorridoren på strekningen Lysaker – Slependsen, vil man også redusere klimagassutslippene. Det er store muligheter for å kunne redusere disse utslippene betydelig, da hele 60 % av bilene som krysser Lysakerelva kommer i fra Bærum. Om en god andel av disse endrer sine reisevaner over til kollektiv eller sykkel, vil man få en god reduksjon av klimagassutslipp fra transporten. Dette gjelder også dersom man oppmuntrer til samkjøring, da vil man få mindre forurensning i forhold til antall passasjerer.

For å kunne redusere barrierer som hindrer ferdsel og opplevelsesverdier, bør ekspressykelvegen utformes slik at den ikke får ulemper i form av mange krysningspunkter, eller barrierer ved mange nivåforskjeller. Videre kan man tilrettelegge for nye, samt bedre de eksisterende krysningspunktene på tvers av E18.

Jeg har ikke tall på hva en slik løsning som beskrevet ovenfor vil koste, men jeg vil tro at det vil ha en langt lavere kostnad enn vegprosjektet E18 Lysaker – Slependsen er beregnet til å koste (, 20 milliarder kroner +/- 25%). Jeg tenker da at de midlene som blir til overs øremerkes til utbygging av kollektivnettet. I Oslostunnelen for tog har man i dag en sprengt kapasitet. Disse resterende midlene mener jeg derfor ville vært godt brukt, hvis disse gikk til en utbygging av ny jernbanetunnel i Oslo. En slik ny tunnel er noe som utredes i disse dager. En slik utbygging ville også gagnet reisende fra Bærum, da de ville fått et bedre kollektivtilbud med flere avganger for tog.

8.3 EGNE REFLEKSJONER OM OPPGAVENS TEMA

Da arbeidet med å finne et tema for denne masteroppgaven startet, ønsket jeg å skrive om et tema som omhandlet tunneler. Dette var grunnet et inntrykk om en sterk tunnelappetitt innen vegplanleggingen, spesielt lokalt. Mitt inntrykk var at mange ønsket å legge vegen i tunnel i sitt nærområde, fordi de så mange fordeler ved det. Likevel er det mange ulemper knyttet til å bygge tunneler også.


Videre utviklet ideen til oppgavens tema seg videre. Jeg ønsket å undersøke hvordan overordnede mål ble ivaretatt gjennom lokale planer, da spesielt i forholdet til tunneler. Dette grunnet at det finnes signaler fra Vegdirektoratet som sier at man bør bli mer restriktiv i forhold til bygging av nye tunneler. Hvordan ble dette fulgt opp i lokale planer?

Til slutt endte jeg opp med denne oppgavens tema, nemlig prioritering og ivaretagelse av målsettinger gjennom et vegprosjekt. Jeg valgte her å ta for meg caset E18 Lysaker – Slepender, fordi det er et vegprosjekt som vil få stor innvirkning på transporten i Vestkorridoren. Det er mange tegn som tyder på at vi er inne i et paradigmeskifte for vegplanleggingen, som gjenspeiles i overordnede målsettinger. Det var derfor svært interessant å undersøke hvordan et så viktig vegprosjekt som E18 Lysaker – Slepender har valgt å forholde seg til disse målsettingene.

Jeg er svært fornøyd med temaet som denne oppgaven tar opp. Dette er fordi det tar opp viktige spørsmål som man som planlegger er nødt til å forholde seg til. Det skjer en økning i befolkningen i hovedstadsområdet, og vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender er en god indikator for hvordan vi ønsker å gå denne økningen i møte. Jeg mener prioriteringene av brukergrupper i dette prosjektet er feil, og ikke er i tråd med overordnede målsettinger om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Gjennom arbeidet med denne masteroppgaven har jeg blitt svært bevisst på mine egne reisevaner. Det er ikke uten grunn at man nå ser behovet for at man må gjøre noen tiltak med eksisterende E18. Spesielt en opplysning som kom frem gjennom denne oppgaven - at ca. 60 % av bilene som krysser Lysakerelva kommer fra Bærum, gjorde et inntrykk på meg. Det er altså ikke langveisreisende som skaper kaoset i trafikken på E18, men folk fra Oslos nabokommune. Også den kommunen jeg er oppvokst i. Dette får meg til å tenke på at dette vegprosjektet i stor grad har blitt presset frem av sjåførene som sitter alene i hver sin bil i kø, inn og ut av Oslo. Det er frustrerende å tenke på at det er denne gruppen og problemene de skaper, som nå gjør at man planlegger en veg som i enda større grad vil legge til rette for denne gruppen. Jeg tenker at selv om man etablerer køprising for nye E18, vil kapasiteten på den nye vegen likevel bli fylt opp raskt. Mitt inntrykk er at det er tiden som er mest verdt for folk, og om det mest tidsbesparende alternativet koster litt mer, så får det være. Mitt poeng, er altså at jeg selv er blitt svært bevisst på egne reisevalg. Gjennom mine valg ønsker jeg å styrke kundegrunnet for den kollektive transporten fremfor å presse frem utvidelser av veger for bil.

For vegprosjektet E18 Lysaker – Slepender mener jeg at man har tatt feil valg, i forhold til hvilke målsettinger man har valgt å prioritere. I forhold til overførbarheten av funnene gjort gjennom denne oppgaven, vil jeg si at det er vanskelig å skulle generalisere. Ut i fra undersøkelser i denne oppgaven kan man si at målsettingene representerer andre aktuelle mål i planområdet i relativt stor grad. Dette kan vise seg å være annerledes for andre vegprosjekter. Videre er måloppnåelsen i dette vegprosjektet ikke god nok etter min mening. Dette kan også være annerledes i andre vegprosjekter. Likevel vil jeg si at lærdommen gjennom denne oppgaven, er at de overordnede målene gjenspeiler paradigmeskiftet vi ser klare tegn på innenfor vegplanleggingen. Det bør derfor være viktig at det



legges et stort fokus på å etterkomme disse målene når man planlegger for store prosjekter innen infrastruktur, som ny E18. Man er nødt for å endre måten vi tenker og planlegger på, slik at vi kan nå disse målsettingene, og ikke falle tilbake til tidligere vaner hvor man legger til rette for bilene. Samfunnet er i en endring, og den endringer er vi nødt til å følge opp. Ikke kun gjennom målsettinger, men den faktiske planen.

Dersom jeg hadde hatt mer tid til å arbeide med denne oppgaven, hadde det vært interessant å intervju flere sentrale politikere. Dette er grunnet at hvilke vegprosjekter som prioriteres gjennomført, er ofte politisk bestemt. Her kunne jeg tenkt meg å snakke med politikere på Stortinget, og hørt hva de mener spesifikt om dette prosjektet, men også hvilke målsettinger de tenker er viktigst å følge opp gjennom planer. Det er også disse politikerne som legger føringene for hvilket fokus vegplanleggingen skal ha på et nasjonalt nivå.

Jeg synes at problemstillingene som denne oppgaven tar opp, er svært viktige og må arbeides med videre. Som fremtidig planlegger er det viktig at man har disse målsettingene i bakhodet når man planlegger for transport. Nå som arbeidet med denne masteroppgaven avsluttes, vil jeg tiltre en stilling i Statens vegvesen Region Sør i Drammen. Her skal jeg blant andre ha arbeidsoppgaver innenfor Buskerudbyen, et samarbeidsprosjekt som skal løse utfordringer innen arealutvikling, transport og miljø for området. Gjennom dette arbeidet vil jeg definitivt arbeide for å oppnå overordnede målsettinger som prioriterer kollektiv, sykkel og gange. Jeg vil fremover altså jobbe gjennom Statens vegvesen for å kunne oppnå en endring i tilnærmingen til å oppnå disse målene. Arbeidet med masteroppgaven avsluttes her, men temaet og funnene vil jeg videreføre gjennom mitt arbeid.

REFERANSER

LITTERATURLISTE

- Akershus Fylkeskommune (2014) *Samferdselsplan Del 2 Handlingsprogram 2015-2018*. Vedtatt 15.12.14. Tilgjengelig fra: <http://www.akershus.no/ansvarsomrader/samferdsel/samferdselsplanlegging/samferdselsplan-for-akershus/> (Hentet: 19.03.15)
- Askheim & Grenness (2008) *Kvalitative metoder for markedsføring og organisasjonsfag*. Universitetsforlaget
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, Volume 15, Issue 2, March 2008, Pages 73-80. Tilgjengelig fra: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820> (Hentet: 19.03.15)
- Bærum kommune (2013) *Arealstrategi for Bærum kommune*. Vedtatt 30.10.13. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/PageFiles/62489/Arealstrategi%20for%20B%a6rum%20kommune%20vedtatt%20301013.pdf> (Hentet: 27.03.15)
- Bærum kommune (2014) *E18-korridoren Lysaker – Slepden – kommunedelplan – 2. gangs behandling*. 02.05.14. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Saksframstilling%20%20gangs%20behandling.pdf> (Hentet: 27.03.15)
- Dagsavisen (2015) *–Bygg bare bussveg på E18*. Publisert 07.04.15. Tilgjengelig fra: <http://www.dagsavisen.no/innenriks/bygg-bare-bussvei-p%C3%A5-e18-1.349117> (Hentet: 03.05.15)
- Finansdepartementet (2010) *Utarbeidelse av KVU/KL dokumenter*. Veileder nr. 9, 28.04.2010. Tilgjengelig fra: <http://www.concept.ntnu.no/Publikasjoner/Veileder/Veileder%20nr%209%20Utarbeidelse%20av%20KVU%20dokumenter.pdf> (Hentet: 31.03.15)
- Jernbaneverket (2014a) *Handlingsprogram 2014-2023*. 13.02.14. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/29130/Handlingsprogram%202014-2023%20a.pdf> (Hentet: 16.02.15)
- Jernbaneverket (2014b) *KVU Oslo-Navet*. Publisert 20.02.14. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Utreddinger/Skal-utrede-nye-tunneler-i-Oslo/> (Hentet: 27.03.15)
- Jernbaneverket (2014c) *KVU Oslo-Navet, Prosjektstyringsdokument*. 10.06.14. Tilgjengelig fra: http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/30938/Prosjektstyringsdokument_110614.pdf (Hentet: 19.03.15)
- NMBU (2014) *Bærekraftig byutvikling*. Oppdatert 03.11.14. Tilgjengelig fra: <http://www.nmbu.no/om/fakulteter/samvit/institutter/ilp/forskning/forskningsgrupper/berekraftig-byutvikling> (Hentet: 28.04.15)
- NTP (2014) *Hva er nasjonal transportplan?* Sist oppdatert 06.02.14. Tilgjengelig fra: <http://www.ntp.dep.no/Om+NTP/Hva+er+NTP> (Hentet: 27.03.15)

NRK (2015) *Trafikkforsker: - Dropp E18, øk heller bompengene*. Publisert 20.02.15. Tilgjengelig fra: http://www.nrk.no/ostlandssendingen/trafikkforsker_-_dropp-e18_-ok-heller-bompengene-1.12216963 (Hentet: 03.05.15)

Osloby (2015) *Forsker: Elbil-køer får folk til å droppe bussen*. Publisert 29.04.15. Tilgjengelig fra: <http://www.osloby.no/nyheter/Forsker-Elbil-koer-far-folk-til-a-droppe-bussen-7998218.html> (Hentet: 03.05.15)

Oslo kommune (2008) *Kommuneplan 2008, Oslo mot 2025*. Vedtatt 11.06.08. Tilgjengelig fra: http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/30938/Prosjektstyringsdokument_110614.pdf (Hentet: 19.03.15)

Owens, Susan (1995) *From "predict and provide" to "predict and prevent"?: Pricing and planning in transport policy*. I *Transport Policy* Vol. 2, No. 1, pp 43-49, 1995

Plansamarbeidet (2015a) *Hva er Plansamarbeidet?* Tilgjengelig fra: <http://plansamarbeidet.no/om-plansamarbeidet/> (Lest: 27.03.15)

Plansamarbeidet (2015b) *Mål*. Tilgjengelig fra: <http://plansamarbeidet.no/om-plansamarbeidet/mal-2/> (Lest: 18.03.15)

Regjeringen (2014) *Medvirkning*. Sist oppdatert 05.02.14. Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/prosess/medvirkning.html?id=699053> (Hentet: 15.04.15)

Ruter (2011) *K 2012, Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060*. Versjon 2.0, 30.06.11. Tilgjengelig fra: https://ruter.no/Documents/Rapporter-dokumenter/Ruterrapporter/2011/10-2011_K2012.pdf (Hentet: 19.03.15)

Ruter (2012) *Ruter – kollektivtrafikken i Oslo og Akershus*. Publisert 20.01.12, sist oppdatert 10.10.14. Tilgjengelig fra: <https://ruter.no/om-ruter/> (Hentet: 27.03.15)

Samarbeidsalliansen Osloregionen (2012) *Handlingsprogram 2013*. Styrebehandlet 27.11.12. Tilgjengelig fra: http://www.osloregionen.no/wp-content/uploads/oreg_handlingsprogram_2013.pdf (Hentet: 16.02.15)

Samarbeidsalliansen Osloregionen (2015) *Om oss*. Tilgjengelig fra: <http://www.osloregionen.no/om-oss/> (Lest: 16.02.15)

Samferdselsdepartementet (2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Godkjent i statsråd 12.04.13. Tilgjengelig fra: http://www.ntp.dep.no/Forside/_attachment/502793/binary/813774?_ts=1400c273da8 (Hentet: 27.03.15)

Smeby, T. J. (2011) *Planprosessen, involvering og kvalitet*. Foredrag på Tunnelkolen 19.01.11. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6biriotta/Brosjyrer/_attachment/194118?_ts=12db84d1ae8&fast_title=+Planprosessen+-+involvering+og+kvalitet.pdf (Hentet: 13.04.15)

Statens vegvesen (2011) *E18 – korridoren i Bærum. Silingsgrunnlag*. Februar 2011. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/E18%20Vestkorridoren%20Silingsrapport%20HOVEDUTGAVE.pdf> (Hentet: 10.02.15)

Statens vegvesen (2013a) *Hovedrapport, E18-korridoren Lysaker – Slependen, Kommunedelplan med KU*. Mai 2013. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Hovedrapport.pdf> (Hentet: 26.01.15)

Statens vegvesen (2013b) *Konseptvalgutredning (KVU) og KS1*. Sist oppdatert 30.01.13. Tilgjengelig fra: [http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+\(KVU\)+og+\(KS1\)](http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+(KVU)+og+(KS1)) (Hentet: 08.04.15)

Statens vegvesen (2014a) *Dagens vegsystem*. Sist oppdatert 05.12.14. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e18framnesaker/Bakgrunn/Dagens+vegsystem> (Hentet: 27.01.15)

Statens vegvesen (2014b) *Finansiering av E18 Vestkorridoren. Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger*. 27.02.14. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/591721/binary/945282?fast_title=Finansiering+av+E18+Vestkorridoren.pdf (Hentet: 29.04.15)

Statens vegvesen (2014c) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/704540/binary/1006228?fast_title=H%C3%A5ndbok+V712+Konsekvensanalyser.pdf (Hentet: 29.04.15)

Statens vegvesen (2015) *Oslopakke 3*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslopakke3> (Lest: 27.03.15)


Statens vegvesen og Jernbaneverket (2007) *Konseptvalgutredning Oslopakke 3*. Revidert versjon av 17.12.07. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/100069/binary/159397 (Hentet: 16.02.15)

Statistisk sentralbyrå (1999) *Statistikk mot år 2000: 1960-1961, Bilen ble allemannseie i 1960*. Publisert 04.08.99. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960> (Hentet: 21.04.15)

Store norske leksikon (2013) *Paradigme*. Sist oppdatert 14.01.13. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/paradigme> (Hentet: 08.04.15)

Store norske leksikon (2014a) *Bærum*. Sist oppdatert 17.10.14. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Bærum> (Hentet: 02.05.15)

Store norske leksikon (2014b) *Fortetting*. Sist oppdatert 28.08.14. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/fortetting> (Hentet: 08.04.15)



Tennøy, A. (2004) *Transportanalyser i planleggingen – til hinder for bærekraftig byutvikling*. Samferdsel, nr. 9, november 2004

Tennøy, A. (2012) *How and why planners make plans which, if implemented, cause growth in traffic volumes. Explanations related to the expert knowledge, the planners and the plan-making processes*. PhD thesis, Norwegian University of Life Sciences, Institute for Spatial Planning and Landscape Architecture. (Hentet: 08.04.15)

FIGURLISTE

Fig. 1

https://robcartwrightphotography.files.wordpress.com/2011/11/dsc7114_2.jpg (Hentet: 11.05.15)

Fig. 2

<https://shutteredintentions.files.wordpress.com/2012/08/puzzle-pieces-bw-001.jpg> (Hentet: 29.04.15)

Fig. 3

<http://www.dn.no/dagensavis/article5194641.ece/alternates/fullwidth/707498.jpg> (Hentet: 28.04.15)
Redigert av Åse Lund Bøe

Fig. 4

Kartgrunnlag hentet fra Kilden ved Skog og landskap. Tilgjengelig fra: <http://kilden.skogoglandskap.no/map/kilden/index.jsp> Produsert av Åse Lund Bøe

Fig. 5

Statens vegvesen (2013a, s. 56) *Hovedrapport, E18-korridoren Lysaker – Slependsen, Kommunedelplan med KU*. Mai 2013. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Hovedrapport.pdf> (Hentet: 26.01.15)

Fig. 6

Bærum kommune (2013) *Arealstrategi for Bærum kommune*. Vedtatt 30.10.13. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/PageFiles/62489/Arealstrategi%20for%20B%C3%A6rum%20kommune%20vedtatt%20301013.pdf> (Hentet: 27.03.15)

Fig. 7

http://www.nrk.no/ostlandssendingen/nye-tall_-200-kroner-i-bompenger-1.11574932 (Hentet: 11.05.15)

Fig. 8-9

Statens vegvesen (2013a, s. 54-55) *Hovedrapport, E18-korridoren Lysaker – Slependsen, Kommunedelplan med KU*. Mai 2013. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Hovedrapport.pdf> (Hentet: 26.01.15)

Fig. 10-18

Statens vegvesen (2013) *E18-korridoren Lysaker - Slependsen, Kommunedelplan med KU, Illustrasjonsplan*. Mai 2013. Tilgjengelig fra: <https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Illustrasjonsplan.pdf> (Hentet: 26.01.15)

Fig. 19

<http://www.da-files.com/artnetwork/collections/o-pioneer/52-img-15.jpg> (Hentet: 29.04.15)

Fig. 20

https://farm9.staticflickr.com/8388/8668032855_05b0d4eccf_o.jpg (Hentet: 28.04.15)

Fig. 21

Motatt fra Einar Lillebye, originalt fra Statens vegvesen.

Fig. 22

Transportanalysen for Oslo 1965

Fig. 23

<https://www.flickr.com/photos/lasseb/6327403726/> (Hentet: 01.05.15) Redigert av Åse Lund Bøe

Fig. 24

<http://www.photovaco.com/wp-content/uploads/2011/08/free-photo-discussion-592.jpg> (Hentet: 29.04.15)

Redigert av Åse Lund Bøe

Fig. 25

http://fc01.deviantart.net/fs71/i/2014/360/5/d/end_of_the_road_by_tamarviewstudio-d8b7vfa.jpg (Hentet: 29.04.15)

Fig. 26

Produsert av Åse Lund Bøe

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS

NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Einar Lillebye

Institutt for landskapsplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

1430 ÅS

Vår dato: 17.12.2014

Vår ref: 40819 / 3 / LMR

Deres dato:

Deres ref:

Harald Hårfagres gate 29
N-5007 Bergen
Norway
Tel: +47-55 58 21 17
Fax: +47-55 58 96 50
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org.nr. 985 321 884

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 19.11.2014. Meldingen gjelder prosjektet:

*40819**Case studie: Planlegging av tunneler i byer**Behandlingsansvarlig**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder**Daglig ansvarlig**Einar Lillebye**Student**Åse Lund Bøe*

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstillende kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 01.07.2015, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Linn-Merethe Rød

Kontaktperson: Linn-Merethe Rød tlf: 55 58 89 11

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Åse Lund Bøe aseboe@live.no*Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.*

Avdelingskontorer / District Offices:

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.noTRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrre.svarva@svt.ntnu.noTROMSØ: NSD, SVF, Universitetet i Tromsø, 9031 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. nsdmaa@sv.uit.no

Personvernombudet for forskning



Prosjektvurdering - Kommentar

Prosjektnr: 40819

Utvalget informeres skriftlig og muntlig om prosjektet og samtykker til deltakelse. Informasjonsskrivet er godt utformet.

Personvernombudet legger til grunn at forsker etterfølger Norges miljø- og biovitenskapelige universitet sine interne rutiner for datasikkerhet. Dersom personopplysninger skal lagres på privat pc/mobile enheter, bør opplysningene krypteres tilstrekkelig.

Forventet prosjektslutt er 01.07.2015. Ifølge prosjektmeldingen skal innsamlede opplysninger da anonymiseres, bortsett fra personopplysningene i den endelige oppgaven som informantene har samtykket til at kan stå der.

. Anonymisering innebærer å bearbeide datamaterialet slik at ingen enkeltpersoner kan gjenkjennes. Det gjøres ved å:

- slette direkte personopplysninger (som navn/koblingsnøkkel)
- slette/omskrive indirekte personopplysninger (identifiserende sammenstilling av bakgrunnsopplysninger som f.eks. bosted/arbeidssted, alder og kjønn)
- slette lydopptak

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

”Prioritering av målsetninger for E18 Lysaker - Slependen”

Bakgrunn og formål

Jeg arbeider med en masteroppgave som i grove trekk tar for seg E18 Lysaker – Slependen. Oppgaven vil dreie seg om at utformingen av et prosjekt bør reflektere en målsetning. Jeg ønsker her å se på hvordan de nasjonale, lokale og prosjektets målsetninger er fulgt opp i foreløpig plan for E18 Lysaker – Slependen.

Studiet er en del av en masteroppgave ved Institutt for landskapsplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Denne oppgaven skrives i samarbeid med Statens vegvesen, Vegavdeling Buskerud, Seksjon for plan og forvaltning.

Jeg ønsker å intervju fagpersoner og politikere som innehar kunnskap som er aktuell for oppgaven.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Deltagelse i studien vil innebære intervju med en varighet på 1 – 2 timer. Spørsmålene vil omhandle dine vurderinger i forhold til prosjektets målsetninger samt refleksjoner rundt bruk av tunneler i prosjektet. Dataene vil bli registrert ved lydopptak dersom deltager sier seg villig til det. Utover dette vil det bli gjort skriftlige notater.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Kun veileder foruten forfatter av oppgaven vil ha tilgang på innhentet data. Personopplysninger vil bli lagret på datamaskin med brukernavn og passord, det samme gjelder lydopptak.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 01.07.15 etter sensurering av oppgaven. Da vil opptak og annet datamateriell som knytter ditt navn til oppgaven bli destruert. Dersom du samtykker til at navn, stilling og arbeidssted kan publiseres i oppgaven, vil dette stå oppført i oppgaven.

Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med Åse Lund Bøe (93002987 – ase.boe@vegvesen.no) eller min veileder Einar Lillebye (93444000 – enar.lillebye@vegvesen.no).

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Samtykke til deltakelse i studien

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

- Jeg samtykker til å delta i intervju.*
- Jeg samtykker til at personopplysninger (navn, stilling, arbeidssted) kan publiseres i oppgaven.*
- Jeg samtykker til å delta i intervju men ønsker å forbli anonym – kun deler av intervjuet som ikke kan spores tilbake til meg som fagperson kan bli publisert i oppgaven.*
- Jeg samtykker til at det blir gjort lydopptak av intervjuet.*
- Jeg ønsker å få tilsendt transkribert intervju for gjennomlesning.*

TRANSKRIBERTE INTERVJUER

KNUT GLØERSEN

Tid: 04.03.15 kl. 11:30-12:30

Sted: Gløersen sitt kontor ved Region Øst, kontorsted Oslo

Hva er din rolle i prosjektet E18 Lysaker - Slependen?

Prosjektleder i Statens vegvesen.

Hva var Statens vegvesen sitt mål for prosjektet E18 Lysaker – Slependen?

Henviste til målsettinger i hovedrapporten.

Mener du målsettingene blir ivaretatt/ vil bli oppnådd?

Det vi sier er at måloppnåelsen er ganske bra på veldig mye. Vi har et mål om tilgjengelighet til viktige målpunkt, og at vi får en økt fremkommelighet for bilen men ikke minst for buss, sykkel og alle reisende får en økt fremkommelighet. Bussanlegget vil legge til rette for at vi får en mye bedre og mer forutsigbare bussforbindelser. Veggen gir jo noe økt kapasitet, det er jo veldig omstridt – det gjør den jo, men ikke noe voldsomt. Vi får en avlastning av lokalveger, gir en betydelig avlastning for det lokale miljøet fordi vi har så stor del av veggen i tunnel.

Selv om man legger store deler av veggen i tunnel vil man jo likevel få utslipp?

Vi må jo ha utslippstårn på alle tunneler. Du får jo utslipp gjennom tårn, men da får du jo spredt det. Da får du ikke utslipp ut over disse grenseverdiene i noen særlig grad, du får noe i nærområdene der veggen går i dagen. Bakgrunnsnivået er jo høyt en del steder og det får du ikke gjort noe med. Det kan vi kanskje få gjort noe med hvis vi renser, det har vi ikke lagt opp til, men det skal vi gå en runde på nå rundt det. Jeg vet det frarådes av stort sett de fleste, inklusiv Vegdirektoratet – det å rense i tunnel. Men det er referanser til at det er gjort med bra resultater spesielt i Japan i følge rapporten om moderne vegtunneler. Fortsatt er det frarådet, og jeg skal langt

i fra gå ut i fra at vi gjør det. Men det slo meg at om man skal få en samlet løsning så kan man faktisk det, for da vil man jo fange det opp i filtre. De som er utsatt for forurensningskonsentrasjonen over disse forskjellige grenseverdiene, det reduseres ganske kraftig gjennom tiltaket. Man får også et redusert barrierefelt ved tunneler. Dagens veg blir jo liggende, men den vil få en helt annen karakter fordi vi bygger den om.

Ut i fra referansesituasjon for 2030, ser det ut til at det vil være økt trafikk inn mot Oslo med alternativ 4.

Det er en omfordeling, hele prosjektet gir en omfordeling av trafikken slik at du får mer trafikk i E18-korridoren, og mindre trafikk på lokalvegene. Det er litt forskjellig, det er gjort flere beregninger her, men det er små tall som kan gi litt forskjellig resultat. Men samlet trafikkbelastning er på samme nivå, det gir ingen effekt på gatenettet i Oslo. Det er forsovet ikke så rart, for det er ikke noen stor trafikkøkning slik som de beregningene er. Prosjektet gir ikke noen stor trafikkøkning, trafikkøkningen kommer av antallet i økningen av bosatte og antall arbeidsplasser. Forskjellen på referansealternativet og alternativ 4 er jo egentlig ganske liten. Alternativ 4 med bompenger ligger litt lavere enn referansesituasjonen, uten bompenger, ligger det litt høyere enn referansesituasjonen. Det er ikke dette som vil skape noen problemer i Oslo indre by, det har vi prøvd å avkrefte gang på gang, for det er ingen ting som tyder på det. Det er i tilfelle noe som kan reguleres lengre inn hvis de ønsker det, men det er en myte etter mitt syn – at prosjektet pøser trafikk inn i Oslo. Det er ingen beregninger som indikerer noe sånt. Du har enkeltlenker som kan gi en økning.

Næringstransporten – som også er beregnet til å øke. Hvordan legger man til rette for den i prosjektet?

Det har vi jo store problemer med å få noen gode løsninger på. Vi har ikke gått inn for separate felt for næringstransport. Det har vi sett litt på i

Manglerudprosjektet, der er det lagt inn noe. Men jeg regner med at den debatten fortsatt kommer. Det vi har jobbet med og vil legge til rette for er mer tilfartskontroll, slik at ved å holde tilbake trafikk fra sidevegene – det er jo de som skaper køene i dag, først og fremst. Sandvika, Blommenholm, Høvik først og fremst – det er de kryssene som skaper køene. Hvis du holder igjen trafikken der noe, slik at du sørger for bedre flyt på E18 der den tunge næringstransporten går, vil det jo indirekte også prioritere næringstransporten. Så det har jo vært vårt svar på det. Vi vet jo ikke hvor mye vi vil gjøre, men vi vil jo i hvert fall legge det opp slik at tilfartskontroll er mulig, med en gang eller senere.

Tilfartskontroll, hva innebærer det?

Det er lys stort sett. Du setter lys på rampene, slik at du slipper inn bilene i små puljer, et par biler av gangen for eksempel. Det er ikke noe nytt det, i utlandet har det vært brukt mye, vi har jo testet det vi også – blant annet på E6 ved kryss med rv. 3, hvor du har et søndagsproblem eller i forbindelse med påske. Men der har det vært prøvd med bra resultat, jeg tror ikke det har blitt stående likevel, men da fikk du flettet trafikken på E6. Også har det vært prøvd på E6 sørover, så resultatene har vært greie, og i utlandet har det vært veldig bra. Både Europa og USA har holdt på med det lenge. Så det er ett av de tiltakene vi ser på, vi ser på bruk av ITS, informasjonssystemer har vi prøvd å integrere i prosjektet. Det er egne felt for næringstransporten det har vært snakk om, men jeg har vel aldri sett det noen steder. Men det er den mest rendyrkede formen, men i prosjektet har vi tenkt mer indirekte.

Opplevde du at Bærum kommune hadde målsettinger som stod til kontrast med Statens vegvesens for prosjektet?

Ja, i utgangspunktet så var det definitivt det ved omfanget av tunneler. Vi hadde et prosjekt med en KU som ble godkjent i 2002, og en kommunedelplan for halve Bærum fra Lysaker til Ramstadsletta som ble godkjent i 2006, hvor det var ganske

omfattende tunnelmengde. Da gikk vi i tunnel fra Frognerstranda, under Lysaker og ut ved nedre Stabekk, med en kort dagsone, før det gikk ned i en lang tunnel. Ved neste plan for E16, da jobbet vi med Sandvika og koblingstunnel. Men da sa det stopp, da fikk vi stoppordre fra Vegdirektoratet fra vegdirektøren Søfteland personlig, som sa at det ble for mye tunnel. Da måtte prosjektet bli liggende, og da vi satte i gang igjen med denne analysen i 2009, så kom kommunedelplanen i 2010, da var målsettingen å redusere tunnelmengden. Men det ble sagt at tunnel under Sandvika var greit, det var et byutviklingsprosjekt. Men videre innover skulle det være minimalt med tunnel. Til å begynne med hadde vi et 500 meters lokk på Høvik, der er det så trangt mellom kirken på Høvik og jernbanen, at vi fikk rett og slett ikke plass til ny veg. Så vokste denne gradvis, fra vår side tenkte vi det var greit å legge den i en litt lengre fjelltunnel enn det lokket, det ble ikke noe dyrere. Så la vi frem en rapport for Bærum kommune våren 2011 – Silingsrapporten. Da ble det skikkelig rabalder. Da var kommunen i harnisk, da var det et møte – under innledningen til valgkampen for lokalvalg. Da fikk vi vårt pass påskrevet fra hele fjøla, fra ytre venstre til ytre høyre – alle var enige om at dette var helt håpløst og at her måtte vi ha mye mer tunnel. Det er jo da for lokalmiljøet som var på deres agenda. Etter det har vi økt den tunnelen fra 500 meter til ca. 2 km. Men det ble ikke noe særlig dyrere, fordi det var så dyrt å bygge veg i dagen der. Daganleggene var kjempe dyre, og systemet samlet var veldig dyrt. Vi kunne vel fått det noe billigere, men ikke noe sånn dramatisk kostnadsendring. Vi har sett på den parsellen i etterkant, for vi fikk en omkamp på dette her – vi ble bedt om å vurdere en mye enklere løsning på den strekningen. Da reduserte vi kostnadene fra 9 til 7 milliarder. Men hele vegsystemet er så komplekst, og det er tverrforbindelser og litt av hvert. Men da var det å ikke gjøre omtrent noe som helst med E18, da var det bare å bygge bussveg. Vi måtte bygge litt nytt på E18 på grunn av kryssene for tverrforbindelsene. Poenget er at der var det en uenighet. Det andre

punktet der det var et sterkt ønske for tunnel var like mye beboerne som kommunen, det var ved Lysaker. Der har vi lagt inn et lokk, først et litt kort et, og det har nå også økt til nesten 500 meter. Avkjøringen til Fornebu ligger oppå det lokket. Vi har fått 2 km med ekstra tunnel mer enn i vårt første forslag, men det modifiserte vi selv, riktig nok. Lokket blir en kostnadsøkning, men den andre fjelltunnelen blir ikke noen særlig kostnadsøkning. Det var den klassiske konflikten, med tunnallengde.

Måtte Statens vegvesen inngå noen kompromisser med kommunen?

Ja, på en måte. Vi hadde et annet alternativ med kontinuerlig tunnel, men den gikk vi sterkt i mot. Vi kom ikke med innsigelse, men vi var veldig i mot. Da måtte jo all trafikk til Fornebu vestfra gå her, de kan jo nå velge å kjøre av på E18 og inn i dagens kryss, eller kjøre av på lokalvegen. Det syntes vi var en veldig fordel, ellers hadde systemet blitt så veldig stivt hvis vi skulle ha en lang tunnel. Altså en kontinuerlig tunnel frem til Ramstadsletta, og droppe den åpningen ved Stabekk helt, i stedet for å forlenge lokket. Åpningen er ikke på mange metere, men det gjør at vi greier å kople vegene. Men med de reglene vi har nå fra Vegdirektoratet, får vi ikke kople de vegene inne i tunnelen. Det er jo sånn regelverket er. Men der fulgte kommunen oss, mens lokalt var det sterk motstand. Der var beboergruppene og noen dyktige aktivister som var veldig for alternativ om kontinuerlig tunnel.

Hvilke målsettinger mener du har blitt sterkest prioritert gjennom prosjektet?

Jeg må jo påstå at målet om lokal skjerming har vi hatt en bra prioritering av. Byutvikling av Sandvika har definitivt vært høyt prioritert med det systemet vi har der. Og vi har jo prioritert buss og sykkel sterkt, med egen bussveg og den tverrforbindelsen vi har i tunnel til Gjøannes, den er viktig for bussen. Der tenker vi oss også et bussfelt. For den må jo være i to løp på grunn av trafikkmengden. Trafikkmengden er på grensen til å tåle det, men det er rundkjøring i

endene, så vi har sagt at det er like greit at det bare er ett felt for bilene hver veg, og et kollektivfelt. Da kan du også kjøre ekspressbuss. Samtidig som Gamle Ringeriksvei blir avlastet med den, slik at bussene kan gå mye mer uhindret på Gamle Ringeriksvei. Det å prioritere bussene og hele bussvegen. Syklistene blir sterkt prioritert, for det er jo kanskje på mange måter sterkest prioritert. Fordi det har ikke vært noe mål i og for seg å ha noen voldsom kapasitetsøkning, men vi får det jo blant annet på grunn av at vi kan ikke bygge tunnelene i fire felt med den trafikkmengden vi har. Det vil bli så sårbart og mye stengninger. Det vil egentlig si at vi skyver veldig mye trafikk over på lokalvegene. Vi prøvde jo det i det planprogrammet. Men da vil beregningsmessig halvparten av trafikken gå på lokalvegene. Jeg tror ikke det hadde blitt slik i virkeligheten, en større andel hadde nok gått i tunnelen. Men i rushtiden ville det ha blitt veldig mye køer på andre veger. Hvis du har noen uhell i tunnel så må du stenge veldig ofte. Ved tre felt så slipper du det. Vi har sagt at vi må ha seks felt, og da har det på en måte generert resten. Også jobber vi med systemet i stedet for av- og påkjøringsramper så har vi vekslingsfelt, slik at vi får fire felt i dagen. Fjerde feltet er egentlig bare ramper av og på E18. Da blir det påkjøringsfeltet et ekstra felt, og da har vi jo i dagsonen åtte felt, om du teller opp. Det er egentlig bare i stedet for å ha av- og påkjøringsramper. Egentlig har vi bare gjennomgående økt med ett felt i stedet for å ha to inn og tre ut, har vi tre inn og tre ut, som gjennomgående. Men så har jo vi jo også parallellvegen som gir noe ekstra kapasitet der den går. Den har jo fire felt på grunn av avvikling og omkjøringsituasjon. Men den vil normalt bare ha ett felt på, vi vil åpne opp for to – men i daglig situasjon vil den bare ha ett felt ved at den snevres inn. Det blir fanget av systemet, så da kommer du ikke lavere. Diskusjonen er om vi skal skjære gjennom og bare ha ett felt der. Det er det jo blant alle som skal drifte vegnettet og ha ansvaret for, liker jo ikke det. På plansiden sånn overordnet så prøver man å dempe, så er det argumentet for. Foreløpig er

konklusjonen at vi bygger fire felt, hvert fall reservere det arealet frem til tunnelen skal rehabiliteres. Dermed så blir det en kapasitetsøkning lokalt, vi får jo noen kritiske snitt her, som bremses opp – særlig inn mot Oslo. I og med at vi ikke øker felt her, så gir det ikke noen sånn veldig stor forskjell. Litt fordi vi tar bort bussene. Som mål har ikke det vært noe stort mål, og har vi har ikke hatt noe ønske om noen stor kapasitetsøkning inn mot byen. Neste parsell der er det innsnevring til to felt i bakken opp mot Vækerøkrysset, der hvor vegen har hatt tre felt et stykke oppover, så går den av inn mot Vækerø – der blir det fortsatt bussfelt mot Oslo. Det blir den neste store flaskehalsen inn mot byen, ser vi. Det blir en diskusjon videre, der vi vil ta med om det skal gjøres noe med det. Det er det stedet der det eventuelt vil øke inn mot Oslo. Det har i hvert fall ikke vært noe stort hovedmål å få en stor kapasitetsøkning. Også er det næringstrafikken som vi ikke klarte å håndtere sånn eksklusivt, som indirekte ikke har blitt så høyt prioritert. Et balansert vegnett er et mål.

Hvilke målsettinger mener du bør ha sterkest prioritet gjennom prosjektet?

Det er ikke noen tvil om at du må tilrettelegge for god kollektivavvikling i et prosjekt som går mot byen. Det må i hvert fall være et overordnet mål. Det viktigste også når du planlegger veger, er at du må sørge for at bussene får en forutsigbar avvikling uten noen sterk innflytelse fra annen trafikk, slik at det stopper opp. Det vil være et hovedmål. Jeg synes ofte at lokale hensyn drukner litt i co2 og klimamål. Klima er viktig og et overordnet mål på mange måter, men er det egentlig prosjekter? Det er liksom inne i hele grepet – overordnet, som det forsovet er gjort nå. Det er jo lokalmiljøet, når man først skal gjøre noe sånt så må man jo tilrettelegge for at det blir redusert miljøbelastning. Det er en viktig del av det. Også er det uansett viktig å ha en forutsigbar trafikkavvikling, ikke køfri – men at du har et vegnett som er balansert, og gir en forutsigbarhet i større grad enn i dag. Hvis du har et vegnett som gjør at du kan få kø når som helst på dagen, det er litt mer

tvilsomt. Når vi gjør noe sånt, så må vi sørge for at vi får trafikken ut fra boligområdene, det synes jeg er viktig. Når vi først skal bygge et nytt vegsystem som dette her, må vi sørge for at boligveger ikke blir snikveger. Trafikksikkerhet, det blir litt glemt her – for man opplever ikke at det er noe stort problem fordi vi har en firefeltsveg. På en måte er det riktig, det er få virkelig store ulykker på store firefeltsveger, men vi må jo aldri glemme trafikksikkerheten. Den er jo et veldig viktig overordnet mål som er viktig å ta med seg og ikke glemme.

Var det noen målsetning i forhold til andel tunnel på strekningen?

Ja, det var jo det utgangspunktet. Vi måtte redusere tunnelomfanget. Nå har det vel gjort det i mindre grad. Og det blir kanskje fortsettelse langt inn i Oslo, med en lang tunnel fra Frognerstranda og til nedre Stabekk. Det er jo klart at det var et overordnet mål da vi satte i gang.

Hvilke fordeler/ulempeser du ved tunnelloesningene for prosjektet på kort og lang sikt?

Det er vel det vanlige. Fordelene er selvfølgelig at det gir bedre skjerming mot lokale miljøgrupper, først og fremst støy og luftforurensning, og redusert barriereeffekt. Det er jo ikke noen fordeler for trafikken, som jeg kan se. For trafikkavviklingen så kunne det jo like greit hatt en gjennomgående seksfeltsveg i dagen. Ulempene er selvfølgelig de vanlige tunnelulempene, økte driftsutgifter, mer sårbare enn veg i dagen for hendelser. Det er mer krevende på alle måter med tunnel. Normalt er det økte anleggskostnader, det er det også her – men ikke veldig stor. Ulemper sett fra vegvesenets side er at du får økte driftskostnader, og at du får mer et mer sårbart vegnett, og at du må ha en parallellveg. For å sikre stabil avvikling så bør du ha en nogen lunde god parallellveg.

Hva slags tidsperspektiv er det man beregner for drift og vedlikehold av tunnelene i prosjektet?

Nå er jo perspektivet 40 år etter åpning. Før var det 25 år, men da var det noe som het restverdi. Investeringskostnader blir tillagt mye mer vekt enn fremtidige vedlikeholdskostnader, og forsovet fremtidige gevinster. Desto lengre frem i tid, desto mindre vektlagt blir de. Derfor slår ikke det så mye ut i de beregningene. Det ligger i bakhodet på oss, vi vet jo at det er et problem når vi har vedlikeholdsbudsjetter som alltid er for små, så medfører jo det at det blir problematisk. Det kommer ikke fram i disse nytte og kostnadsanalysene våre i så stor grad, på grunn av at det blir diskontert. Likevel så er det en politikk nå, med signaler fra Vegdirektoratet som sier at vi skal prøve å begrense tunnelmengden.

Hva er bakgrunnen for dimensjonene og antall felt på samlevegen i prosjektet?

Det har vært en evig diskusjon, men årsaken er jo selvfølgelig denne avvikssituasjonen. Hvis vi får en hendelse, må trafikken ut på sidevegene – så da bør vi ha en nogen lunde standard på det. Nå vil ikke dette skje så ofte, men vi regner jo med at planlagte stengninger for vedlikehold det blir jo nattestid, og vi regner med at det i stor grad blir toveis regulering i ett løp, slik det er i Oslo. Selv om det er en del som er i mot det, i og med at det er ekstra kompliserende – men jeg tror det blir det. Hvis du plutselig får en ulykke som gjør at du må stenge hele tunnelen, da får du trafikken unna ved å ha et system i dagen som fungerer nogen lunde. Det er den ene årsaken, også er det rett og slett så mye trafikk, bare i Sandvika så har vi regnet med mellom 20.000 biler. Det er klart Sandvika er en by, trafikken til og fra kjøpesenteret og alle funksjoner inne i Sandvika som gjør at det blir mye trafikk på den lokalvegen også. Så er det et spørsmål hva slags kvalitet man vil ha på den. Men vi legger den jo ned på bakken med rundkjøringer og noen lyskryss også, antageligvis. Vi bygger den på deler av strekningen med gateutforming, med noe smalere kjørebane og kantstein. 50 km/t vil være maks på mesteparten av strekningen, i hvert

fall gjennom Sandvika og gjennom Høvik, kanskje også 60km/t. Så har vi strekningen fra Sandvika mot Asker, der vil jo det være E16 i tillegg – tunnelen vil gå ut i dagen. Men bakgrunnen er som sagt todelt, på store deler av strekningen er det så mye trafikk at du trenger det, egentlig. Også er det spesielt i avvikssituasjoner. Vi har sjekket litt rundt i etaten på driftssiden og de mener hvert fall at vi må ha fire felt. På plansiden er det nok litt mer tvilende til å ta sjansen. Også er det mellomløsninger hvor vi bygger korridor, men kanskje ikke bygger alle feltene. Den mest kritiske situasjonen er den vi har i byen nå, hvor man skal rehabilitere alle tunnelene. Her blir det kaotisk i mange år fremover nå. Det blir fort bare ett felt i hver retning mange steder. Det er en variant der man kan tenke at det vil holde med det ekstrarfeltet i en sånn situasjon. Men for øyeblikket jobber vi for et firefelts gateløp.

I silingsrapporten var det et alternativ at E18 skulle ligge i eksisterende trase uten tunnel, og et alternativ for full utbygging av ny E18. Hvorfor ble alternativet med E18 i eksisterende trase uten noe særlig tunnel forkastet?

Det var politisk fullstendig utenkelig og umulig å få gjennom. Signalene var jo allerede da så sterke, at hvis vi skulle gå inn for det alternativet, så måtte vi gå inn i en ren tvangsplanlegging ovenfor Bærum kommune. Altså statlig plan og full overkjøring. Så vi mente at hvis vi først skulle gjøre noe, så ville det vært bortkastede penger og ressurser og mye krangler hvis vi skulle prøve å gjennomføre noe sånt. Det var bakgrunnen. Da gikk vi heller inn på den løsningen, det var jo tross alt kun en moderat tunnel vi hadde i starten, på bare 500 meter. Det alternativet med og ikke ha tunnel i Sandvika, det var jo i utgangspunktet også et alternativ. Det lå vel derimot i kortene som et premiss, at tunnel gjennom Sandvika, det skulle man ha. Det var gjennomgående politisk akseptert, det aksepterte alle – det var naturlig at byutvikling var verdt å satse på. Så kan man jo spørre seg om den tunnelen gir så mye som man skal ha det til. Man får jo ikke så veldig mange

arbeidsplasser ut av den, for eksempel. Det er mer i bakkant du kan etablere arbeidsplasser. Men det å åpne Sandvika ut mot sjøen, jeg ser jo at motorvegen i dag ikke er noen skjønnhet for utsikten. I og med at den brua allerede i dag er så kontroversiell, hvis vi skulle få til en utvidelse, så måtte vi utvidet brua – eller bygget er bru til- det hadde i hvert fall blitt sett på som utenkelig. Det var bakgrunnen, kort sagt – det ble sett på som helt urealistisk. Alternativet er og bare la det ligge, ikke gjøre noen ting. Jeg tror ikke de klarer å få til noen virkningsfulle tiltak uten at det på en eller annen måte kommer i tunnel.

Hvordan skal man sikre at det ikke blir noen økning i persontransporten ved prosjektet gjennom alternativ 4?

Vi anbefaler at man må sikre restriktive tiltak. Det ene er at vi satser maks på kollektiv, i tillegg til det som gjøres på skinner nå, som vi støtter fullt ut – med Fornebu og alt. At vi gir best mulig forhold for bussen, bussen langs E18 - nå er jo den i stor grad hindret på grunn av alle el-bilene, den har fått det mye dårligere enn den hadde det før, har jeg følelsen av. Bussen vil jo få det mye bedre og mer forutsigbart. Men på en annen måte så vil de nok få en litt lavere gjennomsnittshastighet. Nå kjører de jo på motorvegen i 80 km/t, men når de stopper langs motorvegen så holder de jo ikke den farten. Bussveien har vi i teorien sagt at kan ha en hastighet på 80 km/t, men vi tenker at den kan ha en annen hastighet enn parallellvegen – det kan jo fort i hvert fall bli 70 km/t. Det er jo i hvert fall et viktig tiltak. Ellers så satser vi på denne ekspress-sykelvegen som betyr litt. Den legger jo til rette for at det blir mer attraktivt å sykle. Vi sier at vi må ha en permanent trafikantbetaling. Bompengene sørger jo for å dempe det ganske betydelig, altså det demper det på E18. Så må vi sørge for at det ikke spres, vi vil helst stenge med bommer på parallellveger – men det må vi finne en løsning på. Vi mener at man da må satse på en form for permanent betaling, altså kjøprising – eller kall det hva du vil. Men man må holde det nede. Også har vi parkeringsrestriksjoner på særlig

arbeidsplasser, slik at du har færre bilparkeringer.

Har dere mulighet til å påvirke disse tiltakene på noen måte?

Nei, det er det vi ikke har. Det er derfor vi bare sier det i anbefalingene at det må kombineres. Trafikantbetaling er det jo vi som har gjennomføring av, men det skal jo være politisk enighet om det. Nå har jo Bergen gått inn for det. Men jeg tror at hvis vi snakker om en bompengeperiode som fort kan strekke seg over 40 år, når du tar det suksessivt, den må da gradvis suppleres eller erstattes med en form for permanent trafikantbetaling. Og det tror jeg kommer, hvis det er noe behov for det.

Dersom man har bompenger for motorvegen, hva gjør man da for å hindre at trafikken ikke flyter ut på lokalvegene?

Det må vi jo, det ser vi ut i fra beregningene. Vi vil helst få til slik at vi får bommer i hvert fall på de primære og lokale parallellvegene. Ellers må vi vurdere former for stenging for å sørge for at det ikke tyter ut. Vi ser jo helt klart at det blir veger som får ganske kraftig trafikkøkning. Det er noe vi skal gjennomgå nå, vi skal utrede bompenger på parallellvegene.

Er det noen deler ved vedtatt plan du er mindre fornøyd med?

Jeg synes vi etter hvert har fått et bra grep om det. Vi har gått forferdelig mange runder på å få frem de løsningene. Selvfølgelig kunne det vært ønskelig at vi ikke hadde fått et så omfattende vegsystem, kanskje særlig i det området ved Fornebu. Vi har knadd og jobbet mye med å håndtere mange tunge trafikkstrømmer i så mange retninger, så klarer vi ikke å redusere det noe mer enn det vi har gjort nå – rett og slett. Den løsningen vi har nå, er jeg fornøyd med – men at vi kunne hatt noe som var litt mindre dominerende. Nå har vi jo fått dempet det en god del, E18 legges jo lavt. Men jeg vil ikke si det er noen andre ting jeg er direkte misfornøyd med. Da måtte vi jo ha jobbet videre med det.

I en drømmesituasjon uten å tenke på eksisterende plan, hvordan ville du sett for deg at ny E18 Lysaker – Slependen ble utformet?

Det hadde jeg ikke gjort noen formening om. Problemet er jo hva slags biler har vi i fremtiden, transportsystemet generelt – hvordan ser det ut? Får vi for eksempel automatisk styring av biler på hovedveger, slik mange snakker om og kommer ganske snart. De går jo rundt allerede. Men det er jo ganske langt fram derfra til å få det innført på vegnettet. Den vegen fra teknologien er på plass til man kan sette det i drift, det er som regel mye lengre enn mange tror. Det er jo en del sånne typer ting, forurensningsfrie biler. Spørsmålet blir jo da hva slags vegsystem vi trenger for det, hvis bilene er forurensningsfrie og styres automatisk? Jeg har ikke nå klart å nullstille meg for å se hva jeg nå ville gjort hvis vi skulle begynt på nytt. Jeg tror at jeg hadde endt i det området hvor vi er nå, mer eller mindre. Ideelt sett, fra vegvesenets side så kunne man gjerne hatt mindre tunneler. Men vi ser at dersom det ikke koster så mye mer, så har de definitivt sin misjon hvor det bor folk, og det er så mye trafikk. Jeg kan ikke gi deg noe spennende svar på det. Det er jo klart at i den ideelle situasjon, så hadde du jo hatt mye færre biler, hvis jeg skulle begynt helt der. Det er klart at hvis du hadde hatt et sånt totalt syn på transportsystemet og hatt en veldig effektiv offentlig kommunikasjon med god flatedekning og raske, sånn at du veldig lett kan komme deg fra ett punkt til et annet, uten og nødvendigvis sette deg i en bil. Jeg er jo ikke uenig i det overordnede målet om at vi bør satse på å få det til å fungere veldig godt. Men at vi må ha veger i tillegg som fungerer, det hører med.

Tror du prosjektet vil bli gjennomført?

Ja, jeg gjør jo det nå da. Nå er det såpass tung politisk trøkk, selv om det også stadig er uro. Det er jo ikke så lenge siden en enstemmig transportkomite sa at det nå hastet. Solhjell og Heikki Holmås stilte spørsmål ved prosjektet og gjennomføring av KVVU prosess, og alt dette som ikke har skjedd, fordi det var en del av Oslopakke 3. Men de stilte da spørsmål

til Stortinget, og da fikk de svar fra en enstemmig transportkomite, for der sitter jo ikke SV eller MDG, at nå haster det med å komme i gang. Det var jo nå rett før jul. Pluss at det plutselig dukket opp 40 millioner til grunnerverv som helt uforvarende på oss i november, ved siste revisjon av budsjettet. Vi hadde jo ikke sjans til å bruke opp de pengene, men det var også et signal. Vi er nok nærmere nå ved å få til noe, enn hva vi noen gang har vært. Men det er ikke fattet noe endelig utbyggingsvedtak. Men vi er jo i gang med å skulle kjøpe en del hus også. Vi har ikke kjøpt noen enda, men det er vel ikke så lenge før vi kjøper det første. Vi har jo 290 millioner. Da begynner det å nærme seg realiteter, selv om det er noen år igjen.

Er det noe du vil legge til?

Nei, ikke noe jeg kommer på – tror vi har vært igjennom det meste.

TERJE HANSEN

Tid: 02.03.15 kl. 10:00-11:00

Sted: Møterom ved plan- og bygningstjenesten, kommunegården i Sandvika

Hva er din rolle i forhold til prosjektet E18 Lysaker – Slependen?

Jeg har vært saksbehandler sammen med Nina Viksjø og Arvid Lunde på selve kommunedelplanen, var også saksbehandler på den innledende prosessen – som het silingsfase, som da også resulterte i en politisk sak. Jeg kom inn etter at planprogrammet var vedtatt og man startet planleggingen, da kom jeg inn i bildet. Det var en prosess på selve planprogrammet, men det var det noen andre her i kommunen som tok hånd om.

Hva var Bærum kommunes mål for E18-prosjektet?

Det er mange forskjellige mål, men også en del fysiske mål, ting som ikke går på medvirkning og sånn ting. Støy og forurensningsproblematikken, å gjøre noe med det er et mål. Det er svært mange berørte husstander i Bærum som ligger innenfor de røde og gule støysonene, dette har vært et viktig mål for kommunen. Også har det vært viktig å få bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, sykkel og næringslivets transport har vært viktig. Det har vært viktig i prosessen å legge til rette for stedsutvikling i Sandvika, Fornebu og på Høvik. Det er slik at Fornebuutbyggingen henger selvfølgelig på bane, men også på å få en adkomst nummer to fra hovedvegsystemet, og da er det jo E18 som løser den.

Mener du målsettingene blir ivaretatt/vil bli oppnådd?

Ja, i det store, men det er noen indre motsetninger her selvfølgelig. En viktig spenning eller motsetninger har ligget i et ønske fra kommunen om å få så lange tunneler som mulig for å skjerme lokalmiljøet. Det har vært svært viktig for politikere, men også for velforeninger og andre som har vært med

i prosessen. Det har vært en forholdsvis bred medvirkning som har vært organisert. Diskusjoner på tunnallengder og hvor portalene skal være har vært svært viktige.

Har det vært mye diskusjon om tunneler innad i kommunen?

Diskusjonen har gått mellom Statens vegvesen på ene siden, velforeninger og pressgrupper, og kommuneadministrasjonen, der disse er i hvert sitt hjørne. Stort sett i disse medvirkningsarenaene man har hatt har kommuneadministrasjonen, Statens vegvesen, velforeningene og pressgrupper deltatt på samme tid. Poenget er at det har vært motsetninger rundt det her med tunneler, jo lengre tunneler du får jo vanskeligere blir det å kople E18 med hovedvegsystemet til det lokalvegnettet i Bærum. Det henger sammen med regelverk om avkjøring i tunnel, der møter man vegvesenets håndbøker for utforming, og det er et forholdsvis strengt regelverk som har blitt strengere i den siste tiden. Også er det slik at jo færre koplinger du får mellom lokalvegnettet og E18, jo mer av den lokalt genererte trafikken får du ikke ned på E18, den må gå på overflaten. Det er en av grunnene til at man har et behov for et robust lokalvegnett også der man har tunnel. Det er en vanskelig sak, for her ønsker kommunen å få redusert dimensjonene på samleveggen som skal ligge på overflaten der E18 ligger i dag. Vegvesenet ser behovet for vegen, både fordi at den generelle trafikken er ganske stor, men også i forbindelse med avvikssituasjonene der tunnelen er stengt, at de har behov for å avvikle trafikken oppå bakken, og de mener de trenger fire felt, to i hver retning på den lokale vegen som skal gå over bakken. Den trafikkmengden og de fysiske løsningene man da sitter og diskuterer, et eksempel på konflikt er for stedsutvikling. Høvik er et eksempel der kommunen ønsker å fjerne E18 for å koble Høvik sentrum til stasjonen, og gjenetablere et lokalt nivå på Høvik som fungerer fint. Man kunne tenke seg at man så på denne samleveggen mer som en bygate i et sentrumsområde. Det har nok vært kommunens

ønske å se på samleveggen på den måten gjennom Høvik. Vegvesenet ønsker også en knutepunktsutvikling, men må ta hensyn til avvikssituasjonene i forbindelse med tunnelene, men også at det er en generell stor trafikkmengde som skal gjennom området her.

Hvilke målsettinger mener du har blitt sterkest prioritert gjennom prosjektet?

Det er mange ting man prioriterer, men tunneler har blitt prioritert veldig høyt. Ikke nødvendigvis i utgangspunktet noe ønske fra vegvesenet, men et veldig strekt politisk press på det. I den såkalte silingssaken fra 2011, da anbefalte kommuneadministrasjonen en utbygging av ny E18 der det var snakk om en tunnel under Sandvika, og en kort tunnel under Høvik. Når det møtte det politiske, så jo var beskjeden veldig klar – det var uakseptabelt, man kunne ikke ha tunnel gjennom hele kommunen. Sånn er vel vedtaket om man leser det bokstavelig. Man ramset vel opp alle områdene som skulle ha tunnel.

Tunnel var vel da et middel for å hindre støy og lokal luftforurensning?

Ja, og mulighetene for å skape bedre sammenhenger på tvers av E18, lokale sammenhenger – grøntstrukturer og forbindelser. Men selvfølgelig kanskje aller mest støy og luft.

Men likevel ender man opp med en ganske bred samleveg?

Ja, man gjør jo det da – kanskje. Den diskusjonen pågår, bare for å ha sagt det. Nå er ikke jeg med i reguleringsfasen, men det er jo fortsatt et tema, og det var et viktig oppfølgingspunkt i vedtaket at man skal jobbe med utformingen av den.

Hvilke målsettinger mener du bør bli sterkest prioritert i et slikt prosjekt?

Ja, det er jo et vanskelig spørsmål. Sett ut i fra Bærum sitt ståsted, så er det klart at hensyn til knutepunkt og stedsutvikling, og lokale

miljøproblemer, man kan ikke leve med denne vegen i dagen. Den er svært trafikkbelastet og en stor forurensningskilde. Jeg synes det er en riktig prioritering fra kommunen sin side at man ønsker å legge E18 i tunnel. Det er nok de viktigste målsettingene med utgangspunkt i et kommunalt ståsted. Her i Sandvika er det et stort byutviklingspotensiale som kan utløses ved å legge den vegen om, men også ved Lakseberget. Det vil jo gi en mulighet til å ta fjorden tilbake.

Kollektiv transport, sykkel og gange er vel også viktig for å påvirke trafikkbelastningen?

Det er vel en prioritering som har vokst med prosjektet, det å få bussen fram på en god måte, og etter hvert en helt separat bussveg. Det har ikke vært en slik separat løsning hele tiden, man har diskutert kollektivfelt og sånt noe. Men nå har vel kommet dit at man ønsker en veg med fri flyt for bussen.

Hva tenker du om tunnelloøsningene i prosjektet, er de slik som kommunen ønsket, eller var det ønske om mer/mindre tunnel?

Du må ha koblinger, og de må ligge i dagen. Helt frem til sluttbehandlingen har det vært to alternativer, der det ene hadde mer tunnel enn den andre. Trafikalt er det en mer komplisert løsning med mer tunnel, fordi man ikke fikk koblingene slik man normalt sett ville ha dem. Vi har jo akseptert disse forutsetningene som vegvesenet har kommet med. Det har vært forutsetninger som bunner i trafiksikkerhet. Løsninger man ser i tunnelsystem i Oslo, hvis man kunne hatt slike løsninger her, kunne man nok fått til et helt annet system. Avkjøringer fra tunnelen i tunnel, det har man jo inne i byen.

Hvordan så kommunen på alternativet i silingsrapporten som la opp til at E18 skulle ligge i eksisterende trase?

Nei, det var helt uaktuelt.

Hvilke fordeler og ulemper ser du ved tunnelloesningene for prosjektet?

Det er en relativt enkel sammenheng, jo mer tunnel – jo mindre trafikk får du inn i tunnelen. Det er såpass mye lokalt generert trafikk at man må ha koblingspunkter mellom E18 og det lokale vegnettet. Disse koblingspunktene blir jo redusert, når dette blir bygget – hvis det blir bygget, vil du kunne kjøre inn på E18 på få steder i forhold til veldig mange steder i dag.

Er det noen deler ved vedtatt plan du er mindre fornøyd med?

Ja, det er vel sånn at det er avhengig av hva resultatet blir i reguleringen. Om vi klarer og følge opp de oppfølgingspunktene for å få til en god løsning for lokalvegen.

Hva kunne du sett for deg var ideelt for lokalvegen?

Den nasjonale målsettingen om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange – det er jo noe som vi også er opptatte av. Sånn sett å redusere fremkommeligheten på den lokale samlevegen kan bidra både til å ikke legge til rette for trafikk, samtidig som man kan utforme veganlegget slik at det blir mulig med sentrumsutvikling. Det vi snakker om, er at du for eksempel på Høvik skal kunne krysse denne i plan, at du ikke er nødt til å gå opp på en eller annen bru eller en undergang. Hvor mange parallelle vegsystemer er det egentlig du skal ha i et slikt sentrumsområde. Det er mange problemstillinger som blir enklere om man kan se på dette som en vanlig bygate. Men her møter man jo igjen at dette er et overordnet vegsystem, særlig denne avvikssituasjonen. Man er inne og ser på flere løsninger nå. Kan man ha en løsning som fungerer i normalsituasjonen, og i avvikssituasjonen kan man ha en annen. Man kan sikkert komme i mål med dette på utformingssiden. Om prosjektet blir vellykket avhenger av de diskusjonene som går nå i reguleringsfasen.

For at trafikken på ny E18 ikke skal øke krever det at Bærum kommune gjør en rekke tiltak for å begrense veksten (fortetting, parkeringsrestriksjoner osv), slik at man ikke får en lignende situasjon som i dag i fremtiden. Har kommunen planer om noen slike tiltak? Hva er holdningene til dette?

Vi lager nå en kommuneplan med mye strengere parkeringsnormer enn vi har hatt før. Dels fordi vi faglig sett mener at det er nødvendig for å nå disse målsettingene – mindre bilbruk, men også fordi vi får ganske sterke signaler fra Fylkesmannen og Statens vegvesen om å bli mye strengere på parkering. Men her er nok politikerne våre mindre lystne på å være restriktive enn det regionale myndigheter er. Det er en diskusjon som går i kommunen om at behovet for parkering er såpass stort, at om man bygger for lite, så får man et stort problem ved at folk likevel kjører, men setter bilen fra seg på steder de ikke skal stå. Det er liten vilje til å bruke pisk, når man mener at behovet er såpass stort. Det man er redd for er at om det blir mindre parkering i sentrum, så blir det mer parkering i boliggate i stedet.

I arealdelen stod det at man ikke ønsket fortetting fordi man ønsket å beholde kvalitetene man har i dag. Er det noen diskusjoner rundt det?

Vi legger jo nå fram, rundt påske en ny kommuneplan med arealdel. Der er det en klar strategi at utbygging innen gangeavstand til bane, er der vi prioriterer å bygge. Da ligger det også strengere parkeringsnormer inne. Vi har også sagt at vi nå ønsker i større grad enn tidligere å si nei til fortetting i områder som ligger utenfor byggegrensa.

Trafikkberegninger for referansesituasjonen sammenlignet med alternativ 4 i 2030 viser at alternativ 4 vil ha en høyere ÅDT samlet sett, også på motorvegen. En nasjonal målsetning definert gjennom NTP at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Hva tenker du om dette?

Hvis man skal tro på beregningene, så sier de at du

får mer trafikk på E18, men mindre trafikk på det lokale vegnettet. Og det er jo litt av poenget, at man ønsker å kanalisere den trafikken som er der vekk fra lokalvegene i Bærum og ned i korridoren, for og ikke belaste de smale lokale vegene. Det trafikkberegningene man har gjort viser, er at det er en omfordeling av trafikk ned i korridoren. Så får man en redusert trafikkbelastning på lokalvegnettet, hvis man skal tro på trafikkberegningene. Jeg synes det er svært krevende å skulle planlegge for en sterk vekst, uten og samtidig å få vekk bilene i trafikken. Hvis man ser på hvor høy bilbruken tross alt er i Bærum og Asker, så er det svært vanskelig å få til. Den er jo så høy hvis du ser på antall reiser og reisemiddelfordelingen, så er bilandelen veldig stor av totale reiser. Man kan ikke forutsette at folk som flytter hit ikke kjører bil, det er jo umulig å tenke seg. Vi må jo forutsette at de skal kjøre mindre bil, da må jo de som bor her også kjøre mindre enn det de gjør i dag. Dette er krevende, og jeg tenker at til og med i Oslo sentrum, bosatte i Oslo indre by – de bruker jo også bil. Bilandelen også der er jo betydelig. Det skal legges bedre til rette for at flere kan sykle inn og ut av byen, i planen legges det til rette for en gang- og sykkelveg langs hele prosjektområdet.

Hvordan tenker du at denne bør utformes?

Man tenker vel på det nå, i forbindelse med reguleringsplanen. Det man har snakket mest om er at man har en sykkelveg med gangveg på siden. En viktig ting, er at man får gode koblinger ned til sykkelvegene. Det er jo klart at dette prosjektet har en grense, selv om det er et stort prosjekt. Det samme gjelder koblingene til bussvegen. Du får jo fin framkommelighet når du er der nede, men bussen skal jo ned dit også – og det kan være utfordrende. Den tanken om en separat og uavhengig bussveg ser ut til å ha blitt viktig senere i prosessen. Generelt er det et stort problem for bussen i Bærum at den står fast på det lokale vegnettet. Der er det ikke noen spesiell tilrettelegging for buss, bare unntaksvis har bussen bussfelt eller prioritering. Det å få bussen ned til E18 korridoren og videre innover, gjør at

det at utfordringen kanskje blir størst på det lokale vegnettet. Et viktig argument for E18-prosjektet, at man avlaster det lokale vegnettet – og da vil bussen få bedre framkommelighet på det lokale vegnettet. Ved å avlaste lokalvegnettet gir det også kanskje muligheter for å prioritere bussen på en litt annen måte enn man kan i dag. Bærumsdiagonalen vil i følge trafikkberegningene bidra til en stor avlastning av lokalvegnettet i vestre Bærum. Det man oppnår er at framkommeligheten på Gamle Ringeriksvei som er en viktig bussforbindelse, blir mye bedre. Det gir kanskje også mulighet til en annen bussprioritering enn det man har i dag. En annen viktig sted for bussen er Vollsveien, langs Lysakerelva er det i dag store forsinkelser for bussen. Også i Vollsveien så vil nok dette her avhjelpe, selv om det kanskje ikke avhjelper like mye som på Gamle Ringeriksvei.

I en drømmesituasjon, uten å tenke på eksisterende plan, hvordan ville du sett for deg at ny E18 mellom Lysaker – Slependen ble utformet?

Nei, nå har jeg ingen idealer igjen etter å ha jobbet med dette prosjektet. Jo mer du vet om sammenhengene, jo vanskeligere er det å frigjøre seg fra dem. Hvis vi klarer å få en god utforming av den lokale samleveg som ikke blir en barriere, eller virker ødeleggende for knutepunkt og byutviklingen så tror jeg at prosjektet kan bli bra for Bærum. Vi må jo huske på at det skal være et bompengeregime rundt dette. En mulighet å prissette, slik at du ikke får en økning i bilbruken gjennom prismekanismer, dersom man er villig til å bruke det. Statens vegvesen skal jo fremme en såkalt bompengeproposisjon til Stortinget, som gir de mulighet til å innkreve bompenge. Da er det signaliserte kostnadsnivåer som er relativt høye for å komme seg fra Asker og inn til byen. Det er vel over hunder kroner hver veg, tror jeg. Det er jo mulig å tenke seg at man bruker pris som et trafikkregulerende tiltak, ikke bare for å skaffe penger.

Tror du prosjektet vil bli gjennomført?

Det er ikke sikkert på noen måte enda. Men man har kommet godt i gang. Det vi ikke har vært innom, er jo dette at kommunen må ha en mer avklart situasjon i forhold til arealer som har vært båndlagt. Man har jo prøvd å planlegge E18 før, og man hadde jo inntil denne kommunedelplanen ble vedtatt, så hadde man en plan for strekningen mellom Lysaker og Ramstadsletta, der man hadde arealer som var båndlagt til et fremtidig veganlegg. Det var en god del eiendommer som lå i en planmessig vanskelig situasjon der man lå og var avsatt til fremtidige vegformål i kommunedelplan. Så jobbet man med løsninger her som var helt annerledes enn i en ti år gammel plan. For menneskene som bor langs korridoren har det vært svært viktig å få en avklaring – kan jeg bli boende, eller må jeg flytte? Hvis jeg må flytte, så ønsker jeg at det skjer så raskt som mulig. Det har vært viktig for oss i administrasjonen men også politisk og få en avklaring på det. For enkeltpersoner langs traseen, de får jo ikke solgt – de bor i områder som er båndlagt. Vi er veldig glad for at den prosessen har kommet i gang, og at vegvesenet har startet den innløsningsprosessen.

Er det noe du vil legge til?

Jeg tror nok det at for å studere hvorfor det har blitt som det har blitt, så tror jeg det er viktig å gå et stykke bakover i planhistorien i prosjektet. Man jobbet jo med planleggingen av ny E18 for ti år siden, hvorfor stoppet det da? Hva gjorde at de løsningene man jobbet med da ble forkastet? Og hva skjedde i den prosessen som ble startet opp etterpå? Det ble vel gjort et større analysearbeid som het Transportanalyse for Vestkorridoren. Den handlet jo ikke bare om veg, men kollektiv og slikt noe, med noen anbefalinger. Se på hva som skjedde i de forskjellige fasene, hvorfor man havnet man på full utbygging med tunnel og ikke en annen løsning. Man startet jo i og for seg etter at den løsningen man hadde hatt kommunedelplan for, ble forkastet. Så startet man på en måte på nytt, men endte likevel på en full utbygging av ny motorveg. Hvorfor skjedde

det? Da kan man jo spørre seg om. Så tror jeg at det er svært mange penger i dette prosjektet, ca. 30 milliarder – pluss, minus. Det blir vel fort pluss. Den diskusjonen om det er rett bruk av 30 milliarder, det har jo ikke vært en sentral i kommunedelplanen. Det har det ikke.

Jeg ser at det har vært en diskusjon i Dagsavisen om E18, at Oslo Arbeiderpartiet stiller spørsmålsteget ved prosjektet. Det legges jo ikke opp til å øke kapasiteten inn mot byen, over bygrensa er det like mange felt som i dag.

Man har en konflikt mellom å designe et veganlegg – hvis du er trafikkingeniør og skal designe et veganlegg, så har du jo ønske om at dette skal fungere på en god måte, dette veganlegget. Samtidig har du en målsetting om at du skal begrense trafikken, du har en generell målsetting om å ikke ha vekst i biltrafikken. Der ligger det nok en målkonflikt vil jeg tro. Skal man investere mange milliarder i et vegprosjekt, så tror jeg at de som designer vege, at er det like mye kø når de er ferdig, så tror jeg på en måte at de føler de ikke har gjort jobben sin. Det forstår jeg jo veldig godt, de vil gjerne lage et system som virker. Det er ikke lett det her.

Det er jo relativt tett bebygget i Bærum. Mye av bilbruken kan nok tilskrives høy inntekt, og at man har muligheten og råd til å kjøre. Det er forholdsvis godt kollektivtilbud her.

OLE KRISTIAN UDNES

Tid: 03.03.15 kl. 13:00-14:00

Sted: Udnes sitt kontor, Rådhuset i Sandvika

Hvordan har du vært involvert i prosjektet E18 Lysaker – Slependen?

Jeg har jo vært involvert i prosjektet på tre måter. For det første er jeg jo varaordfører i Bærum og medlem av formannskapet og kommunestyret, og da kommer man jo selvfølgelig i inngrep i en sånn sak. Men så er jeg jo også leder av Planutvalget, og vi skal jo behandle planene for ny E18. Og da har vi behandlet så langt kommunedelplanen for E18, også skal vi jo behandle reguleringsplanen, altså detaljreguleringsplanen når vi kommer så langt. Også har de to kommunene Asker og Bærum nedsatt et felles E18-utvalg med sentrale politikere som medlemmer, og vi har hatt løpende møter i løpet av hele denne prosessen. Og skal ha et nytt møte neste uke. Og som medlem av E18-utvalget så har jeg inngrep med det.

Hva var Bærum kommunes mål for E18-prosjektet?

Denne vegen er jo fra 1977, og det er behov for en ny veg. For det første så er dette landets mest trafikkerte veg, tror det en ÅDT på 80.000. Men vi ønsker ikke bare å tilgodese biltrafikken, det hensynet er egentlig ikke det viktigste. Det viktigste er å få bedre forhold for kollektivtransporten, da buss. Så er det en annen veldig viktig målsetting, som går på klima og miljø ved at vi får lagt større deler av vegen i tunnel, så får vi en adskillig bedre klima- og miljøsituasjon fremover. Og så skal vi jo også anlegge en sammenhengende sykkeltransportåre gjennom hele Bærum og inn til Oslo. Så jeg vil vel si at de tre viktigste hensynene er faktisk kollektivtransporthensynet, det er miljøhensynet og begrense forurensningen, også er det sykkeltransporten – det er en god del som sykler også.

Mener du målsettingene blir ivaretatt/vil bli oppnådd?

Ja, jeg mener det. Det er ikke alle som er riktig enig i det, men vi mener nå det i Bærum at de målsettingene vil bli ivaretatt.

Opplevde du at Statens vegvesen hadde målsettinger som stod til kontrast med kommunens for prosjektet?

Nei, tvert i mot. Jeg opplevde at vi og vegvesenet var på god linje. Og jeg kan jo benytte anledningen til å si at vi har hatt et førsteklasses samarbeid med vegvesenet om dette prosjektet. Det er jo Statens vegvesen Region øst under ledelse av Knut Gløersen. Vegvesenet har vært veldig samarbeidsorientert med oss i dette prosjektet. De har vært veldig lydhør for kommunens krav og interesser, og de har hatt en veldig bred dialog med nærmiljøet i Bærum. I Bærum bruker vi velforeningene våre veldig mye som instrument i lokalsamfunnet. Vi lytter veldig til hva velforeningene sier. Alle velforeningene som ligger ned mot traseen har engasjert seg veldig mye i dette prosjektet. Det har faktisk medført at prosjektplanene til vegvesenet har blitt lagt om flere ganger i tråd med lokale ønsker, slik vi har uttrykt det. Her er det ikke noen motsetningsforhold mellom det vegvesenet har stått for, og det vi har stått for.

Så du ser ikke at kommunen måtte inngå noen kompromisser med Statens vegvesen?

Jo, det har vi måttet gjøre, for vi får det ikke 100 % som vi vil. Det er klart at det er spesielt en sak her inn mot Lysaker. Der var det to alternative vegtraseer som vi kalte alternativ 3 og alternativ 4. Der har vi gått et slags kompromiss med vegvesenet. Men vi valgte alternativ 4, og det gjorde vi etter råd fra vegvesenet, fordi det er den trafikkmessig sett beste løsningen. Selv om den kanskje har noen ulemper som de som bor nærmest i form av tunnelloesningene ikke blir så lange. Alternativ 4 gir litt høyere støy i en del av nærområdene. Men vi har resonert som så, at når man først skal bygge et så stort nytt prosjekt som E18, så må man ha en trafikkmessig robust

løsning. Med robust løsning tenker vi her særlig på transporten inn og ut av Fornebuområdet. Da fulgte vi vegvesenets råd om å velge alternativ 4. Hvis vi hadde valgt alternativ 3, hadde folk som kommer i fra Drammen og skal til Fornebu, måtte du ha kjørt inn på lokalvegsystemet vårt allerede på Høvik – og kjørt lokalvegen ut til Fornebu. Med alternativ 4 så kan du kjøre i tunnel på den nye vegen helt frem til du skal ta av til Fornebu. Sånne trafikkmessige forhold har vi lagt vekt på. En bedre trafikkavvikling rett og slett, og mindre ulykkesrisiko enn alternativ 3 ville gitt.

Hvilke målsettinger mener du har blitt sterkest prioritert gjennom prosjektet?

Vår målsetting ved prosjektet er ikke først og fremst å øke kapasiteten på biltrafikken, og det gjør vi egentlig heller ikke. Man kan si at vi øker fremkommeligheten når vi reduserer reisetidene, men noen særlig kapasitetsøkning innebærer ikke vegen. Dette vegprosjektet skal jo ha to filer inn og ut av byen sånn som i dag, men så får du en helt annen løsning på busstrafikken slik at bussen får en egen busstrase. Slik at bussene slipper og kjøre inn og ut av E18 hver eneste gang de må stoppe ved en holdeplass. Så det er de samme målsettingene. Det er kollektivtransporten, det er miljø og det er også i en grad hensynet til de som sykler.

Hvilke målsettinger mener du bør bli sterkest prioritert gjennom prosjektet?

Det mener jeg at er kollektivtransporten, miljø og hensynet til de som sykler. Hvis man skal ta en rangering av de igjen, vil jeg nok si at kollektivtrafikken og miljø er de aller sterkeste. Da vil jeg legge til at Oslo og Akershus regionen vil få en sterkt økende befolkning i årene som kommer. Man snakker om at frem til 2030 vil vi få – noen snakker om 300.000 – 350.000 flere innbyggere i Oslo og Akershus. Den vil øke såpass sterkt at jernbanen kan ikke ta hånd om den befolkningsveksten. Vi vil fortsatt være veldig avhengig av busser. Og jeg tror at noe sånt som halvparten av kollektivtransporten i fremtiden, med den økningen i befolkningen må

skje via buss. Det nytter ikke å bare snakke om tog og bane, du må ha gode bussløsninger. Og da må du ha fremkommelighet for busser. Så hensynet til bussene er veldig viktig, og da selvfølgelig også miljøet som er veldig viktig. Mange tror om at man kan bygge dobbeltspor på jernbanen fra Oslo til Asker og sånt, flytoget til Drammen, ny Ringeriksbane osv, så kan man løse dette med bane, også Kolsåsbanen som er bygget. Men det går ikke, vi er fortsatt veldig avhengig av buss for å takle dette her. Da må man ha gode veger som kan føre busstransporten frem.

Hva tenker du om tunnelloøsningene i prosjektet, er de slik som kommunen ønsket, eller var det ønske om mer/mindre tunnel?

Vi har jo selvfølgelig ønsket mest mulig tunnel. Nå må jeg med en gang si, at den løsningen som nå ligger på tegnebordet – den synes vi er bra. Og jeg tror at det vil bli noe sånt som 10 km med tunnel gjennom Bærum som følge av dette prosjektet. Og da er det sånn at dette prosjektet er ikke bare hovedvegen, men det er også Bærumsdiagonalen eller Gjøannesdiagonalen. Den er jo veldig viktig i dette prosjektet her. Vi kalte den opprinnelig Gjøannesdiagonalen fordi den gikk fra Gjøannes, men nå heter den Bærumsdiagonalen. Det er jo også en tunnel som gjør at vi får ca. 10 km med veg i tunnel. I dag går jo all transporten på bakken, altså over bakken. Så det er jo klart at det er en drastisk forbedring. Når det er sagt, så kunne jo vi ønske oss enda mer tunnel, da er det spesielt Ramstadsletta som jeg tenker på. Der har vi måttet akseptere vegvesenets saksargumenter med at vi får rett og slett ikke lov til å bygge en sammenhengende tunnel fra Lysaker til Asker, eller til Sandvika – for å si det sånn. Her er det standarder ute og går. Men det har vært en god del diskusjon rundt disse standardene, mange peker jo på det som skjer av vegprosjekter i Sverige, mange peker på EU regler osv., og sier at det bygges adskillig lengre tunneler. Men vi har akseptert vegvesenets argumentasjon om at det blir en tunnelloøsning fra Lysaker og frem til Ramstadsletta, så blir det en dagløsning der, også dukker vegen

ned i tunnel like borte ved Blommenholm som går i tunnel under hele Sandvika, og kommer opp i dagen ved Slependen. Du kan si at du får to hovedsakelige tunnellop som får en dagstrekning i mellom, det har vi måttet akseptere. Skulle vi valgt på aller høyeste hyll, ville vi selvfølgelig valgt tunnel over alt.

I silingsrapporten var det også et alternativ for E18 der den skulle ligge i eksisterende trase uten tunnel, og et alternativ for full utbygging av ny E18. Hvordan ser du på alternativet i eksisterende trase uten tunnel?

For oss er det veldig viktig å få store deler av vegen i tunnel, det har med miljø og forurensning og gjøre. Det legger vi veldig sterk vekt på. Det ene argumentet for tunnellopsninger er jo dette med miljø og klima som jeg har vært inne på, men det andre argumentet som er veldig viktig som oss som styrer lokalt, er at ved å legge vegen i tunnel så får vi frigjort veldig mange områder for sentrumsutvikling. En ting er Sandvika og vi som jobber her kan sitte og se ut mot sjøen og ikke høre på denne vegen. Men vi har også andre viktige områder som for eksempel Høvik som er et viktig lokalsenter i Bærum. Det vil få en helt annen situasjon når vegen blir lagt i tunnel ved Høvik kirke, og flere andre områder innover mot byen. Så for vår lokale byplanlegging så betyr tunnellopsningene også veldig mye.

Hvilke fordeler og ulemper ser du ved tunnellopsningene for prosjektet?

Fordelene har jeg kanskje vært inne på. Om jeg skal si noe om ulempene så finnes det noen ulemper ved tunneler. Det er alltid en ulykkesrisiko inne i en tunnel, du kan få trafikkulykker i en tunnel, du kan få brannsituasjoner i en tunnel som kan være uheldig fra tid til annen. Den risikoen har du jo, det er jo noe av begrunnelsen for at vegvesenet har satt maksimalgrense på tunnellengder, går jeg ut i fra. Så noen sånne ulemper har du selvfølgelig.

Dimensjonene på samlevegene i prosjektet har jo også en sammenheng med tunnelene. Hva tenker du om det?

Den kommer jo til å gå ca. der hvor lokalvegen går i dag ved Kadettangen. Den kommer nok til å gå litt lengre ut mot sjøen enn den gjør i dag, også tror jeg den kommer til å bli litt senket. Men det er klart at en problemstilling for oss når vi skal ta standpunkt til detaljreguleringen for det nye vegprosjektet, som vi skal gjøre i løpet av 2016, så er det jo klart at vi ønsker oss den lokalvegen så liten som mulig. Liten kan den vel aldri bli, men det er klart at det er et ønske om å begrense dimensjonene på den, av miljømessige årsaker osv. Men vi erkjenner jo at man må ha en lokalveg som en beredskap, hvis hovedvegen av en eller annen grunn skal bli stengt. Da må vi ha en lokalveg.

Er det noen deler ved vedtatt plan du er mindre fornøyd med?

Nei, jeg kan vel ikke si det. Vi nevnte det med Ramstadsletta og tunnellopsningen der. Stort sett synes vi dette ser bra ut. Når det gjelder situasjonen gjennom Sandvika, så kommer vegvesenet med en lengre tunnellopsning enn vi hadde innbilt oss. Det var faktisk vegvesenet som på eget tiltak som sa at det var mulig å bygge en mye lengre tunnel gjennom Sandvika enn det som lå på tegnebrettet først. De legger vegen litt nord for Sandvika sentrum, og styrer den utenfor der. Vi hadde trodd at tunnelen bare så vidt skulle passere Sandvika. Men her får vi en tunnel fra Blommenholm og helt ut til Slependen. Det var det vegvesenet som selv kom opp med. De hadde gjort noen grunnundersøkelser og sett på fjellet og noe sånt noe, og da fant de ut at det var mulig. Vi er fornøyd med det.

Trafikkberegninger for referansesituasjonen sammenlignet med alternativ 4 i 2030 viser at alternativ 4 vil ha en høyere ÅDT samlet sett, også på motorvegen. En nasjonal målsetning definert gjennom NTP at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Hva tenker du om dette?

Vi er jo i den situasjonen i Asker og Bærum at vi befinner oss i et pressområde. Oslo er landets største kommune i befolkning, og har også landets største samling av arbeidsplasser. Vi ligger sånn geografisk plassert at det vil alltid måtte være trafikk inn og ut av en hovedstad. Og det må du på en måte takle, på den ene eller andre måten. Du får mest mulig over på bane som et utgangspunkt. Og av det som blir igjen må du få mest mulig over på buss, kollektivløsninger. Men så har du også det aspektet om at vi vil få en sterkt økende befolkning i hovedstadsområde, både i Akershus fylke og Oslo kommune vil øke befolkningen på et par hundre tusen i løpet av noen tiår. Dette må vi på en eller annen måte takle altså. Det som er viktig for oss, er jo at denne vegen skal jo bompengefinansieres. Det som er viktig for oss, er å få den løsningen slik at folk ikke velger å kjøre over på lokalvegene i Bærum, så lenge de kan inn mot Oslo. Slik at du ikke får en opphopning av trafikk på Bærumsveien for eksempel. Der har du ikke bommer. Det er ganske viktig å styre. Det må vi jobbe litt med. Nivået på bompengene høres ikke så verst ut, slik som beregningene nå er gjort. Det betyr at du kan kjøre fra Asker sentrum til Oslo tur-retur for ca. 100 kroner. Det er vel en sånn grense, eller 118 kroner har de vel sagt.

Det skal legges bedre til rette for at flere kan sykle inn og ut av byen, i planen legges det til rette for en gang- og sykkelveg langs hele prosjektområdet. Hvordan tenker du at denne bør utformes?

Man får jo så vidt jeg forstår en gjennomgående sykkelveg her. Den må sikkert krysse på en del punkter, det kan jeg ikke all teknikken på, men den blir jo mye mer gjennomgående. I dag er jo syklistene i en veldig utsatt posisjon, for det er veldig

mange vanskelige eller risikable trafikksituasjoner og krysningspunkter som syklistene har i dag. Hvis man for eksempel sykler og skal gjennom Sandvika, så må man jo inn på lokalvegsystemet og krysse en hel haug med veger osv. for å sykle videre inn mot Oslo. Det er klart at det medfører jo en sterkt forbedret trafiksikkerhetsløsning, det syklistene vil få i fremtiden. De vil jo sikkert komme mye raskere frem også med den nye traseen. Men først og fremst en redusert ulykkesrisiko. Og det er jo viktig nok. Nå sitter ikke jeg her med tall over hvor mange som sykler, men det har helt sikkert vegvesenet et estimat på, men det er en god del som sykler.

For at trafikken på ny E18 ikke skal øke krever det at Bærum kommune gjør en rekke tiltak for å begrense veksten (fortetting, parkeringsrestriksjoner osv), slik at man kan sikre at trafikken ikke øker. Har kommunen planer om noen slike tiltak? Hva er holdningene til dette?

Vi vil jo selvfølgelig oppmuntre til å få mest mulig av trafikken over på kollektiv. Og et av de virkemidlene vi har er å bygge mer innfartsparkeringsplasser. Vi har jo nå akkurat åpnet en ny Kolsåsbane som ble åpnet i fjor høst og har blitt en suksess. Den er jo allerede overfylt, folk står. Når du går på ved Kolsås får du sitteplass, men går du på Gjøannes da er det bare ståplasser igjen – så det har blitt en kjempesuksess. Og der har vi bygget masse innfartsparkering for biler på Kolsås og Gjøannes osv. Det er et virkemiddel vi vil fortsette å bruke. Vi vil vurdere nå å bygge også parkeringshus på disse innfartsparkingene. Mesteparten av det er jo ren bakkeparkering, men vi har nå planer om å bygge parkeringshus i flere etasjer for å få flest mulig til å ta banen. Det er vel vårt virkemiddel, ellers så er det jo disse takstene i busstransporten som folk synes er økonomisk gunstig å ta buss. Der har rutersystemet vært ganske flinke med at store deler av Bærum frem til Høvik betaler bare en sone for å ta bussen. Hele Kolsåsbanen er en trafikkzone – Oslo takst. Det må til med sanne virkemidler.

Men så vil jeg nevne et helt annet stikkord som jeg har glemt av så langt, er næringstransport. Næringslivet er jo også viktig fordi trailerne står jo i dag og stanger inn i samme køene som bussene og bilene. Det er klart at i og med at det er så mange arbeidsplasser her og i Oslo, så er jo hensynet til næringslivet også veldig viktig. Vi har laget masse rapporter over næringslivets besparelser som følge av ny E18. Der opererer man med tall som sier at de sparer en milliard kroner i året i form av reduserte tidskostnader og sånne ting. Det er den Pöyry-rapporten som kommunen har fått fra Asker. Næringslivet må jo også frem, ikke sant.

Tilbake til det her å begrense vekst i persontransporten, hva tenker dere om fortetting?

Det vi gjør i Bærum nå, og for øvrig andre steder, er at vi prioriterer utbyggingen vår til kollektivknutepunkter og tettsteder. Altså Sandvika da, for å ta et eksempel på det. Der kommer det såkalte plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus inn i bildet, som akkurat har lagt frem en rapport som sier noe om hvor kommunene i Oslo og Akershus bør bygge i fremtiden får å få best mulig miljø og kollektivtransport. Det går jo på å bygge i knutepunkter, kollektivknutepunktene – og bygge i banetraseene. Det tar vi konsekvensene av i Bærum også.

I arealdelen til kommuneplanen nevnes det at man skal fortette rundt noen knutepunkter, men begrense fortettingen for å beholde dagens kvaliteter. Hva tenker du om det?

Vi har vedtatt en arealstrategi i Bærum kommune som vi vedtok i oktober 2013 som sier at vi skal kanalisere mest mulig av boligbyggingen vår til kollektivknutepunkter og langs banetraseer. Også skal vi begrense boligbyggingen mest mulig utenfor disse områdene. Det er et viktig virkemiddel.

I en drømmesituasjon, uten å tenke på eksisterende plan, hvordan ville du sett for deg at ny E18 mellom Lysaker – Slepunden ble utformet?

Ideelt sett, vi politikere drømmer ikke så mye. Nei, men ideelt sett så ville det vært å få så stor kapasitet på jernbane og bane at du ikke hadde behovd å bygge ny E18, for å si det på den måten. Det ville kanskje vært det ideelle. Fordi bane, både metro til Kolsås og jernbane er jo de mest miljøvennlige løsningene. Det ville jo vært et drømmescenario, men grunnen til at det ikke er gjennomførbart er at det finnes ikke en kapasitet gjennom jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet som gjør at du kan gjennomføre det. Det som er den største flaskehalsen for det, er jernbanekanaliseringen gjennom Oslo. Det at du må ha en ny Oslostunnel for jernbanen hvis du skal kanalisere drastisk mer jernbanetraffikk gjennom Oslo. En ting er å bygge flere spor. Jernbaneverket har som plan en eller annen gang i fremtiden å bygge seks spor gjennom Sandvika til Drammen. Det er nå så, for det vil stoppe opp i Oslo. Denne Oslostunnelen gjennom Nasjonalteateret også videre, der er jo kapasiteten sprengt. Derfor så snakker jo jernbanefolket om det såkalte Oslo Navet, det store prosjektet som går på hvordan du skal få sluset mer jernbanetraffikk gjennom Oslo sentrum. Da må det etter hva jeg forstår en helt ny gjennomfartstunnel til for å få til det. Men i drømmescenarioet så ville du jo ikke hatt den begrensningen, det hadde vel løst problemet ved å kjørt alt på forstadsbane og jernbane.

Tror du prosjektet vil bli gjennomført?

Ja, jeg tror prosjektet blir gjennomført. Det er stadig de som forsøker å stoppe det. Jeg fungerte som Ordfører i vinterferieuken, da måtte jeg inn til NRK og bli intervjuet og sånt på Østlandssendingen. Da var det en trafikkforsker som sa at de 118 kronene som bompengene ville utgjøre, man kunne bare kreve inn de av dagens bilister, da vil de slutte å kjøre på vegen, og da kan man bare la vegen ligge. Stadig ser vi at trafikkforskere, transportforskere kommer med forskjellige utspill fordi de mener at dette er et dårlig

prosjekt. Politisk sett er det ikke så mange som gjør det, men det er kanskje spesielt SV som fortsatt har fremført at man ikke bør bygge ny E18. Så er det noen politikere i Oslo som har fryktet E18, fordi de frykter at det vil føre til en økt trafikkmengde inn mot hovedstaden. Noen av dem har vært litt sånn lunkne, men flertallet går jo inn for prosjektet. Ja, jeg tror prosjektet blir gjennomført. Jeg tror det fordi det er et helt nødvendig prosjekt, fordi alternativet er den vegen som vi ser i dag. Og den må ta en økt befolkningmengde, for vi får ikke alle over på jernbane. Og det vil jo si at det vil bli helt håpløse forhold på denne vegen i 2030, 2040 med 300.000 flere innbyggere i Bærum, Asker, Oslo, Drammen osv., det blir helt håpløst altså. Vi er fortsatt i en spennende fase, vi jobber veldig hardt for å få gjennomført prosjektet. Vi samler E18-utvalget vårt i neste uke som sagt, og vi jobber hardt mot Stortinget for å få de til å prioritere prosjektet. Det ser ut til at det går bra. Transportkomiteen på Stortinget har sagt ganske klart i fra om at denne vegen må bygges. Jeg har hatt møte med blant annet Martin Kolberg som er viktig i Arbeiderpartiet, og han sier at denne vegen burde blitt bygget for mange år siden. En del av disse tungvektene her, de går for prosjektet. Det er hele tiden spennende altså. Et av argumentene er jo kostnadene, og 40 milliarder er ganske mye penger. Det vil si at prosjektet er beregnet til 31 milliarder, men disse 9 milliardene er en slags sikkerhetsmargin. Men det vil sikkert koste 40 milliarder. Det pleier som regel å gjøre det.

Er det noe du vil legge til?

Vi har vært inne på det her med det gode samarbeidet med vegvesenet. Det er et veldig komplisert prosjekt, og jeg er økonom, og jeg må si jeg er glad jeg ikke er vegingeniør når jeg har sett noen av de tegningene og planleggingen som ligger til grunn for dette prosjektet. Det er ganske komplekst altså. Dette vegprosjektet her er på mange måter en slags spaghetti som beveger seg fra Lysaker og innover i Asker og Bærum. Busstraseen ligger på forskjellige sider, sykkeltraseen veksler fra side til

side – hele prosjektet er veldig komplekst. Akkurat nå starter vegvesenet og Knut Gløersen arbeidet med å lage reguleringsplan – og det vil ta over et år med å lage et forslag til reguleringsplan.

Noen mener jo at det ville være en mye bedre løsning å lage en ny ring 4 utenom tettbebyggelsen her i Sandvika. Som du kan tenke deg går helt ute fra Asker i tunnel under marka i tunnel, og kommer ut i Oslo. Ideelt sett så kunne det vært bra, men realistisk så er nok ikke det gjennomførbart på mange, mange år. Så vi har avvist det som et alternativ. For hvis vi skulle gå for det alternativet, så vil dette prosjektet bli stoppet – og det kan ikke vi ta sjansen på.

Så skjer det mye interessant syd for oss også. Man snakker jo om Oslofjordforbindelser med tunnel og bru osv. Det er klart at det betyr en god del hvis du får bedre forbindelser mellom Moss og Horten, og bedre forbindelser i fra Drøbak over på Hurumlandet, enten med bruer eller tunneler – er det klart at det er viktig. Da unngår du den rundkjøringen i Oslo, da får du en snarvei på tvers av fjorden. Den nåværende Oslofjordtunnelen har vel ikke blitt en sånn kjempesuksess, men det har jo skjedd litt med den tunnelen der.

JAN EIRIK HENNING

Tid: 03.03.15 kl. 09:00-09:30

Sted: Kantine ved Vegdirektoratet, Oslo

Hva er dine arbeidsoppgaver i forbindelse med tunneler?

Det er ansvar for retningslinjer, håndbok N500.

Hvorfor bygger man tunneler?

Det må være fordi man ser at det gir den beste vegløsningen totalt sett. Ut i fra målene man har for det nye vegsystemet der man skal ivareta både fremkommelighet, sikkerhet, miljø og verdiene vi bruker som grunnlag for å velge det riktige vegsystemet.

Hvorfor bygger man tunneler i byområder?

Det er det samme man skal legge til grunn uansett, det som gir den beste løsningen i forhold til kriteriene om fremkommelighet, sikkerhet og miljø.

Hvorfor tror du mange kommuner i stor grad ønsker tunnel fremfor veg i dagen?

Det er vel fordi man ser at verdien på bakkenivå er så stor at man ønsker å legge vegen under bakken, det er nok utgangspunkt for ganske mange.

Med tanke på press på en kort planprosess, tror du dette påvirker valget av vegløsninger?

Det vil nok sikkert skje av og til, det tror jeg nok. Det er klart at det er enklere å få gjennom en løsning der du legger det under bakken, og få gjennomslag for en slik plan, enn å skulle bearbeide overflaten og bruke den til vegformål. Jeg tror nok at det er en sterk faktor som av og til slår inn.

Hva er de kortsiktige og langsiktige følgene av dette?

Det er ikke sikkert at det er optimalt i forhold til fremkommelighet, sikkerhet og miljø. Det kan jo tenkes at du får et system som er langt mer sårbart på sikt om du ikke velger det som gir en

optimal løsning. Derfor har jeg veldig fokus på det, uansett hva vi bygger skal det være forankret i fremkommelighet, sikkerhet og miljø – slik at man ikke blir stresset på det i den typer prosesser, uten at du har strukket deg så langt at du vet konsekvensene av det.

Hva er alternativene til å bygge tunnel?

Alternativet er at du bygger veg på overflaten, og bygger vegen i terrenget på vanlig måte- åpent.

Øker tunneler kapasiteten på vegen?

Hvis du har målene på plass for det vegsystemet som skal etableres skal du egentlig ha de samme målene enten du velger det ene eller det andre i forhold til kapasitet. Det skal ikke være noen forskjell.

Når man bygger tunneler er man avhengig av å etablere omkjøringsveger. Kan dette være med på å øke kapasiteten sammen med tunnelen?

Hvis du bygger en tunnel, bør du tenke på å ha alternative ruter slik at du får avviklet trafikk selv om man må blokkere tunnelen i forhold til å drive med aktiviteter som kreves i en tunnel. Det kan tenkes at du må legge opp til ekstra kapasitet i forhold til omkjøring, slik at du får fremkommelighet selv om tunnelen ikke er aktiv en dag. Det har vi nok vært mer bevisst på i senere tid at et tunnelsystem er veldig sårbart i forhold til oppgradering og fornyelse og den type ting. På den måten er det nok enklere med veg i dagen i forhold til å legge om trafikk.

I forbindelse med tunneler er det mye stengninger, både planlagte og ikke-planlagte. Hva har det å si for kapasiteten?

Problemet kommer den dagen du skal renovere et helt tunnelsystem, da vil du få redusert kapasitet. Nå i Oslo-området skal vi oppgradere en rekke tunneler, og for å få gjort den jobben, må du stenge det ene løpet over ganske lang tid – kanskje et halvt år for å få gjort de nødvendige utbedringene. Da må du kanskje kjøre toveistrafikk i det ene løpet, og da

har du en redusert kapasitet med tunnelen. Men hadde du hatt veggen i dagen så hadde du hatt det samme der og, men det er ikke så kritisk i forhold til stenging.

Stemmer det at tunneler i byområder skal ha en maksimal lengde på 4 km, og hva er bakgrunnen for dette?

Det har med sikkerhet å gjøre. Hvis du begynner å få lengder på over 4 km i byområder, må du begynne å tenke deg om, slik at du bygger inn ekstra sikkerhet i tunnelsystemet og omkjøringsveger, for da begynner du å få så mye trafikk som genereres i et slikt system at det er sårbart i forhold til tankegangen om sikkerhet. Vi sier ikke at maksgrensen er 4 km, men det bør være et utgangspunkt for planlegging. Men hvis du finner at det optimale er en tunnel på 5,5 km så skal man bare ha et ekstra fokus og vektlegging av hvordan man skal ivareta fremkommelighet, sikkerhet og miljø med et annet utgangspunkt. Det kan tenkes at du må åpne tunnelsystemet i tilfelle du får en situasjon med for eksempel brann at du har kontroll på at ikke røyken sprer seg over alt for lange strekninger i en tunnel- for det er det kritiske i en tunnel.

Hva slags kapasitet bør en omkjøringsveg for tunnel ha, finnes det noen retningslinjer for det?

Nei. Det må man ha en total gjennomgang på, der man ser på forskjellige scenarioer for å se på hva slags vegnett man må ha for å ha en tilstrekkelig trafikkavvikling, slik at du har nødvendig kapasitet innenfor tilstrekkelige sikkerhetsmessige grenser for å avvikle den trafikken når tunnelen stenges. Det er en plan- og prosjekteringssak fra tilfelle til tilfelle. Når man skal bygge ny E18, hvis man da kommer i en situasjon der man får en hendelse som legger ned tunnelen slik at man ikke kan bruke den på et år – hvis det er scenarioet, at du må sikre at du kan ivareta trafikkavvikling over en så lang periode må du ha et helt annet fokus på omkjøringsmuligheter og kapasiteten på den veggen, enn at du skal dimensjonere for et scenario der du skal ha vask og


vedlikehold en natt hver måned. Det er stor forskjell. Det må man rett og slett ha en total gjennomgang på, avhengig av område og hvor kritisk det er om man må legge ned et vegnett i forhold til alternative omkjøringsmuligheter.

I forhold til ny E18 mellom Lysaker – Slepender der man skal bygge tunnel, vil man ikke få noen reduksjon i antall felt i dagen, men kanskje en annen trafikkmengde og utforming.

Du kan styre det på en litt annen måte, du kan bruke en del mekanismer som gjør det lite attraktivt å velge det vegnettet som ligger der i dag hvis du ønsker å styre trafikken i det nye systemet. Det er også slike ting man må ta med seg inn i plan- og prosjekteringsfasen. Du kan bruke forskjellige mekanismer der du styrer folk i den retningen du ønsker å påvirke. Det er en diskusjon nå om E18 vestover, der enkelte folk mener at det kan man enkelt løse ved å sette opp bompenger til det samme som du får med ny E18 vestover, så er du kvitt problemet. Da trenger du ikke å bygge da. Det er ulike modeller og mekanismer du kan bruke ut i fra hva du ønsker å oppnå. Transportpolitisk og i forhold til sikkerhet, fremkommelighet og miljø. Setter man bompengene høyt nok, desto mindre trenger du å gjøre. Men da må man opp på et visst nivå, slik at folk skjønner at det her kan vi ikke drive på med. Utgangspunktet skal alltid være å ha et fokus på fremkommelighet, sikkerhet og miljø – det må du ha med deg ut i fra et helhetsperspektiv, og ut i fra de nasjonale målene som vi har for infrastruktur. Det er ofte målkonflikter, da kan det kanskje ofte være fristende å velge å prioritere de målene der tunnel svarer til målsettingene. Det er mange kryssende interesser, og ingen fasit.

Vet du om det er noen SKAL målsettinger, eller prioriteringer av mål?

Nei, dette er BØR mål. Det gjelder å se på totaliteten i transportbehov, både i forhold til person- og nyttrafikk og finne en balanse slik at du har fokus på de målene som går på fremkommelighet,



sikkerhet og miljø. De målene er forskjellige i forhold til hvem du snakker med. Snakker du med de som skal ha mest mulig sikkerhet i forhold til å få frem varer, de har sikkert et annet fokus på fremkommelighet, det er ikke sikkert miljø er noe fokus eller forståelse for miljø.

Noe mer du vil legge til?

Det viktigste budskapet er man må ha de overordnede målene på plass i forhold til det nye vegsystemet, og at man ivaretar de tre målene for fremkommelighet, sikkerhet og miljø og hvordan du balanserer et slikt system, slik at du får tak i de effektene med best mulige løsninger og samfunnsøkonomisk gir de beste løsningene på sikt. Hvis du ser på E18 vestover er det et veldig fokus på veg i dagen og tunnel. Men det er også et kollektivutbyggingssystem. Du legger jo til rette for kollektiv på en helt annen måte enn du har i dag. Og du legger til rette for gang- og sykkel, så du har jo alt dette inn i et slikt prosjekt. Men det det er veldig fokus på er antall felt, fremkommelighet og biltrafikk. Men du har med deg alle de andre sidene ved det også. Man skal ha en utrolig innsikt i hva som bygges og begrunnelse for de løsningene som velges for at du skal kunne ha noen formening om det er det er det optimale og riktige systemet.

JØRN ROAR MOE

Tid: 27.04.15 kl. 15:00-15:40

Sted: Møterom ved plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Hva er din rolle i forhold til prosjektet E18 Lysaker – Slependen?

Jeg var med på å skrive høringsuttalelsen. Jeg har et koordineringsansvar innenfor transportdelen. Ellers så var vi en gruppe her som var med på Futurebuilt, idekonkurransen – om sykkel. En av de tingene vi da så på var sykkelløsninger på E18. Konkurransarbeidet gjorde det også slik at jeg fikk mer til planen.

Kjenner du til om PBE har noen mål for prosjektet E18 Lysaker – Slependen?

Ja, vi er opptatte av at de målene som står i prosjektet faktisk følges, og ikke er i strid med de vedtatte mål for Oslo kommune og Oslopakken. Vi er opptatte av å se på systemet som en helhet, og at vi ikke får en fortsatt bilbasert byutvikling. Altså at man legger opp til et trafikksystem som ikke åpner opp for myke trafikanter, men mer biltrafikk. Det er viktig. Både i et overordnet perspektiv selvfølgelig, men også fordi Oslo ikke er i stand til å håndtere, eller vil ha flere biler over kommunegrensene. Vi ønsker derfor et system som prioriterer kollektiv, altså buss, og sykkel. Gjøre det attraktivt å bruke kollektivt, med bussen som en del av kollektivsystemet, og sykkelen.

Mener du at disse målene blir ivaretatt gjennom planen?

Nei. Det mener heller ikke Plan- og bygningsetaten. Men her er det viktig å merke seg at Oslo kommune – altså byrådet som avgår det var bare delvis enig. Vi anbefalte at Oslo kommune burde legge inn innsigelse. Byrådet var enig i veldig mye av problemstillingene vi tok opp, men mente ikke at det var såpass kritisk til at de ville legge inn innsigelse.

Mener du at Statens vegvesen sine målsettinger har stått til kontrast til hva PBE mener?

Det er vel mer det at målsettingene i dette prosjektet og som vegvesenet har vært med på å vedta gjennom Oslopakke 3, som dette er en del av – ikke går i hop med forslag til KDP. Det viktigste er knyttet til vegvesenets normkrav på at de skal ha en alternativ kjøreveg, som i realiteten betyr at de dobler kapasiteten for bil gjennom planforslaget. Det er stikk i strid med overordnede målsettinger. Dette kravet er knyttet til sikkerhetsperspektivet, om at du skal klare å tømme tunnelen fort i tilfelle noe skjer osv. De kravene som vegvesenet er satt til å følge, kanskje er veldig «firkantet». Det mener i hvert fall vi. Det kan brukes mer fornuftig og tilpasses situasjonene. Men det er en del sikkerhetskrav og en del andre krav knyttet til de overordnede målsettingene når det gjelder areal og transport utvikling – Det andre er, i forhold til det konkrete planforslaget, at vi ikke synes løsningen for buss, spesielt rundt Lysaker, er helt bra. Det er ok, men det er betydelig bedre løst for bilen. Og løsningen for sykkel er direkte dårlig.

Så kanskje målsettingene man har satt seg for prosjektet, ikke kommer frem gjennom planen?

De har ikke klart å løse det i forhold til de målsettinger de har satt seg. Og når de måtte prioritere har de prioritert det som gavner bilen.

Har du noen kjennskap til Bærum kommunes målsettinger, om de har vært med på å påvirke prosjektets prioriteringer av målsettinger?

Jeg bor i Bærum, så jeg kjenner for så vidt litt til det. Det er et veldig stort press på dette politisk, for å få dette etablert. Også er det vel en forståelse for noen av de tingene vi har tatt opp, i hvert fall administrativt. Så vidt jeg vet nå, og har fått tilbakemelding om, er at det jobbes for å videreutvikle planen. De prøver blant annet å se på den totale vegkapasiteten, og bedre forholdene for sykkel og bussen. Jeg vet at de er inne i arbeidet nå rundt Lysaker for å se om man kan finne en bedre

løsning. Man skal også prøve å jobbe mer med løsningene for sykkel. Dessverre er det, meg bekjent, ikke sykkel de ser mest på i området rundt Lysaker.

Hvilke målsettinger mener du har blitt sterkest prioritert i prosjektet?

Bilen. Bilens fremkommelighet. Og i forhold til trafiksikkerhet, og de rammene og normene som ligger der. Det er vel en egen håndbok for tunneler som følges.

Har PBE hatt noen formening om tunnelløsningene i prosjektet?

Vi har ikke hatt noe sånt eget i forhold til tunnelløsninger, det har vi ikke. Da må du nesten gå inn i høringsuttalelsen vi skrev, jeg husker ikke det. Men personlig så stiller jeg spørsmålstegn ved hvordan man skal bruke pengene. 20 – 30 milliarder, det er i hvert fall betydelig antall kroner som skal inn her, i forhold til andre oppgaver innenfor samferdselssektoren.

Er det noen deler ved denne planen som du er mindre fornøyd med?

Jeg har vel egentlig sagt det. Sykkelløsningene og hvordan det er løst rundt Lysaker, som også er det vanskeligste, hvor det har fått en dårlig løsning. Både i forhold til sykkel og det er jo bedre, men ikke perfekt for bussen.

Vegkapasiteten som man legger opp til i planen. Ved å bygge tunneler må man også ha disse samlevegene i dagen. Ved samtaler med Statens vegvesen sies det at kapasiteten inn mot Oslo ikke endres i forhold til dagens situasjon, da antall felt er lik i dag. Hva tenker du om dette?

Jeg skjønner ikke helt hvordan de kan si det. Er det fordi de går tilbake til færre antall felt inn mot Oslo? Det er litt den samme diskusjonen man har videre innover mot Oslo. Det er riktig nok mindre kapasitet når du kommer inn mot Oslo, da blir det innsnevring. Samtidig vet vi, og det er også selvopplevd de fåtalls ganger jeg har kjørt der i

rushtiden, at det er ved avkjøringen til Fornebu at det er kø, og så løsner det seg opp igjen. Det betyr at det mest sannsynligvis er ledig kapasitet til tider i fra Lysaker og videre inn, som lettere kan fylles opp. Det kan du fort få et press på at du må utvide kapasiteten ytterligere videre innover mot Oslo. Også er det et system begge veier, i dag står køen i begge retninger. Får du da at det blir mindre kø ut av Oslo, er det da trolig flere som velger å stå i kø inn mot Oslo, fordi den totale reisetidsforbruket blir mindre. Du har jo også en kobling der opp mot Ring 3. På Ring 3, strekningen innover – er det meg bekjent også noe ledig kapasitet.

Hva slags påvirkning tenker du at prosjektet vil få på Oslo?

Jeg tror jo at det vil komme flere biler inn til Oslo. Det synes jeg er uheldig. Vi ikke har den kapasiteten til å ta det. Vi har ikke et ønske om å ha flere.

Hvordan kan man bremse denne økningen i trafikken inn mot Oslo?

Det vet vel du også like godt som meg. Men hvis du skal ta Vestkorridoren spesielt, som har en høy kollektivandel – grunnen til det er en kombinasjon av tre ting. Den første er at det tar lang tid å komme seg inn og ut av byen, det er en vurdering som hver enkelt tar – tidsnytte. Så er det et godt utbygget kollektivsystem på bane, da tenker jeg på jernbanen som har høy kapasitet, for den kobler seg på både sørover og nordover. Så du har vel nå ti til elleve tog i timen som går i hvert fall fra hovedstasjonene, og fire ganger fra småstasjonene. Den tredje grunnen er at mange av disse arbeidsplassene er kontorarbeidsplasser i sentrum eller steder hvor det er begrenset med parkering. Slipper man opp på kapasiteten, blir tidsgevinsten med kollektivtransport redusert. Da er det fare for at flere velger å kjøre - for det er en ting som bidrar til at færre kjører. Nå er det en ganske liten kollektivandel.

Hvordan kunne man tilrettelagt bedre for sykkel gjennom prosjektet?

Da må jeg henvise til vårt eminente bidrag i Futurebuilt konkurransen. Vi hadde et forslag der man la hovedsykkelvegen ved jernbanen. Fra Lysaker-området, også kobler den seg på E18 ved Høvik. Problemet for sykkel er spesielt selve Lysaker-lokket, der vil du ha dårligere forhold. Å løse dette stedet godt er egentlig det viktigste. Men så burde det også generelt vært et mye mer utbygget sykkelvegnett. Uansett burde det være noe som går langs E18. Men når du ser på dette her, det er designet for bilen. Hadde man laget et system som prioriterte kollektiv først, deretter sykkel og til slutt bilen så ville det sett helt annerledes ut. Hvis dette skal være ekspressykkelvegen inn til Oslo så er det klart ikke den beste løsningen.

I en drømmesituasjon, hvordan ville du sett for deg at prosjektet var utformet mellom Lysaker - Slependen?

Her (ved Sandvika) ville jeg hatt to gater med bygninger i mellom, bygget opp en gate med bygg på sidene, i stedet for en motorveg som går igjennom. I den grad det er krav om flere felt, ville jeg fordelt det på flere gateløp, i stedet for slik det er lagt opp til nå med seks felt. Det er helt uholdbart. På Høvik går det på mye av det samme. Der har jeg forstått at kommunen i de planene de jobber med nå, har tatt opp mye av det som jeg har foreslått. Kunne gjerne kjørt sykkelfelt som en del av dette her, enten gang- og sykkelveg eller sykkelfelt. Noe av sykkeltrafikken vil være lokal, noe vil være gjennomgående. Kanskje få til en løsning som er tilpasset begge gruppene. Det ideelle er en god sykkelveg med god integrering av byen. Jeg drømmer om en utfylling her (ved Kadettangen og langs E 18), så du får en lang flott strand «Oslofjordens Capacabana» hele vegen her med en husrekke mellom vegen og stranden. Det hadde blitt kjempefint.

Hvis man skulle sett bort i fra den eksisterende planen for ny E18 Lysaker – Slependen, hva slags type hovedgrep kunne du tenkt deg at hadde blitt gjort?

Jeg har sagt det. Sånn sett tror jeg at du kunne delt opp til to gater og sørget for at du får bygget opp by rundt. Et system som prioriterer bussen.

Tror du at dette prosjektet kommer til å bli gjennomført?

Hvis du snakker om den nøyaktige planen som ligger her nå – ja, jeg tror vel egentlig at den tunnelloøsningen som ligger her nå, i store trekk fra Høvik og forbi Lysaker vil bli gjennomført. Men i hvor stor grad man klarer å forbedre det som er på bakken, det vet jeg ikke. Vest for Høvik er det helt forferdelig. Der er det mange felt de skal ha i dagen til sammen.

Hvis planen ikke gjennomføres, hva slags enkle grep kan man gjennomføre for å oppnå målsettingene for prosjektet?

Det du mangler er et kollektivfelt ut av byen, blant annet å sette opp det. Nummer to, jeg vet ikke hvor enkelt det er, men du må finne en bedre løsning for sykkel ved Lysaker. Nummer tre, ved Høvik kunne du bygd om slik at du får en gate, at du må ned i hastighet for trafikken. At bilene må kjøre gjennom en bysituasjon selv om de er på E18. Det er jo å lage et system som reduserer bilen sine fortrinn ytterligere, og tar kapasitet fra bilen og over på bussen. Jeg tror, både utformingsmessig, så vel for bussens del – at man burde hatt et midtstilt kollektivfelt. Det er fordi at kollektivfeltet opphører hver gang du får en avkjøringsituasjon. Nå vet jeg ikke hvor mye det forsinker bussen, men sånn prinsipielt så bør man gjøre det. Det er å lage et system som reduserer bilens fortrinn. Her er det stor fokus på støykilden, selvfølgelig kunne man redusert hastigheten – da kan du jo nesten halvere støyplagen ved å senke fartsgrensen et par titals km/ t.

Er det noe mer du kommer på som PBE har vært opptatte av i forhold til dette prosjektet?

Du må nesten se på høringsuttalelsen.

Er det noe mer du vil legge til?

Som sagt, sykkel langs eksisterende jernbane frem til Høvik. Jeg er opptatt av sykkel som et godt transporttilbud fram og tilbake til jobben, for det reduserer belastningen på veien. Hvis du klarer å få folk til å gå over fra bilen til å bruke sykkel i stedet for, hadde det vært en kjempe sak. Det å få en høykvalitets ekspressykelveg hvor du ikke kommer i konflikt med noen annen trafikk i det hele tatt. Nå er det gjerne menn i førti-femtiårsalderen som sykler på «Tour de Finance» – men jeg håper at du kan utvide betydelig slik at flere folk bruker det. Er det to felt, på si syv meter til sykkel, da blir det såpass bredt at hvem som helst kan sykle der og føle seg trygg, selv om du blir forbisyklet av en gærning i 50km/t. Da kan jeg komme tøffende i 20-25km/t og fortsatt ha det ok. Jeg ville ordnet for buss og for sykkel, tenke helt nytt. Togtilbudet er allerede bra, får man t-banen ut til Fornebu så vil det hjelpe. Ellers så er det veldig stor mengde trafikk herifra ut til Fornebu. En burde og fått til et bedre busstilbud. I dag er det vel slik at du må inn til Lysaker og bytte, uten at jeg kjenner noe detaljert til det. Jeg ville startet der, og sett hva man hadde fått til. Gått fra bil til sykkel, og bil til buss og tog og bane.

Man skal ikke glemme, at hvis man tar det fra den andre siden, at dette er en viktig nasjonal hovedveg med koblinger til resten av landet. Det er en god del trafikk som kommer langveis fra som skal frem. For næringslivet er det viktig at du har en trygg fremkommelighet, og aller helst fort også. Slik som det er i dag, i rushtrafikken med korte og mellomlange reisende som kommer inn på E18, så tar du bort den forutsigbarheten. Så kan du jo si at næringslivet burde tilpasse seg litt og komme til tider mellom rushen, og det skjer jo til en viss grad også. Men det er det som gjør det vanskelig, den – kall det lokaltrafikken fra vestre delen av Bærum til Fornebu-

er jo formidabel på E18. Den samlede trafikken herifra og inn til Oslo, ved Skøyen og Oslo S er stor. Jeg skjønner at vegvesenet sliter litt, for de har et mål om å ha et trygt og kapasitetssterkt hovedvegssystem, og E18 er en del av det hovedvegssystemet. Men det er samtidig det som skaper store lokale utfordringer. Som jeg sier, så ville jeg løst det ved å få et best mulig system for buss og sykkel, når det er snakk om vegvesenets ansvarsområder. Også ville jeg hatt køprising. Samfunnsøkonomisk så hadde det vært mye mer fornuftig. Så kunne man brukt overskuddet fra køprisingen til og blant annet få flere til å sykle og kjøre buss eller tog. Jeg synes det er helt riktig at man skal ha køprising. Prinsippene for køprising er at man betaler samfunnet det det koster at du er ute på veien. Så hvis du kjører når det ikke er noe trafikk betaler du ingenting, og kjører du når det er masse kø så betaler du masse. For da vil du over tid få en bedre balanse i systemet.

Jeg har ikke noen stor sympati for de som hevder at dette blir så vanskelig fordi de må kjøre til barnehage, og at det er de som rammes og har dårlig råd osv. Jeg har i hvert fall hittil helt utmerket klart å levere i barnehage og hente i barnehage – og komme frem og tilbake til jobb uten noe problem. Jeg kunne tatt toget, syklet eller i og for seg kjørt. Mange steder er det lagt opp til at du kan kjøre til barnehagene og parkere, men enda bedre at du sykler til barnehagen. Du kommer deg en del kilometer med sykkel med vogna på. Med barnehagedekningen er også sannsynligheten for at du får en barnehage i nærheten av der du bor større. Selv om det finnes eksempler på par som har barn i ulike barnehager. Det er ganske hårreisende, men jeg skjønner at det skjer.

Et siste prinsipp jeg har, er at jeg synes det er helt feil at det skal være gratis innfartsparkering. Uten å utdype det mer. Det har ingenting med E 18 å gjøre.





Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no