

Vil ha motorveitunnel i Oslo. Er imot det samme i Bærum.

Christian Sørgjerd og Jan Tomas Espedal (foto)

I Oslo vil de rødgrønne bygge motorveitunnel med ny vei på toppen. Prosjektet har mange likhetstrekk med planene de avviser i Bærum.

Planen er spikret for det store havneområdet Filipstad, vest i Oslo sentrum. Før sommeren vedtar byrådspartiene Ap, SV og MDG sammen Venstre en plan for å lage en helt ny bydel med 3000 boliger.

Et sentralt virkemiddel er å legge E18 i tunnel, for å bli kvitt motorveistøy og en barriere i byen.

- Bjørvika hadde antagelig ikke vært det samme i dag uten Opera-tunnelen. Skal man få kvalitet i byutviklingen på Filipstad, så trenger man tunnelen, sier Line Oma (Ap), som har ledet forhandlingene om et kompromiss i bystyret.

På toppen av tunnelen settes det av plass til en inntil 40 meter bred forlengelse av dagens Ring 1. Det er planlagt fire kjørefelt og to midtstilte kollektivfelt, sykkelvei, nye kryss og avkjøringer.

Dette skal gi bedre fremkommelighet for syklistene, fotgjengere og kollektivtransporten, og veien skal gi god trafikkavvikling, både lokalt og inn på E18 og Ring 1.

Deler av regningen skal bilistene ta gjennom bompenger. Planen har vært jobbet med i to tiår.

Planen har mange likhetstrekk med hva Stortinget, Veivesenet og Bærum kommune ønsker å gjøre med E18 fra Oslo-grensen og fire kilometer inn i nabokommunen Bærum.

Men den utbyggingen har byrådspartiene Ap, SV og MDG i flere år har forsøkt å stanse.

Skyver utforming av veien frem i tid
Eivind Trædal (MDG) er nestleder i bystyrets byutviklingsutvalg og har hele våren vært en av de hardeste offentlige kritikerne av E18-planene. Han innrømmer den tilsynelatende likheten, men mener det er vesentlige forskjeller.

- Jeg stilte det samme spørsmålet da vi først så på planene, sier Trædal.

- For det første er dette en forlengelse av tunnelen som allerede er på Filipstad, og den har allerede avkjøringsfelter på strekningen. For det andre understreker vi at man ikke skal ha et en samlet kapasitetsøkning, sier han også.

Trædal viser til at bystyret kommer til å vedta følgende premiss:

«Utformingen av Ring 1 oppe på lokket skal ikke innebære en samlet kapasitetsøkning for biler på strekningen sammenlignet med dagens situasjon når man ser E18 og Ring 1 under ett».

- Det er ikke et mål i seg selv ikke å gjøre forbedringer. Jeg mener Filipstad er et eksempel på hvordan man kan finne løsninger. I Bærum har det endt med en «alt eller ingenting»-debatt om E18, hvor vi lyktes dårlig med å kommunisere at vi ønsket nedskalerte løsninger, sier Trædal.

Aftenposten har spurt byrådet om de kan garantere at det ikke vil bli en kapasitets-



FAKTA

Oslo-prosjektet dyrest pr. meter

E18 Filipstad: Vedtas av bystyret før sommeren. Investeringskostnaden for 500 meter er 2,8 mrd. kroner. Nødvendig for å realisere god boligutbygging på Filipstad, mener bystyret i Oslo.

Dagens motorvei skal legges under bakken, med ny lokalvei på toppen. Selve E18 får samme kapasitet som i dag.

E18 Vestkorridoren: Første etappe (Lysaker-Ramstadsletta) vedtas av Stortinget før sommeren. Investeringskostnaden for 4,3 kilometer er 16,7 mrd. kroner. Nødvendig for å realisere god boligbygging på Fornebu, mener kommunestyret i Bærum.

Tilsammen 2,5 kilometer skal legges under lokk og i tunnel, med ny lokalvei på toppen. Selve E18 ligger an til å få noe mindre kapasitet enn i dag.



Bildet er tatt fra Hjordneslokket, vest for Oslo sentrum. En strekning på cirka 500 meter herfra og inn mot sentrum skal legges i tunnel, slik at boliger kan bygges på begge sider inntil - både på dagens sporområde (t.v.) og havneområde (utenfor bildet t.h.)



Dette er den foreløpige siste skissen av hvordan Filipstad skal bli. Området blir nok ikke helt slik, hvert enkelt kvartal skal utformes senere og det blir uten cruiseskip.

Vi vil begrense areal til privatbilisme mest mulig på Filipstad

”

Line Oma (Ap), byutviklingsutvalget i bystyret



Dette er en forlengelse av tunnelen som allerede er på Filipstad, og den har allerede avkjøringsfelter på strekningen

”

Eivind Trædal (MDG), nestleder i bystyrets byutviklingsutvalg



tetsøkning på Filipstad, i og med at både Ring 1 og E18 er veier som Veivesenet - og ikke kommunen - har ansvaret for.

«Byrådet i Oslo kommer ikke til å akseptere en løsning som gir veien økt kapasitet. Vi skal også være med å betale for dette anlegget, og vi legger til grunn at statlige myndigheter respekterer bystyrets vedtak og fortsetter den gode dialogen vi har om å få til løsninger i tråd med dette», svarer byutviklingsbyråd Hanna Marcussen (MDG) i en e-post.

Mer trafikk enn i dag likevel?

I sakspapirene argumenterer byrådet for at to av fire kjørefelt ikke teller, siden det-

3300

I 20 år har det vært snakket om å transformere den gamle containerhavnen på Filipstad til en ny bydel. De rødgrønne lover 3300 boliger, skole, en stor park med badeanlegg og nytt konserthus.

te er såkalte svingfelt inn mot kryssene og ikke blir gjennomgående. Hvorvidt egne kollektivfelt bidrar til økt personbilkapasitet, er ikke drøftet.

Veivesenet bruker såkalt årsdøgnstrafikk (ÅDT) for å anslå trafikkmengde. Det er et snitt-tall pr. døgn.

Når Filipstad er ferdig bygget, har de anslått ÅDT på 15.800 kjøretøy for Ring 1-avenyen, fremgår det av sakspapirene i bystyret. I beste fall betyr litt mindre trafikk enn i dag, men det kan også bety mer:

► Dagens av- og påkjøringsfelt til E18 samme sted har ÅDT 15.000-17.000, har Veivesenet anslått i sakspapirene.

► Nærmeste ordinære målepunkt (Munkedamsveien) på Ring 1 hadde derimot en ÅDT på bare 12.800 kjøretøy i fjor, viser Veivesenets trafikkdata.

Line Oma sier at hensikten med den nye avenyen primært er å sikre kollektivtrafikk, sykkel og gange.

- Frykter du mer trafikk enn i dag fra E18 og inn på Ring 1?

- Det håper jeg virkelig ikke, det er ikke intensjonen. Vi vil begrense areal til privatbilisme mest mulig på Filipstad.

Foreslår å bare droppe tunnelen

Filipstad-tunnelen på rundt 500 meter er anslått å koste 2,8 mrd. kroner.

Et lokalt initiativ («Fjordbyparken»), som ble støttet av blant annet bydelspolitikere, Naturvernforbundet Oslo vest og Oslo Byes Vel, har i flere år arbeidet for en alternativ reguleringsplan for området.

Et sentralt grep var å bygge to kortere lokk over E18 i stedet for tunnel, og heller bruke næringsbygg til å skjerme for støy ellers. Fordelene er blant annet at det raskt kan binde den eksisterende byen sammen med den nye bydelen, og man unngår at en ny aveny blir en ny barriere.

Da de rødgrønne gikk for tunnel, var det blant annet fordi regnestykkene viste at lokk var dyrere. Men en ny rapport fra konsultentselskapet Rambøll mener kommunen bommer med et milliardbeløp.

Rapporten er bestilt av Naturvernforbundet Oslo vest. Etter noen siste justeringer mener de at to lokk kan komme til å koste godt under halvparten tilsammen (1,14 mrd.).

- Kostnadsberegningen tyder på at det er et milliardbeløp å spare. Det er så stort at man bør se nærmere på det, sier Terje Kronen i Naturvernforbundet.

Han mener fordelene med lokk er så store at en ny, lang utsettelse er en pris verd å betale. Man kan unngå store CO₂-utslipp i selve byggeprosessen, og man kan holde døren åpen for at motorveien på hele Frognerstranda bortover, en gang i fremtiden, kan dekkes til.

Veivesenet sier at tunnelløsningen gjør videre tildekking umulig av sikkerhetshensyn.

Vil ikke tilbake til start

I et 16 siders notat til bystyret imøtegår byrådet og Plan- og bygningsetaten regnestykket til Rambøll og står fast på tidligere konklusjoner.

Kommunen har aldri selv utredet andre løsninger enn tunnelen. Byråd Marcussen avviser behovet for det.

«Vi mener at det ikke er nødvendig fordi vi er trygge på at dette kan gjøres på en måte som er i tråd med målet om redusert biltrafikk. Byrådet har ansett det som viktig å få vedtatt dette nå», skriver hun i en e-post.

Heller ikke Line Oma ser behovet.

- Prosessen med utvikling av et så stort område tar mange år og har mange etapper. Det startet allerede da bystyret bestemte fjordbyplanen i 2008. Hvis vi skulle drevet utvikling på den måten og kastet alle kort opp i luften, så hadde vi bare holdt på i det uendelige med å utrede, sier hun.